

Dordtse Omgevingsvisie 2.0

Eiland met kwaliteit

Vastgesteld
1.2



Samenvatting:

Dordtse Omgevingsvisie 2.0; Kort en begrijpelijk

Toekomstbeeld Dordrecht

Dordrecht blijft in 2040 een aantrekkelijke stad en eiland. Dordrecht is er voor iedereen. Het is er prettig wonen, verblijven en ontspannen. Er is aandacht voor levendigheid én leefbaarheid.

De manier waarop de leefomgeving is ingericht, draagt bij aan gezondheid en ontmoeting. Zo is een meer 'samenredzame' gemeenschap ontstaan; meer betrokkenheid bij én vertrouwen in elkaar en de buurt. Het welzijn van de inwoners is verbeterd. De sociaaleconomische positie van onze stad is hoger.

Dordtenaren en bezoekers genieten van alles wat de stad te bieden heeft. Je kunt heerlijk wandelen en fietsen in de autoluwe historische binnenstad. De vele monumenten, het historische havengebied en de Grote Kerk maken Dordrecht bijzonder als oudste stad van Holland.

De openbare ruimte wordt steeds groener en heeft meer planten en dieren. De schaduw van de vele bomen zorgt voor verkoeling op warme dagen. Groen is altijd dichtbij en verbonden. De natuur komt op plekken tot diep in de stad. Dankzij het Wantij en het grote centraal gelegen Stadspark. In de stad kun je sporten op de vele sportparken, en word je óveral uitgedaagd om te bewegen. Levendigheid en natuur zijn in balans.

Dordrecht heeft voorzieningen die passen bij een middelgrote stad. Er komen veel nieuwe woningen bij voor alle doelgroepen. Zo blijft de stad aantrekkelijk. Nieuwe woningen bouwen we in de bestaande stad (het zogenaamde verdichten) om ruimte te besparen. We bouwen hierbij aan gemeenschappen. We zoeken altijd naar slimme manieren om ruimte te gebruiken, omdat er op het eiland weinig ruimte is.

We zijn trots op Dordrecht als centrumstad van een regio sterk in maritieme bedrijvigheid. En trots als aantrekkelijke bezoekersstad. De komst van extra horeca, nieuwe dienstverleners en vernieuwende bedrijvigheid in de buurt van onze treinstations, hebben onze economie breder en sterker gemaakt. Op onze bedrijventerreinen, waar veel soorten bedrijven goed presteren en steeds meer 'het juiste bedrijf op de juiste plaats staat', is een enorme verduurzamingslag gemaakt en zijn het aantal banen met impact gegroeid.

Leeswijzer Dordtse Omgevingsvisie 2.0

De omgevingsvisie gaat over de toekomst van het eiland en is voor iedereen in Dordrecht belangrijk. Daarom hebben we deze samenvatting zo begrijpelijk mogelijk (op B1-niveau) geschreven. Deze korte en begrijpelijke samenvatting is los te lezen. Maar we willen ook een complete omgevingsvisie. Daarom hebben we gekozen voor een omgevingsvisie 2.0 die is opgebouwd in lagen:

- **Samenvatting:**
Dordtse Omgevingsvisie 2.0; Kort en begrijpelijk. Een korte en begrijpelijke uitleg over de visie voor Dordrecht.
- **Deel A:**
Dordtse Omgevingsvisie 2.0; Compleet. De volledige omgevingsvisie voor Dordrecht met uitleg, doelen en deelgebieden.
- **Deel B:**
Dordtse Omgevingsvisie 2.0; Achtergrond. Achtergrondinformatie over de visie, vooral voor experts.
- **Bijlagen.** Extra informatie die belangrijk is, maar niet in het hoofddocument hoeft.

Eiland met kwaliteit

Dit is hoe wij Dordrecht in 2040 en daarna zien.

Dordrecht wil een eiland met kwaliteit zijn. Een fijne plek om te leven. De historische gebouwen en het landschap zijn uniek en willen we behouden. Maar we willen dat ook de nieuwe huizen en nieuwe werkplekken van goede kwaliteit zijn. Bovendien moet ons eiland levendig, veilig en groen zijn – met een mooie natuur.

We willen dat de Dordtenaren sterk en gezond zijn. En dat iedereen het goed heeft. De manier waarop we onze leefomgeving inrichten, draagt bij aan gezondheid en ontmoeting. De inrichting van onze stad hangt samen met hoe de gemeenschap werkt. Aan kunnen passen aan uitdagingen en veranderingen in de toekomst is daarin belangrijk. We willen dat het (stadse) voorzieningenniveau dat we nu hebben in de toekomst blijft. Het is voor Dordrecht ook belangrijk dat we klimaatbestendig en -neutraal zijn. Zo zijn we voorbereid op klimaatverandering.

In Dordrecht moet het economische goed gaan. Iedereen in de stad moet daarvan genieten. Daarom willen we voor meer huizen en banen zorgen.

Dit is onze visie!

Waarom een nieuwe omgevingsvisie?

In de omgevingsvisie schrijven we de plannen en doelen voor Dordrecht op de lange termijn. De visie gaat over alles wat met de leefomgeving van de stad te maken heeft, zoals vervoer en natuur. Omdat economie,

maatschappij en ruimte veranderen, moeten we flexibel zijn.

In april 2021 keurde de gemeenteraad van Dordrecht de omgevingsvisie 1.0 goed. Toen werd al gezegd dat er een 'verrijking' (een verbetering) zou komen. Dat gebeurt in versie 2.0, omdat er nieuwe ontwikkelingen zijn.

We houden de omgevingsvisie 1.0 als basis. Omdat er weinig ruimte is op het Eiland van Dordrecht, willen we in de omgevingsvisie 2.0 het beleid voor de leefomgeving breder bekijken. Zo willen we zien waar het beleid voor de leefomgeving problemen geeft of juist kansen biedt. Dit kan betekenen dat we keuzes moeten maken over de ruimte. Ook de samenwerking met het sociale domein is belangrijk. De 2.0-versie zal geen compleet nieuwe visie op de stad zijn, maar wel een completere, bredere visie met duidelijke keuzes.

Hoe is deze omgevingsvisie 2.0 gemaakt?

Onder de nieuwe Omgevingswet is het nog belangrijker dat inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties kunnen meedenken met de omgevingsvisie. Dit noemen we participatie. In eerdere processen konden zij ook al ideeën geven over de toekomst van Dordrecht.

De participatie voor de omgevingsvisie 2.0 bestond uit:

- Een website van Doe Mee Dordrecht
- Een bijeenkomst 12 juni 2024

Niet alleen inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties hebben meegedacht over de keuzes. Ook gemeenteraads- en commissieleden hebben meegedacht.

Per thema en project organiseren we als gemeente ook weer momenten om te participeren, zoals bijvoorbeeld voor mobiliteit en klimaatneutraal 2040.

Dordtse koers

Centrale ambitie

De belangrijkste ambitie voor Dordrecht staat als vetgedrukte tekst op de eerste pagina van deze samenvatting. De centrale ambitie voor Dordrecht is om een eiland met kwaliteit te blijven. Om deze ambitie te bereiken, werken we met een hoofdpoging. Deze hoofdpoging helpt ons alle doelen te bereiken.

Hoofdpoging

De komende jaren staat groeien met kwaliteit centraal voor Dordrecht. We zien groei binnen de stad (ook wel 'verdichten' genoemd) als een manier om de kwaliteit van de stad te verbeteren en de leefbaarheid te vergroten. Voorbereid zijn op klimaatverandering en de route Klimaatneutraal 2040 is belangrijk bij deze groei.

De hoofdpoging gaat uit van het bouwen van 11.000 woningen. Dit vraagt om ruimte.



Figuur 1 - Schematische weergave hefboomwerking van de hoofdpoging

Verder werken we aan werkgelegenheid die past bij de mensen in Dordrecht. (Door)leren hoort bij Dordrecht, op MBO, HBO en wetenschappelijk niveau.

Dordtse DNA

Dordrecht is een stad met een rijke geschiedenis. De stad is omringd door rivieren en het Nationaal Park De Biesbosch. Water speelt hierdoor een belangrijke rol en ook de natuur is altijd dichtbij. De geschiedenis van het Eiland van Dordrecht is goed te zien dankzij de:

- rivieren
- havens
- kreken
- waterlopen
- groenstructuren
- polders
- dijken

De binnenstad met haar vele monumenten en historische stadsgezichten trekt veel bezoekers. Dordtenaren zien het als de 'huiskamer' van de stad.

De geschiedenis, cultuur en de strijd tegen en met het water spelen een grote rol in onze stad. Dit vormt de inspiratie voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

We zijn onder meer bezig met grootschalige woningbouwprojecten in de stad, met het Stadspark dat de natuur de stad in brengt en met de bereikbaarheid van de stad door vernieuwing van het Stationsgebied.

Uitdagingen en veranderingen

De omgevingsvisie is het plan van de gemeente voor belangrijke uitdagingen en veranderingen op ons eiland. Denk hierbij aan de volgende uitdagingen en veranderingen:

- **Demografische ontwikkelingen.** De bevolking van Nederland en Dordrecht blijft groeien. Het aandeel ouderen neemt

ook toe (vergrijzing). Inrichting van onze stad hangt samen met deze ontwikkelingen en hoe een gemeenschap werkt.

- **Schaarste en krapte.** De ruimte op het Eiland van Dordrecht is beperkt. We willen de buitengebieden groen houden. Daarom moet de groei binnen de grenzen van de stad plaatsvinden. Er is meer vraag naar woningen dan aanbod. Ook is er veel vraag naar personeel op de arbeidsmarkt, maar er zijn weinig mensen beschikbaar. Onze kosten stijgen. Daarom moeten we bezuinigen. Dit kan van invloed zijn op onze plannen.
- **Mobiliteit.** De manier waarop we ons voortbewegen verandert. Er komen meer soorten fietsen op het fietspad, zoals elektrische bakfietsen en fatbikes. Voertuigen worden steeds slimmer en duurzamer. Mensen delen vaker voertuigen in plaats van ze te bezitten.
- **Klimaatverandering.** De aarde warmt op en er is klimaatverandering. De kans op extreem weer is niet meer uit te sluiten. We krijgen steeds vaker te maken met hitte, droogte en wateroverlast. We moeten ons hierop voorbereiden. En om het niet erger te maken, moeten we verduurzamen. Zo willen we meer groen aanleggen in de stad.
- **Biodiversiteitsverlies.** Het aantal verschillende planten en dieren is flink afgenomen. Zonder actie (zoals het aanleggen van meer groen) wordt een verdere daling verwacht, ook in Dordrecht.
- **Waterkwaliteit.** De waterkwaliteit van sommige wateren is slecht. Voor ons eiland en de planten en dieren is het belangrijk dat de waterkwaliteit verbetert.

Dordtse doelen

Om de centrale ambitie van Dordrecht te bereiken, hebben we zeven doelen opgesteld. Deze doelen zijn allemaal belangrijk voor het hele eiland:

1. *Dordrecht is een aantrekkelijke stad.* In 2040 is Dordrecht nog steeds een aantrekkelijke stad voor iedereen. Het is fijn om hier te wonen, verblijven en ontspannen. Er is aandacht voor levendigheid én leefbaarheid. Bezoekers en bewoners genieten van alles wat de stad te bieden heeft. Het is heerlijk wandelen en fietsen in de autoluwe historische binnenstad. De vele monumenten, het historische havengebied en de Grote Kerk zijn de kracht van Hollands oudste stad. De stad is omringd door rivieren en Nationaal Park De Biesbosch, waardoor water en natuur altijd dichtbij zijn.
2. *Dordrecht is een bereikbare stad.* Voor alle reizen de auto pakken is niet toekomstbestendig. De openbare ruimte wordt schaarser, de doorstroming van het verkeer op onze wegen komt in gevaar, heeft een negatief effect op de gezondheid van onze inwoners. Daarom kijken we breder naar de bereikbaarheid van onze stad. Met betrekking tot bereikbaarheid stellen we niet langer de auto centraal, maar de Dordtenaar en de bereikbaarheid van zijn/haar bestemming. Waarbij wandelen en fietsen door het toepassen van het *STOMP* principe (Stappen, Trappen, OV, Mobiliteitsdiensten, Privéauto) hogere prioriteit krijgt. Daarnaast borgen we een goede doorstroming van autoverkeer op de belangrijkste verbindingen. De doelen en strategie voor dit doel zijn verder uitgewerkt in het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040.



Figuur 2 – Visuele weergave stapeling doelkaarten

Doel 1: Aantrekkelijke stad

Doel 2: Bereikbare stad

Doel 3: Gezonde stad

Doel 4: Toekomst bestendige economie

Doel 5: Klimaatbestendige stad in 2040

Doel 6: Duurzame en klimaatneutrale stad in 2040

Doel 7: Biodiverse stad

Basiskaart eiland van Dordrecht

3. *Dordrecht is een gezonde stad.* Eén van de doelen van de Omgevingswet is het bereiken en behouden van een veilige en gezonde leefomgeving. Een goede kwaliteit van onze leefomgeving heeft een positief effect op de gezondheid van inwoners en werkt preventief. Op zowel de geest als het lichaam. Het helpt ook mee aan een sterke stad waarin iedereen kan meedoen. Door de leefomgeving zo ‘gezond mogelijk’ in te richten, kunnen we de stad leefbaar houden en bijdragen aan het beheersbaar houden van ons zorgsysteem. Hierbij werken we aan een goede spreiding van 1^e lijn gezondheidscentra met o.a. een huisarts verspreid over onze stad. Zo versterken het sociale en fysieke domein elkaar. Met onze plannen om te groeien wordt dit steeds belangrijker. Zo draagt de groei bij aan brede welvaart in plaats van dat het extra uitdagingen opwerpt. We werken aan het verbeteren van de milieukwaliteit in de stad en het maken van een groene omgeving. Deze groene omgeving nodigt mensen uit om de natuur te beleven en hierin te spelen, te bewegen, te sporten en elkaar te ontmoeten.
4. *Dordrecht heeft een toekomstbestendige economie.* We richten ons op kwalitatieve groei van onze economie. Het aanbod vanuit onderwijs moet beter aansluiten op de vraag vanuit het Dordtse bedrijfsleven. Daarbij zetten we in op ‘banen met impact’. Nieuwe bedrijven moeten echt iets bijdragen aan de huidige en toekomstige behoeften van de stad. Door dezelfde soort bedrijven bij elkaar te plaatsen en unieke bedrijfslocaties beter te gebruiken, zoals onze havens, zetten we het juiste bedrijf op de juiste plaats. We verduurzamen onze bedrijven en zetten in op het digitaal maken. Zo werken we toe naar

een economie voor onze stad die op de toekomst is voorbereid.

De doelen en strategie voor dit doel worden verder uitgewerkt in het Omgevingsprogramma economie.

5. *Dordrecht is in 2040 een klimaatbestendige stad.* Als koploper op het gebied van klimaatadaptatie (het voorbereid zijn op klimaatverandering) wil Dordrecht in 2040 klimaatbestendig en waterrobuust zijn. We willen dat de ambitie op het gebied van groen (natuur) en blauw (water) gelijk opgaat met de woningbouwambitie. Dit is belangrijk voor de leefbaarheid en veiligheid van de stad.
6. *Dordrecht is in 2040 een duurzame en klimaatneutrale stad.* Dordrecht wil in 2040 een duurzame en klimaatneutrale (niet bijdragen aan de opwarming van de aarde) stad zijn. Dit betekent dat we in 2040 geen broeikasgassen meer uitstoten of dat we die uitstoot goedmaken, bijvoorbeeld door meer groen in de stad aan te leggen. Dit doel hangt samen met doel 5 (Dordrecht is een klimaatbestendige stad) en doel 7 (Dordrecht is een biodiverse stad). De doelen, uitdagingen en aanpak voor klimaatneutraliteit staan in de *Routekaart Klimaatneutraal 2040*.
7. *Dordrecht beschermt en bevordert de biodiversiteit.* Door uitbreiding van de stad, klimaatverandering, diersoorten van buitenaf en ziekten kunnen planten en dieren en hun leefomgeving verdwijnen. Ook de voordelen die biodiversiteit (het aantal soorten planten en dieren) ons nu biedt, zoals bestuiving (bevruchting) van (landbouw)gewassen en aantrekkelijk groen, staan onder druk. Dordrecht werkt hard aan het stoppen van de achteruitgang van biodiversiteit en werkt

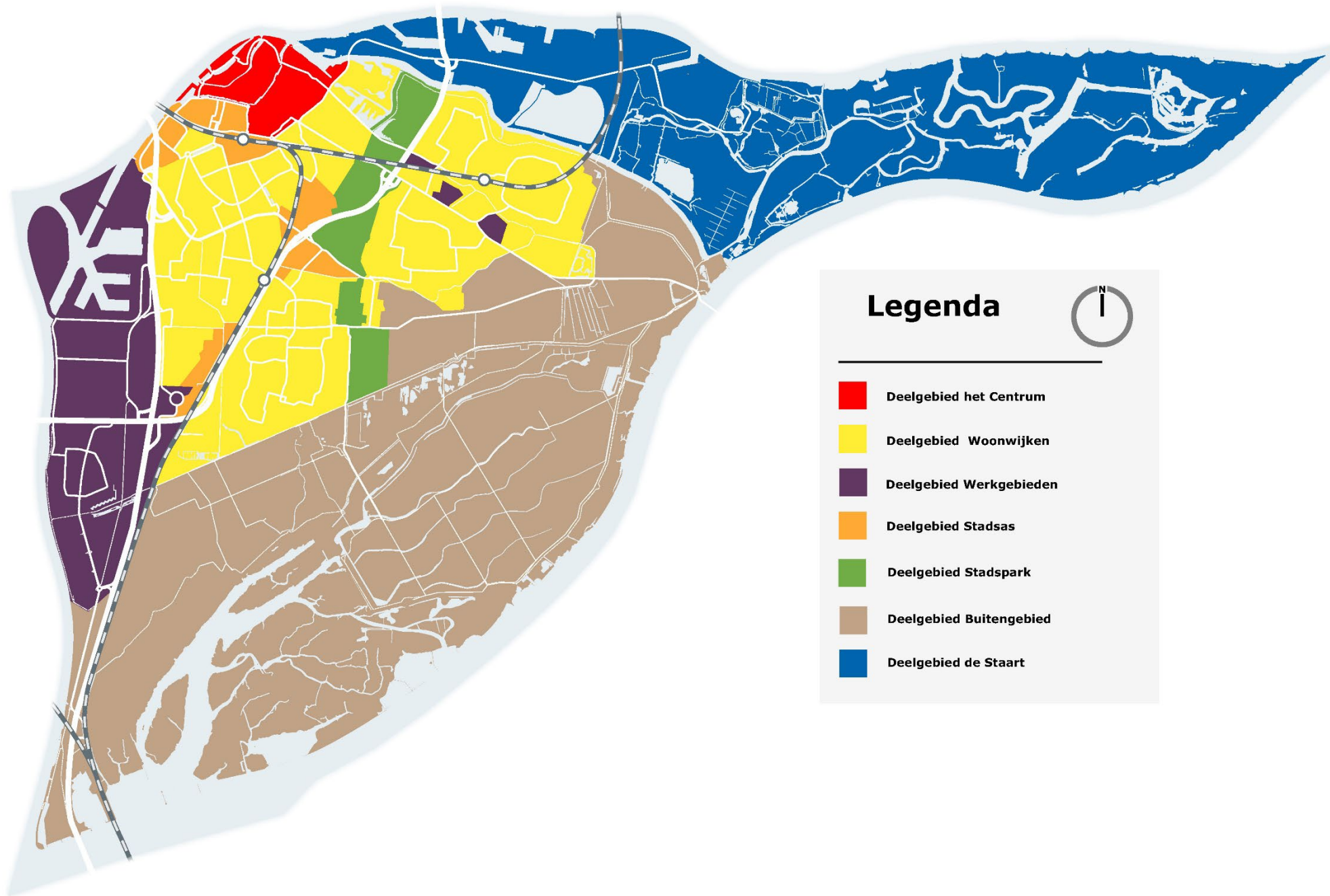
aan het behouden en versterken van de huidige biodiversiteit.

De doelen hebben ook invloed op elkaar. Bijvoorbeeld; wanneer Dordrecht inzet op een duurzame en klimaatneutrale stad in 2040, dan betekent dat ook dat we geen uitstoot meer van broeikasgassen in 2040 hebben of dat die uitstoot wordt gecompenseerd, bijvoorbeeld door meer groen in de stad aan te leggen. Er is dan een relatie met doel 3. (Dordrecht is een gezonde stad), doel 5. (Dordrecht is een klimaatbestendige stad) en doel 7. (Dordrecht is een biodiverse stad). Ook kunnen doelen in de praktijk botsen. Dit vraagt dan om goede afstemming en keuzes vanuit een brede ruimtelijke kwaliteitsweging. Bij nieuwe ontwikkelingen in de leefomgeving verwachten we dat een bijdrage wordt geleverd aan elk van de zeven doelen. Maar we weten ook dat niet elke ontwikkeling ‘een 10 kan scoren’ op alle doelen.

Dordtse deelgebieden

In de omgevingsvisie delen we Dordrecht in zeven deelgebieden. Elk gebied heeft zijn eigen karakter en kansen. Zo vertalen we de centrale ambitie en doelen van Dordrecht naar de verschillende gebieden. Voor elk gebied hebben we gekeken waar het beleid voor de leefomgeving botst (problemen geeft) of juist kansen biedt. Dit vraagt om keuzes. Deze keuzes staan in aparte kaders. Deze keuzes zijn aanvullend op de koers die al eerder is ingezet in de omgevingsvisie 1.0!

1. *Het Centrum* (belangrijkste doel: ‘aantrekkelijke stad’). De historische binnenstad en de 19e-eeuwse schil vormen het centrum van Dordrecht. De binnenstad is als een diamant met vele facetten. Het is het hart van de regio Drechtsteden, het kent veel geschiedenis en monumenten, winkels, horeca, pleinen en woningen.



Legenda



-  Deelgebied het Centrum
-  Deelgebied Woonwijken
-  Deelgebied Werkgebieden
-  Deelgebied Stadsas
-  Deelgebied Stadspark
-  Deelgebied Buitengebied
-  Deelgebied de Staart

Toegevoegde ruimtelijke keuzes:

- We geven groen en klimaatadaptatie prioriteit in het centrum.
- We zetten in op kantoren met kwaliteit rondom het station.
- We moedigen transformatie van ruimten boven winkelpanden naar wonen aan.

2. *Woonwijken* (belangrijkste doelen: 'aantrekkelijke stad' en 'gezonde stad'). Onder het gebied woonwijken vallen alle wijken, elk met hun eigen geschiedenis en karakter. Omdat ze veel overeenkomsten hebben, vormen ze samen één deelgebied. Wonen en leefbaarheid staan hier centraal.
3. *Werkgebieden* (belangrijkste doel: 'toekomstbestendige economie'). Werkgebieden zijn de locaties waar werken centraal staat. Zoals bedrijventerreinen, industriegebieden en één kantoorlocatie. Aan de randen van de bedrijventerreinen en industriegebieden, en de woongebieden schuurt het soms

Toegevoegde ruimtelijke keuzes:

- We geven klimaatadaptatie prioriteit in woonwijken.
- We herstellen waar nodig de Groenblauwe structuur in woonwijken.
- Onze leidraad voor een klimaatadaptieve inrichting van de openbare ruimte is de 3-30-300-3000 regel: vanuit je woning zicht op 3 bomen, 30% boomkroonbedekking in elke buurt, 300 meter tot het dichtstbijzijnde park en lange routes in het gebied van 3000 meter voor (sportief) bewegen.
- We streven naar verbetering van de bestaande woningen in de woonwijken en naar verdichting waar dit mogelijk en passend is. Daarin betrekken we ook de keuzes die voor de energietransitie nodig zijn.
- We zetten in op een passend voorzieningenaanbod in woonwijken. Voorbeeld van een maatregel kan zijn het toevoegen van een huisartsenpraktijk op De Staart.
- We hanteren als streefwaarde om 5% van het netto woongebied te reserveren voor speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken die zijn verbonden door groenblauwe routes.

tussen wonen en werken (milieuruimte). Ook in andere gebieden kan gewerkt worden, maar binnen de werkgebieden is het de hoofdfunctie. Bij uitzondering vallen de Merwedehavens op De Staart niet onder het deelgebied werkgebieden, maar onder het deelgebied De Staart.

Toegevoegde ruimtelijke keuzes:

- We zetten in op banen met kwaliteit, zodat de economie bijdraagt aan de brede welvaart in de stad.
- We streven naar meervoudig en gestapeld ruimtegebruik in werkgebieden.
- We zetten in op minder vervoersbewegingen en de overgang van het goedertransport over de weg van Dordtse bedrijven naar transport over het water.

4. *Stadsas* (belangrijkste doelen: 'aantrekkelijke stad', 'bereikbare stad' en 'gezonde stad'). De Stadsas Dordt (in de omgevingsvisie 1.0 'Spoorzone') biedt veel kansen voor het bouwen van extra

woningen. Voor nieuwe banen en bedrijven die de stad bedienen. En voor het verduurzamen van de stad. Dit is het startpunt voor de toekomst van Dordrecht. De spoor- en stationsontwikkelingen zijn belangrijk voor de gebiedsontwikkelingen langs het spoor.

Toegevoegde ruimtelijke keuzes:

- We verwachten van nieuwe ontwikkelingen dat zij een bijdrage leveren aan klimaatopgaven in het omliggende bestaande gebied.
- We proberen bij nieuwe ontwikkelingen opgaven te koppelen en zo aan meerdere doelen van de omgevingsvisie bij te dragen.
- We passen maatwerk toe op het gebied van milieubelasting en veiligheidsrisico's bij nieuwe ontwikkelingen in de Stadsas.

5. *Stadspark* (belangrijkste doelen: 'gezonde stad', 'aantrekkelijke stad', 'klimaatbestendige stad' en 'biodiverse stad'). Het Stadspark wordt het groene hart van Dordrecht. Het verbindt de stad, zowel praktisch als sociaal. Nu zijn er nog losse stukken groen, maar die worden samengevoegd tot één groot park. Dit doen we door goede voorzieningen toe te voegen en door duidelijke routes te maken van noord naar zuid en van oost naar west. In het Stadspark is ruimte om elkaar te ontmoeten, te sporten en te ontspannen. Het park helpt de stad gezond, aantrekkelijk, klimaatbestendig en groener te maken. Water en groen spelen daarbij een belangrijke rol. Zo wordt het

een plek waar natuur, beweging en ontmoeting samenkomen.

Toegevoegde ruimtelijke keuzes:

- We streven naar multifunctionele accommodaties (dubbelgebruik van ruimte) in het Stadspark.
- We zorgen dat de programmering van het Stadspark bijdraagt aan een gezonde, klimaatbestendige en biodiverse stad.
- We onderzoeken wat een goed geluidsniveau (ten gevolge van de N3) is in het Stadspark en de woningen aan de randen.
- We dragen uit dat we (op de langere termijn) de snelheid op de hele N3 terug naar 80 km/h willen en/of de N3 mogelijk willen overdekken of verdiepen. Zo willen we de milieubelasting van de N3 op omwonenden beperken. Ook wordt de N3 zo minder een hindernis tussen het oosten en westen van de stad.

6. *Buitengebied* (belangrijkste doelen: 'gezonde stad' en 'biodiverse stad'). Buiten de stadsgrenzen ligt een open landschap met polders en hoge dijken. Hier zijn landbouw en natuur belangrijk. De stad en het buitengebied op het Eiland van Dordrecht zijn ongeveer even groot. Het Buitengebied (in de omgevingsvisie 1.0 'Poldergebied') heeft veel waarde en biedt rust en ontspanning. Naast de bewoners komen er ook bezoekers uit de stad en daarbuiten om de velden en de natuur van de Biesbosch te zien.

Toegevoegde ruimtelijke keuzes:

- We gaan voor een Buitengebied met kwaliteit. We benutten daarvoor de landbouwtransitie en pakken verrommeling aan door waar passend ontwikkelingen toe te staan die de open landschappelijke kwaliteit van het gebied verbeteren (ruimte-voor-ruimte).
- We zetten in op kwalitatief hoogwaardige entrees tot de stad op belangrijke toegangswegen naar de stad en naar het Buitengebied.
- We zien natuur, landbouw en recreatie als hoofdfuncties van het Buitengebied; wonen is dat niet.
- We zetten in op recreatiekerngebieden rondom de stad.
- We gaan ruimte bieden voor verblijfsrecreatie in het Buitengebied passend bij de landschappelijke kwaliteit.
- We verkennen de mogelijkheden voor grootschalige opwek van duurzame energie. We gaan de door de raad vastgestelde mogelijke zoekgebieden verder onderzoeken in een programma Opwek Duurzame Energie. In dat onderzoek wordt de ruimtelijke kwaliteit en de gestelde duurzaamheidsambitie met elkaar geconfronteerd. Op basis van deze weging wordt een besluit genomen over de aangewezen zoekgebieden.

7. *De Staart* (belangrijkste doelen: 'aantrekkelijke stad', 'gezonde stad', 'toekomstbestendige economie' en 'biodiverse stad'). De Staart is een nieuw gebied in de omgevingsvisie. Omdat dit

Toegevoegde ruimtelijke keuzes:

- We passen het concept van 'getijdenpark' conform de visie Groenblauw toe op De Staart.
- We zetten in op de maritieme maakindustrie in de Merwedehavens en wijzen deze havens daarom aan als transformatiegebied.
- We vinden het gebied ten oosten van de ontwikkeling zijnde wijk Stadswerven (ten oosten van de Papendrechtsestraat en ten noorden van de Merwedestraat tot aan de noord-zuid gesitueerde Merwedestraat (aftakking Merwedestraat) een interessante locatie binnen bestaand stedelijk gebied om dit in zijn geheel te transformeren naar woongebied en bijbehorende voorzieningen.
- We verkennen de mogelijkheden voor een alternatieve functie voor het Spaarbekken De Grote Rug en wijzen dit daarom aan als toekomstig transformatiegebied.
- We zorgen voor een goede balans en invulling van recreatiekerngebied Hollandse Biesbosch in samenhang met de recreatiekerngebieden in de Buitengebieden.

gebied vraagt om een integrale aanpak. Een kwaliteitsimpuls die ervoor zorgt dat de groenblauwe structuren de basis zijn voor toekomstige ontwikkelingen. De Staart heeft drie functies: industrie, wonen en natuur. De Merwedestraat en de Baanhoek scheiden de industriële gebieden in het noorden van de woonwijken in het zuiden. Het oostelijke deel omvat een groot deel van de Hollandse Biesbosch. Dicht bij de stad ligt de focus op recreatie, verder weg is het een rustig natuurgebied.

Deel A:

*Dordtse Omgevingsvisie 2.0;
Compleet*



Voorwoord

De omgevingsvisie 1.0 (vastgesteld 2021) gebruiken we dagelijks bij het maken én mogelijk maken van plannen op ons eiland. Het is altijd de bedoeling geweest om die omgevingsvisie door te ontwikkelen tot een omgevingsvisie, waarin meer richting wordt gegeven, meer keuzes worden gemaakt en oplossingen worden gezocht. Dat heeft nu geresulteerd in de voorliggende Dordtse Omgevingsvisie 2.0.

We geven in deze omgevingsvisie 2.0 extra aandacht aan de kwaliteiten van Dordrecht die het eiland zo uniek en authentiek maken. De huidige én de toekomstige kwaliteit. Denk bijvoorbeeld aan de unieke historische binnenstad en de prachtige natuur die rust en recreatie biedt. Deze unieke kenmerken willen we behouden en versterken – en daarnaast willen we het eiland klaar maken voor de toekomst; bijvoorbeeld door middel van het ‘verdichten’ van woningbouw binnen stedelijk gebied en het ontwikkelen van het Stadspark.

We willen de kwaliteit van Dordrecht behouden, versterken en daarna blijven toevoegen. Vandaar de titel ‘Dordtse Omgevingsvisie 2.0; Eiland met kwaliteit’.



Figuur 3 – Wethouder Burggraaf

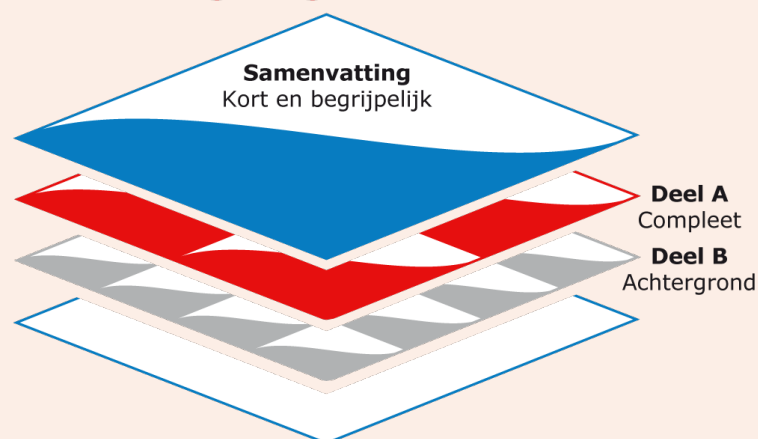
Leeswijzer

De omgevingsvisie bestrijkt de hele breedte van de fysieke leefomgeving van ons eiland. De omgevingsvisie is daarmee voor nagenoeg iedereen in Dordrecht van belang. Deze omgevingsvisie 2.0 hebben we toegankelijk(er) en gebruiksvriendelijk(er) gemaakt. Om de omgevingsvisie zo toegankelijk mogelijk te maken, maar tegelijkertijd compleet te houden, is gekozen om de omgevingsvisie in lagen op te bouwen. Zo bepaalt u welke laag aansluit bij uw informatiebehoefte. Bijvoorbeeld, wilt u de hoofdlijnen van de omgevingsvisie op een korte en begrijpelijke manier lezen, lees dan de laag ‘De Dordtse Omgevingsvisie 2.0; kort en begrijpelijk’. Wilt u echter van de hoed en de rand weten inzake bijvoorbeeld het milieusysteem in de gemeente Dordrecht, lees dan het Deel B ‘Achtergrond’.

- **Kort en begrijpelijk.** Bevat de hoofdlijnen van de omgevingsvisie. Deze zelfstandig leesbare samenvatting volstaat voor het overgrote deel van de lezers.
- **Deel A: compleet.** Schetst het DNA en de koers van Dordrecht. Beschrijving van de deelgebieden en de doelen, net als de beoogde uitvoering.
- **Deel B: achtergrond.** Beschrijft de onderbouwing met daarin gedetailleerde uitwerking van de Dordtse systemen.

Tot slot zijn er nog enkele bijlagen. Dit betreft informatie ter onderbouwing van de hoofdtekst, maar waarvan het niet relevant is om deze compleet te laten landen in de hoofdtekst.

Dordtse omgevingsvisie 2.0



Figuur 4 – Schematische weergave gelaagde opbouw omgevingsvisie 2.0

Inhoudsopgave

Samenvatting: <i>Dordtse omgevingsvisie 2.0; kort en begrijpelijk</i>	2
--	----------

Deel A: <i>Dordtse Omgevingsvisie 2.0; Compleet</i>	12
--	-----------

A.1 Inleiding	15
A.2 Dordtse Koers.....	19
A.3 Dordtse DNA	26
A.4 Opgaven, trends en transitie	29
A.5 Dordtse doelen	37
A.6 Dordtse deelgebieden	72
A.7 Dordtse uitvoering.....	134

Deel B: <i>Dordtse Omgevingsvisie 2.0; Achtergrond</i>	137
---	------------

B.1 Inleiding	138
B.2 Systemen uit de omgevingsvisie	138
B.3 Omgevingsbeleid.....	180

BIJLAGEN	184
-----------------------	------------

Colofon	186
---------------	-----

A.1 Inleiding

A.1.1 In dit hoofdstuk

In dit hoofdstuk geven we de aanleiding voor het opstellen van een omgevingsvisie en voor doorontwikkeling van de omgevingsvisie 1.0 naar een omgevingsvisie 2.0. We laten zien hoe wijzigingen ten opzichte van de 1.0-versie worden aangeduid in deze 2.0-versie. We belichten hoe de fysieke leefomgeving – die conform de Omgevingswet centraal staat in een omgevingsvisie – zich verhoudt tot het sociale domein. We staan stil bij hoe we participatie hebben georganiseerd om te komen tot deze 2.0-versie.

A.1.2 Aanleiding omgevingsvisie

De omgevingsvisie bestrijkt de hele breedte van de fysieke leefomgeving van de stad en brengt dus al het sectoraal beleid (van mobiliteit tot aan natuur) samen. De omgevingsvisie beschrijft de kwaliteiten van de stad en omschrijft de opgaven, de uitgangspunten en de doelen voor de gewenste ontwikkeling van de gezonde, fysieke leefomgeving in Dordrecht. Het is de integrale langetermijnvisie voor de hele fysieke leefomgeving en het grondgebied van Dordrecht. Het is een bindend kader voor de bestuursorganen van de stad bij besluitvorming over (nieuwe) ontwikkelingen. De omgevingsvisie als instrument vloeit voort uit de nieuwe Omgevingswet. Meer informatie over het instrument omgevingsvisie en de Omgevingswet zijn te vinden in Deel B: hoofdstuk B.3.

De omgevingsvisie kijkt vooruit. We kunnen nu nog niet alles zeggen over de ontwikkelingen in de toekomst, want niemand weet precies hoe de wereld erover vijftien, twintig of vijfentwintig jaar uitziet. Er zullen

verschillende economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen komen die onvoorspelbaar zijn en veel impact hebben op hoe we naar de toekomst kijken. Van een strategische langetermijnvisie als de omgevingsvisie vraagt dit dus om enige flexibiliteit en die ruimte is binnen de Omgevingswet ook geboden. De omgevingsvisie is een dynamisch instrument waarbinnen doelen en ambities bijgesteld kunnen worden indien noodzakelijk. Nadere uitwerking van het beleid voor ontwikkeling, gebruik, beheer, bescherming en behoud van de fysieke leefomgeving kan plaatsvinden in een ‘programma’ (instrument onder de Omgevingswet). Zie ook Deel B: hoofdstuk B.3 Omgevingsbeleid. Een programma kan thematisch of gebiedsgericht zijn. Een voorbeeld van een thematisch programma is het Mobiliteitsplan 2040.

A.1.2.1 De omgevingsvisie in relatie tot de gemeentefinanciën

In de omgevingsvisie leggen we onze ambities en doelstellingen – op hoofdlijnen – neer voor de fysieke leefomgeving van Dordrecht. Dit zijn strategische ambities en doelen voor de lange termijn. Het hebben en nastreven van dergelijke strategische ambities en doelen laten we niet afhangen van de financiële positie van de gemeente op de korte tot middellange termijn. Deze strategische ambities en doelen dragen op de langere termijn bij aan een beter Dordrecht. In 2040 en daarna. Mocht realisatie van een ambitie of doel nu niet haalbaar lijken (en/of zijn) door een tekort aan financiële middelen, kiezen we er als gemeente wel voor om de ambitie te (blijven) uitdragen of een doel te blijven nastreven. De financiële positie van de gemeente op de korte tot middellange termijn kan van invloed zijn op het tijdspad van de realisatie van strategische ambities en doelen, maar strategische doelen om bijvoorbeeld een aantrekkelijke, een gezonde

of een bereikbare stad te zijn, blijven onverminderd van toepassing.

A.1.3 Van 1.0 naar 2.0

In april 2021 stelde de gemeenteraad van Dordrecht de omgevingsvisie 1.0 vast. Bij vaststelling van de omgevingsvisie 1.0 is aangekondigd dat er een ‘verrijking’ zou komen in een vast te stellen omgevingsvisie 2.0 vanwege nieuwe ontwikkelingen. Denk aan de Regionale EnergieStrategie (RES), aangepast of nieuw (concept) beleid (zoals ‘Toekomstbeeld Binnenstad; Slijpen aan een Diamant’ (vastgesteld 2021) en deelvisies op deelgebieden van de omgevingsvisie: ‘Buitengebied’ en ‘De Staart’ (beide in deze 2.0 versie verwerkt)) en een nieuw politiek akkoord ‘2022 – 2026: Samen bouwen aan een sterk en groen Dordrecht!.

De basis van de omgevingsvisie 1.0 blijft in stand. De daarin opgenomen kernkwaliteiten, hoofdpogave (zie A.2.3

Hoofdpogave) en zeven doelen (zie A.2.4 De doelen) gelden nog steeds. Dordrecht wordt niet ineens een hele andere versie van zichzelf. Sterker nog, het moet zich ontwikkelen tot een betere versie van zichzelf.

Maar de leefomgeving staat continu onder druk, er zijn veel ontwikkelingen die een claim leggen op de beschikbare ruimte binnen de stadsrand zoals woningbouw, bedrijvigheid, klimaatadaptatie, energietransitie, mobiliteit en de relatie met het buitengebied. Vanwege de schaarse ruimte op het Eiland van Dordrecht benaderen we het beleid voor de fysieke leefomgeving in de omgevingsvisie 2.0 integraler (breder afgewogen). Zo willen we scherp krijgen waar het beleid voor de fysieke leefomgeving schuurt of waar juist kansen liggen. Dit kan ertoe leiden dat we ruimtelijke keuzes moeten maken. Het eindresultaat is

een document dat houvast geeft, zodat we ruimtelijk ontwikkelen met een consequente (middel)lange termijn koers. De 2.0-versie geeft geen compleet nieuwe visie op de stad, maar wel een completere visie die beleidsrijk is.

Wezenlijke wijzigingen die in deze 2.0-versie van de omgevingsvisie zijn doorgevoerd ten opzichte van de 1.0-versie, laten we duidelijk zien door middel van het werken met tekstkaders. Die tekstkaders plaatsen we in de tekst, zodat de lezer geattendeerd wordt op een wezenlijke wijziging. De tekstkaders zien er als volgt uit:

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Wezenlijke wijzigingen worden in soortgelijke kaders uitgelicht.

A.1.4 Impactbeoordeling fysieke leefomgeving

Ten behoeve van de omgevingsvisie 1.0 is een beoordeling van de impact op de fysieke leefomgeving van de groeiopgave opgesteld (Antea, 2020). Dat is gedaan om de keuzes en belangenafweging te maken en zo te sturen op de inrichting van de fysieke leefomgeving.

In die impactbeoordeling is onderzocht wat de impact van de hoofdoggave uit de omgevingsvisie 1.0 (destijds groei met 10.000 woningen en 4.000 banen) is op de fysieke leefomgeving van Dordrecht. Vanuit en voor de zeven doelen in de omgevingsvisie (zie A.2.4 De doelen) zijn aandachtspunten benoemd voor de groeiambities. Voor Dordrecht algemeen en daar waar nodig voor specifieke ontwikkellocaties. Deze aandachtspunten blijven ook van toepassing in de omgevingsvisie 2.0. Het zijn namelijk aandachtspunten waar in de omgevingsvisie

en bij de verdere uitwerking in bijvoorbeeld programma's rekening mee gehouden kan of moet worden. De belangrijkste aandachtspunten uit de beoordeling van de impact op de fysieke leefomgeving zijn:

- *Voorzieningen:* groei vraagt mogelijk om extra voorzieningen, met name op locaties waar de dekkinggraad van basisvoorzieningen nog niet optimaal is. Tegelijk moeten we voorkomen dat nieuwe basisvoorzieningen (te veel) ten koste gaan van het draagvlak van bestaande voorzieningen. Dit vraagt om een duidelijk inzicht in de huidige staat en kwaliteit van basisvoorzieningen. De monitoring hiervan is verfijnd door de realisatie van een voorzieningenmonitor. Met dit instrument hebben we actueel inzicht in een grote verscheidenheid aan voorzieningen. Het vraagt verder om een duidelijke keuze waar en op welke manier we op ontwikkellocaties nieuwe basisvoorzieningen realiseren. Zie ook paragraaf A.4.3.3.
- *Verkeer en mobiliteit:* groei zorgt voor een forse toename van (auto)verkeersbewegingen. De vraag is hoe hiermee om te gaan: traditioneel verder faciliteren van de groei van autoverkeer of maximaal inzetten op aanpassing van de vervoerskeuze? Voor het aspect verkeer is inmiddels een programma opgesteld; Mobiliteitsplan 2040 (vastgesteld 24 september 2024). Hierin zijn duidelijke analyses en keuzes gemaakt hoe we om willen gaan met verkeer en mobiliteit.
- *Hinder:* door groei ontstaat meer hinder, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit houdt zich niet aan gemeentegrenzen en wordt deels bepaald door de landelijke situatie. Verkeer, bedrijvigheid en het stoken van

hout in kachels en open haarden zijn in Dordrecht belangrijke lokale bronnen. Door samen te werken met het Rijk, Provincies en andere gemeenten werken we gezamenlijk aan de noodzakelijke verbetering van de luchtkwaliteit. Soms kan groei ook een verbetering bewerkstelligen zoals de investering in geluidsschermen ten behoeve van nieuwe woningen waar ook de bestaande inwoners van profiteren.

- *Klimaat, water, biodiversiteit en energietransitie:* groei geeft lokaal aandachtspunten over klimaat, water, biodiversiteit en energie. Stadsbreed zijn er vooral kansen. Dat is te zien in de 'visie op het groenblauwe eiland' en de uitwerking in het 'groenblauwe programma'. Stikstof blijft de komende jaren onverminderd een aandachtspunt voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- De belangrijkste aandachtspunten uit de beoordeling van de impact op de fysieke leefomgeving zijn voorzien van een actuele stand van zaken.

De kaders die de omgevingsvisie 2.0 voor de fysieke leefomgeving stelt zijn niet dusdanig gewijzigd ten opzichte van de 1.0, dat een nieuwe impactbeoordeling op de fysieke leefomgeving noodzakelijk is. De eerder uitgevoerde impactbeoordeling – inclusief de benoemde aandachtspunten – volstaat voor de kaders die de omgevingsvisie 2.0 biedt.

A.1.5 Participatie

De omgevingsvisie is van en voor Dordtenaren. De Omgevingswet vraagt een andere houding van de overheid: meer flexibiliteit en meer mét de samenleving.

Participeren, meedoen is belangrijk. Dat staat ook in de Omgevingswet. De wetgever vindt het namelijk belangrijk dat burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties invloed kunnen uitoefenen op de omgevingsvisie. Ook de gemeente Dordrecht vindt dit belangrijk.

De afgelopen jaren is al vaker met inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties gesproken over de toekomst van Dordrecht. In een intensief participatieproces met de stad, 'Nieuw Dordts Peil' (2016-2017), is veel informatie opgehaald. In het eindresultaat van dat proces is de toekomst van onze stad uitgebreid omschreven.

Ook in het kader van de omgevingsvisie 1.0 is een participatieproces doorlopen met inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Dit kende vele vormen: interviews, samenvattingen, gesprekken, e-mails, bijeenkomsten, onderzoek GGD en de inspraakprocedure via het indienen van zienswijzen.

Omdat Dordrecht vanaf 2026 vele miljoenen moet bezuinigen – door stijgende kosten en minder financiële middelen van het Rijk – vragen we voor deze bezuinigingen ook in 2024 aan inwoners, bedrijven en belanghebbenden wat zij belangrijk vinden voor Dordrecht, nu en in de toekomst.

Naast de afgelopen jaren georganiseerde participatieprocessen en de in 2021 vastgestelde omgevingsvisie 1.0, geven ook andere vastgestelde beleidskaders (waarvoor in veel gevallen ook participatie wordt georganiseerd) richting aan de inhoud van de omgevingsvisie 2.0. Daarom hebben we de participatie voor de omgevingsvisie 2.0 doelmatig gehouden. Hierbij is de focus hoofdzakelijk gelegd op de punten die worden gewijzigd in en toegevoegd aan de omgevingsvisie. Dit betreft met name de zogenaamde ruimtelijke keuzes die per deelgebied van de omgevingsvisie gemaakt

zijn. We hebben de volgende participatiemiddelen gehanteerd:

- *Participatie met inwoners en belanghebbenden:*
 - Een online participatieomgeving. Hier konden bezoekers (van 3 tot en met 17 juni 2024) inhoudelijke reacties achterlaten op de ruimtelijke keuzes.
 - Een fysieke participatiebijeenkomst op 12 juni 2024. In een marktvorm – waar elk deelgebied van de omgevingsvisie een stand had – konden bezoekers inhoudelijke reacties achterlaten op de ruimtelijke keuzes.

Niet alleen inwoners en belanghebbenden zijn gevraagd om inhoudelijk mee te denken over de ruimtelijke keuzes, ook de denkkraft van gemeenteraads- en commissieleden is ingezet:

- *Raadscmissieconsultatie:*
Op dinsdag 4 juni 2024. In een marktvorm – waar elk deelgebied van de omgevingsvisie een stand had – konden raads- en commissieleden inhoudelijke reacties achterlaten op de ruimtelijke keuzes.

In *Bijlage 1 – Participatie- en consultatieverslag* is een verslag opgenomen van dit participatie- en consultatieproces. Ook is aangegeven hoe met de inbreng op de ruimtelijke keuzes is omgegaan bij de totstandkoming van de omgevingsvisie 2.0.

A.1.5.1 Inspraak

De ontwerp omgevingsvisie 2.0 wordt ter inzage gelegd met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. De Raad neemt vervolgens, mede op basis van de zienswijzen, een besluit over de vaststelling van de omgevingsvisie en kan daarbij nog wijzigingen aanbrengen.

A.1.6 De fysieke leefomgeving en het sociale domein

De fysieke leefomgeving en het sociale domein hebben in potentie een sterke wisselwerking. Door in de fysieke leefomgeving bepaalde (verstedelijkings)principes te hanteren, kan worden bijgedragen aan opgaven in het sociale domein.

Door bijvoorbeeld de fysieke leefomgeving voor (positieve) gezondheid in te richten, kan al een aanzienlijke bijdrage worden geleverd aan brede gezondheid op het eiland. De provincie Zuid-Holland heeft in samenwerking met de gemeente Dordrecht, de GGD ZHZ en bureau Posad Maxwan (2024) zogenaamde 'ruimtelijke kerningrediënten voor positieve gezondheid' gebundeld:

1. Een duurzame, veilige woon- en werkomgeving
2. Ruimte voor klein en groot groen & blauw
3. Actief en inclusief reizen
4. Nabijheid
5. Hechte, duurzame gemeenschappen
6. Lokaal eten

Deze 'ruimtelijke kerningrediënten' raken sterk aan de integrale uitgangspunten en doelen die we in deze omgevingsvisie hanteren.

Door inwoners ook te stimuleren om gebruik te maken van deze voor (positieve) gezondheid ingerichte fysieke leefomgeving – door te verleiden en uit te dagen – draagt de som van de fysieke leefomgeving en stimulansen bij aan opgaven in het sociale domein.

Goede infrastructuur voor wandelen en fietsen en voldoende en goed bereikbare speel- en beweegmogelijkheden, zijn voorbeelden van interventies in de fysieke

leefomgeving die bijdragen aan brede gezondheid.

Daarnaast willen we faciliteren tussen de inwoners van Dordrecht onderling én tussen gemeente en inwoners. Door in de fysieke leefomgeving in te zetten op ontmoeting, dragen we bij aan het ontstaan van een meer samenredzame gemeenschap; meer betrokkenheid bij elkaar en bij de buurt en meer vertrouwen in de buurt, instanties, de overheid en elkaar. Ook dit is een voorbeeld van een preventieve interventie in de fysieke leefomgeving, die bijdraagt aan veerkracht en weerbaarheid ten behoeve van sociale stabiliteit. Het bijdragen aan ontmoeting en beweging is tot slot een van de pijlers van het hernieuwde beleid dat Dordrecht voert op het gebied van kunst in de fysieke leefomgeving. Zo draagt kunst in de openbare ruimte niet alleen bij aan een aantrekkelijke stad, maar ook aan een gezonde stad: ze nodigt uit om in beweging te komen en elkaar te ontmoeten om denkbeelden en invalshoeken uit te wisselen.

Deze voorbeelden maken duidelijk dat doelen als *'Dordrecht is een aantrekkelijke stad'*, *'Dordrecht is een bereikbare stad'* en *'Dordrecht is een gezonde stad'* uit de omgevingsvisie van invloed zijn op het sociale domein. Daar waar deze wisselwerking gaande is, benadrukken we dat in deze omgevingsvisie 2.0.



Figuur 5 - Schematische weergave van de som van de fysieke leefomgeving en het sociale domein t.b.v. brede gezondheid.

A.2 Dordtse Koers

A.2.1 In dit hoofdstuk

In dit hoofdstuk geven we de Dordtse Koers aan. We staan stil bij de centrale ambitie voor Dordrecht en introduceren de zeven doelen (randvoorwaarden) die we hierbij hebben gesteld. Daarnaast belichten we de positie van Dordrecht in de regio.

A.2.2 De centrale ambitie

Dordrecht wil een eiland met kwaliteit zijn. Een goede kwaliteit van leven en een goede kwaliteit van de leefomgeving. De historische kwaliteit van Dordrecht, zowel in de binnenstad als van het landschap, is uniek en willen we als onderscheidend kenmerk verder verstevigen. Maar goede kwaliteit is ook van belang bij nieuwe ontwikkelingen. Groeien met kwaliteit staat de komende jaren centraal. De centrale ambitie van Dordrecht is de verdere ontwikkeling van de gemeente naar een levendige, veilige en groene stad met een veerkrachtige bevolking en een hoger welvaartsniveau. Op die manier waarborgen we het huidige voorzieningenniveau ook in de toekomst. Dordrecht is sinds jaar en dag bekend met de uitdaging om in goede harmonie samen te leven met het omliggende water. Door klimaatverandering staat dit onder druk. Klimaatbestendig en waterrobuust worden, is dus een essentieel onderdeel van onze centrale ambitie. Ons doel om ook een duurzame en klimaatneutrale stad te worden, ligt in het verlengde daarvan.

Een sociaaleconomisch sterke en inclusieve stad, waar iedere Dordtenaar van profiteert. De manier waarop we onze leefomgeving inrichten, draagt bij gezondheid en ontmoeting. De inrichting van onze stad

hangt samen met hoe de gemeenschap werkt. Aan kunnen passen aan uitdagingen en veranderingen in de toekomst is daarin belangrijk. Kortom, we streven naar een verhoging van de brede welvaart van de stad: de welvaart in economische, ecologische en sociaalmaatschappelijke zin, zowel in het 'hier en nu' als 'elders en later'. Hiervoor wil de gemeente uitbreiden met woon- en werkgelegenheid.

De horizon voor de centrale ambitie is het jaar 2040. Daarbij moet opgemerkt worden dat ontwikkelingen en gebeurtenissen er altijd toe kunnen leiden dat de centrale ambitie - en de horizon hiervoor - moeten worden herijkt. Dit betekent dat Dordrecht in 2040 niet 'af' is: er zullen op diverse beleidsterreinen restopgaven en nieuwe opgaven zijn.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Aanpassing van de centrale ambitie om in 2040 (i.p.v. 2035) klimaatbestendig te zijn en toevoeging aan de centrale ambitie dat klimaatneutraliteit in 2040 het doel is. In lijn met Routekaart klimaatneutraal 2040 (vastgesteld 18 juni 2024).
- Toevoeging aan de centrale ambitie dat goede kwaliteit centraal staat voor Dordrecht. Goede kwaliteit van het bestaande en van wat komt.

A.2.3 Hoofdpogave

Voor Dordrecht staat groeien met kwaliteit de komende jaren centraal. Dat volgt ook uit de Groeiagenda Drechtsteden 2030. Binnenstedelijke groei (het zogenaamde 'verdichten') zien wij als aanjager voor kwaliteitsverbetering van de stad en het

vergroten van de leefbaarheid. Dat groeien doen we binnen het perspectief van de ambitie van Klimaatadaptief en Klimaatneutraal 2040. De hoofdpogave gaat uit van de realisatie van 11.000 woningen (na amendering van de woonvisie 'Goed Wonen in Dordrecht 2019-2031' is de hoofdpogave van 10.000 woningen aangevuld met 1.000 extra te realiseren woningen) en kwalitatief hoogwaardige werkgelegenheid die past bij de Dordtse beroepsbevolking en een toekomstbestendige economie voor onze stad. De hoofdpogave moet passen binnen de doelen van de gemeente, binnen de kaders van provincie en Rijk en binnen de afspraken die de gemeente binnen de regio Drechtsteden heeft gemaakt.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Verhoging van de hoofdpogave van 10.000 naar 11.000 woningen na amendering van de woonvisie 'Goed Wonen in Dordrecht 2019-2031' (vastgesteld 17 december 2019).

A.2.3.1 De realisatie van 11.000 woningen

Het is ook in Dordrecht moeilijker geworden een nieuwe woning te vinden. Doorstromers kunnen vaak geen volgende stap maken en ook voor ouderen is het lastig een passende woning te vinden. Mede daardoor komen er ook voor starters nog te weinig betaalbare huizen beschikbaar. We willen de woningvoorraad – voor iedere doelgroep – uitbreiden om de Dordtenaren een plek in eigen stad te blijven bieden. Naast aandacht voor betaalbare woningen, verliezen we de ambities op andere woonsegmenten niet uit het oog. Deze moeten bijdragen aan een sterkere vitaliteit voor onze stad.

We willen de stad aantrekkelijk maken en houden voor met name jongeren en jonge

gezinnen. Dit helpt mee aan een evenwichtige opbouw van de bevolking van Dordrecht. De ligging aan de (zuidelijke) rand van de Randstad en de goede verbindingen met onder andere Rotterdam en Breda maken van Dordrecht een geschikte woonlocatie voor werkenden en studenten.

De stad kent daarnaast een aantrekkelijk en levendig stadshart en diversiteit aan grootstedelijke voorzieningen en recreatiemogelijkheden. Om voorzieningen in de binnenstad en in de wijken betaalbaar te houden, moeten we bouwen aan de stad. Dit betekent nieuwe, duurzame woningen op aantrekkelijke binnenstedelijke locaties, die jongeren, studenten en gezinnen aan Dordrecht binden. Meer Dordtenaren betekent meer draagkracht voor de voorzieningen van de stad.

Om de kwaliteiten van de open polders en natuurgebieden te behouden zet de gemeente in op binnenstedelijke groei (het zogenaamde verdichten). De groene omgeving van de stad heeft juist een aantrekkelijke werking voor nieuwe inwoners en moet dus behouden blijven.

Dordrecht is een stad van en voor iedereen. Daarom is er in de toe te voegen woningen ruimte voor iedere doelgroep. De gemeente wil een gevarieerd woningaanbod realiseren. Variatie in soorten woningen en in kwaliteit is van belang om alle mensen een plek te kunnen geven. Ook variatie in woonmilieus en woningen in buurten zorgt voor een aantrekkelijke stad. Op dit moment kenmerkt de woningvoorraad zich door een groot aantal goedkope woningen (gemiddelde WOZ-waarde woningvoorraad €311.000 in 2024 volgens gegevens gemeente Waardering onroerend zaken). Naast dat we een opgave hebben voor het realiseren van betaalbare woningen wordt bij nieuwbouw ook ingezet op woningen in het hogere segment. Dit bevordert de doorstroming op de

woningmarkt. Daarnaast versterkt het de sociaaleconomische positie van Dordrecht doordat mensen met midden en hogere inkomens die nu wegtrekken, behouden blijven voor de stad. De sociaaleconomische positie is een belangrijke indicator van kwetsbaarheid in het algemeen. Zo hangt de sociaaleconomische status samen met gezondheid, welzijn en levensverwachting. Ook hechten we veel belang aan het toevoegen van betaalbare (koop)woningen door middel van nieuwbouw. Dit ook in lijn met uitgangspunten van Rijk en provincie.

Voor een gevarieerd woningaanbod en sterkere wijken zijn ook ingrepen in de bestaande voorraad nodig. Een deel van de woningvoorraad voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd (waaronder energie technisch) en kan sloop tegemoet zien. Dit zijn vooral sociale huurwoningen in het bezit van woningcorporaties. Woningcorporaties bouwen de gesloopte aantallen sociale woningen vrijwel allemaal terug. En omdat voor Dordrecht 'verdichten' het uitgangspunt is, komen er in principe per saldo altijd meer sociale woningen terug. Op deze manier blijft het aantal sociale huurwoningen op peil. Hiermee kunnen ook inwoners die zijn aangewezen op een sociale huurwoning, een thuis vinden in Dordrecht.

Verdichten

De kwantitatieve groei van de stad is geen doel op zich. We willen juist dat groei leidt tot kwalitatieve verbeteringen, een vitale stad om in te wonen, te werken, op te groeien, oud te worden en zeker ook om te bezoeken. Daarbij faciliteren we ontmoeting. Dat kan in de (verder vergroende) openbare ruimte, voorzieningen of anderszins. Dit leidt ertoe dat we alleen willen verdichten als het de straat, buurt en wijk sterker maakt. Zo bouwen we niet alleen woningen, we bouwen aan gemeenschappen. Vaak kunnen we meerdere doelen dienen, bijvoorbeeld in

combinatie met verduurzaming, voorzieningen of mobiliteit. Dit zien we nu al in de verschillende gebiedsontwikkelingen, zoals Stadswerven, Amstelwijck/Wilgenwende, Gezondheidspark, Spuiboulevard en binnen de Stadsas Dordt in het Maasterras en de Knoop Leerpark.

Daarnaast zijn er losstaande projecten in uitvoering van (vaak) enkele tientallen woningen, verspreid over de stad.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Geactualiseerde toelichting op 'verdichten' op basis van 'Startnotitie Verdichtingsplannen' (vastgesteld 18 juni 2024).

A.2.3.2 Hoogwaardige werkgelegenheid die past bij de beroepsbevolking van Dordrecht

De Dordtse economie moet bijdragen aan brede welvaart in de stad, doordat de bedrijvigheid bijdraagt aan onze economische, sociale, klimaatneutrale en ecologische doelen. Een sociaaleconomisch sterk Dordrecht vraagt om een verbreding van de economische basis van de stad en regio. Dat begint bij (goed) opgeleide inwoners en vervolgens eventueel een afgeronde vervolgopleiding die resulteert in werk. De gemeente zet in op goed opgeleide inwoners waarvan de kwalificaties aansluiten bij de arbeidsvraag in stad en regio, door onder andere promotie van MBO-techniekopleidingen, doorlopende leerlijnen en de toevoeging van hoger onderwijs aan de stad en de regio. Dit laatste gebeurt onder meer met de komst van de Dordrecht Academy, tweejarige bacheloropleidingen toegesneden op de uitdagingen van de relevante sectoren van de Drechtsteden, met een sterke basis in ICT en techniek.

Ondanks de vergrijzing (zie ook A.4 Opgaven, trends en transitie) blijft de potentiële beroepsbevolking in de Randstad nog groeien, door de instroom van jongeren en gezinnen in combinatie met de toename van de woningvoorraad (CBS, 2023). De verwachte groei van de potentiële beroepsbevolking in het COROP-gebied Zuidoost Zuid-Holland (Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem) over de periode 2023-2050 bedraagt 7,6%. Dat zou voor Dordrecht een groei van ruim 5.000 personen betekenen over de gehele periode. Ter vergelijking: dit is in absolute aantallen dezelfde groei als in de afgelopen 3-4 jaar, dus verspreid over de komende 25 jaar kwalificeert dit als een beperkte toename. Overigens wordt landelijk een stagnatie verwacht in de groei van de beroepsbevolking voor de periode 2025-2040, daarna volgt verdere groei. Bij substantieel lagere migratie zal de potentiële beroepsbevolking dalen.

Onze arbeidsmarktagenda is de afgelopen jaren verschoven. Voorheen lag de nadruk vooral op programmeren van bedrijventerreinen, het uitgeven van gronden en een toename van het aantal banen. Nu richten we ons meer en meer op het stimuleren binnen de agenda op menselijk kapitaal (door onderwijs investeren in mensen), innovatie, netwerkvorming en op kwaliteitssprong op bestaande werklocaties. Dit is daadwerkelijk anders dan pakweg 10 jaar geleden. Beschikbaarheid van een goed opgeleide bevolking met een gezonde werkmentaliteit en werkvaardigheden staat daarbij met stip op nummer 1 voor bedrijven om zich te vestigen.

We zetten actief in op het verplaatsen van bedrijven naar de juiste plek. Dit tegen de achtergrond van de steeds schaarser aanwezige gronden en het optimaal benutten van de bestaande ruimte. Met het Distripark beschikt Dordrecht over het laatste vrij

uitgeefbare bedrijventerrein. Dit betekent dat we de focus voor de toekomst vooral leggen op betere benutting en een kwaliteitssprong van bestaande werklocaties, met ruimte voor groei van Dordtse bedrijven en vestiging van nieuwe bedrijven die het ecosysteem van de stad versterken. Dit vraagt om actieve herstructurering van verouderde terreinen zoals Kil I en II. Daarbij kijken we kritischer naar de profilering per werklocatie, zodat bedrijvigheid in een lage hindercategorie vooral plaatsvindt op binnenstedelijke werklocaties of in de overgangszones tussen wonen en industrie. En zorgen we dat de bedrijfslocaties die zich daartoe verhouden met hogere milieuruimte of oeverlocaties ook daadwerkelijk benut worden door bedrijven die dat nodig hebben. Speciale aandacht is er voor onze binnenhavens (Merwedehavens) en de Zeehaven: die willen we benutten voor onze maritieme maakindustrie en in wisselwerking met andere bedrijventerreinen (bijv. benutting van de Zeehaven voor vervoer over water vanuit de rest van de Westelijke Dordtse Oever).

Dordrecht heeft de ambitie om tot de top 5 MKB vriendelijkste grote gemeenten van Nederland te behoren. Hiervoor zetten we onder andere extra in op het begeleiden van ondernemers. Ook willen we het centrum nabij het station aantrekkelijk houden als werklocatie, door hier een courante kantorenvoorraad te behouden en te versterken. Daarmee bouwt Dordrecht ook aan een sterker fundament voor de zakelijke dienstverlening, zowel bij het station als op het Businesspark Amstelwijck. Zakelijke dienstverlening gekoppeld aan onze economische kernsectoren (waaronder de maakindustrie, bouw en installatiebranche) zijn nodig voor een toekomstbestendig economisch profiel van Dordrecht. Dit draagt bij aan een versterking van de sociaaleconomische positie van de stad.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Wijziging van de hoofdpoging van een kwantitatieve 'groei van 4.000 banen' naar 'hoogwaardige werkgelegenheid die past bij de beroepsbevolking van Dordrecht'. Hiermee stellen we kwaliteit boven kwantiteit.
- Toevoeging om actief in te zetten op het verplaatsen van bedrijven naar de juiste plek.
- Toevoeging om een courante kantorenvoorraad te behouden en te versterken nabij station Dordrecht.
- Nadrukkelijke koppeling van economie aan brede welvaart.

A.2.3.3 Monitoring en evaluatie hoofdpoging

De hoofdpoging is in 2021 opgenomen in de vastgestelde omgevingsvisie 1.0. Onder de Omgevingswet heeft monitoring en evaluatie een belangrijke plek. Derhalve evalueren we in deze omgevingsvisie 2.0 de hoofdpoging.

Woningen

Sinds 2018 – het begin van de bestuursperiode waarin de omgevingsvisie 1.0 is vastgesteld – zijn 3.620 woningen gerealiseerd (nieuwbouw én overige toevoeging, zoals splitsing) (CBS Statline, geraadpleegd oktober 2024). Rekening houdend met sloop, overige onttrekking en (administratieve) correcties komt dat neer op een netto toename van 2.217 nieuwe woningen. Daarnaast zijn er op dit moment ruim 1.000 woningen in Dordrecht in aanbouw en is er een 'harde planvoorraad' (met een vastgesteld bestemmingsplan) van meer dan 4.000 woningen (Realisatiemonitor bouwende stad 2023).

Werkgelegenheid

Sinds 2018 – het begin van de bestuursperiode waarin de omgevingsvisie 1.0 is vastgesteld – zijn er ca. 9.000 nieuwe banen bijgekomen in Dordrecht. In 2018 waren er 54.920 banen in Dordrecht. In 2023 (laatste beschikbaar cijfers) waren er 63.970 banen in Dordrecht ('Bedrijven en Instellingenregister' van MRDH/Drechtsteden). De sterkste groei is zichtbaar in de sectoren bouwnijverheid, groothandel, detailhandel en reparatie en overheid. De in de omgevingsvisie 1.0 opgenomen groeiopgave voor werkgelegenheid (+4.000 banen in de bestuursperiode 2018-2022) is tevens ruimschoots gehaald. In die periode is een toename van ca. 7.000 nieuwe banen op te tekenen.

A.2.4 De doelen

Om de centrale ambitie voor Dordrecht na te streven – waarbij de hoofdopgave als hefboom fungeert – zijn er in de omgevingsvisie 1.0 een zevental doelen voor Dordrecht vastgelegd. Deze doelen zijn stadsbreed gelijkwaardig. Onderstaande opsomming geeft de (bijgewerkte) doelen, zie ook het 'wijzigingen-kader' hierna.

1. Dordrecht is een aantrekkelijke stad
2. Dordrecht is een bereikbare stad
3. Dordrecht is een gezonde stad
4. Dordrecht heeft een toekomstbestendige economie
5. Dordrecht is in 2040 een klimaatbestendige stad
6. Dordrecht is in 2040 een duurzame en klimaatneutrale stad
7. Dordrecht beschermt en bevordert de biodiversiteit

In hoofdstuk A.5 lichten we deze doelen nader toe. Vervolgens spitsen we in hoofdstuk A.6 de doelen toe naar de verschillende

deelgebieden van de omgevingsvisie. Naast dat de doelen bijdragen aan het realiseren van de centrale ambitie, kunnen doelen ook onderling een sterke verhouding hebben. Waarbij inzet op het ene doel ook direct bijdraagt aan het andere doel. Bijvoorbeeld: Dordrecht zet in op een duurzame en klimaatneutrale stad in 2040. Dat betekent dat we geen uitstoot meer van broeikasgassen in 2040 hebben of dat die uitstoot wordt gecompenseerd, bijvoorbeeld door meer groen in de stad aan te leggen.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Wijziging doelformulering 'Dordrecht heeft een uitstekend vestigingsklimaat' naar 'Dordrecht heeft een toekomstbestendige economie'. De nieuwe formulering doet meer recht aan de wens voor kwalitatief hoogwaardige werkgelegenheid die past bij de Dordtse beroepsbevolking en een toekomstbestendige economie die bijdraagt aan de brede welvaart in de stad.
- Wijziging doelformulering 'Dordrecht is in 2035 een klimaatbestendige stad' naar 'Dordrecht is in 2040 een klimaatbestendige stad'. De nieuwe formulering doet recht aan de Routekaart klimaatneutraal 2040 (vastgesteld 18 juni 2024).
- Wijziging 'Dordrecht is in 2050 een energieneutrale stad' naar 'Dordrecht is in 2040 een duurzame en klimaatneutrale stad'. De nieuwe formulering doet recht aan de gewijzigde ambities, bovendien is gebleken dat een energieneutrale stad technisch gezien niet mogelijk is.

Er ligt dan ook een relatie met doel 3. (Dordrecht is een gezonde stad), doel 5. (Dordrecht is een klimaatbestendige stad) en doel 7. (Dordrecht is een biodiverse stad).

A.2.5 Dordrecht in haar omgeving**A.2.5.1 Drechtsteden/Smart Delta Drechtsteden**

Met zes buurgemeenten (Alblasserdam, Hardinxveld-Giessendam, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht, en Zwijndrecht) vormt Dordrecht een hecht samenwerkingsverband onder de naam Drechtsteden, waarbinnen Dordrecht een centrumfunctie heeft. Gemeenten trekken samen op om hun regio economisch sterk te maken en hun inwoners goede voorzieningen en woningen te bieden. Samen hebben deze gemeenten de Groeiagenda Drechtsteden 2030 opgesteld en is de samenwerking verbreed via de Regionale Drechtsteden-Gorinchem. Met het Rijk, de provincie en (niet-)overheidspartners uit de regio werken we aan de realisatie daarvan. Binnen Smart Delta Drechtsteden werken we samen in de geest van 'triple helix'; samenwerking tussen overheid, onderwijs en bedrijven. Daarnaast wordt gewerkt aan de Ruimtelijke Strategie Drechtsteden. Met de strategie handelen we als regio proactief richting provincie en Rijk op een groot aantal belangrijke ruimtelijke keuzen die vragen om een (boven)regionale aanpak. Denk hierbij aan maritieme clusters, gezonde en groene oevers, en verlichting langs hoogwaardig openbaar vervoer. Aan deze thema's wordt in voorliggende omgevingsvisie ook aandacht besteed.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Aanvulling met Ruimtelijke Strategie Drechtsteden.

A.2.5.2 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. Deze hoogstedelijke zone is onderdeel van het NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad. De Zuidelijke Randstad wil uitgroeien tot een vitaal, hoogwaardig ingericht en goed bereikbaar metropolitaan gebied en zo 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 mobiliteit (hoogwaardig openbaar vervoer) 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 'Samenwerkende Regio's' en het Verstedelijkingsakkoord 'Zuidelijke Randstad' en betrokken bij de Investeringsagenda 'Zuidelijke Randstad' en de Verstedelijkingsstrategie van de provincie. Daarnaast werken we samen met de provincie in het kader van het Zuid-Hollands Programma Landelijk gebied (dat overeind blijft ondanks het stopzetten van het NPLG) en de uitwerking van het Ruimtelijk Arrangement ten behoeve van de Nota Ruimte.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Aanvulling met Zuid-Hollands Programma Landelijk gebied.

In juni 2024 is het voorontwerp van de landelijke Nota Ruimte gepubliceerd. Hierin is voor de Zuidelijke Randstad opgenomen dat ruimtelijk-economische ontwikkeling en herstructurering gestimuleerd wordt. Hoewel de Zuidelijke Randstad tot het hoogstedelijk kerngebied van ons land behoort, blijft de economische dynamiek achter en is er op veel plekken sprake van een stapeling van sociaal-economische vraagstukken. Het bestaand ruimtelijk systeem van woonmilieus, werkgebieden en infrastructuur vraagt om een brede inzet op herstructurering, waarbij aandacht nodig is voor de verbetering van de fysieke en sociale kwaliteit van de leefomgeving. De eerste 15 tot 20 jaar is het vooral een opgave om de al gestelde ambities en opgaven op het gebied van woningbouw en verstedelijking te realiseren. Ook op

langere termijn is er in de Zuidelijke Randstad nog volop potentie voor verstedelijking. Maar de vorm die deze krijgt moet gericht zijn op het toekomstbestendig maken van het gebied, zowel ruimtelijk als economisch, en moet zich verhouden tot onder andere het behoud van milieuruimte in haven- en industriegebieden. Daarbij kent de Zuidelijke Randstad een belangrijke opgave voor het realiseren van extra groen en het verder ontwikkelen van bestaande groene ruimte.

A.2.5.3 De Maritieme Delta en de goederencorridor Oost-A-15

In internationaal perspectief heeft Nederland een sterke maritieme positie. Een samenhangend netwerk van zeehavens en



Figuur 6 – Ruimtelijke strategie voor onderscheidende regionale ontwikkelingen. Voorontwerp Nota Ruimte, 2024.

achterlandknooppunten heeft deze positie bepaald. De regio Drechtsteden maakt onderdeel uit van het 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). In dat kader is Dordrecht ook betrokken bij de NOVEX Rotterdamse Haven, omdat de programmering van het Havenindustriële complex ook de Dordtse Zeehaven betreft. Verder zijn wij betrokken bij de Goederencorridor Zuid waarvan onder meer het goederenvervoer over het spoor onderdeel is.

A.2.5.4 Overige samenwerkingen

In het kader van de Biesbosch wordt de gemeente- en provinciegrens overstijgende samenwerking SOK De Biesbosch aangehaald. Voor de Programmatische Aanpak Grote Wateren Biesbosch Rijn-Maasmonding wordt er ook gewerkt aan hoogwaardige natuur. Hiervoor wordt samengewerkt met Rijkswaterstaat. Samenwerking met het waterschap is opgenomen in de Strategische Samenwerkingsagenda waterschap Hollandse Delta en de gemeente Dordrecht 2023 – 2027.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Aanvulling met overige relevante samenwerking voor de fysieke leefomgeving.

De centrale ambitie van Dordrecht is de verdere ontwikkeling van de gemeente naar een **levendige, veilige en groene stad** met een **veerkrachtige bevolking** en een **hoger welvaartsniveau**. Op die manier waarborgen we het huidige voorzieningenniveau ook in de toekomst. **Klimaatbestendig en waterrobuust** worden is dus een essentieel onderdeel van deze ambitie. Ons doel om ook een **duurzame en klimaatneutrale stad** te worden, ligt in het verlengde daarvan.

Eiland met kwaliteit

Dordrecht wil een eiland met kwaliteit zijn. Een fijne plek om te leven. De historische gebouwen en het landschap zijn uniek en willen we behouden. Maar we willen dat ook de nieuwe huizen en nieuwe werkplekken van goede kwaliteit zijn. Bovendien moet ons eiland levendig, veilig en groen zijn – met een mooie natuur. **Ons eiland is:**



1. Aantrekkelijk

In 2040 is Dordrecht nog steeds een aantrekkelijke stad voor iedereen. Het is fijn om hier te wonen, verblijven en ontspannen. Er is aandacht voor levendigheid én leefbaarheid. Bezoekers en bewoners genieten van alles wat de stad te bieden heeft.



2. Bereikbaar

Voor alle reizen de auto pakken is niet toekomstbestendig. Met betrekking tot bereikbaarheid stellen we niet langer de auto centraal, maar de Dordtenaar en de bereikbaarheid van zijn/haar bestemming. Waarbij wandelen en fietsen door het toepassen van het STOMP principe hogere prioriteit krijgt. Daarnaast borgen we een goede doorstroming van autoverkeer op de belangrijkste verbindingen.



3. Gezond

We werken aan het permanent verbeteren van de milieukwaliteit in de stad en het creëren van een groene omgeving die ons uitnodigt om de natuur te beleven en om te spelen, te bewegen, te sporten en te ontmoeten.



4. Economisch toekomstbestendig

Onze economie staat in het teken van de brede welvaart: de welvaart in economische, ecologische en sociaalmaatschappelijke zin. In het 'hier en nu' én in het 'elders en later'. We richten ons daarom op een toekomstbestendige-, een duurzame-, en een inclusieve economie. We streven hiermee naar een dienstbare economie, die bijdraagt aan maatschappelijke doelen en de brede welvaart in stad en regio.



5. In 2040 klimaatbestendig

Als koploper op het gebied van klimaatadaptatie (het voorbereid zijn op klimaatverandering) wil Dordrecht al in 2040 klimaatbestendig en waterrobuust zijn.



6. Duurzaam en in 2040 klimaatneutraal

Dordrecht wil in 2040 een duurzame en klimaatneutrale (niet bijdragen aan de opwarming van de aarde) stad zijn. Dit betekent dat we in 2040 geen broeikasgassen meer uitstoten of dat we die uitstoot goedmaken, bijvoorbeeld door meer groen in de stad aan te leggen.



7. Biodivers

Dordrecht werkt actief aan het stoppen van de achteruitgang van biodiversiteit en richt zich verder op het behoud en de versterking van de huidige biodiversiteit.

A.3 Dordtse DNA

A.3.1 In dit hoofdstuk

Het DNA van Dordrecht is in de loop van de jaren vrij constant gebleven en is de afgelopen jaren besproken met de stad én beschreven in het participatieproces met de stad 'Nieuw Dordts Peil' (2016-2017), de omgevingsvisie 1.0 (2021) en het politiek akkoord 2022 - 2026 'Samen bouwen aan een sterk en groen Dordrecht'. Het DNA van de stad is de basis van onze fysieke leefomgeving.



Figuur 7 - Luchtfoto historische binnenstad Dordrecht met centraal De Grote Kerk.

A.3.2 Kenschets

Dordrecht is een stad met een rijke geschiedenis. De stad is omsloten door rivieren, polders en Nationaal Park De Biesbosch, waardoor het water een belangrijke rol speelt in de stad en de natuur altijd dichtbij is. Ook de bereikbaarheid over de weg en het spoor is bepalend (geweest) voor het functioneren van en de mogelijkheden in Dordrecht. De ontstaansgeschiedenis van het Eiland van Dordrecht is goed af te lezen aan de cultuurhistorische structuur die bestaat uit rivieren, havens, kreken, waterlopen, groenstructuren, polders en natuurlijk de vele karakteristieke dijken. De binnenstad met haar vele monumenten en historische stadsgezichten trekt vele bezoekers en Dordtenaren ervaren het als de 'huiskamer'

van de stad. De ontstaansgeschiedenis, cultuurhistorie, strijd tegen, en met het water spelen een grote rol in de identiteit, herkenbaarheid en aantrekkelijkheid van onze stad. Het vormt de bron van inspiratie voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

A.3.3 Oorsprong en geschiedenis

Thuredrith is de oorspronkelijke naam van Dordrecht. Dit betekent "doorwaadbare plaats in de rivier Thure". Dit geeft al veel weg wat voor stad Dordrecht is. Het huidige Dordrecht is een eiland, omgeven dus door water. Water dat de stad veel welvaart brengt en water waar we rekening mee moeten houden in het kader van klimaatverandering.

Dordrecht heeft sinds 1220 stadsrechten. Dat is al ruim 800 jaar. Daarmee verwierf Dordrecht als eerste van het oude Holland stadsrechten. Het was de grootste stad van Holland met ruim 8.000 inwoners rond het jaar 1400. De groei van de stad en de rijkdom had grotendeels te maken met de ligging aan het water en de handelsgeest. Dordrecht was in de middeleeuwen een handelsstad en stapelplaats waar veel producten werden verhandeld. De cultuurhistorische binnenstad herinnert aan dit rijke verleden.

In 1421 kwam Dordrecht als gevolg van de Sint-Elisabethsvloed op een eiland te liggen. Grote delen van het achterland verdronken. Ondanks of dankzij al dit water is Dordrecht een goed verbonden eiland. Het ligt aan de rand van de zuidelijke Randstad met verbindingen via weg en/of spoor naar onder meer Rotterdam, de Hoeksche Waard, Noord-Brabant, overige Drechtsteden en Gorinchem.

Sinds 1970 is het Eiland van Dordrecht één en dezelfde gemeente. Het eiland heeft een omvang van ruim 9.000 hectare. Onderdeel hiervan vormt het natuurgebied de Biesbosch.

Een uniek stukje Nederland voor mens, plant en dier.

De historische binnenstad van Dordrecht is hét kloppend hart van de regio. In de afgelopen jaren heeft de gemeente miljoenen geïnvesteerd in projecten en culturele voorzieningen om de stad nog aantrekkelijker te maken. De helft daarvan is gebruikt om de binnenstad verder te verlevendigen, onder andere door de ontwikkeling van het Energiehuis en het Dordrechts Museum.

Anno 2024 heeft Dordrecht ruim 122.000 inwoners (BRP, 2024). Het behoort hiermee tot de G40 gemeenten (het netwerk van 40 (middel)grote steden). Dordrecht wordt tegenwoordig veelal ervaren als wat wij noemen een 'dorpse stad'. Dordrecht heeft het voorzieningenniveau van een volwaardige stad, tegelijkertijd ligt alles op een steenworp afstand van elkaar. Dordrecht is een compacte en moderne stad met een buitengewone cultuurhistorische binnenstad. Zonder een overspannen drukte en hectiek van een grote stad. Dit alles draagt bij aan de leefbaarheid van Dordrecht.

A.3.4 Unieke kenmerken

A.3.4.1 Water

De ligging van het centrum van Dordrecht is uniek en beeldbepalend. De ligging aan het (rivier)water heeft de opbouw van de stad bepaald. De cultuurhistorische binnenstad grenst aan de noord- en westkant aan dit water. Er komen hier drie rivieren samen, wat Dordrecht het drukst bevaren waterknooppunt van Europa maakt. Bepalend voor de identiteit van de stad zijn de havengebonden activiteiten en (binnen)havens die de stad rijk is. Het water is nog altijd van invloed op het leven en werken in de stad. Het (regionale) arbeidsmarktbeleid ziet nieuwe kansen in de

maritieme sector, de branche waarin stad en regio een schat aan kennis en ervaring bezitten. Het water oefent een ongekende aantrekkingskracht uit op bezoekers. Met kleine en grotere schepen komen zij om de cultuur(historie) van de stad op te snuiven en een terras te bezoeken.

Het water is vriend en soms vijand. De uitbreidingen van stad en eiland zijn nog terug te zien in de dijkstructuur die over het eiland loopt. Deze dijken spelen nu en in de toekomst een rol in de bescherming tegen het hoge water. Dordrecht neemt deel aan diverse internationale kennistracten rond duurzame oplossingen voor het hoogwatervraagstuk.

A.3.4.2 De Biesbosch

De noordoostkant en de zuidkant van het eiland maken deel uit van Natuurnetwerk Nederland (NNN) en de Natura 2000 (N2000). Dordrecht kent met de Biesbosch een icoon en Nationaal Park dat het beschermen waard is. Delen van het natuurgebied zijn beperkt of helemaal niet toegankelijk voor personen. De hoofdfunctie van deze gebieden in het buitengebied is natuur. Soms is er sprake van functiemenging door natuur te combineren met extensieve recreatie of waterberging. De gebruiksintensiteit van deze delen is zeer laag tot niet aanwezig.

A.3.4.3 Cultuurhistorie en erfgoed

De kwaliteit van het cultureel erfgoed van Dordrecht is, ook internationaal gezien,



Figuur 8 - Luchtfoto Dordtse Biesbosch

buitengewoon. Dordrecht heeft bijna 2.000 monumenten en één van de gaafste historische stadsgezichten met een nog bijna volledig intacte middeleeuwse structuur. Het heeft één van de meest geschilderde rivierfronten van Europa. De historische binnenstad is één van de parels van Dordrecht. De deels buitendijkse ligging aan het water maakt de Dordtse binnenstad uniek ten opzichte van andere Nederlandse steden.

Op het eiland is de cultuurhistorie nog volop aanwezig. Het meest bekend is de gekoesterde historische binnenstad. Er is echter veel meer cultuurhistorie aanwezig en deze is veelal verbonden met landschappelijke (groenblauwe) structuren. Wat direct in het oog springt op de kaart zijn de dijklinten die in opeenvolgende perioden het eiland steeds groter hebben gemaakt op gewonnen water. Deze dijklinten hebben voor het overgrote deel geen waterkerende functie meer en vormen nu een fijnmazige structuur die oost-west over het eiland loopt en waardoor ze ook verbindend kunnen zijn als groenblauwe structuur. Als ecologische verbinding, als recreatieve verbinding, als publiek domein, als fijne en gezonde langzaam verkeersroute.

Buiten het dijklandschap lagen getijdenkreeken die droogvallende platen doorsneden. Een aantal van deze zogenaamde Killen is binnendijks nog terug te vinden op het eiland, met name aan de zuidwestzijde. Ook hier is het de moeite waard om deze waterstructuren te versterken, samen met (toe te voegen) fiets- en wandelpaden. Verder is er een aantal lange lijnen op het eiland terug te vinden die als meetassen voor de landaanwinning werden uitgezet; de zogenaamde Reelijnen.

A.3.4.4 Evenementen

Dordrecht is een levendige evenementenstad. Al drie keer is Dordrecht uitgeroepen tot evenementenstad van het jaar. Ook dit duidt net als vroeger op de ondernemingsgeest en aantrekkingskracht van de stad. Zo vinden er jaarlijks verschillende evenementen plaats met een bovenregionaal, landelijk of zelfs internationaal bereik. Denk aan allerlei festivals (in parken), zomerconcerten en aan Dordt in Stoom.

In de visienota Evenementen 2024-2030 (vastgesteld maart 2024) omschrijft de gemeente de ambitie dat Dordrecht een vitale evenementenstad blijft.

"Nuchter bijzondere dingen doen."

Of het nu gaat om het organiseren van evenementen, het houden van de eerste vrije Statenvergadering in 1572 of het aanleggen van een groot Stadspark. Bovenstaande quote typeert de Dordtenaar en is bovendien wat we nastreven richting de nabije toekomst met deze omgevingsvisie. Dus ook bij de verdichting van de stad houden we er oog voor dat er in de openbare ruimte voldoende en daartoe toegeruste ruimte blijft om de evenementen op dit ambitieniveau te kunnen blijven faciliteren in de stad.

A.3.5 Ontwikkeling zit in het DNA

Dordrecht is vol in ruimtelijke ontwikkeling. We zijn onder meer bezig met grootschalige woningbouwprojecten, een Stadspark dat de natuur de stad in brengt en dat verschillende delen van de stad verbindt en waar inwoners de rust en ruimte ervaren, met de bereikbaarheid van de stad door vernieuwing van het Stationsgebied en met het op orde houden en brengen van het voorzieningenniveau door onder andere de komst van het Dordthuis.

In de omgevingsvisie komen deze ontwikkelingen in de verschillende gebieden aan bod. We hebben het dan bijvoorbeeld over projecten de Stadsas, Maasterras, Spuiboulevard, Leerpark en Gezondheidspark, Amstelwijck, Stadswerven en het Stadspark. In de geest van de Omgevingswet geven we met deze omgevingsvisie meer ruimte aan initiatieven in en uit de stad.

A.4 Opgaven, trends en transitie

A.4.1 In dit hoofdstuk

De omgevingsvisie is het gemeentelijk kader voor belangrijke (maatschappelijke) opgaven, trends en transitie in de fysieke leefomgeving. In dit hoofdstuk beschrijven we de voornaamste. Het zijn opgaven, trends en transitie die volgen uit maatschappelijke ontwikkelingen zoals vergrijzing, woning- en arbeidsmarktkrapte en klimaatverandering.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Aanvulling met overzicht van relevante opgaven, trends en transitie in relatie tot de fysieke leefomgeving.

A.4.2 Demografische ontwikkelingen

De bevolking van Nederland blijft groeien. Ook die van Dordrecht. Naar alle waarschijnlijkheid telt de Nederlandse bevolking tussen 18,6 en 19,7 miljoen inwoners in 2040 (CBS, 2023) en de Dordtse bevolking rond 132.000 (Primos, 2024). De bevolking groeit door immigratie en door stijgende levensduur. Het aandeel ouderen neemt toe (vergrijzing). In 2040 is een kwart van de Nederlandse bevolking 65 jaar of ouder (CBS, 2023). In Dordrecht is dat vergelijkbaar (Primos, 2024). Ouderen die in steeds betere gezondheid oud worden en langer thuis blijven wonen. Ook in verhouding neemt het aandeel ouderen toe, waardoor de grijze druk (de verhouding tussen het aantal personen van 65 jaar of ouder en het aantal personen van 20 tot 65 jaar, oftewel: de verhouding tussen het aantal ouderen in de

samenleving en het 'werkende deel van de bevolking' toeneemt.

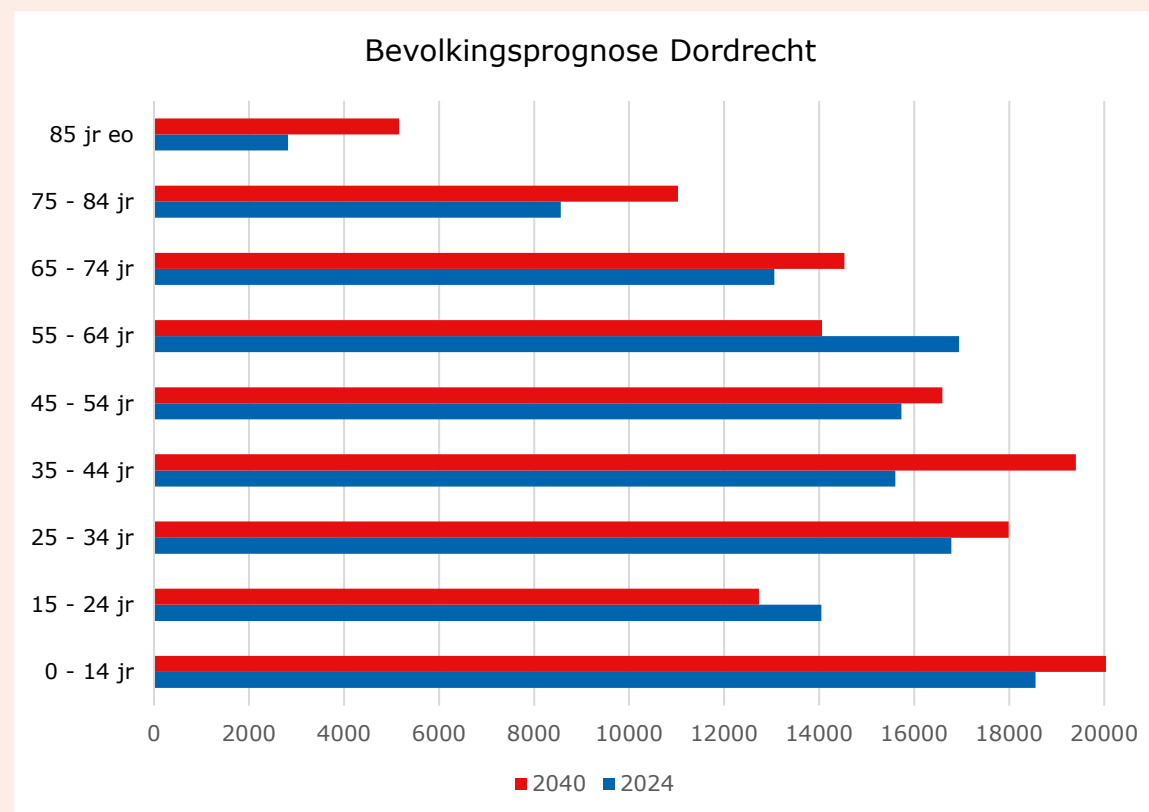
NB. De prognoses van Primos zijn hoofdzakelijk gebaseerd op trendmatige ontwikkelingen in het verleden. De hoofdpoging voor Dordrecht is hier niet in verdisconteerd.

A.4.3 Schaarste

A.4.3.1 Ruimte

Het is duidelijk dat er sprake is van groei. Groei van de bevolking en van het aantal

woningen. Tegelijkertijd daalt de gemiddelde huishoudensgrootte (van 2,25 bewoners in 2000 naar 2,09 in 2024) (CBS, 2024) en hiermee het aantal inwoners per oppervlak. Dit alles vraagt ruimte. In Dordrecht willen we ons houden aan het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) van de provincie Zuid-Holland. We willen de buitengebieden groen houden, daarom moet de groei binnen de grenzen van de stad plaatsvinden. Dit betekent dat er sprake is van inbreiding en verdichting. We moeten daarbij constant afwegen wat echt van toegevoegde waarde is voor Dordrecht. Om niet alleen kwantitatief te groeien, maar juist ook de kwaliteit van/in de



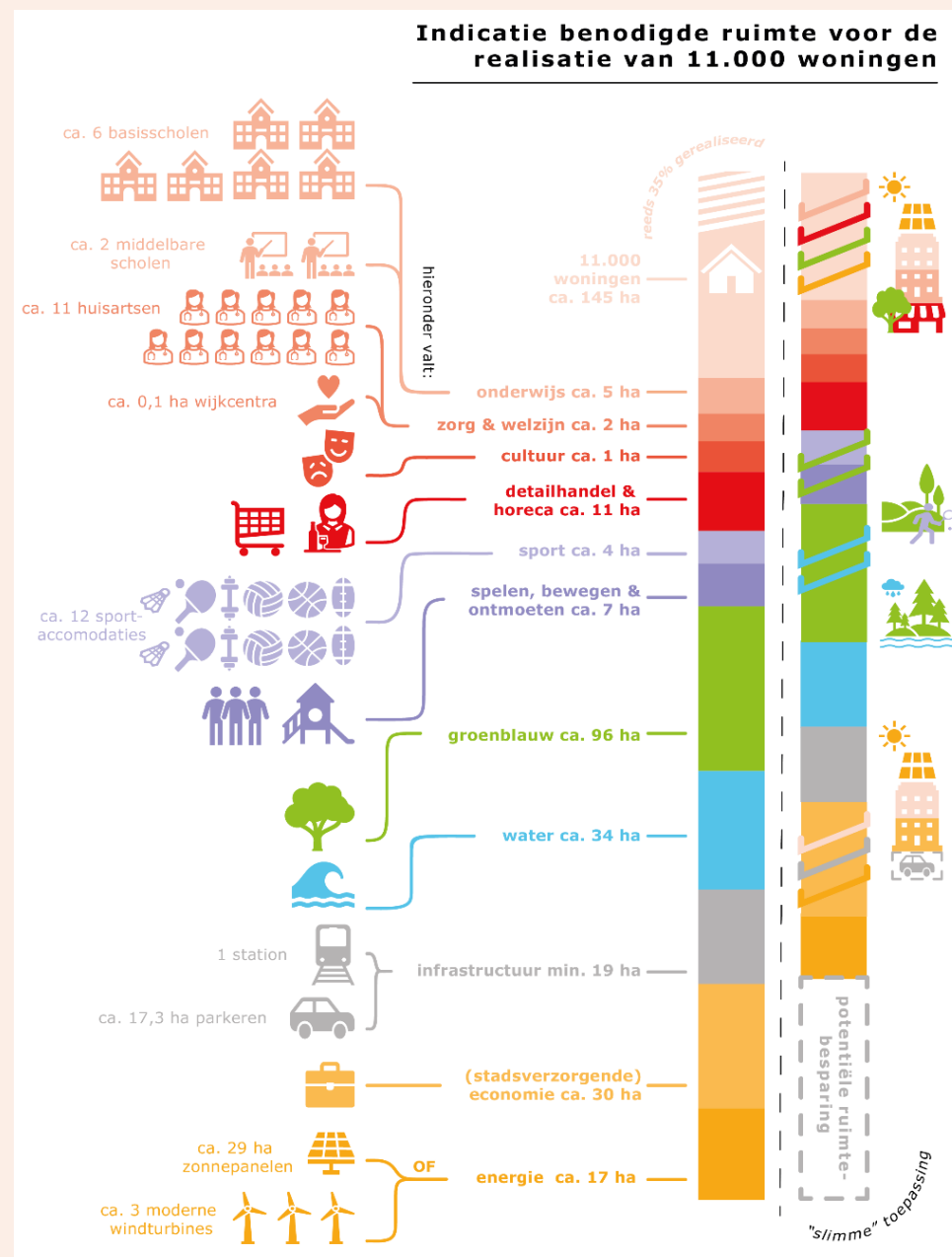
Figuur 9 - Bevolkingsprognose Dordrecht (Primos, 2024)

stad te laten groeien. Denk hierbij onder meer aan groen, binnenstedelijke ruimte voor werken en aan (maatschappelijke) voorzieningen. Dit gaat leiden tot keuzes in de ontwikkeling. Bijvoorbeeld het afscheid nemen van bepaalde ruimtevragers, om groei van gewenste ruimtevragers mogelijk te maken binnen de schaarste die we hebben.

Om het begrip schaarse ruimte te duiden, geven we in deze omgevingsvisie een indicatie van de benodigde ruimte voor de hoofdpoging (realiseren van 11.000 woningen) en de hierbij benodigde voorzieningen. Let op: het betreft hier een indicatie!

Uitgaande van gemiddelden, referentienormen (zie ook A.4.3.3), extrapolatie van rato's in het huidige grondgebruik, beleidsregels en streefwaarden, is een indicatie gegeven van het benodigde ruimtebeslag van de hoofdpoging. Zie de linker balk in de figuur hiernaast. Wanneer alle ruimte vragende thema's die bij een dergelijke hoofdpoging komen kijken (de woningen én de hierbij benodigde voorzieningen) náást elkaar worden gerealiseerd, is hier een aanzienlijke hoeveelheid ruimte voor nodig. Als voorbeeld: voor het naast elkaar realiseren van de woningen en alle benodigde voorzieningen is een oppervlakte nodig dat gelijk staat aan 12% van het huidige stedelijke gebied (gebaseerd op het bestaand Stads- en Dorpsgebied (Nationaal Georegister, 2023).

Door slimmer om te gaan met de beschikbare ruimte op ons eiland en bijvoorbeeld opgaven/ruimtevragers te stapelen of te combineren (dubbelgebruik/medegebruik) kan er in potentie een ruimtebesparing optreden door efficiënter gebruik van de beschikbare vierkante meters. Dit wordt ook wel dubbel of meervoudig ruimtegebruik genoemd, en wordt geïllustreerd in de rechter



Figuur 10 - Schematische weergave benodigd ruimtebeslag voor de realisatie van 11.000 woningen en bijbehorende voorzieningen

balk in Figuur 10. Enkele praktische voorbeelden hiervan zijn wonen boven winkels/scholen, zonnepanelen op daken en het combineren van groen en blauw met sporten. Alleen door op dergelijke manieren slimmer om te gaan met de ruimte, kan de ambitie om binnen de bestaande stad te groeien – in combinatie met alle andere ambities – in zicht komen.

Uit de verdichtingsstudie (DWZ/Ravenkop, 2024) blijkt dat het realiseren van 11.000 woningen binnen de bestaande stad kansrijk is en dat er nog veel kansen liggen om kwaliteit toe te voegen als we slim omgaan met ruimtevraag.

Hierbij moeten we wel opmerken dat het slimmer omgaan met beschikbare ruimte ook zijn grenzen heeft. In dat geval ontkomen wij er als gemeente niet aan om keuzes te maken. Een voorbeeld van een dergelijke keuze die we toevoegen aan de omgevingsvisie: *'We vinden het gebied ten oosten van de ontwikkeling zijnde wijk Stadswerven (ten oosten van de Papendrechtsestraat en ten noorden van de Merwedestraat tot aan de noord-zuid gesitueerde Merwedestraat (aftakking Merwedestraat)' een interessante locatie binnen bestaand stedelijk gebied om dit in zijn geheel te transformeren naar woongebied en bijbehorende voorzieningen'*. Hier kiezen we voor toekomstige woningbouwmogelijkheden ten faveure van bepaalde bedrijvigheid die niet per se op een dergelijke locatie hoeft te zijn gevestigd.

A.4.3.2 Woningen

De woningmarkt en daarmee de betaalbaarheid en beschikbaarheid van woningen staan onder druk. Tot 2030 moesten er volgens het landelijke programma Woningbouw (Ministerie van BZK, 2022) 900.000 woningen gebouwd worden. Uit recenter onderzoek blijkt dat er in de periode

2022 tot en met 2030 totaal 981.000 woningen nodig zijn voor een evenwichtige situatie op de woningmarkt per 2031 (Kamerbrief 2023-0000417205). In Dordrecht willen we tot 2030 11.000 woningen realiseren (ten opzichte van basisjaar 2018). Ook na 2030 groeit volgens cijfers van het CBS de bevolking en neemt ook de behoefte aan nieuwe woningen nog meer toe. De vraag naar woningen is veel hoger dan het aanbod. Met als gevolg dat de prijzen van woningen de laatste jaren enorm zijn gestegen. Met name eenpersoonshuishoudens, starters en middeninkomens ondervinden hier hinder van. Er ligt landelijk, maar zeker ook voor Dordrecht, een opgave om de toegankelijkheid tot de woningmarkt te verbeteren. Dit doen we onder meer door woningen toe te voegen, doorstroming te bevorderen, en beleidsmatig maatregelen te nemen zoals het invoeren van de opkoopbescherming. Het toevoegen van aantallen woningen gaat gepaard met een kwaliteitsslag. Dit betekent het aanbieden van een diverse typologie aan woningen met oog voor duurzaam karakter (los van aardgas e.d.).

A.4.3.3 Voorzieningen

Een goed voorzieningenniveau in een gemeente is belangrijk; zowel voor de leefbaarheid, als voor de gezondheid en de economie. De komst van nieuwe woningen moet hand in hand gaan met de komst van voorzieningen voor de bewoners van Dordrecht. Hierbij denken we vooral aan de zogenaamde basisvoorzieningen, zoals (basis)scholen, huisartsen, apotheken, supermarkten, ontmoetingsplekken (openbaar- en toegankelijk groen, cultuur- en ontmoetingsruimtes), en bewegen en spelen (speelvoorzieningen en sportplekken). Voor basisvoorzieningen geldt bij uitstek dat de fysieke leefomgeving een directe link heeft met het sociale domein. Daarom moeten deze

ook voor iedereen goed en makkelijk toegankelijk zijn. Hiervoor maken we gebruik van de handreiking *'Voorzieningenniveau voor een gezonde leefomgeving'* (onderdeel van de samenwerkingsagenda van GGD-en en de provincie Zuid-Holland). In deze handreiking zijn referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen in andere gemeenten geanalyseerd, wat vergelijkbare gemeenten waardevolle inzichten biedt. Deze handreiking is bedoeld als hulpmiddel en het geeft handvatten om bij te dragen aan een adequaat voorzieningenniveau voor iedereen.

Ook de verzorgende economie groeit mee, denk aan supermarkten en kappers. Vanuit landelijke benchmarks zien we dat elke woning gemiddeld ongeveer 1 extra arbeidsplaats vraagt, wat neerkomt op 20-35m² werkruimte per woning. De geformuleerde hoofdopgave in deze omgevingsvisie moet bovendien bijdragen aan het betaalbaar houden van het huidige grootstedelijke voorzieningenniveau.

A.4.3.4 Arbeid

Er is veel vraag naar en weinig aanbod van personeel, zeker in sectoren ICT, Techniek, Transport & Logistiek, Onderwijs en Zorg. Daardoor ontstaat er hevige concurrentie tussen bedrijven voor het aantrekken van personeel, zeker als het gaat om jong talent. Er zijn weinig signalen die hierop perspectief bieden voor de toekomst, sterker nog, men verwacht vanwege demografische trends een verder toenemende krapte de komende jaren. Sectoren moeten hierop inspelen via de arbeidsmarkt én automatisering. Voor Dordrecht valt ook nog winst te behalen door inzet op het activeren van ons onbenut arbeidspotentieel. Dordrecht kent een bruto arbeidsparticipatie van 74,9% en netto 72% (drechtstedeninzicht.nl). Dat is lager dan landelijk, respectievelijk 75,8% en 73,1. De bruto arbeidsparticipatie is het aandeel van

de (werkzame en werkloze) beroepsbevolking in de bevolking (beroeps- en niet-beroepsbevolking). De netto arbeidsparticipatie is het aandeel van de werkzame beroepsbevolking in de bevolking.

A.4.3.5 Grondstoffen en circulaire economie

Veel grondstoffen en materialen zijn/worden steeds moeilijker te krijgen en stijgen in prijs. Hierdoor krijgen we te maken met hogere prijzen en langere levertijden. Dit is schadelijk voor de toekomst van onze bedrijven. Het biedt echter kansen voor het versnellen naar een circulaire economie, wat ook een grote positieve impact heeft op de verduurzamingsopgaven. Aandachtspunt is daarbij wel dat circulaire bedrijvigheid vaak extra ruimte vraagt in hogere milieucategorieën, iets wat niet eenvoudig te realiseren is gezien de schaarse ruimte en verstedelijking. Ook na de overgangsfase van een lineaire naar een circulaire economie zal de ruimtevrage voor circulariteit – met name op havens en bedrijventerreinen – in Dordrecht toenemen. Dit vraagt actieve programmering op werklocaties waar deze ruimte nog wel aanwezig is. Dit kan door aan de randen met woongebiedenbedrijven met lagere milieucategorie te huisvesten en de geschikte hogere milieucategorie locaties ook door bedrijven te laten gebruiken die activiteiten verrichten die passen bij die hogere milieucategorie. Ook vraagt de circulaire economie om ruimte in de wijken, zodat reparatie en de inzameling van herbruikbare materialen kleinschalig en in de woonomgeving kan plaatsvinden, als basis voor grootschaligere circulaire bedrijvigheid op de werklocaties.

A.4.3.6 Gemeentefinanciën

Alle gemeentes krijgen vanaf 2026 minder geld van het Rijk. Dat geldt ook voor Dordrecht. Daarnaast stijgen onze eigen

kosten, net als in veel huishoudens. In de toekomst moeten we veel voorzieningen in de stad opknappen of vervangen. Denk bijvoorbeeld aan scholen, sportplekken, kades en gemeenschappelijke gebouwen. Ook stijgen de zorgkosten voor jeugdhulp en Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Dat kost de komende jaren bij elkaar veel geld. Kortom, minder inkomsten en meer uitgaven. En dus zijn bezuinigingen onvermijdelijk.

Deze bezuinigingen kunnen van invloed zijn op de fysieke leefomgeving en ons beleid hiervoor. In 2025 wordt duidelijk welke bezuinigingen Dordrecht moet nemen. Pas dan weten we het effect hiervan op de fysieke leefomgeving en (eventueel) op ons beleid. Het hebben en nastreven van strategische ambities en doelen voor de lange termijn voor de fysieke leefomgeving – zoals opgenomen in deze omgevingsvisie – laten we niet afhangen van de financiële positie van de gemeente op de korte- tot middellange termijn. Mocht realisatie van een ambitie of doel nu niet haalbaar lijken (en/of zijn) door een tekort aan financiële middelen, kiezen we er als gemeente wel voor om de ambitie te (blijven) uitdragen of een doel te blijven nastreven. Strategische ambities en doelen, bijvoorbeeld een aantrekkelijke, een gezonde of een bereikbare stad te zijn, blijven onverminderd van toepassing.

A.4.4 Mobiliteit

A.4.4.1 Meer variëteit op het fietspad

De laatste jaren zijn er steeds meer soorten voertuigen bijgekomen. Naast traditionele fietsen en scooters heb je nu elektrische fietsen, bakfietsen, fatbikes, speed pedelecs en brommobielen. Deze snellere en grotere voertuigen zorgen voor een veranderde dynamiek en behoefte op het fietspad. Naast de veranderingen op het fietspad vragen deze

‘nieuwe’ vervoerswijzen ook om specifieke stallingsmogelijkheden.

A.4.4.2 Voertuigen worden steeds slimmer

Dankzij vooruitgang in technologieën zoals kunstmatige intelligentie, sensoren en connectiviteit kunnen auto's steeds zelfstandiger rijden. Toch is het lastig te voorspellen hoe snel deze ontwikkelingen zullen gaan. Zeker in een stedelijke omgeving zoals Dordrecht blijft de menselijke factor een grote rol spelen. Menselijke bestuurders zijn nog steeds verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen in complexe verkeerssituaties, zoals onverwachte manoeuvres van andere weggebruikers. Toenemende verbondenheid zorgt ervoor dat we steeds beter op de hoogte zijn van de actuele status van het mobiliteitsnetwerk, omdat informatie vanuit voertuigen en mensen onderweg direct wordt gedeeld. Hierdoor kunnen gebruikers hun reis optimaliseren en sneller anticiperen op veranderingen tijdens de reis.

A.4.4.3 Voertuigen worden duurzamer

De industrie investeert miljarden euro's in de productie van elektrische auto's, bussen en scooters, terwijl er ook steeds meer oplossingen opduiken voor voertuigen die op nieuwe brandstoffen rijden. In Nederland streven we ernaar dat vanaf 2035 geen nieuwe auto's meer worden verkocht die op benzine of diesel rijden, met als doel om de vervoerssector tegen 2050 koolstofneutraal te maken (Europees Parlement, 2022). Onze grootste uitdaging is ervoor te zorgen dat al deze voertuigen altijd kunnen opladen of kunnen tanken.

A.4.4.4 Van bezit naar deelmobiliteit

De opkomst van deelmobiliteit wordt mogelijk gemaakt door de groeiende beschikbaarheid

van informatie over de locatie en beschikbaarheid van vervoersmiddelen. Hierdoor wordt het delen van transportmiddelen steeds eenvoudiger. Met het bundelen van mobiliteitsopties onder de paraplu “Mobility-as-a-Service (MaaS)” moet het straks ook mogelijk worden om de gehele reis in één keer te boeken en betalen. Hierdoor wordt het nog eenvoudiger om deelmobiliteit te gebruiken. Meer gedeelde vervoersmiddelen en minder bezit, betekent uiteindelijk minder ruimtebeslag in de openbare ruimte.

A.4.4.5 Logistiek wordt efficiënter en flexibeler

Door innovatieve technologieën in de logistiek kunnen goederen slimmer worden georganiseerd en efficiënter worden geladen in voertuigen, waardoor de capaciteit van deze voertuigen beter wordt benut. Tegelijkertijd wordt de overslag op hubs aan de rand van steden naar kleinere en schonere voertuigen geoptimaliseerd. Dit leidt tot betrouwbaarder en efficiënter transport en biedt mogelijkheden om logistieke processen beter af te stemmen op de toegangs- en emissie-eisen van steden. Dergelijke hubs vragen overigens wel weer ruimte.

A.4.5 Klimaatverandering en biodiversiteitsverlies

Door opwarming van de aarde en de klimaatverandering krijgen we steeds vaker afwisselend te maken met hitte(golven), droogte en wateroverlast. We moeten ons hierop voorbereiden en om dit niet nog erger te laten worden, moeten we verduurzamen en de stad klimaat adaptief maken. Iedereen krijgt en heeft hiermee te maken. We maken de stad beter bestand tegen hitte en beschermen en verbeteren de biodiversiteit. De stad wordt hiermee toekomstbestendiger.

Door reductie (verminderen) en adaptatie (aanpassen) aan elkaar te verbinden kunnen we een positieve impact op de stad vergroten. Door bijvoorbeeld meer groen in de stad aan te leggen beperken we effecten (minder wateroverlast, minder hittestress en minder nadelige gevolgen van langdurige droogte en daling van de bodem). Ook is dit weer goed voor de biodiversiteit.

A.4.5.1 Klimaatadaptatie

Provincie Zuid-Holland heeft een convenant klimaatadaptief bouwen waar Dordrecht deel van uitmaakt. Dit betekent dat we zo veel als mogelijk klimaatadaptief bouwen op nieuwbouwlocaties, inclusief transformatie- en uitleggebieden. We streven naar minder wateroverlast, minder hittestress, minder (nadelige gevolgen van) bodemdaling, minder (nadelige gevolgen van) langdurige droogte en naar meer biodiversiteit. Vergroenen kan hierbij de gemene deler zijn.

A.4.5.2 Energie- en warmtetransitie

Grote uitdagingen zijn het verduurzamen en aardgasvrij maken van woningen en andere gebouwen (zodanig dat dit voor iedereen haalbaar en betaalbaar is) en het creëren van een toekomstbestendig energiesysteem. De vraag naar duurzame energie neemt, ondanks inspanningen van iedereen in de stad om te verduurzamen, namelijk steeds toe of de vraag verandert. Bijvoorbeeld door het elektrificeren van ons vervoer of het anders inrichten van bedrijfsprocessen. Ons energiesysteem is daar niet op ingericht. Dit leidt tot netcongestie (tekort aan capaciteit om energie te leveren of terug te leveren). Het oplossen hiervan vergt slimme energiesystemen, grote investeringen en vraagt om ingrepen in de fysieke ruimte.

A.4.5.3 Biodiversiteit

De biodiversiteit is tussen 1900-1990 dramatisch afgenomen. Tussen 1990-2020 is er enigszins sprake van stabilisatie, maar vooral met insecten, agrarische natuur en met soorten van open gebieden gaat het dramatisch slecht. Na 1990 is de situatie verder verslechterd en zet deze daling verder door. De hedendaagse onderwerpen hittestress, extreme buien, invasieve exoten, stikstof, recreatie en verstedelijking zorgen nu voor druk op de biodiversiteit. Zonder ingrijpen wordt een verdere daling verwacht, ook in Dordrecht.

A.4.5.4 Waterkwaliteit

De lidstaat Nederland heeft een opdracht om de ecologische doelstellingen te realiseren die voortvloeien uit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Deze opgave is voor zowel het water buitendijks als voor het oppervlaktewater binnendijks. Het waterlichaam Boven en Beneden Merwede, waarvan de Sliedrechtse Biesbosch onderdeel uitmaakt is aangewezen als KRW-waterlichaam. De waterkwaliteit van deze wateren is slecht. Zonder aanvullende maatregelen haalt het oppervlaktewaterlichaam Boven- en Beneden Merwede de KRW-norm niet in 2027. Ook op het eiland zijn 3 KRW-waterlichamen aangewezen. Daarnaast is emissie via riool-overstorten één van de grootste opgaven.

A.4.6 Overige

A.4.6.1 Geopolitieke spanningen

Brexit, migratiecrisis en nu gewapende conflicten. Veranderingen op het wereldtoneel hebben steeds vaker een lokale invloed. Denk hierbij aan problemen in leveringsketens, de keuze om voorraadbeheer en productie weer dichterbij te organiseren. Relevant voor Dordrecht en de Drechtsteden is ook de

toegenomen aandacht voor strategisch industriebeleid, met name op de maritieme maakindustrie. Nederland en Europa willen weer onafhankelijker worden binnen sectoren die van belang zijn voor het verdienvermogen, maatschappelijke opgaven als klimaatadaptatie en energietransitie, en defensie. De maritieme maakindustrie is voor al die onderdelen relevant.

A.4.6.2 Digitalisering

Onze samenleving maakt een extreem snelle digitaliseringsslag door. Niet aanhaken staat gelijk aan afhaken. We moeten onze lokale bedrijven hierin ondersteunen, om toekomstbestendigheid te waarborgen. Uiteraard biedt de digitalisering ook kansen voor onze bedrijven. Digitalisering heeft ook zijn impact op onze manier van werken. Steeds vaker doen we dit niet meer vanaf kantoor, maar vanuit huis of een andere locatie. Dat vraagt iets van de werknemers én de werkgevers. Alsook van de ruimte om te werken. Daarnaast biedt digitalisering ook kansen om de complexiteit rond de ordening van ruimte beter inzichtelijk te maken en integraler te benaderen.

A.4.6.3 Funderingsproblematiek

De belangrijkste oorzaken van funderingsproblemen zijn bodemdaling en wisselende grondwaterstanden. Droge zomers door klimaatverandering hebben dit proces de afgelopen jaren versneld. De bodem in Dordrecht zakt. Alles wat daarop staat of in de bodem zit, zakt mee. Hoeveel en hoe snel de bodem zakt, verschilt per gebied. Sommige woningen zakken ook. Dat kan flinke problemen geven. Of de woning zakt, hangt af van de fundering waarop het huis staat. Woningen in Dordrecht zijn gebouwd op verschillende soorten funderingen. Problemen met funderingen kunnen met name spelen bij woningen op houten palen of

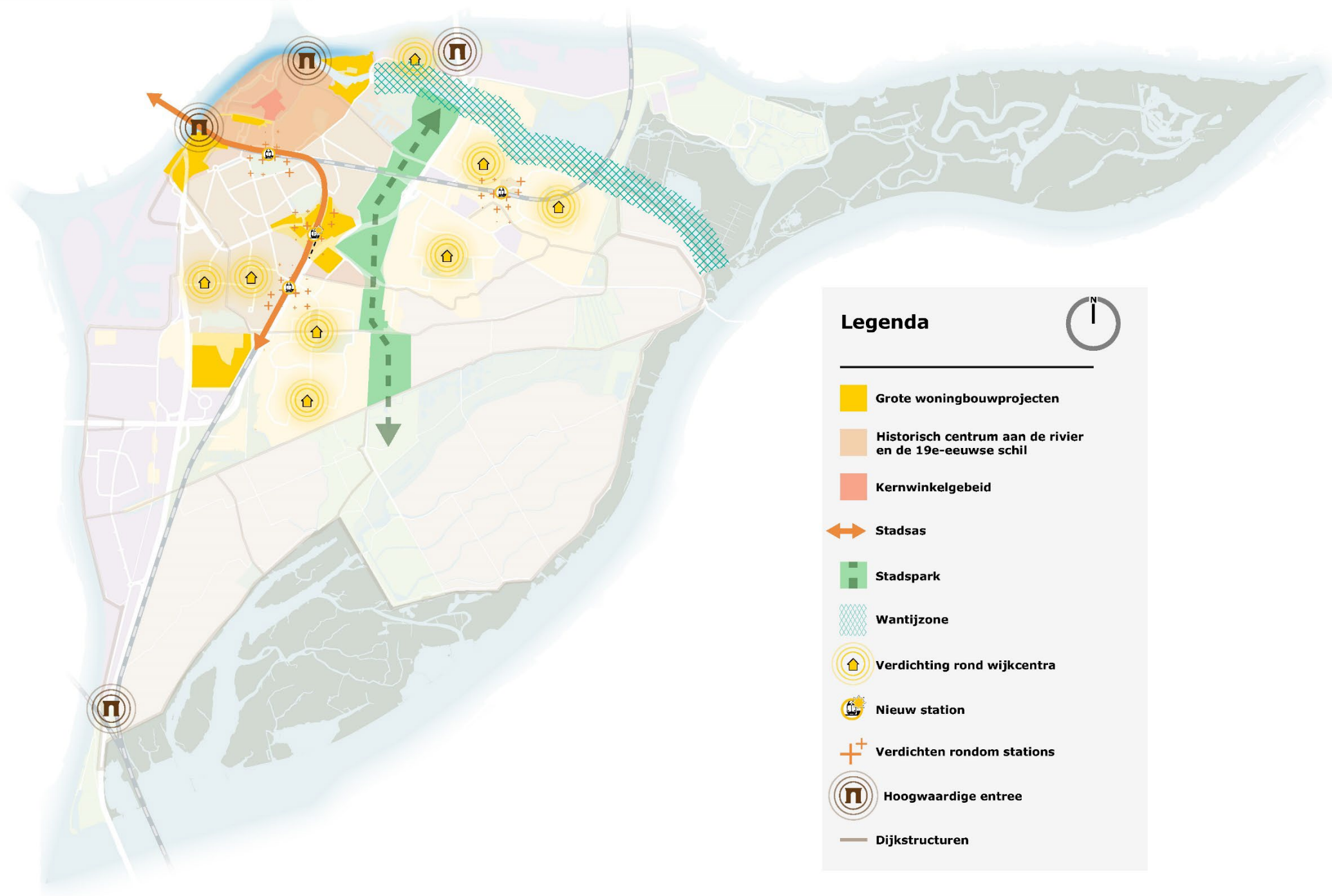
woningen 'op staal' (dit zijn niet-onderheide woningen). Bodemdaling zelf is niet tegen te gaan. Wel proberen we als gemeente de gevolgen te beperken door rekening te houden met de inrichting van de openbare ruimte en bij de uitvoering van werkzaamheden.

A.4.6.4 (Potentieel) Zeer Zorgwekkende Stoffen (PZZS en ZZS)

(Potentieel) Zeer Zorgwekkende Stoffen (PZZS en ZZS) zijn, vanwege hun stofeigenschappen, gevaarlijk voor mens en milieu. Het is daarom onwenselijk dat deze stoffen in het milieu terechtkomen. Bedrijven moeten maatregelen nemen om de emissie en het gebruik van deze stoffen continu verder terug te dringen en waar mogelijk te voorkomen. De inzet van de Beste Beschikbare Techniek is hierbij essentieel en onmisbaar.

In Dordrecht hebben we te maken met (historische) uitstoot van ZZS en PZZS stoffen waaronder de uitstoot van PFAS. Binnen onze VTH taken (vergunningverlening, toezicht en handhaving) is onze inzet dan ook gericht op toepassing van de Best beschikbare Technieken ter bestrijding van emissies. Ook langs landelijke en Europese kanalen streven naar een reductie van PFAS.

Doelkaart - Aantrekkelijke stad



A.5 Dordtse doelen

A.5.1 In dit hoofdstuk

Met welke randvoorwaarden vullen we de Dordtse koers in? Welke doelen stellen we om de centrale ambitie te realiseren? In dit hoofdstuk beschrijven we de zeven doelen die we voor Dordrecht hebben. Ook geven we aan hoe doelen zich verhouden tot elkaar, wanneer daar aanleiding toe is. Elke doelomschrijving wordt afgerond met een rood kader waarin is aangegeven hoe dit doel wordt uitgewerkt in een programma, het omgevingsplan of in een andersoortige afspraak. In het volgende hoofdstuk worden de doelen vervolgens gespecificeerd naar één van de zeven deelgebieden van Dordrecht. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen verwachten we dat een bijdrage – in meer of mindere mate – wordt geleverd aan elk van de zeven doelen.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Toevoeging van doelkaarten. De doelkaarten zijn een visuele weergave van de doelomschrijvingen. Niet alle elementen uit de doelomschrijvingen lenen zich voor een kaart. De doelomschrijving is daarom leidend, de doelkaarten ondersteunend. Door de onderlinge verbondenheid van verschillende doelen kunnen elementen van specifieke doelkaarten ondersteunend zijn voor meerdere doelomschrijvingen. Denk aan groenblauwe structuren: deze worden weergegeven op de kaart van biodiverse stad, maar zijn ook relevant voor een aantrekkelijke, gezonde, en klimaatbestendige stad.

A.5.2 Doel 1: Dordrecht is een aantrekkelijke stad



A.5.2.1 Inleiding

Dordrecht is in 2040 nog steeds een aantrekkelijke stad en eiland, de levendigheid en belevingswaarde is toegenomen. Dordrecht is van en voor iedereen. Het is er prettig wonen, verblijven en recreëren.

De strategische ligging aan het water op het snijvlak van zeearmen en rivieren bezorgde Dordrecht in de vroege middeleeuwen een sterke groei. In 2040 is dit nog steeds te zien aan het vele gebruik van het water, de (zee)havens en kades. Deze sterke band van de stad met het water willen we versterken. Niet alleen economisch met watergebonden bedrijvigheid op de bedrijfsterreinen maar ook door het water meer beleefbaar te maken met nieuwe wandelroutes en verblijfsplekken langs en aan het water.

Bezoekers en bewoners genieten ook in de toekomst van alle kwaliteiten die de stad te bieden heeft. Het is heerlijk wandelen en fietsen in de autoluwe historische binnenstad. De vele monumenten, het historische havengebied en de vrijwel overal zichtbare Grote Kerk zijn de kracht van Hollands oudste stad. Het fraaist is dit unieke stadssilhouet te

belevan vanaf het water. Naast een aantrekkelijk kernwinkelgebied vanaf Achterom, via het Statenplein en de Voorstraat tot aan het Scheffersplein, is aan de randen daarvan een mix van functies en vele unieke winkeltjes en ateliers te vinden. De vele terrassen bieden plek voor het nuttigen van een hapje of drankje. Men kan één van de vele evenementen bezoeken. Bijzonder is het Hofkwartier met diverse musea en culturele functies. De gemeente investeert veel in de kwaliteit van de openbare ruimte en ontwikkelt een herkenbaar Dordts handschrift daarin. Dat is terug te zien in het oude centrum, maar straks ook op de Stadsverven, de Spuiboulevard en de route van/naar het station.

De openbare ruimte wordt steeds groener en biodiverser ingericht, de schaduw van de vele bomen biedt verkoeling op warmere dagen en vergroot de biodiversiteit in de stad. Tegelijkertijd bewaken we dat de openbare ruimte voldoende ruimte blijft bieden voor activiteiten die we belangrijk vinden voor de stad, zoals evenementen. Naast sporten op de vele sportparken, wordt men in de stad uitgedaagd om te bewegen. Er zijn veel spel- en sportaanleidingen (stimulansen) aangelegd langs de wandel- en fietsroutes. Voetgangers en fietsers krijgen de prioriteit boven gemotoriseerd verkeer. Dordrecht heeft zich ontwikkeld tot een echte 10 minuten stad; vanuit de woning zijn alle belangrijke/noodzakelijke functies op 10 minuten te voet of met de fiets bereikbaar. Het Nationaal Park De Biesbosch is altijd dichtbij. De natuur wordt tot diep de stad in gebracht met het Wantij als getijdenpark en het grote centraal gelegen Stadspark. En is daarnaast voor iedereen bereikbaar dankzij de recreatiekerngebieden.

Dordrecht heeft een voorzieningenstructuur die past bij een middelgrote stad. Het gaat

om een breed palet aan basisvoorzieningen. Van sport tot zorg, van ontspanning tot werk en onderwijs, van culturele activiteiten tot groenvoorzieningen, sociale ontmoetingen en activiteiten. De stad heeft deze voorzieningen nodig om aantrekkelijk te zijn en te blijven. Naast de bouw van de benodigde nieuwe woningen zoeken we bij nieuwe ontwikkelingen naar mogelijkheden voor multifunctioneel gebruik. Met de groei van het aantal inwoners neemt naar verwachting ook de behoefte aan een aantal basisvoorzieningen, zoals scholen, huisartsen en supermarkten toe.

De regio is met de vele maritiem gerelateerde bedrijvigheid uniek in Europa. Naast belangrijke werkgevers binnen de stad - het Leerpark en het Gezondheidspark - liggen de belangrijkste industrie- en bedrijfsterreinen aan de randen van de stad, goed ontsloten via weg en water.

Integraal benaderd

Het doel 'Aantrekkelijke stad' draagt op haar beurt ook sterk bij aan de doelen 'Gezonde stad', 'Klimaatbestendige stad 2040' en 'Biodiverse stad'.

A.5.2.2 Uitgangspunten

- *Sterke en gedifferentieerde woonwijken*
In de stad is er voor iedere doelgroep een goede woning te vinden. Een aantrekkelijke stad betekent aantrekkelijke wijken (met een differentiatie in functies) en woningen, zowel bouwkundig, esthetisch als in gebruik en energieverbruik (zie Doel 6: Dordrecht is een duurzame en klimaatneutrale stad in 2040). Door het op orde hebben en houden van de kwaliteit van de wijken en woningvoorraad creëren we een veilige en gezonde leefomgeving. We vinden het belangrijk dat Dordtenaren zich in hun

buurt thuis voelen en dat verschillende doelgroepen in een buurt kunnen samenwonen en samenleven. We streven er daarom naar dat de buurten in beginsel uit zowel betaalbare als (middel)dure woningen bestaan. In iedere wijk, behalve Industriegebied West en Verspreide bebouwing, streven we naar een volwaardig gedifferentieerd woningaanbod, dat ruimte biedt aan alle inkomensgroepen en doelgroepen - ook specifieke doelgroepen, zoals kwetsbare groepen. Bij nieuwbouw en herontwikkeling stemmen we het gewenste woningbouwprogramma af op deze ambities. Daarbij hanteren we de actuele CBS-indeling van buurten en wijken in Dordrecht. Bij zeer kleine buurten van minder dan 100 woningen nemen we ook het woningaanbod van de aangrenzende buurten mee. Om dit te bereiken heeft de gemeente Dordrecht een Woonvisie, een Woonzorgvisie en een Huisvestingsverordening. In de concept-Wet Versterking regie volkshuisvesting is aangekondigd dat deze twee visies opgaan in een op te stellen gemeentelijk Volkshuisvestingsprogramma. We zetten in op doorstroming door het faciliteren van de bouw voor verschillende doelgroepen, waardoor ook bestaande woningen vrijkomen. Het bouwen van nieuwe woningen gebeurt hoofdzakelijk in de bestaande stad door middel van verdichting en herstructurering.

- *Kwaliteit door verdichten*
Woningbouw kan een vliegwieltje zijn, bijvoorbeeld om ook te werken aan de doelen die we hebben op het gebied van onder meer duurzaamheid, groen/blauw, het sociaal domein, economie of mobiliteit. Woningbouw is daarmee geen doel op zich, maar ook een manier om naast het creëren van voldoende woningaanbod onze stad mooier te

maken en te versterken. Het gaat om het maken van een leefbare stad, de opgave is integraal en nauw verbonden. Woningbouw wordt in combinatie met andere functies gerealiseerd. We kijken niet alleen naar het intensiveren van woningbouw, maar ook naar wensen en behoeften die leven in wijken of buurten en naar (werk)voorzieningen.

De komende jaren bouwen we in het centrum (projecten Spuiboulevard, Maasterras), nabij het station Dordrecht of het toekomstige station Leerpark veel woningen. Aan de rand van de stad ontwikkelt Amstelwijk zich tot één van de duurzaamste wijken van het land. In navolging van de verbetering van Wielwijk en Krispijn wordt Crabbehof stevig aangepakt en zal het een gewilde woonwijk worden. De leefbaarheid in de kwetsbare wijken is door slimme verdichting enorm verbeterd. Ter concretisering van de toe te passen slimme combinaties zoals geïntroduceerd in A.4.3.1. Op de Staart zien we door goede zonering van de bedrijfsterreinen mogelijkheden ontstaan voor nieuwe woningen in vernieuwende concepten. De kwaliteitseisen die gelden voor nieuwe ontwikkelingen staan beschreven in de welstandsnota, en worden bewaakt en gestimuleerd door de commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Met het opstellen van wijkvisies/gebiedsprogramma's worden, samen met alle belanghebbenden, integrale plannen ontwikkeld die leiden tot toekomstbestendige gebieden in de stad.

- *Groene stad*
De stad investeert ook in de aanleg van nieuwe groengebieden. Het meest in het oog springende is het centraal in de stad gelegen nieuwe Stadspark (zie ook A.6.6 Deelgebied Stadspark). Met alle ruimte

voor sport en bewegen, ook als je geen lid bent van een vereniging. Nieuwe wandel- en fietspaden verbinden het park met de verschillende wijken, en met de vele (tijdelijke) activiteiten (zie Doel 3: Dordrecht is een gezonde stad). Dat de betrokkenheid in 2040 groot is blijkt wel uit het feit dat veel activiteiten door bewoners worden georganiseerd en dat delen worden onderhouden door de vereniging "Vrienden van het Stadspark". Nieuwe waterpartijen en groengebieden versterken de ecologische betekenis van dit gebied en hebben een belangrijke functie in het verminderen van de gevolgen van de klimaatverandering zoals hittestress en extreme regenwater (zie Doel 5: Dordrecht is een klimaatbestendige stad in 2040, en Doel 7: Dordrecht is een biodiverse stad).

De oorspronkelijke relatie tussen wonen langs het Wantij en werken in de maritieme industrie op de Staart, herstellen we in ere. Het Wantij heeft zich ontwikkeld tot een langgerekt getijdenpark. Eb en vloed zorgt continu voor een veranderend landschap waar natuur volop de ruimte heeft gekregen. De bewoner van de stad kan hier door de aanleg van nieuwe paden en recreatieplekken aan en op het water van genieten. Door twee nieuwe fietsbruggen is de Staart in 2040 sterk verbonden met de andere delen van de stad.

- *Leefbare stad*
De openbare ruimte is belangrijk voor de kwaliteit en beleving van stad, wijk en buurt. Dordrecht streeft naar een hoogwaardig inrichtingsniveau en beheer van de openbare ruimte. Hierbij staan gezondheid, duurzaamheid, klimaatadaptatie, biodiversiteit, veiligheid, inclusiviteit en mobiliteit centraal. Op deze manier vergroot de

stad haar leefbaarheid. De openbare ruimte is van en voor iedereen en daarom willen we inwoners meer betrekken bij het inrichten en verzorgen van de openbare ruimte. We zien het als een gedeelde verantwoordelijkheid. Er zal worden ingezet op een mobiliteitsconcept waarbij vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte en leefbaarheid de prioriteit gaat naar verplaatsingen te voet, per fiets of met het OV (zie Doel 2: Dordrecht is een bereikbare stad, en Doel 3: Dordrecht is een gezonde stad).

In Dordrecht moeten alle inwoners zich prettig en vertrouwd voelen op straat en met plezier gebruikmaken van de openbare ruimte. Een veilige openbare ruimte is een openbare ruimte die goed ontworpen en onderhouden is. De kwaliteiten en doelstellingen die we als stad willen bereiken wat betreft de inrichting van de openbare ruimte staan beschreven in het handboek Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR).

Het voorzieningenniveau voor het uitlaten van honden blijft minimaal in stand, daarnaast onderzoeken we een norm en richtlijnen (onder andere voor minimale oppervlakte en veiligheid) voor onze hondenuitlaatvoorzieningen. Voor de binnenstad wordt gezocht naar een geschikte locatie voor een hondenlosloopgebied, om ook in het centrum te voorzien in een volwaardige hondenuitlaatvoorziening.

De Grote Markt is een belangrijke verbinding tussen het kernwinkelgebied en het historische havenkwartier maar heeft een moeilijk afleesbare ruimtelijke structuur. De huidige uitstraling past niet bij de naam 'Grote Markt'. We hebben als doel een aantrekkelijk woon- en leefkwaliteit voor een groter deel van de

binnenstad, met ruimte voor groen, spelen, verblijven en ontmoeten. Dat is alleen mogelijk als er in de toekomst meer parkeerplaatsen van straat verdwijnen en gebruikers hun auto's in parkeergarages zetten (zie Doel 2: Dordrecht is een bereikbare stad). Met een nieuwe inrichting kan de Grote Markt ruimte blijven bieden voor kleinschalige activiteiten.

- *Levendige stad*
Dordrecht heeft veel te bieden aan inwoners én bezoekers. Het verkennen van de historische binnenstad en bezoeken van mooie musea. We hebben talloze evenementen. We hebben een groeiend gevarieerd aanbod van horeca en winkels met Dordts karakter. Een levendige binnenstad met ruimte voor winkelen, werken, wonen én recreëren. Het is een aantrekkelijke stad voor bezoekers, zowel uit eigen land als daarbuiten, op eigen gelegenheid of via de riviercruises die de stad aan doen. Bezoekers die bijdragen aan de levendigheid en economische vitaliteit van onze (binnen)stad.

In de schaars beschikbare openbare ruimte organiseren we evenementen. Variërend van bestaande tot nieuwe en vernieuwende evenementen; evenementen die eigen zijn aan en passen bij de stad zoals we die kennen, maar die ook transformeert. De levendigheid van de stad voor de inwoners en bezoekers blijft centraal staan, in combinatie met het optimaal benutten van de intrinsieke economische en maatschappelijke waarde van evenementen in een goede balans met de leefbaarheid.

Horeca draagt in sterke mate bij aan de levendigheid van de binnenstad. De

horeca is gericht gegroeid in de aangewezen horecadeelgebieden. De terrassen van de horeca zijn verder versterkt. Dit alles met een balans tussen leefbaarheid en levendigheid.

- **Aantrekkelijke entrees**
Het Otto Dickeplein vormt het eerste beeld van de binnenstad van Dordrecht voor iedere bezoeker die met de waterbus aankomt. Door de realisatie van de Prins Clausbrug is het belang van het Otto Dickeplein en omgeving als entree naar de binnenstad toegenomen. Op dit moment voldoen het plein, de kades en de gebouwde omgeving niet aan de kwaliteitseisen die je mag verwachten van een entreegebied van een historische binnenstad. Met een aanpak van dit gebied krijgt de binnenstad een hoogwaardige en aantrekkelijke entree, passend in het karakter van de historische binnenstad.

De Papendrechtsebrug en met name de Spoorbrug en de Moerdijkbrug vormen herkenbare entrees tot het Eiland van Dordrecht. Verbindingen die voor Dordrecht en de regio van belang zijn. Met de realisatie van het Maasterras voegen we aan de voet van de Spoorbrug een nieuw stadsdeel toe waarmee Dordrecht zich opnieuw positioneert aan het water en een moderne stadsentree krijgt richting Zwijndrecht/Rotterdam. Met het concentreren van watergebonden bedrijvigheid, het optimaliseren van het bestaande bedrijfsterrein, het benutten van het Huis te Merwede en aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte, groenstructuur en uitstraling van de gebouwen ontwikkelt ook het gebied Kerkeplaat zich tot een aantrekkelijke noordelijke entree van de stad. Vanwege de hogere ligging van de Papendrechtse brug is extra aandacht nodig voor de

dakvlakken van de bestaande en nieuwe gebouwen.

Het passeren van de Moerdijkbrug vanuit het zuiden geeft voor vele Dordtenaren het gevoel van thuiskomen. Als het brede water van het Hollands Diep is overgestoken ben je weer op het eiland. Met aandacht voor de ruimtelijke inpassing, architectuur en landschappelijke structuur presenteren aan de westzijde de moderne bedrijfsterreinen zich aan de A16. De oostzijde wordt gekenmerkt door het landschap van het Nationaal Park De Biesbosch. Landschappelijke kwaliteiten zoals de open polders, dijken en Biesboschnatuur tonen de unieke kwaliteiten van het Dordtse buitengebied. Daarom is bij het komen tot de huidige zoekgebieden voor windturbines en zonneparken in dit gebied grote zorgvuldigheid betracht. Dit wordt nader getoetst in het kader van het Programma Duurzame energie opwek.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Toevoeging van 'kwaliteit door verdichten'.
- Extra benadrukken van aantrekkelijke entrees.

A.5.2.3 Aandachtspunten

- Met de grote verdichtingsopgave kan er spanning ontstaan met de wens de stad te vergroenen. Met meer woningen op hetzelfde oppervlak moeten in enkele gevallen keuzes worden gemaakt en/of ingezet worden op vernieuwende (duurdere) oplossingen met gecombineerde of gestapelde functies.

- De verdichtingsopgave leidt tot groei in het aantal verplaatsingen. Daarom maken we ruimte voor wandelen, fietsen en OV en brengen we het autoverkeer terug op plekken waar dat noodzakelijk en wenselijk is. Door het ontwerpprincipes van STOMP (stappen, trappen, OV, Mobiliteitsdiensten, privéauto) toe te passen krijgt langzaam verkeer ofwel actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers) waar mogelijk voorrang op de auto. Dit draagt bij aan een gezondere en aantrekkelijker stad.

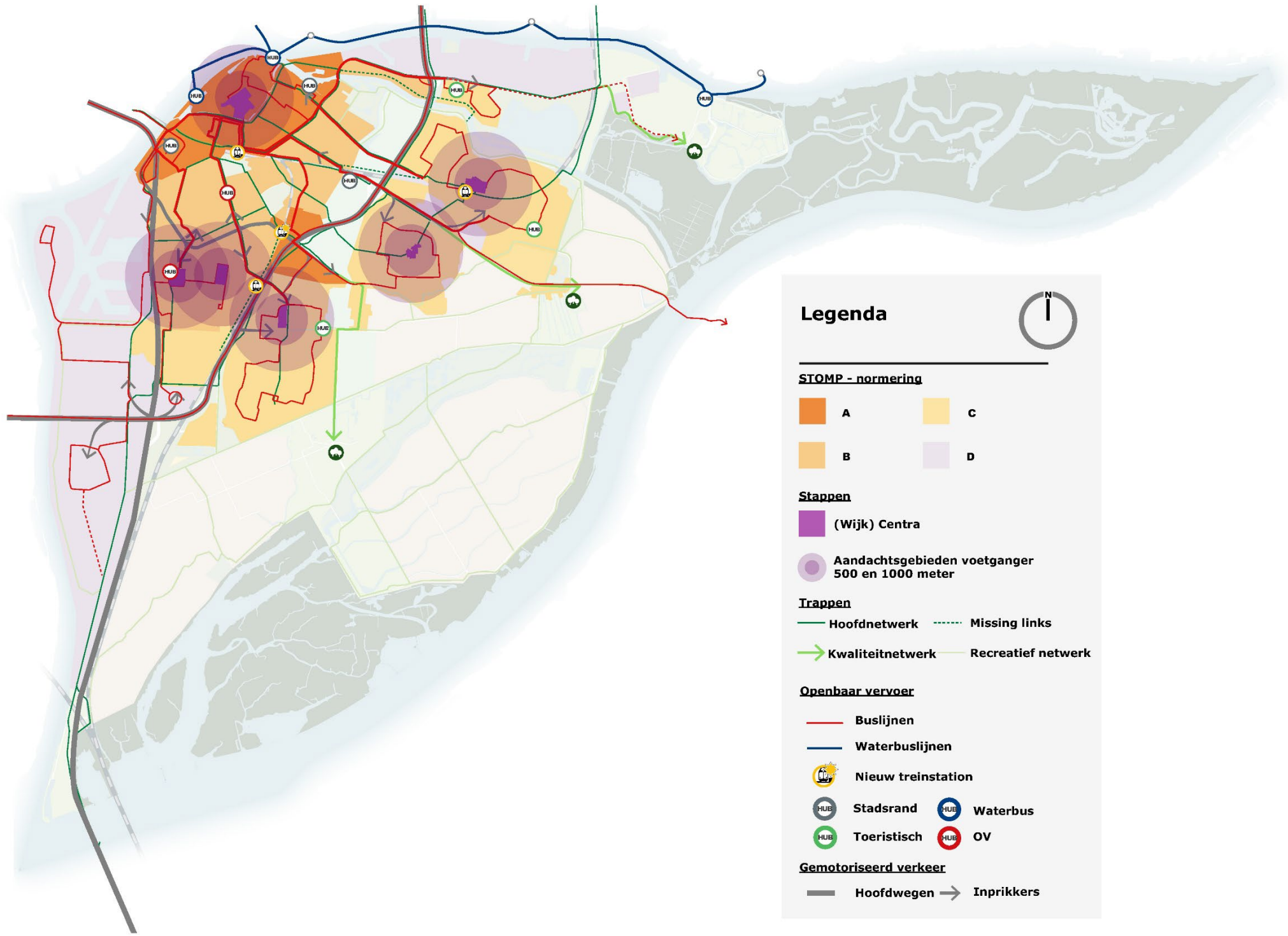
Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan**Status**

Ontwikkeling van de Stadsas (Maasterras, Leerpark, rondom station Dordrecht)	In uitvoering
Bouwen van woningen voornamelijk d.m.v. verdichting van de bestaande stad	In uitvoering
Verbeteren ruimtelijke kwaliteit en betere inpassing in de historische structuur	In uitvoering
Horecanota, Visienota Evenementennota 2024-2030, Marktvisie	Bestaand
Sportvisie 2030 'Niemand buitenspel in Dordrecht' met daaronder de programma's 'Een omgeving die uitnodigt tot sport en bewegen' en 'Een leven lang sportplezier voor iedereen'	Bestaand
Stadspark	In uitvoering
Vastleggen normgetallen voorzieningen	In uitvoering
Wijkprogramma Wielwijk, Crabbehof en Sterrenburg	Bestaand
Afspraken woningcorporaties (= jaarlijks terugkerende en wettelijke verplichting Prestatie Afspraken Lange Termijn)	Bestaand
Woonvisie, Woonzorgvisie en Huisvestingsverordening (wordt geactualiseerd)	Bestaand
Welstandsnota Dordrecht	Bestaand
Handboek KOR: het KOR krijgt via het omgevingsplan juridische werking	Bestaand
Groenblauw programma (op inhoud, zonder middelen voor uitvoering)	Bestaand

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Toegevoegd 'Ontwikkeling van de Stadsas'
- Toegevoegd 'Bouwen van woningen voornamelijk dmv verdichting van de stad'
- Toegevoegd 'Horecanota, Visienota Evenementennota 2024-2030, Marktvisie'
- 'Havenbeheersverordening' is vanaf april 2024 geldend (Havenverordening Dordrecht)
- 'Programma Sportparken' is ingevuld via Sportvisie 2030 'Niemand buitenspel in Dordrecht'. Uitgewerkt in programma's 'Een omgeving die uitnodigt tot sport en bewegen' en 'Een leven lang sportplezier voor iedereen'.

Doelkaart - Bereikbare stad



Legenda



STOMP - normering

- | | |
|---|---|
| A | C |
| B | D |

Stappen

- (Wijk) Centra
- Aandachtsgebieden voetganger 500 en 1000 meter

Trappen

- Hoofdnetwerk
- Missing links
- Kwaliteitnetwerk
- Recreatief netwerk

Openbaar vervoer

- Buslijnen
- Waterbuslijnen
- Nieuw treinstation
- Stadsrand
- Waterbus
- Toeristisch
- OV

Gemotoriseerd verkeer

- Hoofdwegen
- Inprikkers

A.5.3 Doel 2: Dordrecht is een bereikbare stad



A.5.3.1 Inleiding

De stad Dordrecht groeit. We werken hard aan het realiseren van nieuwe woningen en banen én we willen bereikbaar zijn. Hierbij keken we tot op heden primair naar de autobereikbaarheid. Maar dat is niet toekomstbestendig: omdat de openbare ruimte schaarser wordt, de doorstroming in ffgehaald worden en dit een negatief effect heeft op de gezondheid van onze inwoners. Daarom kijken we op een bredere manier naar de bereikbaarheid van onze stad. Met betrekking tot bereikbaarheid stellen we niet langer de auto centraal, maar de Dordtenaar en de bereikbaarheid van zijn/haar bestemming waarbij wandelen en fietsen door het toepassen van het STOMP principe hogere prioriteit krijgt. De opgaven, doelen en uitwerkingsstrategie voor dit doel zijn verder uitgewerkt in het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 (vastgesteld 24 september 2024). Ook een monitorings- en evaluatieplan maakt onderdeel uit van het Mobiliteitsplan. Dit plan kan gezien worden als een verder uitgewerkt programma van dit doel in de omgevingsvisie. In voorliggende

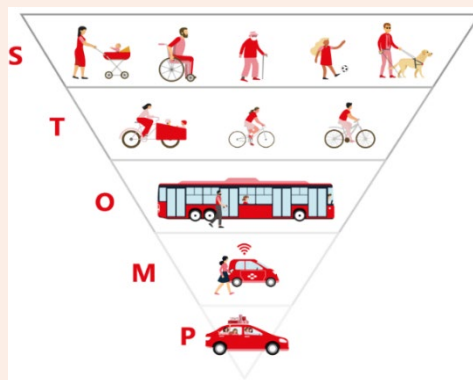
omgevingsvisie zijn de hoofdlijnen van het Mobiliteitsplan opgenomen.

Integraal benaderd

Het doel 'Bereikbare stad' draagt op haar beurt ook sterk bij aan de doelen 'Aantrekkelijke stad', 'Gezonde stad', 'Klimaatbestendige stad in 2040' en 'Duurzame en klimaatneutrale stad in 2040'.

A.5.3.2 Uitgangspunten

- *STOMP principe*
Als we minder inzetten op de auto, komt er openbare ruimte beschikbaar voor andere zaken. Denk aan meer groen dat ook bijdraagt aan klimaatadaptatie (zie Doel 5: Dordrecht is een klimaatbestendige stad in 2040), biodiversiteit (zie Doel 7: Dordrecht is een biodiverse stad) en ruimte voor spelen en sporten (zie Doel 3: Dordrecht is een gezonde stad), meer plek om veilig te fietsen en lopen. En denk ook aan de binnenstedelijke bouwopgaven. Meer openbare ruimte creëren we door het ontwerpprincipes STOMP toe te passen. Bij het ontwerpen van de buitenruimte geven we prioriteit aan reizen te voet (Stappen)

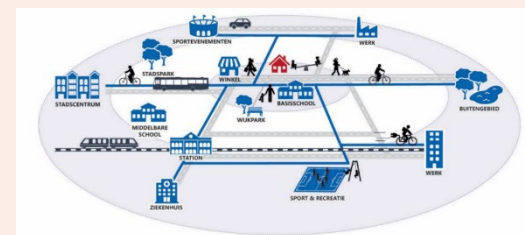


Figuur 11 – STOMP principe (Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht)

en op de fiets (Trappen), dan volgt het versterken van het bereik van Openbaar Vervoer (O) met ketenmobiliteit (M) en tenslotte de privéauto (P).

De wijze waarop het STOMP principe wordt toegepast hangt af van de uitgangspositie en de omstandigheden in de verschillende delen van de stad.

- *Nabijheidsprincipe*
Basisvoorzieningen (zie A.4.3.3) moeten in alle wijken – bestaand en nieuw – op loop- en fietsafstand aanwezig zijn om onnodige autoverplaatsingen te voorkomen (zie Doel 3: Dordrecht is een gezonde stad, en Doel 6: Dordrecht is een duurzame en klimaatneutrale stad in 2040).



Figuur 12 – Nabijheidsprincipe (Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht)

- *Langzaam verkeer ofwel actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers) en openbaar vervoer krijgt, waar mogelijk, voorrang op de auto.*
 - Ruimte voor de voetganger: we rollen een rode loper uit naar de binnenstad en dagelijkse voorzieningen in de wijken (zie Doel 1: Dordrecht is een aantrekkelijke stad, en Doel 3: Dordrecht is een gezonde stad).
 - Dordrecht als fietsvriendelijke stad met sterke radialen tussen de verschillende gebieden in de stad en

- de regio om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor autoverplaatsingen (zie Doel 3: Dordrecht is een gezonde stad, Doel 6: Dordrecht is een duurzame en klimaatneutrale stad in 2040).
- Stimuleren van (hoogwaardig) openbaar vervoer met de doorontwikkeling van het spoornetwerk, een opwaardering van station Dordrecht en de komst van het nieuwe Leerpark (zie Doel 1: Dordrecht is een aantrekkelijke stad, en Doel 6: Dordrecht is een duurzame en klimaatneutrale stad in 2040).
 - Het goed inrichten van hubs om overstappen zo makkelijk mogelijk te maken, als belangrijke schakel in een ketenreis, om het gebruik van openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit en parkeren op afstand te stimuleren (zie Doel 1: Dordrecht is een aantrekkelijke stad, en Doel 3: Dordrecht is een gezonde stad en Doel 6: Dordrecht is een duurzame en klimaatneutrale stad in 2040).
 - We realiseren een uitgebreid netwerk van deelmobiliteit als een aanvulling op het pakket aan alternatieven voor het gebruik van privéauto's.
 - We zetten structurele gedragscampagnes in om inwoners en werknemers te stimuleren zich duurzamer te verplaatsen.
- *Terugbrengen van autoverkeer op plekken waar dat noodzakelijk en wenselijk is.*
 - Toepassen van 30 km/u als basissnelheid in woonwijken.
 - We doen ingrepen in het autonetwerk, zoals knips en ongelijkvloerse kruisingen om verkeer naar de gewenste routes te

leiden en meer ruimte voor lopen, de fiets en OV te realiseren (zie Doel 1: Dordrecht is een aantrekkelijke stad, en Doel 3: Dordrecht is een gezonde stad en Doel 6: Dordrecht is een duurzame en klimaatneutrale stad in 2040).

- *Autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld en krijgt prioriteit op belangrijke verkeersaders. Dit bevordert de doorstroming.*
 - We borgen een goede doorstroming van autoverkeer op de belangrijkste inprikkers (verbindingen), te weten Laan der Verenigde Naties, Dokweg, Baanhoekweg, Merwedestraat, Oranjelaan, Mijlweg, Rijksstraatweg (ten noorden van N217), Aquamarijnweg, Overkampweg, Copernicusweg en Provinciale weg.
 - Voor wat betreft de logistiek borgen we dat er voldoende ruimte voor grote voertuigen blijft bestaan in de werkgebieden en stimuleren we verduurzaming van het goederenvervoer door een verschuiving naar meer transport over water te faciliteren. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen houden we de relevante werkgebieden met een route gevaarlijke stoffen, aangesloten op de rijks infrastructuur (zie Doel 3: Dordrecht is een gezonde stad en Doel 4: Dordrecht heeft een toekomstbestendige economie).
- *Slimmer organiseren van autoparkeren maakt ruimte vrij in de stad. Met een sterker sturend parkeerbeleid zetten we in op minder blik op straat.*
In Dordrecht is lange tijd vraagvolgend parkeerbeleid gevoerd. Dit beleid was reactief met als resultaat dat de parkeercapaciteit de laatste jaren is

meegegroeid met de toenemende vraag naar parkeerruimte. Gegeven de opgaven waarvoor we staan richting 2040 kan dit beleid niet grenzeloos worden doorgezet en is er aanleiding om meer te gaan sturen op parkeren in Dordrecht. We sturen per doelgroep op parkeren op de juiste plek in Dordrecht. Op die manier kan uiteindelijk de groeiambitie van Dordrecht worden gerealiseerd en tegelijkertijd ruimte worden besteed aan de kwaliteit van de openbare ruimte, vergroening en ontmoeten.

Op hoofdlijnen zijn er drie typen sturingsmaatregelen: sturen op locatie, sturen op prijs en sturen op aantal. Hierbij hebben we aandacht bij de verschillende wijken die Dordrecht kent. Allereerst zetten we ons in om parkeren in de openbare ruimte te beperken, zeker waar dit hinder veroorzaakt en onvoldoende ruimte voor groen en verblijven is. We zetten ons in om te voorzien in voldoende parkeermogelijkheden zonder overbodige capaciteit toe te voegen passend bij de wijk. Dit betekent dat we het belangrijk vinden dat op reguliere momenten voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, maar dat het tijdens incidentele pieksituaties mag schuren.

- *Aansluiten op de verschillen in de stad (gebiedstypen mobiliteitsaanpak)*
De wijze waarop het STOMP principe en het parkeerbeleid worden toegepast hangt af van de uitgangspositie en de omstandigheden in de verschillende delen van de stad. In de binnenstad is de uitdaging anders dan in een willekeurige buitenwijk. Dit betekent dan ook dat per gebied een andere mobiliteitsmix kan worden nagestreefd. We onderscheiden hiervoor 4 gebiedstypen.

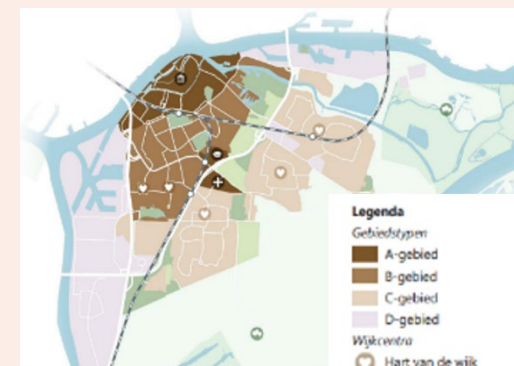
Het A-gebied omvat de historische binnenstad en de 19e-eeuwse schil. Voor deze gebieden is goede bereikbaarheid met name te voet zeer belangrijk. Deze benadering zetten we door in de wijk Stadswerven, de gebiedsontwikkeling Maasterras en woningverdichting rond het Leerpark en Gezondheidspark. Het B-gebied beslaat de wijken Nieuw-Krispijn, Oud-Krispijn, Wielwijk, Crabbehof, Reeland en Staart West. Het C-gebied bestaat uit de wijken Staart-Oost, Stadspolders, Dubbeldam, Sterrenburg, Wilgenwende, Zuidhoven, Het Dordtse Hout, Amstelwijk. De bedrijventerreinen en industriegebieden aan de flanken van de stad: de Westelijke Dordtse Oever (WDO) en de Merwedehavens noemen we het D-gebied. Zie hiervoor ook de doelkaart. Daarnaast vervult Dordrecht een belangrijke regiofunctie die bijdraagt aan

de economische vitaliteit van de stad. Voorbeelden van bestemmingen zijn het Leerpark, het Gezondheidspark, het bezoeken van de historische binnenstad en recreatieve bestemmingen zoals Nationaal Park De Biesbosch. We investeren in de multimodale bereikbaarheid van deze bestemmingen. Dit betekent een goede aantakking op het hoofdwegennet en tegelijk de beschikbaarheid van aantrekkelijke regionale fietsverbindingen en openbaar vervoer of deelmobiliteit.

A.5.3.3 Aandachtspunten

- De groei van Dordrecht leidt tot een forse toename van verkeersbewegingen. De bereikbaarheid van de stad komt (verder) onder druk te staan (en daarmee ook de leefbaarheid).

- Per verdichtingslocatie moet worden bekeken of de toename van verkeer nog wel gefaciliteerd kan worden op het wegennet en zo niet, welke maatregelen ingezet moeten worden om de verkeerstoename te beperken.



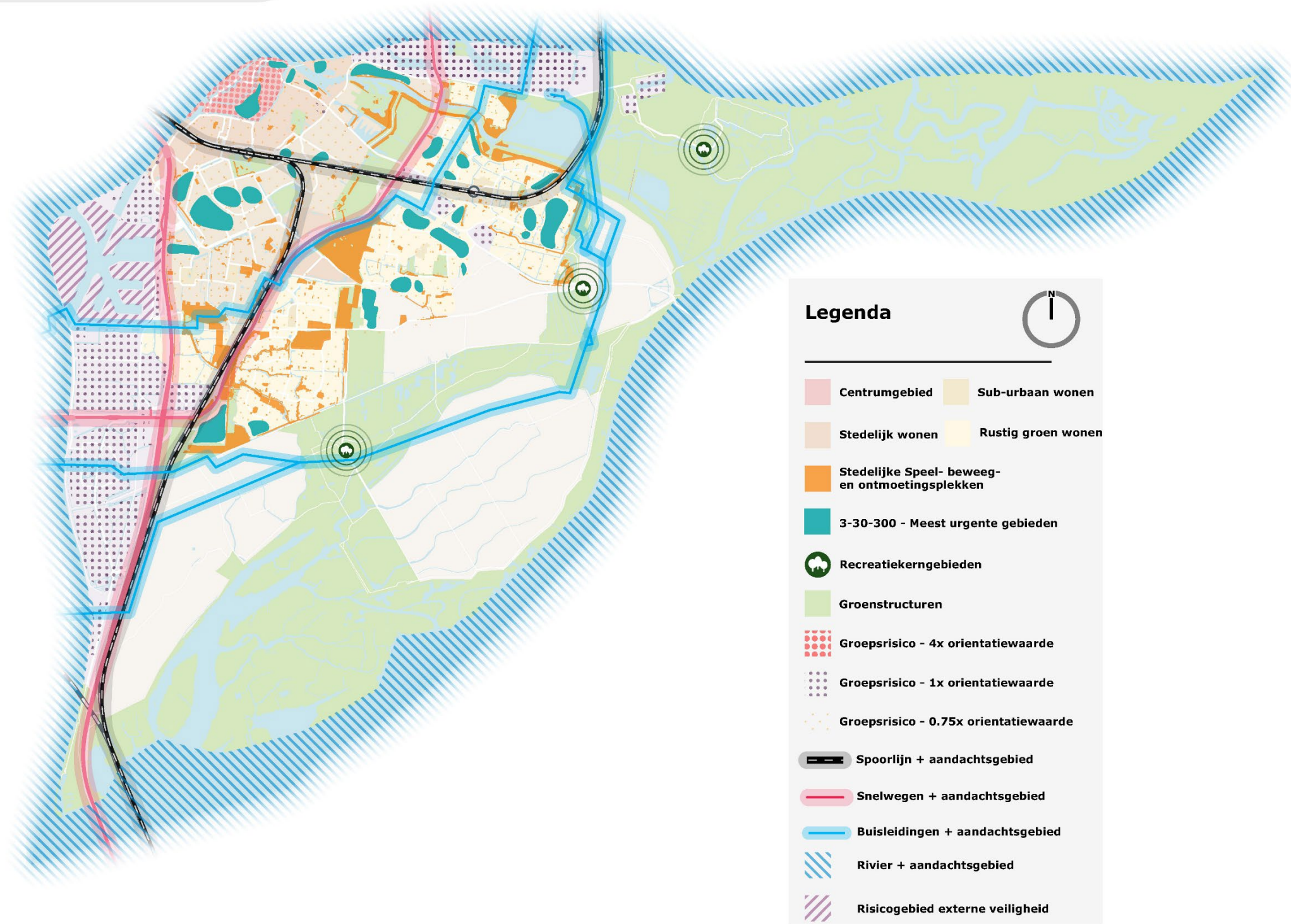
Figuur 13 – Uitsnede kaartweergave gebiedstypen mobiliteitsaanpak (Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht)

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan

	Status
Mobiliteitsplan Dordrecht 2040	Bestaand
Uitvoeringsprogramma Fiets 2023 - 2026	Bestaand
Verkeersstructuurplan Spuiboulevard	Bestaand
Parkeerbeleid	In ontwikkeling
Integrale visie op laadinfrastructuur, plaatsingsbeleid, nadere regels laadinfrastructuur	Bestaand
Routekaart Klimaatneutraal 2040	Bestaand

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- 'Fietsvisie en uitvoeringsprogramma Dordt fietst verder!' is komen te vervallen. Hoofdlijnen opgenomen in Mobiliteitsvisie 2040. In najaar 2023 is nieuw uitvoeringsprogramma vastgesteld.
- 'Verkeersstructuurplan centrum 2013-2023' is komen te vervallen. Deels uitgevoerd, deels opgegaan in ander beleid.
- 'Aanpak verkeersonveilige locaties' is uitgevoerd.
- '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.' is niet meer aan de orde.
- 'Actieplan duurzame mobiliteit' gaat op in Mobiliteitsplan 2040 en/of klimaatneutraal 2040.
- 'Programma toekomstbestendige bereikbaar Dordrecht' is Mobiliteitsplan Dordrecht 2040.



A.5.4 Doel 3: Dordrecht is een gezonde stad



A.5.4.1 Inleiding

Eén van de doelen van de Omgevingswet is het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Niet alleen heeft de kwaliteit van onze leefomgeving een positief effect op de fysieke en mentale gezondheid van inwoners, het vormt mede de basis voor een veerkrachtige inclusieve stad.

Door te investeren in de preventieve werking die de leefomgeving op de gezondheid heeft, kunnen we de stad leefbaar houden en leveren we een bijdrage aan het (financieel) beheersbaar houden van ons collectieve zorgsysteem. Zo versterken het sociale en fysieke domein elkaar. Met onze groeiambitie neemt het belang hiervan alleen maar toe. Zo draagt de groei juist bij aan brede welvaart in plaats van dat het extra uitdagingen opwerpt.

We werken aan het permanent verbeteren van de milieukwaliteit in de stad en het creëren van een groene omgeving die ons uitnodigt om de natuur te beleven en om te spelen, bewegen, sporten en elkaar te ontmoeten. We sturen hierop aan via

regelgeving in het omgevingsplan en zo nodig vullen we dit programmatisch aan. In de onderstaande uitgangspunten geven we aan waar we aan werken om het doel 'Dordrecht is een gezonde stad' te bereiken.

Integraal benaderd

Het doel 'Gezonde stad' draagt op haar beurt ook sterk bij aan de doelen 'Aantrekkelijke stad', 'Bereikbare stad', 'Klimaatbestendige stad in 2040' en 'Duurzame en klimaatneutrale stad in 2040'.

A.5.4.2 Uitgangspunten

- *Realiseren, verbeteren en in stand houden van voldoende ruimte om te spelen, bewegen, ontmoeten en het groen te beleven*

Spelen, bewegen, sporten en ontmoeten...

Genoeg openbare ruimte voor inwoners om jaar rond te kunnen spelen, bewegen, sporten en elkaar ontmoeten is een essentiële randvoorwaarde voor een leefbare stad met gezonde inwoners. Wij streven naar divers ingerichte speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsruimte waar voor verschillende leeftijden, interesses en voor kinderen met verschillende mogelijkheden en beperkingen, iets te spelen of sporten is. Per speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplek wordt gekeken naar onder andere de ligging van de (speel)plekken in de buurt, de speelmogelijkheden, verblijfswaarde, klimaatbestendigheid, duurzaamheid en toegankelijkheid.

... gekoppeld aan groen
Daarbij is het belangrijk deze ruimte te koppelen aan groen. Groen heeft een positief effect op zowel de fysieke als mentale gezondheid van inwoners. Als

alle inwoners natuur dichtbij huis kunnen beleven dan is dat goed voor de gezondheid van onze inwoners. Maar het is ook goed voor de natuur omdat verbinding met de natuur omgekeerd ook zorgt voor de intrinsieke motivatie bij mensen om goed voor de natuur in hun omgeving te zorgen.

De gemeente streeft er daarom naar dat de leefomgeving zo speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsvriendelijk mogelijk wordt ingericht en werkt daarom aan het creëren van een beweeg- en verblijfsvriendelijk netwerk van voldoende openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen, ontmoeten en het groen beleven, waardoor de gezondheid wordt bevorderd. We hanteren daarbij als streefwaarde om 5% van het netto woongebied (alle gronden waaraan de functie wonen is toegedeeld) te reserveren voor speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken die zijn verbonden door groenblauwe routes (Groenblauwe regels gemeente Dordrecht - in voorbereiding). Zo bevorderen we via deze groenblauwe infrastructuur de gezondheid van onze inwoners. De ruimte die deze groenblauwe routes innemen wordt beschikbaar door het STOMP principe (zie Doel 2: Dordrecht is een bereikbare stad) toe te passen, wat binnen de gemeente het leidende principe is voor de inrichting van de openbare ruimte (voor mobiliteit).

- *Een voor iedereen toegankelijke leefomgeving*
Het is belangrijk dat iedereen dichtbij huis toegang heeft tot een gezonde leefomgeving. Iedere bewoner dient vanuit de woning binnen 300 meter toegang te hebben tot een groenblauwe speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsruimte. Bij voorkeur is dit

een plek, indien niet haalbaar een groenblauwe route.

De speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken zijn voor alle leeftijden op loopafstand gelegen waarbij we rekening houden met barrières. In het geval van kinderen verstaan we onder barrières alle situaties die voor een kind individueel niet oversteekbaar zijn om de speelplek te bereiken.

Ook is het belangrijk dat er minimaal één speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplek in de wijk inclusief wordt ingericht zodat ook kinderen, ouderen en volwassen met een beperking er terecht kunnen. En dat voorzieningen goed bereikbaar zijn op wandel- en fietsafstand.

- *We stimuleren het gebruik van de speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken en groenblauwe routes*
Alleen het fysiek zorgen voor voldoende groene speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken die zijn verbonden door groenblauwe routes is niet voldoende om het positieve effect op de gezondheid te bereiken. Daarvoor zijn stimuleringsprogramma's uit het sociaal domein onmisbaar. Het is namelijk niet zo dat plekken die vergroend zijn ook automatisch goed gebruikt worden. Door te zorgen voor programmering op de plekken, kunnen inwoners ervaren hoe fijn het is om buiten te spelen, te bewegen, elkaar te ontmoeten en het groen te beleven en stimuleren we ze om er ook zelf gebruik van te blijven maken. Pas als de omgeving daadwerkelijk wordt gebruikt, ontstaat het positieve effect op de gezondheid.

- *Een gezonde klimaatadaptieve, groene inrichting van de openbare ruimte*
Hittestress en hevige regenval zijn uitdagingen waar we door klimaatverandering steeds meer mee te maken krijgen. Om die reden is het belangrijk dat we onze openbare ruimte klimaatadaptief inrichten (zie Doel 5: Dordrecht is een klimaatbestendige stad in 2040). Om hittestress te verminderen, zorgen we voor schaduw op openbaar toegankelijke verblijfsplekken en loop- en fietsroutes. Een belangrijke leidraad daarbij is de 3-30-300 regel die we in Dordrecht als wens hebben uitgebreid tot de 3-30-300-3000 regel: vanuit je woning zicht op 3 bomen, 30% boomkroonbedekking en vanuit iedere woning, school of werkplek 300 meter tot het dichtstbijzijnde park en lange routes in het gebied van 3000 meter voor (sportief) bewegen (de 3-30-300-3000 regel; de 3000 is een Dordtse uitbreiding op de 3-30-300 regel en is al voorgesteld in de Sportvisie 2030). Een andere leidraad hiervoor is de handreiking Groen in en om de Stad. Een groene omgeving draagt ook bij aan een betere mentale gezondheid.
- *Rookvrije kindomgevingen (speeltuinen, kinderboerderijen en sportclubs)*
We willen dat minder Dordtenaren roken en Dordtse kinderen/jongeren kunnen opgroeien in een rookvrije kindomgeving. Ons ultieme doel is een rookvrije generatie. Een extra voordeel is dat een rookvrije omgeving een schone omgeving is zonder peuken. Dit zorgt voor een betere leefbaarheid en minder zwerfafval. Peuken vormen een zeer groot gedeelte van het zwerfafval.

Hoe we werken aan bovenstaande uitgangspunten, is te lezen in Deel B hoofdstuk B.2.2 Groenblauwe systemen.

- *Een sociaalveilige inrichting van de leefomgeving*
In Dordrecht moeten alle inwoners zich prettig en vertrouwd voelen op straat en met plezier gebruik kunnen maken van de openbare ruimte (zie Doel 1: Dordrecht is een aantrekkelijke stad in). Een veilige openbare ruimte is een openbare ruimte die goed ontworpen en onderhouden is. We werken daaraan via de principes veilige openbare ruimte uit het Ontwerphandboek Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR).
- *Een gezonde voedselomgeving*
De leefomgeving speelt een grote rol in het voedingsgedrag van mensen. Daarom zetten we ons in om de voedselomgeving van de gemeente Dordrecht via beleid en met hulp van samenwerkingspartners gezonder te maken. Hier raken de fysieke- en de sociale leefomgeving elkaar sterk. We richten ons hierbij op locaties waar veel mensen samenkomen, zoals scholen, sportverenigingen en speeltuinverenigingen en gaan graag het gesprek aan met ondernemers en bedrijven om dit samen met hen te bewerkstelligen. Dit doen we door het vaststellen van een Voedselvisie en het uitvoeren van acties uit de Voedselagenda.
- *Externe veiligheid en veilige leefomgeving*
Het is ons streven om inwoners, bezoekers en werknemers binnen de gemeente voldoende bescherming te bieden tegen een ongewoon voorval (incident of afwijking van de reguliere bedrijfsvoering) bij de productie, de opslag en het transport (inclusief buisleidingen) van gevaarlijke stoffen. Het realiseren van absolute veiligheid is geen haalbaar doel, maar we beogen een transparante afweging te maken tussen veiligheid en andere maatschappelijke

belangen. Het zoveel mogelijk ruimtelijk scheiden van risicobronnen en (zeer) kwetsbare activiteiten, zoals deze zijn bedoeld in het Besluit Kwaliteit Leefomgeving, vormt de kern van ons veiligheidsbeleid. Onze aanpak is brongericht en/of ruimtelijk gericht op het beheersen, voorkomen en beperken van (aanwezige) veiligheidsrisico's. Daarnaast besteden we aandacht aan de zelfredzaamheid van mensen die aan deze veiligheidsrisico's zijn blootgesteld en aan de mate waarin (de gevolgen van) eventuele incidenten beheersbaar zijn.

Bestaande Vervoersrisico's

Een belangrijke risicobron in en rondom de stad is het transport van gevaarlijke stoffen. Het reguleren en/of verminderen hiervan is een belangrijk middel om de leefomgeving veiliger te maken. Hiervoor zijn een beperkt aantal routes gevaarlijke stoffen aangewezen, die hoofdinfrastructuur verbinden met locaties die geschikt zijn voor risicovolle activiteiten.

Daarnaast gaat aandacht uit naar het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor (als meest risicovolle bron in de stad). We richten ons op het verminderen en veiliger maken van dit vervoer, met als ultiem doel de aanleg van een dedicated (toegewijde) goederentunnel (DGL) gekoppeld aan de A16. Zowel veiligheid verbeterende maatregelen als de aanleg van een goederentunnel zijn zeer kostbaar. Met een gerichte lobby en samenwerking met een brede coalitie van onder andere spoorgemeenten proberen wij de realisatie van maatregelen te beïnvloeden.

Nieuwe risico's

Voor nieuwe situaties die ontstaan als gevolg van bedrijfsvestigingen richten wij

ons op het zoveel mogelijk ruimtelijk scheiden van risicobron en ontvanger. Ons beleid is gericht op het minimaliseren van de kans dat een grote groep mensen slachtoffer worden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico, oftewel de kans dat 10 of meer mensen overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen, speelt hierin een belangrijke rol. Hiervoor maken wij gebruik van het (berekende) groepsrisico en de in het omgevingsplan vastgestelde oriëntatiewaarde. Hiervoor hanteren we een gebiedsgerichte aanpak waarbij we een balans tussen veiligheid en andere maatschappelijke doelen als uitgangspunt nemen. Het resultaat van deze afweging zijn gedifferentieerde veiligheidsniveaus per gebiedstype die zijn afgestemd op de beoogde gebruiksintensiteit en de sociaal-economische functies binnen het betreffende gebiedstype.

Dit betekent dat wij ten aanzien van nieuwe risico veroorzakende milieubelastende activiteiten:

- deze slechts toestaan op daarvoor aangewezen bedrijventerreinen die verbonden zijn met een route voor gevaarlijke stoffen;
- eisen stellen aan de ligging van de Plaatsgebonden risicocontour (PR) 10⁻⁶/jaar en/of de aanwezigheid, ligging en omvang van aandachtsgebieden brand, explosie en gifwolk.

Bij nieuwe ruimtelijk ontwikkelingen worden:

- ter beheersing van het groepsrisico waar nodig eisen gesteld aan:
 - de ligging van de beoogde ontwikkeling ten opzichte van de aandachtsgebieden brand, explosie en gifwolk;

- en/of het aantal binnen deze aandachtsgebieden aanwezige personen;
- ter beheersing van incidenten en verbetering van de zelfredzaamheid van mensen in het ontwikkelingsgebied waar nodig maatregelen genomen;
- ter bescherming van de in het gebouw aanwezige mensen waar nodig voorschriftengebieden aangewezen, waarbinnen aanvullende bouwtechnische maatregelen genomen moeten worden conform het Besluit Bouwwerken Leefomgeving.

In Deel B hoofdstuk B.2.4 milieusystemen zijn de beleidsdoelen en de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling, verkeer en vervoer en veiligheid verder uitgewerkt.

- *Streven naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit met zicht op de WHO-advieswaarde*
De lucht in Dordrecht is de afgelopen decennia een stuk schoner geworden en voldoet nu overal aan de huidige Europese normen. Desondanks leiden concentraties fijnstof en stikstofdioxide in de lucht ook in Dordrecht tot gezondheidsschade en vroegtijdige sterfgevallen. Daarnaast levert de stedelijke emissie van stikstofoxiden een belangrijke bijdrage aan de stikstofbelasting van de natuur.

De kern van ons beleid, zoals geformuleerd in de omgevingsvisie 1.0 is het streven naar schone "gezonde lucht" en het permanent verbeteren van de luchtkwaliteit, behoeft gelet op de nieuwe grenswaarden geen wijziging. Voor fijnstof blijven we ons richten op het in 2030 behalen van de WHO-advieswaarde

(uit 2005). Binnen Dordrecht is de luchtkwaliteit niet slecht; de voorgestelde EU-grenswaarden (ook die voor NO₂) zijn binnen bereik maar nog niet overal behaald. Luchtkwaliteit kent (boven)nationale, regionale en lokale aspecten. Het bereiken van onze doelstelling is alleen mogelijk door een verregaande samenwerking tussen Rijk, provincies en gemeenten. Daarom is Dordrecht, samen met meer dan 100 gemeenten, het Rijk en de provincies, medeondertekenaar van het Schone Lucht Akkoord (SLA).

Het SLA maakt de verschuiving van het voornamelijk streven naar het voldoen aan Europese grenswaarden naar het realiseren van gezondheidswinst voor iedereen. De deelnemers hebben als gezamenlijk doel om in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst uit binnenlandse bronnen te realiseren ten opzichte van 2016. Deze doelstelling is nauw verweven met de doelen uit het Klimaatakkoord en de regionale energiestrategieën, de stikstofaanpak en het regionaal/lokaal mobiliteitsbeleid.

Belangrijke bronnen van luchtverontreiniging in en rondom de stad zijn automobiliteit, scheepvaart en de industrie. Ook houtkachels en open haarden, waarvan de negatieve bijdrage aan de luchtkwaliteit veel groter is dan tot nu toe werd aangenomen, zijn een belangrijk aandachtspunt bij de verbetering van de luchtkwaliteit in en rondom de stad. Het SLA omvat dan ook een uitgebreid maatregelenpakket om de geformuleerde doelen te bereiken. De samenhang tussen luchtkwaliteit en beleid op het gebied van energie, mobiliteit en inkoop vergt binnen de gemeente afstemming, niet alleen op procedureel vlak maar ook

op inhoud. Zowel de luchtkwaliteit als de doelen van het SLA worden gemonitord.

Met de realisatie van het in het SLA opgenomen maatregelenpakket zetten we een belangrijke stap op weg naar het behalen van de WHO-richtwaarden voor gezonde lucht en hiermee ook naar gezondheidswinst voor onze inwoners. Tegelijkertijd leveren wij, met de uitvoering van de in het SLA opgenomen maatregelen, een relevante bijdrage aan het realiseren van het herstel van de natuurwaarden in de Biesbosch.

Het SLA besteedt aandacht aan emissies van fijnstof en NO₂, maar dit zijn niet de enige stoffen die in de lucht worden gebracht en aandacht vereisen. Bedrijfsmatige emissies omvatten een breed pallet aan geëmitteerde stoffen die eveneens aandacht behoeven. Bij de beoordeling van bedrijfsmatige emissies is voor ons de stand der techniek leidend.

In Deel B hoofdstuk B.2.4 milieusystemen zijn de beleidsdoelen en de samenhang tussen duurzaamheid, mobiliteit, gezondheid en luchtbeleid verder uitgewerkt.

- *Streven naar het verbeteren van het akoestisch klimaat in Dordrecht*
Geluidhinder is van grote invloed op hoe bewoners de kwaliteit van hun leefomgeving ervaren en heeft een negatieve invloed op de gezondheid. Naast hinder, slaapverstoring en stress leidt langdurige blootstelling aan te veel geluid tot chronische effecten, waaronder een verhoogd risico op hart- en vaatziekten.

Ook in Dordrecht worden relatief veel mensen blootgesteld aan omgevingslawaai, met als belangrijkste

bron verkeer. In ons geluidbeleid willen we de WHO-invalshoek (meer rekening houden met gezondheidseffecten) verwerken. Die invalshoek wordt gesteund door de Omgevingswet, die het belang van gezondheid expliciet benoemt. Datzelfde geldt voor de Omgevingsvisie. Dit betekent dat we de nadruk in onze doelstelling verruimen van "aanvaardbaar" naar "verbeteren". We richten ons geluidbeleid op:

- het realiseren van een goede of minimaal aanvaardbare akoestische kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving bij nieuwe ontwikkelingen;
- het handhaven en waar mogelijk verbeteren van de bestaande akoestische situatie;
- het nemen van maatregelen op de hoogst belaste locaties.

De bouwopgave voor onze stad is gericht op binnenstedelijke ontwikkeling. Vrijwel alle locaties zijn geluidbelast en voldoen niet aan de richtwaarden van de WHO. Onder voorwaarden hoeft dat geen probleem te zijn. Zo moet per locatie een afweging worden gemaakt over maatregelen die de geluidbelasting verminderen. Daarnaast stellen wij bij gebiedsontwikkeling, met het oog op het realiseren van een goede of minimaal aanvaardbaar akoestisch klimaat, voorwaarden aan het stedenbouwkundig gebouw en woningontwerp. Daarbij maken we onderscheid tussen enerzijds rustig groen/suburbaan wonen en anderzijds stedelijk wonen/centrumgebied. Voor wat betreft het voorschrijven van geluidluwe zijdes en buitenruimtes sluiten we zoveel mogelijk aan bij de richtwaarden van de WHO.

Uitwerking van beleid vindt onder meer plaats in het 5-jaarlijkse Actieplan Geluid.

Geluid heeft belangrijke raakvlakken met de disciplines Mobiliteit (wegverkeer is de dominante geluidbron), Wegbeheer (inrichting weg, type wegdek), Stedenbouw (materiaalgebruik wegdek, stedenbouwkundig ontwerp), Wonen (bouwopgave, woningbouwlocaties), Economie (bedrijven- en industrieterreinen, gemengde gebieden) én uiteraard Gezondheid.

- *We werken aan een goede bodem- en waterkwaliteit*

De bodemkwaliteit van een locatie stemmen we af met het huidige en toekomstige functiegebruik. Ook moet de bodemkwaliteit duurzaam gebruik van de bodem mogelijk maken. Bijvoorbeeld met betrekking tot water en grondwater. Op diverse locaties in de stad voldoet de huidige bodemkwaliteit niet aan de gewenste kwaliteit voor het huidige of toekomstige gebruik. Daarom zet de gemeente in op het gaandeweg saneren van verontreinigde gronden bij ruimtelijke ontwikkelingen.

- Bodem en energie
De ondergrond biedt kansen voor de energieopgave door het gebruik van bodemenergie en geothermie. Het is hier van belang dat met de aanleg van dergelijke bodemenergiesystemen, rekening wordt gehouden met het intact blijven van de lagen in de bodem, zodat de grondwaterstromen zo min mogelijk verstoord raken. Dit geldt met name in de gebieden waar sprake is van (of risico op) een bodemverontreiniging.

- ZZS en PZZS stoffen
Het is onwenselijk dat Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS-stoffen) en Potentieel Zeer Zorgwekkende Stoffen PZZS-stoffen) in het milieu terechtkomen. PFAS is een dergelijke stof. Bedrijven moeten maatregelen nemen om de emissie en het gebruik van deze stoffen continu verder terug te dringen en waar mogelijk te voorkomen (zero-emissie). Binnen onze VTH-taken (vergunningverlening, toezicht en handhaving) is onze inzet dan ook gericht op toepassing van de Best beschikbare Technieken ter bestrijding van emissies. PFOA is een PFAS-stof waarvan nu zowel de productie als het gebruik is verboden. In het verleden is deze stof in het milieu gebracht. Als gevolg hiervan zijn op diverse plekken onwenselijke gehalten in de bodem terechtgekomen. Hetzelfde geldt voor de als ZZS gekwalificeerde stof lood. Daar waar deze stoffen een gezondheidsrisico opleveren vindt sanering plaats.
- Chemisch schoon water
Behalve voor (P)ZZS-stoffen is er ook steeds meer kennis over en aandacht voor overige chemische stoffen die de waterkwaliteit onder druk zetten. Waterbeheerders Rijkswaterstaat (voor de grote of Rijkswateren) en waterschap Hollandse Delta (voor de overige wateren) werken samen met de gemeente om de lozing van deze stoffen in het grondwater en op het oppervlaktewater terug te dringen.
- Ecologische waterkwaliteit
Waterkwaliteit kenmerkt zich niet alleen door de afwezigheid van schadelijke concentraties chemische

stoffen, maar vooral door de aanwezigheid van voldoende diverse planten en dieren in het water. De gemeente Dordrecht werkt samen met Rijkswaterstaat en waterschap Hollandse Delta voortdurend aan het verhogen van de ecologische waarden van water en maakt hiervoor gebruik van de 'robuuste watergang'.

A.5.4.3 Aandachtspunten

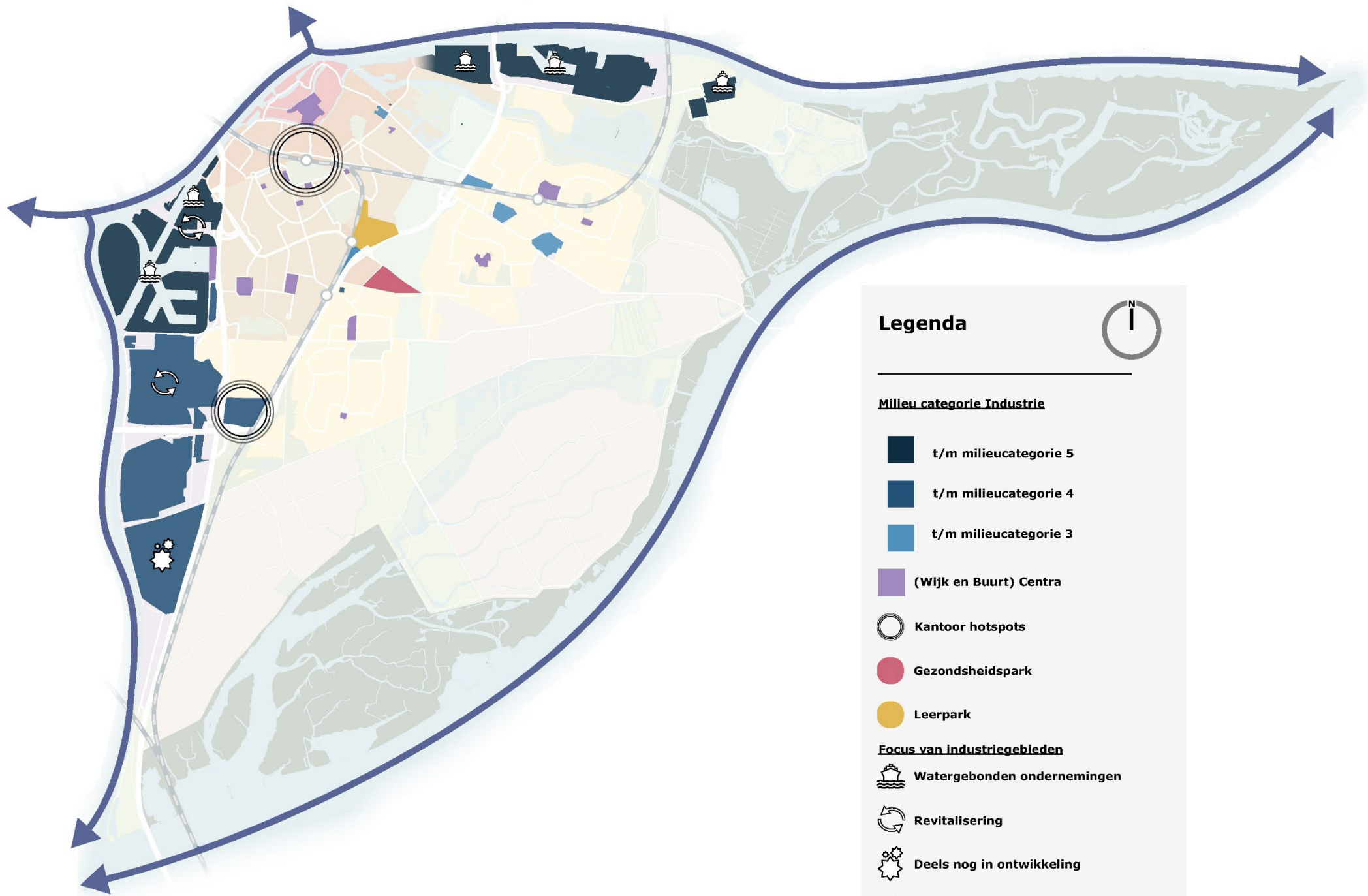
- Met de grote verdichtingsopgave kan er spanning ontstaan met de wens de stad te vergroenen. Met meer woningen op hetzelfde oppervlak moet in enkele gevallen keuzes worden gemaakt en/of ingezet worden op vernieuwende (duurdere) oplossingen met combinatie of stapeling van functies.
- De groei van Dordrecht leidt tot een toename van activiteiten in stedelijk gebied en langs infrastructuur. Daarmee nemen de geluidbelasting/gehinderde inwoners, aantal inwoners dat gezondheidsklachten kan ondervinden van luchtkwaliteit en de externe veiligheidsrisico's toe.

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan	Status
Luchtkwaliteit: SLA uitvoeringsplan; Onderdelen hiervan hebben een directe relatie met doel 2 bereikbare stad;	Bestaand
Externe veiligheid: Integraal veiligheidsprogramma	Bestaand
Geluid: Actieplan Geluid; Onderdelen hiervan hebben een directe relatie met doel 2 bereikbare stad;	Bestaand
Bodemsaneringsprogramma	Bestaand
Lokale nota publieke gezondheid 2020 - 2023 Dordrecht (er wordt gewerkt aan een nieuwe nota)	Bestaand en in ontwikkeling
Speelruimtebeleid Dordrecht 2013 -2022	Bestaand
KOR handboek	Bestaand
Beleidsregels: externe veiligheid	Bestaand
Beleidsregels geluid: Beleid hogere waarden (wordt herzien)	Bestaand
Beleidsregels bodem:	Bestaand
• Beleidsregel onderzoek en sanering van bodemverontreiniging	
• Beleidsregel beperken van risico's lood in de bodem	
• Beleidsregel en bodemkwaliteitskaart PFAS	
Bodemkwaliteitskaart Zuid-Holland Zuid (2022)	Bestaand
De bodembeheernota Zuid-Holland Zuid. Deze wordt, in samenwerking met de omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid, aangepast aan de Omgevingswet.	Bestaand
Visie het Groenblauw Eiland van Dordrecht	Bestaand
Groenblauw programma (op inhoud, zonder middelen voor uitvoering)	Bestaand
Nieuw speelruimtebeleid inclusief financiële middelen (het geld dat hiervoor was aangevraagd via de kadernotaclaim is niet toegekend)	In ontwikkeling
Sportvisie 2030 'Niemand buitenspel in Dordrecht' met daaronder de programma's 'Een omgeving die uitnodigt tot sport en bewegen' en 'Een leven lang sportplezier voor iedereen'	Bestaand
Bomenprogramma	Bestaand
Mobiliteitsplan Dordrecht 2040	Bestaand
Groenblauwe regels omgevingsplan	In ontwikkeling
Voorbeschermingsregels voor bodemkwaliteit	Bestaand
Bodemregels in Omgevingsplan	In ontwikkeling
Lobbyen voor aanleg van alternatief spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen	Bestaand

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- 'Programma waterveiligheid' (nu: Living Lab Waterveiligheid) is tijdelijk stil komen te liggen. Wordt dit jaar weer opgestart met EU-subsidie (Interreg NS FIER)
- 'Norm voor speel-/sport- en beweeg- en verblijfsplekken' wordt opgenomen in groenblauwe regels.
- 'Programma sociale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit' niet nader uitgewerkt vanwege KOR.
- 'Beleid spoortrillingen' niet nader uitgewerkt in een apart beleidskader, wel uitgewerkt in deze omgevingsvisie.

Doelkaart - Toekomstbestendige economie



Legenda



Milieu categorie Industrie

- t/m milieucategorie 5
- t/m milieucategorie 4
- t/m milieucategorie 3
- (Wijk en Buurt) Centra



Gezondheidspark



Focus van industriegebieden



Watergebonden ondernemingen



Revitalisering



Deels nog in ontwikkeling



Binnenvaartroutes

A.5.5 Doel 4: Dordrecht heeft een toekomstbestendige economie



A.5.5.1 Inleiding

De economie van Dordrecht staat in het teken van de brede welvaart: de welvaart in economische, ecologische en sociaalmaatschappelijke zin, zowel in het 'hier en nu' als 'elders en later'. We richten ons daarom op

- 1) een productieve economie, met aandacht voor vergroting van het verdienvermogen met perspectief voor bedrijven en werknemers, en optimale benutting van de schaarse ruimte;
- 2) een duurzame economie, waarbij de Dordtse bedrijvigheid niet alleen binnen ecologische grenzen blijft maar juist ook positief bijdraagt aan de verbetering van het milieu en de leefbaarheid;
- 3) een inclusieve economie, met optimale inzet van de lokale beroepsbevolking en kwalitatief goede werkgelegenheid voor inwoners. Per saldo streven we hiermee naar een dienstbare economie, die bijdraagt aan maatschappelijke doelen en de brede welvaart in stad en regio.

Integraal benaderd

Het doel 'Toekomstbestendige economie' draagt op haar beurt ook sterk bij aan het doel 'Duurzame en klimaatneutrale stad in 2040'.

A.5.5.2 Uitgangspunten

Onze inzet op een toekomstbestendige, duurzame en inclusieve economie werken we concreet uit aan de hand van de volgende uitgangspunten per thema. Het Omgevingsprogramma Economie werkt dit verder uit.

- *Productieve economie*
We richten ons meer op kwaliteit en minder op kwantitatieve groei. We zetten in op selectieve groei, gericht op die sectoren die bijdragen aan de stad en regio. Een economie die bijdraagt aan de stad moet allereerst economisch vitaal zijn. Dat vraagt om krachtige clusters, maar ook om voldoende economische diversiteit in de stad en regio. Bedrijven moeten kunnen ondernemen en innoveren, wat vraagt om een vestigingsklimaat met ruimte (juiste bedrijf op de juiste plek), kennis en innovatie (met regionale samenwerking), menselijk kapitaal (in aansluiting op het onderwijs) en randvoorwaarden als energie en infrastructuur. Veel aspecten pakken ondernemers allereerst zelf – individueel of in samenwerking – op, waar nodig daarbij gefaciliteerd door de gemeente. Een mooi voorbeeld is het stadsbrede ondernemersfonds en de onderliggende organisatiegraad per deelgebied en stadsbreed. Vanwege de schaarse ruimte maken we werk van het juiste bedrijf op de juiste plek. Dit doen we door gelijksoortige bedrijven te clusteren en schaarse unieke bedrijfslocaties beter te benutten. Daarbij heeft de maritieme maakindustrie onze

bijzondere aandacht, als identiteitsdrager van onze regionale economie en als sector van nationaal strategisch belang. In regionaal verband werken we aan optimale benutting van kaderuimte, in Dordrecht specifiek in de Zeehaven en Merwedehavens. Op verouderde bedrijventerreinen als Kil I en II valt winst te behalen in het ruimtegebruik door revitalisering en herontwikkeling, waar we op inzetten met de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Drechtsteden (ROM-D). Juist dit soort terreinen vormt een belangrijke vestigingslocatie voor het mkb in brede zin en de maakindustrie, bouw en installatiebranche in het bijzonder. Op terreinen als Kil III en Distripark (Kil IV) met logistieke bedrijven selecteren we scherper op toegevoegde waarde voor stad en regio, gekoppeld aan onze doelstellingen op de arbeidsmarkt, de ontwikkeling van onze kernsectoren en circulaire economie. Ruimte voor economie vraagt ook om kantoorruimte in het stationsgebied en de 19e-eeuwse schil, voor dienstverlening aan onze kernsectoren, ruimte voor horeca/evenementen in en om de binnenstad en inzet op het vitaal functioneren van het (kern)winkelgebied met het Binnenstadbedrijf. Het vergroten van de levendigheid van de binnenstad, door onder meer het voorkomen van leegstand en het vergroten van de aantrekkelijkheid voor jongeren, draagt bij aan de toekomstbestendigheid van de binnenstad in economische en maatschappelijke zin. Verder is de stadsverzorgde economie in de wijken buiten de binnenstad ook van maatschappelijk belang, zie hiervoor de beschrijving van de wijkeconomie in deelgebied "woonwijken" (A.6.3.6). Het Leerpark is de spil waar ons innovatief bedrijfsleven en het onderwijs elkaar ontmoeten. Om dat te bevorderen

en verder uit te bouwen, blijven we werken aan de campusontwikkeling met de Maakfabriek als aanvulling op de Duurzaamheidsfabriek. Naast onze generieke inzet op mkb-dienstverlening, stimuleren we innovatie en digitalisering specifiek in onze kernsectoren.

- *Duurzame economie*
Dordrecht wil klimaatneutraal zijn in 2040 (zie Doel 6: Dordrecht is een duurzame en klimaatneutrale stad in 2040). De verduurzaming van onze economie speelt daar een belangrijke rol in. Hier komt meer dan 50% van de uitstoot vandaan, maar hier is dus ook veel impact te maken. We hebben onze bedrijven hard nodig in deze transitie en dat niet alleen: de verduurzaming biedt kansen voor nieuwe banen.

In 2024 is de routekaart Dordrecht Klimaatneutraal 2040 vastgesteld met daarin een aanpak voor economie. Tot 2030 zetten we vooral in op het uitbreiden en opschalen van bestaande projecten. De periode tussen 2030 en 2040 is op dit moment nog minder concreet, maar zal op bepaalde onderdelen een andere invulling van onze economie vragen. We benutten de komende jaren om de sprong naar 2040 steeds scherper te krijgen.

De belangrijkste pijlers voor een duurzame economie zijn:

- Duurzame energie-infrastructuur: welke infrastructuur is nodig voor een fossielvrije economie en hoe gaan we om met netcongestie?
- Energiebesparing: minder energie gebruiken en er efficiënter mee omgaan
- Reductie van broeikasgassen in de industrie
- Stimuleren van circulair ondernemen, vooral in de bouw- en maakindustrie

- Groene en klimaatadaptieve bedrijventerreinen

Nieuwe en bestaande ondernemingen in Dordrecht worden gestimuleerd en verplicht tot maatschappelijk betrokken ondernemen. Dat heeft een sociale component (banen met impact, zie hierna), maar zeker ook een ecologische: zet concrete stappen in de energietransitie, circulariteit en klimaatadaptatie. Deze aspecten wegen ook mee bij de uitgifte van kavels (bedrijfspercelen) op nieuwe of herontwikkelde bedrijventerreinen.

Verduurzaming strekt zich uit tot transport en logistiek, zowel van en naar bedrijventerreinen als naar de binnenstad. Waar we voor de binnenstad al werk hebben gemaakt van emissievrije stadslogistiek, gaan we voor de bedrijventerreinen op de Westelijke Dordtse Oever ook aan de slag met het verleggen van goederenvervoer van weg naar water, door benutting van de Zeehaven. Alle transport dat vanuit de WDO via de Zeehaven per schip de stad kan verlaten (en vice versa) ontlast niet alleen ons wegennet, maar levert ook milieuwinst op.

- *Inclusieve economie*
We focussen op een groei van de economie én een gezonde arbeidsmarkt. Een gezonde arbeidsmarkt betekent dat we willen groeien door oog te hebben voor wat onze inwoners en bedrijven nodig hebben. Denk daarbij aan passende banen van nu en van de toekomst, voldoende opgeleid personeel en geschikte bedrijfslocaties. Voldoende beschikbaar en gekwalificeerd personeel is een belangrijke voorwaarde om de ambities in onze stad waar te maken. Tegen de achtergrond van een

historisch krappe arbeidsmarkt ligt hier een directe relatie met het realiseren van opgaven als verduurzaming, bouwen, leefbaarheid en veiligheid.

We zetten in op het beter benutten, vergroten en behouden van het arbeidspotentieel van de beroepsbevolking. Met een specifieke focus op het investeren in het potentieel van onze jongeren. Hierdoor verbeteren we het ondernemings- en vestigingsklimaat. Tegelijk verwachten we wederkerigheid van ondernemers door een maatschappelijke bijdrage aan de stad te leveren en banen met perspectief voor inwoners te bieden die passen bij hun vaardigheden en talenten. We zetten in op banen met impact en het onderwijsaanbod moet beter aansluiten op de vraag vanuit het Dordtse bedrijfsleven.

Een goed opgeleide bevolking, beschikkend over aanpassingsvermogen, is van cruciaal belang voor de economische ontwikkeling van de stad en de vestiging van bedrijven. Dordrecht heeft de opgave om te groeien in aantal inwoners. Het is daarvoor van belang dat die inwoners ook aan de slag kunnen bij Dordtse bedrijven, dus dat het aanbod van arbeidskrachten in de stad aansluit bij de vraag van bedrijven. Starters en werkenden moeten de mogelijkheid hebben om een leven lang door te ontwikkelen. Daarmee zijn bedrijven én inwoners geholpen. Dordrecht Academy met hoger onderwijs in combinatie met het Leerpark waar we leren, innoveren en ondernemen samenbrengen, zijn hier op gericht. Ook de gemeente heeft er (financieel) baat bij als zoveel mogelijk Dordtenaren aan het werk zijn. Betaald en onbetaald: dit verbetert de sociaaleconomische status van onze inwoners en de stad.

Zo werken we aan een optimale inzet van de lokale beroepsbevolking en kwalitatief goede werkgelegenheid voor inwoners.

A.5.5.3 Aandachtspunten

De fysieke ruimte is schaars voor alle domeinen, dus ook voor economie. Distripark (Kil IV) is ons laatste nieuw uitgeefbare terrein, waar we dus extra zorgvuldig omgaan met uitgifte. Tegelijkertijd komt er steeds meer nadruk te liggen op herontwikkeling van bestaande terreinen (zowel in de Merwedehavens als Kil I/II) en zorgvuldige heruitgifte daarvan. De schaarste dwingt ons tot scherpe keuzes en selectieve groei gericht op bedrijvigheid die bijdraagt op elk van de bovengenoemde aspecten van een productieve, duurzame en inclusieve economie. De krapte in de markt geeft ons ook de kans om die sturing toe te passen en te prioriteren op onze bedrijventerreinen.

Aan de randen van de bedrijventerreinen en in woongebieden schuurt het soms tussen wonen en werken. Concreet wordt dit onder meer zichtbaar aan de noordkant van de Westelijke Dordtse Oever, waar de Zeehaven raakt aan het toekomstige Maasterras, en op de Staart waar de woonwijk direct grenst aan de Merwedehavens. De milieuruimte voor zwaardere bedrijvigheid is beperkt, terwijl daar soms juist meer vraag naar komt voor de transitie naar circulaire economie. Nieuwe woningbouwprojecten willen graag uitwaarts zoneren. Dat wil zeggen dat de milieuruimte zonegewijs wordt opgebouwd vanaf het woongebied het bedrijventerrein in, terwijl de schaarse (milieu)ruimte op bedrijventerreinen vraagt om uitwaartse zonering. Dat wil zeggen dat er een overgangszone in het woongebied valt met gemengde functies en aan de randen van bedrijventerreinen. Juist aan de randen van bedrijventerreinen en in de woongebieden is meer aandacht nodig

voor functiemenging, om – tegelijk met de binnenstedelijke verdichting van woningbouw – de noodzakelijke werkfuncties en stadsverzorgende economie niet in de knel te laten komen. Juist ook voor de realisatie van brede welvaartdoelen blijft ruimte voor werken in de stad noodzakelijk, denk aan sociale werkinitiatieven of circulaire inzamel- en reparatiepunten in de wijk. Zie hiervoor nader de beschrijving van wijk economie bij deelgebied “woonwijken” (A.6.3.6).

Op het snijvlak van economie en energie staat netcongestie met stip op één als aandachtspunt. Nieuwe aansluitingen zijn vaak niet mogelijk, evenals teruglevering van opgewekte energie, waardoor de energietransitie stagneert. Verder heeft de energietransitie last van de krapte op de arbeidsmarkt, doordat de benodigde technische mensen niet beschikbaar zijn. Ook hier is echter een kansrijke zijde van de medaille, omdat de noodzakelijke verduurzaming prikkels geeft voor innovatie en nieuwe werkgelegenheid biedt. Het terugdringen van energieverbruik zorgt bovendien voor een kostenreductie bij het mkb en stimuleert intensievere samenwerking tussen ondernemers, onder andere bij het opzetten van energiecoöperaties. Eenzelfde kans zien we bij de inzet op klimaatadaptatie, waar vergroening op bedrijventerreinen bijdraagt aan een prettiger werkomgeving en daarmee een beter vestigingsklimaat. Ten slotte raakt economie aan de mobiliteitsopgave, waarbij het de uitdaging is om werklocaties voldoende bereikbaar te houden in de transitie naar minder autogebruik en meer OV en fiets voor werknemers.

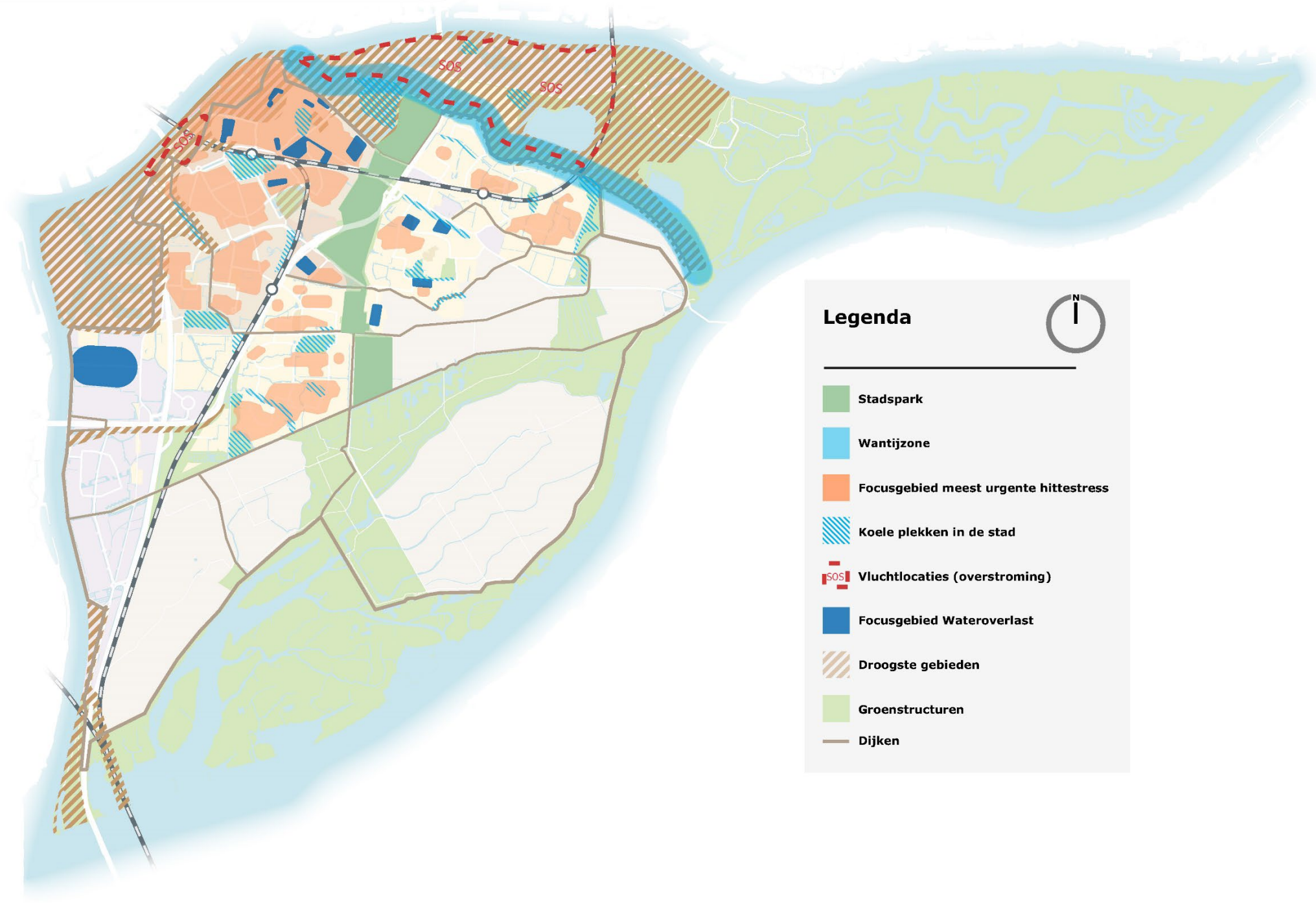
Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan**Status**

Omgevingsprogramma Economie, als paraplu voor alle hieronder volgende deelprogramma's, afspraken en acties	In ontwikkeling
Opgave Economie (banen met impact)	Bestaand
Routekaart Economie als onderdeel van programma Klimaatneutraal Dordrecht 2040	Bestaand
AD2030 business case Ruimte voor Banen	Bestaand
AD2030 business case Glansrijke Toekomst	Bestaand
Gebiedsprogramma's	In ontwikkeling
Programma Hoger Onderwijs Drechtsteden	Bestaand
Programma SCALE	Bestaand
Ondernemersfonds (per 2024)	Bestaand
Horecanota, Visienota Evenementennota 2024-2030, Marktvisie	Bestaand
Uitgiftecriteria bedrijventerreinen	Bestaand
Regulering kleinschalige bedrijfsverzamelgebouwen en opslagunits (voorbereidingsbesluit 2023, verwerking in omgevingsplan eind 2024)	Bestaand
Programma Spoorzone/Stadsas	Bestaand
Programma Levendige Binnenstad; Slijpen aan een Diamant: toekomstbeeld Binnenstad	Bestaand
Programma WDO	Bestaand
Programma regionale groeiagenda	Bestaand

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- 'Versterken imago en zichtbaarheid' is komen te vervallen. Op verschillende manieren ingezet:
 - Deal Drecht Cities.
 - Dordrecht Marketing (wonen en evenementen en toeristen, bezoekerseconomie).
 - MKB top 5 meest dienstvriendelijke gemeenten, (uitvoerings)programma bij Dordt onderneemt.
 - Leerpark conferentielocatie als campus van de regio.
- 'Innovatieprogramma' is komen te vervallen. Speerpunt innovatie komt hoofdzakelijk terug in de Regionale Maritieme Agenda.
- 'Onderwijs- en startersprogramma' is komen te vervallen. Beleid voor onderwijs en starters is opgenomen in:
 - Stadsprogramma (integraal onderwijs in de regio, vmbo, hbo, WO).
 - Regionaal programma voor innovatieve startups.
 - Carreer-boost (onderwijsvraag, ondernemersvraag, innovatievraag) circa 3 jaar geleden gestart. Het HBO lost bijvoorbeeld innovatievraagstukken van het MKB op.
- 'Intensiveren van contact met ondernemers' is komen te vervallen. Er is op verschillende manieren op ingezet:
 - MKB top 5 meest dienstvriendelijke gemeenten, (uitvoerings)programma bij Dordt onderneemt.
 - Maatschappelijk betrokken ondernemen (MBO).
 - MKB-dag/ themadagen/ activiteiten.
 - Ondernemersfonds is opgezet. Stadsbrede structuur/netwerk/collectief van ondernemers, die samen dingen organiseren en als partner van de gemeente optrekken.

Doelkaart - Klimaatbestendige stad 2040



A.5.6 Doel 5: Dordrecht is in 2040 een klimaatbestendige stad



A.5.6.1 Inleiding

In de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie is als doel gesteld dat Nederland in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht voor wateroverlast, droogte, hitte en overstromingen. En dat bij (her)ontwikkelingen geen extra risico op schade en slachtoffers ontstaat voor zover dat redelijkerwijs haalbaar is. Om dat te bereiken is als tussendoel in de deltabeslissing opgenomen dat klimaatbestendig en waterrobuust inrichten onderdeel wordt van het beleid en handelen van de overheden. Concreet: bij regionale en lokale ruimtelijke afwegingen nemen de overheden de waterrobuustheid en klimaatbestendigheid van het eigen plangebied in de afweging mee.

Als koploper op het gebied van klimaatadaptatie wil Dordrecht al in 2040 klimaatbestendig en waterrobuust zijn. Onze inzet daarbij is om de ambitie op het groen (natuur) en blauw (water) gelijk op te laten lopen met de woningbouwambitie. Dit is

belangrijk voor de leefbaarheid en de veiligheid van de stad.

Dordrecht vormt samen met de Zuidelijke Drechtsteden, Waterschap Hollandse Delta en Provincie Zuid-Holland een werkregio in het kader van het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie. Via een regionale uitvoeringsagenda versterken zij hun onderlinge samenwerking en worden gemeente-overstijgende maatregelen en acties geborgd. Waar mogelijk kiezen we voor samenwerking met geplande ontwikkelingen en projecten (zoals rioolvervanging) en aansluiting bij bestaande netwerken (zoals Klimaatadaptatie Nederlandse steden (KANS)).

Integraal benaderd

Het doel 'Klimaatbestendige stad in 2040' draagt op haar beurt ook sterk bij aan het doel 'Gezonde stad'.

A.5.6.2 Uitgangspunten

- *Robuuste groenblauwe structuur tot aan de voordeur*

We beschermen en versterken de robuuste groenblauwe structuur tot aan de voordeur. Deze structuur is gebaseerd op de cultuurhistorische landschapsstructuren die verbonden zijn met de ontstaansgeschiedenis van het eiland. Dit netwerk van singels, parken, hoven, killen en dijken moet de voordeuren van de Dordtenaren verbinden met het buitengebied en de Biesbosch. De groenblauwe structuur biedt koelte, waterberging en een aantrekkelijke en gezonde plek om in te verblijven of bewegen. Met het Stadspark en de Wantijzone als de dragers levert het een bijdrage aan klimaatadaptatie. We ontwikkelen een groenblauwe waardenkaart, die laat zien waar de groenblauwe structuur ligt, wat de

waarde is voor klimaatadaptatie (en biodiversiteit en gezondheid) en hoe deze beschermd dient te worden (zie Doel 3: Dordrecht is een gezonde stad en Doel 7: Dordrecht is een biodiverse stad).

- *Samenwerking met bestaande projecten*
Als het relevant en mogelijk is, sluiten we ons bij bestaande projecten aan. Als er onderhoudswerkzaamheden, zoals aan de weg en het riool, gepland zijn, biedt dit de kans om het projectgebied klimaatbestendiger in te richten. Zo verkleinen we de kwetsbaarheid van de buurt voor weersextremen, en maken we de buurt aantrekkelijker met meer groen en blauw.
- *Nieuw (bouw)plan draagt bij aan groenblauwe stad*
We willen dat ieder nieuw (bouw)plan in Dordrecht bijdraagt aan de opgave groenblauwe stad, ongeacht of de buurt of straat al voldoende groen heeft. Die bijdrage bestaat uit drie delen: een deel waterberging, een deel waterveiligheid en een deel groenblauw. Om deze (minimale) eisen te borgen stellen we groenblauwe regels op voor in het omgevingsplan. Deze zien onder andere op klimaatadaptief bouwen.
- *Mate van wateroverlast verkleinen*
Klimaat effecten zoals wateroverlast en bodemdaling kunnen niet altijd definitief opgelost worden, bijvoorbeeld als een gebied (en de woningen daarop) blijft zakken en de hevigheid van buien toeneemt. Onze aanpak en maatregelen zijn erop gericht om de kans op en de mate van wateroverlast te verkleinen. De maatregelen zijn vooral lokaal gerichte maatregelen in de openbare ruimte (zowel onder- als bovengronds). Voor de (middel)lange termijn is een bredere systeem visie nodig en een integrale

aanpak met andere opgaven, zoals de energietransitie en verdichting. Daarnaast maken we bewoners, scholen en bedrijven bewust van de noodzaak om zelfredzaam te handelen en bieden we ze handelingsperspectief.

- *Tuinen en omgeving vergroenen*
In Dordrecht is 60% van de ruimte particulier eigendom. We stimuleren bewoners om hun tuin groener te maken. Ook scholen en bedrijven zetten we aan tot actie om hun omgeving te vergroenen (zie Doel 7: Dordrecht is een biodiverse stad).
- *Zelfredzaam*
Vanwege de ligging van Dordrecht is de impact van een overstroming groot, terwijl de mogelijkheden om te evacueren beperkt zijn. Daarom is het uitgangspunt om goed voorbereid te zijn en zelfredzaam te zijn als inwoner en organisatie. Daarnaast moeten we samenredzaam zijn om anderen te helpen. Samen vormt dat het Zelfredzaam Eiland. Hoge buitendijkse gebieden, zoals het Maasterras en De Staart, kunnen daarbij dienen als schuillocatie bij een dreigende overstroming. We willen deze gebieden inrichten als veilige, zelfvoorzienende schuillocaties.
- *Water en bodem sturend*
Om de opgave te realiseren moeten we (traditionele) denk- en werkwijzen en systemen doorbreken of veranderen. Het gaat om de manier waarop ruimtelijke beslissingen worden genomen, de onderbouwing en toegang tot kennis en kunde. Water en bodem maken we meer sturend voor deze beslissingen.
- *Stresstesten klimaatadaptatie*
Om de kwetsbaarheden van de stad op

het gebied van klimaatadaptatie in kaart te brengen, voeren we stresstesten uit. Deze stresstesten vormen de input voor risicodialogen met relevante gebiedspartners. Met deze risicodialogen wordt het bewustzijn over hoe kwetsbaar de stad is voor klimaatextremen vergroot en wordt besproken hoe we deze kwetsbaarheden met concrete maatregelen kunnen verkleinen.

- *Kennisontwikkeling en beleidsvernieuwing*
We willen leren en inzetten op kennisontwikkeling en beleidsvernieuwing. Nieuwe problemen zoals de funderingsproblematiek worden onderzocht en nieuwe aanpakken worden uitgetoetst. De ambitie rond funderingen 'op staal' (zonder palen) is om dicht bij de bewoners te gaan staan en hen waar mogelijk te ondersteunen. Om te beginnen met een website en Funderingsloket.
- *Monitoring*
Monitoring blijft de sleutel om te zien of de uitgevoerde (klimaatadaptieve) maatregelen en doorlopen processen het gewenste resultaat opleveren.

A.5.6.3 Aandachtspunten

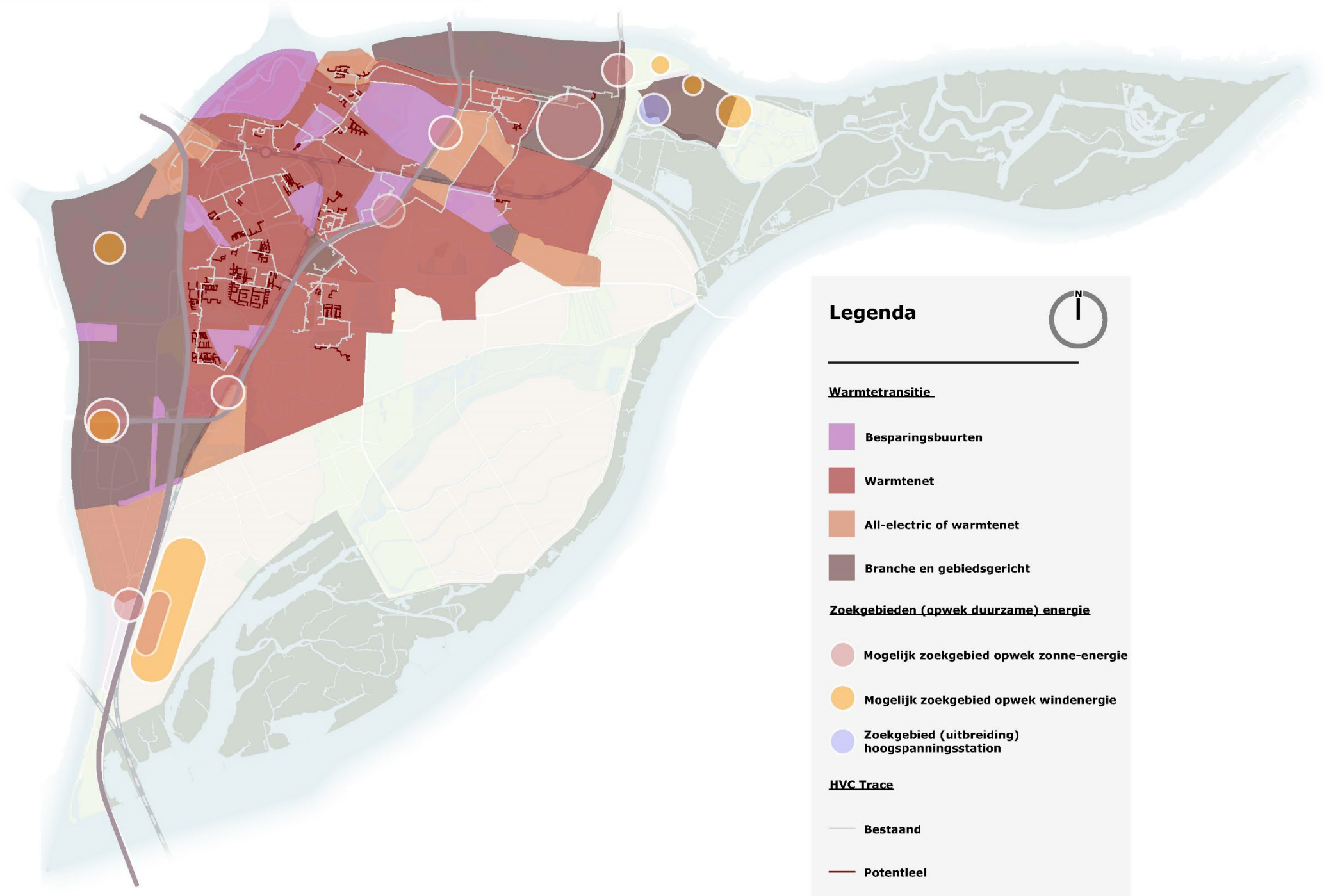
De groei van Dordrecht leidt tot verdichting en uitbreiding van de huidige bebouwing. Hierdoor neemt de verharding in Dordrecht toe en het aandeel groen af. De toename van verharding, in combinatie met klimaatverandering, brengt risico's met betrekking tot wateroverlast en hittestress met zich mee. Groen en water in de stad hebben een waterbergend en verkoelend effect, en dat draagt bij aan het voorkomen van wateroverlast en hittestress (en de effecten daarvan op gezondheid). Daarnaast bieden groen en water kansen voor een aantrekkelijke en biodiverse stad.

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan**Status**

Visie het Groenblauw Eiland van Dordrecht	Bestaand
Groenblauw programma (op inhoud, zonder middelen voor uitvoering)	Bestaand
Groenblauwe regels omgevingsplan	In ontwikkeling
Groenblauwe waardenkaart	In ontwikkeling
Uitvoeringsagenda Klimaatadaptie Drechtsteden	Bestaand
Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR)	Bestaand
Communicatie gericht op risicobewustzijn en zelfredzaamheid	Bestaand en in ontwikkeling
Programma Stadspark (Dordwijkzone)	Bestaand
Programma Natuur en Recreatie Staart	In ontwikkeling
Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP)	Bestaand

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- 'Inrichting van De Staart als schuillocatie én evidente locatie voor duurzame gebiedsontwikkeling.' is komen te vervallen, omdat dit wordt opgenomen in deze omgevingsvisie.
- 'Inrichten van het Wantij als (zoetwater) getijdenpark.' wordt uitgewerkt in programma Natuur en Recreatie Staart.
- 'Aanpakken van knelpunten uit de Risicodialoog klimaatadaptatie.' opgenomen in Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie Drechtsteden
- 'Hitteplan' in concept gereed.
- 'Klimaatadaptieve beleidsregels in het omgevingsplan.' worden groenblauwe regels in omgevingsplan.
- 'Pilots klimaatadaptief bouwen in Amstelwijck en Vlijweide.' worden ter input meegenomen voor de groenblauwe regels in omgevingsplan.



Legenda



Warmtetransitie

-  Besparingsbuurten
-  Warmtenet
-  All-electric of warmtenet
-  Branche en gebiedsgericht

Zoekgebieden (opwek duurzame) energie

-  Mogelijk zoekgebied opwek zonne-energie
-  Mogelijk zoekgebied opwek windenergie
-  Zoekgebied (uitbreiding) hoogspanningsstation

HVC Trace

-  Bestaand
-  Potentieel

A.5.7 Doel 6: Dordrecht is in 2040 een duurzame en klimaatneutrale stad



A.5.7.1 Inleiding

Dordrecht zet in op een duurzame en klimaatneutrale stad in 2040. Dat betekent dat we geen uitstoot meer van broeikasgassen in 2040 hebben of dat die uitstoot wordt gecompenseerd, bijvoorbeeld door meer groen in de stad aan te leggen. Er ligt dan ook een relatie met doel 3 (Dordrecht is een gezonde stad), doel 5 (Dordrecht is een klimaatadaptieve stad) en doel 7 (Dordrecht is een biodiverse stad).

De doelen, opgaven en aanpak voor klimaatneutraal staan in de Routekaart Klimaatneutraal 2040. Hierin zijn routekaarten ontwikkeld voor Mobiliteit, Economie, Gebouwde Omgeving en Energie. In deze omgevingsvisie zijn de hoofdlijnen voor de routekaart Mobiliteit opgenomen bij Doel 2: Dordrecht is een bereikbare stad en voor de routekaart Economie bij Doel 4: Dordrecht heeft een toekomstbestendige economie.

Integraal benaderd

Het doel 'Duurzame en klimaatneutrale stad in 2040' draagt op haar beurt ook sterk bij aan de doelen 'Aantrekkelijke stad', 'Bereikbare stad', 'Gezonde stad' en 'Toekomstbestendige economie'.

A.5.7.2 Uitgangspunten

Voor de routekaarten Gebouwde Omgeving en Energie staan de hoofdlijnen beschreven bij dit doel. Algemeen geldt dat de omschakeling naar andere energiebronnen gebeurt in samenhang met andere ruimtelijke ontwikkelingen, met oog voor maatschappelijk draagvlak en dat realisatie plaatsvindt tegen de hoogst haalbare maatschappelijke opbrengst.

- *Route Gebouwde Omgeving*
Alle gebouwen in de stad vormen samen de gebouwde omgeving. Het bouwen, verwarmen en gebruiken van deze gebouwen is voor ongeveer een kwart van de totale CO₂-uitstoot in Dordrecht verantwoordelijk. Om klimaatneutraal te willen zijn in 2040 moet die uitstoot fors omlaag. Dat doen we door te werken aan de volgende zaken:
 - *We helpen inwoners, organisaties en bedrijven om energie te besparen.*
Goed geïsoleerde woningen en gebouwen zijn comfortabel en isoleren is de eerste stap naar aardgasvrij. Het draagt breed bij aan de doelen van deze omgevingsvisie: een duurzame en klimaatneutrale stad (zie Doel 6), maar ook aan een aantrekkelijke en gezonde stad (zie Doel 1 en Doel 3). Het is ook van invloed op het sociale domein, door het tegengaan van energiearmoede. Met isoleren van de bestaande gebouwen in de stad is nog veel winst te behalen. We zorgen ervoor

dat de aanpak per doelgroep aansluit bij de isolatieopgave. Voorbeelden zijn aanpakken voor inwoners die een slecht geïsoleerde woning en een lage WOZ-waarde hebben (aanpak Nationaal Isolatie Programma), maatwerkadvisen voor monumenteneigenaren of een branchegerichte aanpak voor publiek vastgoed als scholen en religieuze gebouwen. Maar ook ondersteuning van huishoudens met laagdrempelige kleine energiebesparende maatregelen hoort bij de aanpak. De woningcorporaties hebben de opgave om hun bezit te verduurzamen. Dat geldt ook voor particuliere verhuurders. Samen met de gemeente worden daar afspraken over gemaakt.

- *We gaan stap voor stap over naar andere manieren van verwarmen van woningen en gebouwen*
Voor iedere wijk werken we aan een passend alternatief voor aardgas. De hoofdlijnen hebben we in beeld via de Transitievisie Warmte (vanaf 2025: Warmteprogramma), de uitwerking per wijk komt in zogenaamde wijkuitvoeringsplannen te staan. Die stellen we samen met de wijk of buurt op. We gaan voor het alternatief uit van de voorkeursvolgorde voor warmte: direct bruikbare warmte (warmtenet) – op te waarden warmte (warmtepomp) – te maken warmte (duurzaam gas). Voor het grootste deel van Dordrecht geldt dat het warmtenet maatschappelijk gezien het beste alternatief is. We houden hiermee de extra opwek van duurzame elektriciteit op ons eigen grondgebied beperkt. Gebieden of individuele gebouwen waar het

warmtenet niet het beste alternatief is, doorlopen een ander transitiepad. Veelal zal dit een all-electric of hybride-oplossing zijn. We organiseren collectieve ondersteuning op deze alternatieven.

- *Bij nieuwbouw zetten we in op klimaatneutraal groeien*
Er komen de komende jaren veel nieuwe woningen bij. Naast aantallen realiseren, willen we ook kwalitatief goede woningen neerzetten. Daar waar het kan, gaan we verder dan de landelijke regelgeving bij prestaties die in de praktijk haalbaar zijn, zoals energieneutraal en circulair bouwen. Ook hebben we aandacht voor de toenemende vraag naar koeling (vanwege steeds vaker voorkomende hittegolven), waarbij we verdere elektrificatie van de gebouwde omgeving proberen te voorkomen. We zijn aangesloten bij het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen.
- *Route Energie*
Samen met de andere Drechtstedengemeenten vormt Dordrecht een energie-regio in het kader van het Klimaatakkoord. Samen geven we via de Regionale Energie Strategie (RES) invulling aan de landelijke opgave voor de opwek van duurzame energie in 2030. Dordrecht neemt in de regio een fors deel daarvan voor haar rekening. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:
 - *De vraag naar energie die overblijft na besparen wekken we duurzaam op.*
We gebruiken allemaal energie om te wonen, werken en bouwen. En die vraag naar elektriciteit neemt, ondanks besparen en ondanks het aansluiten van zoveel mogelijk

woningen op het warmtenet, steeds meer toe. Bijvoorbeeld doordat er steeds meer elektrische auto's komen of omdat we steeds meer op inductie gaan koken. Inwoners en bedrijven wekken nu zelf al energie op. Ook liggen er in de gemeente een aantal zonneweides en staan er vier windturbines. Maar om alles te kunnen doen wat we willen doen is er meer duurzame energie nodig. De ruimte is echter beperkt, zowel boven de grond als onder de grond. Naast zon-op-dak zetten we in op opwek van zonne-energie langs rijksgronden (OER-programma).

In 2024 zijn er (technisch) kansrijke gebieden (mogelijke zoekgebieden) aangewezen voor de opwek van energie via wind (3e Merwedehaven, polder De Zuidpunt, Kildepot en Zeehaven) en via zon (Grote Rug, Kildepot, oksel A16/N3, polder De Zuidpunt). De zoekgebieden worden de komende jaren verder uitgewerkt in een Programma Opwek duurzame energie.

- *Die opgewekte energie gebruiken we slim en lokaal.*
De opwek van duurzame energie via wind en zon verloopt niet gelijkmatig. Er ontstaan grote pieken als het hard waait of als de zon flink schijnt. Het is belangrijk dat dan het elektriciteitsnet niet overbelast raakt (netcongestie). Daarom moet het worden uitgebreid en verzaamd. De komende jaren plaatsen we in de stad meer transformatorhuisjes bij. Daarnaast moeten we ook rekening houden met toekomstige, grote ruimtevragen vanuit netbeheerders. Energieopslag is een belangrijk onderdeel van een robuust energiesysteem dat door

hernieuwbare energie gevoed wordt. De komende jaren gaat energieopslag (bijvoorbeeld batterijen) ook meer een onderdeel vormen van het elektriciteitsnet. Daarom onderzoeken we de mogelijkheden voor congestieverzachtende opslag van energie en helpen we bedrijven om energie te delen om zoveel mogelijk van onze opgewekte energie lokaal te verbruiken. Ook experimenteren we in wijken met buurtopslag en energiemanagementsystemen (dit zijn voorbeelden van zogenaamde 'energiehubs').

A.5.7.3 Aandachtspunten

Onzekerheid over technische mogelijkheden en wet- en regelgeving de komende jaren.

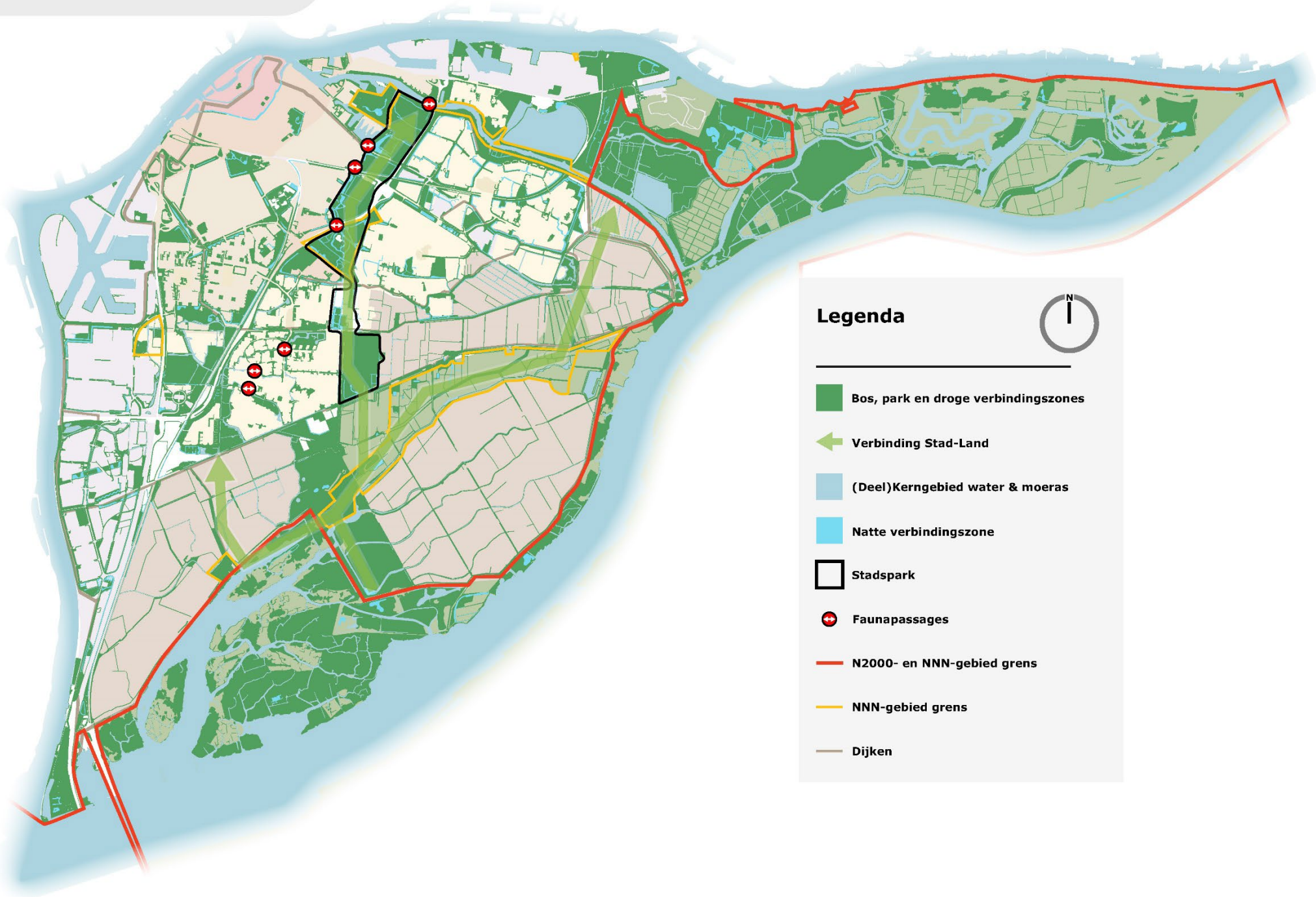
Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan**Status**

Klimaatneutraal 2040	Bestaand
Regionale Energietransitie Drechtsteden 1.0	Bestaand
Transitievisie Warmte 2021	Bestaand
Versnellingsprogramma Drechtsteden 100% aardgasvrij	Bestaand
Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen	Bestaand
Mogelijke zoeklocaties voor wind- en zonne-energie	Bestaand
Handelingsperspectief voor energiebesparing aan inwoners en bedrijven	Bestaand
Warmteprogramma (2025)	In ontwikkeling
Programma Opwek duurzame energie (2025)	In ontwikkeling
Opslag van energie (2025)	In ontwikkeling
Mobiliteitsplan 2040	Bestaand
Programma economie	In ontwikkeling
Wijkuitvoeringsplan Crabbehof (2025)	In ontwikkeling
Hanteren van GPR als instrument om duurzaam te bouwen	Bestaand
Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR)	Bestaand

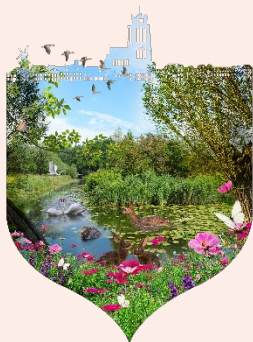
Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- 'Energiestrategie Drechtsteden' is komen te vervallen met komst van Regionale Energiestrategie Drechtsteden 1.0.
- 'Concept RES Drechtsteden (inclusief strategie laadinfrastructuur)' is komen te vervallen met komst van Regionale Energiestrategie Drechtsteden 1.0.
- 'Programma Duurzame Stad' is programma Klimaatneutraal 2040.
- 'Bedrijven houden aan Wet Milieubeheer en EEED' is komen te vervallen, want energie-eisen voor bedrijven zijn opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) en het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal).
- 'Integrale verkenning Energie-infrastructuur Drechtsteden 2030-2050' is komen te vervallen met komst van Regionale Energiestrategie Drechtsteden 1.0.

Doelkaart - Biodiverse stad



A.5.8 Doel 7: Dordrecht is een biodiverse stad



A.5.8.1 Inleiding

Biodiversiteit betekent verschillend (= divers) leven (= bio). Het gaat om alle planten en dieren boven en onder de grond, die onderdeel uitmaken van een ecosysteem, zoals op het Eiland van Dordrecht. Eén miljoen planten en diersoorten worden wereldwijd met uitsterven bedreigd, ook in Dordrecht. Dit komt onder andere door stedelijke uitbreiding, een veranderend klimaat, invasieve exoten en ziekten en plagen. Het gevolg is dat planten en dieren en hun natuurlijke leefomgeving kunnen verdwijnen. Ook staan de baten die de biodiversiteit ons oplevert, zoals bestuiving van landbouwgewassen of aantrekkelijk en gezond groen om ons heen, daardoor onder druk.

De urgentie om planten, dieren en hun leefomgeving te beschermen is daarom groot. Dordrecht werkt dus actief aan het stoppen van de achteruitgang van biodiversiteit en richt zich verder op het behoud en de versterking van de huidige biodiversiteit. Een van de vele maatregelen die Dordrecht neemt

is bijvoorbeeld het anders inrichten en beheren van de openbare ruimte – op zo'n manier dat het de biodiversiteit ten goede komt. Door het realiseren van een basiskwaliteit natuur en de biodiversiteit daarbij te monitoren leren we of onze inspanningen bijdragen aan de instandhouding van onze kwetsbare natuur en welke minimale levensbehoeftes deze heeft.

Integraal benaderd

Het doel 'Biodiverse stad' draagt op haar beurt ook sterk bij aan de doelen 'Aantrekkelijke stad' en 'Klimaatbestendige stad in 2040'.

A.5.8.2 Uitgangspunten

- *Basiskwaliteit natuur*
We brengen de basiskwaliteit en optimale natuur in beeld in Dordrecht, zowel in het water als boven en onder de grond. Hierbij is ons streven om de meest optimale natuur te behalen, maar op zijn minst het behalen van de minimale basiskwaliteit natuur.
- *Stoppen achteruitgang en herstel biodiversiteit*
Achteruitgang van biodiversiteit wordt gestopt. Door bijvoorbeeld het uitvoeren van stresstesten komen de plekken in beeld waar hoge risico's voor biodiversiteit liggen ten gevolge van klimaatverandering (zie Doel 5: Dordrecht is een klimaatbestendige stad in 2040). Vervolgens treffen we op deze plekken verbetermaatregelen.
- *Voorkomen verspreiding ziekten en plagen*
Het voorkomen van de verspreiding van ziekten en plagen (zoals invasieve planten en dieren in Dordrecht) door te monitoren, maatregelen te nemen en het

beheer en onderhoud aan te passen.

- *Bijen*
Het behoud van inheemse bijensoorten en het stimuleren van de toename van wilde bijen door maatregelen te nemen in inrichting en beheer.
- *Effectief beschermingsbeleid*
Zorgen voor een effectief beschermingsbeleid voor de leefomgeving van planten en dieren. Dit is naast bestaande wet- en regelgeving, zorgen voor voldoende duurzame groenblauwe structuren in de openbare ruimte.
- *Natuurvriendelijke bebouwde omgeving*
Het natuurvriendelijk inrichten van de bebouwde omgeving met een bestendige leefomgeving voor planten en dieren, zoals door natuurinclusief te bouwen en ontwikkelen.
- *Ecologische openbare ruimte*
De openbare ruimte wordt ecologisch beheerd en onderhouden. Dit zorgt voor een betere kwaliteit van de leefomgeving van planten en dieren, boven en onder de grond.
- *Klimaatbestendige buitenruimte*
Het klimaatbestendig inrichten en beheren van de buitenruimte beperkt de nadelige gevolgen van het veranderende klimaat voor de biodiversiteit (zie Doel 5: Dordrecht is een klimaatbestendige stad in 2040).
- *Monitoring van biodiversiteit*
Monitoring blijft de sleutel om de stand van biodiversiteit in Dordrecht in de gaten te blijven houden.

A.5.8.3 Aandachtspunten

- Het klimaat verandert, ook in Dordrecht. Daarbij wordt de stad steeds dichter bebouwd. Toevoeging van woningen en werkplekken kan ten koste gaan van de huidige biodiversiteit (planten en dieren). Biodiversiteit moet daarom een goede positie krijgen in de afweging van meervoudige ruimtegebruik, die bij kwalitatief verdichten te allen tijde van belang is.
- Kennis over de biodiversiteit in de gemeente is nog niet volledig. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van de biodiversiteit in de aankomende jaren. Monitoring vergroot deze kennis. Na implementatie van de groenblauwe regels in het omgevingsplan kan bij ontwikkellocaties makkelijker gevraagd worden naar de verandering van biodiversiteit (voor het project en na het project).

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan	Status
Groenblauwe visie van het Eiland van Dordrecht (Urbanisten, 2020)	Bestaand
Groenblauw programma (op inhoud, zonder middelen voor uitvoering)	Bestaand
Groenblauwe regels omgevingsplan	In ontwikkeling
Handboek natuurinclusief bouwen en ontwikkelen (2023)	Bestaand
Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR)	Bestaand
Maaibeheerplan gemeente Dordrecht (Idverde, 2022)	Bestaand
Beheervisie ecologisch beheer (Dordrecht, NVB en BTL; 2019)	Bestaand
Programma Stadspark (Dordwijkzone)	Bestaand
Programma Natuur en Recreatie Staart	In ontwikkeling
Handboek Groen	In ontwikkeling

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- 'Gebiedsprogramma's versterken Stedelijke Ecologische Structuur' opgenomen via groenblauw programma.
- 'Vergaren natuurdata' is doorlopend en niet aan besluit te koppelen.

A.6 Dordtse deelgebieden

A.6.1 In dit hoofdstuk

In dit hoofdstuk geven we aan wat de centrale ambitie en de doelen specifiek betekenen voor de verschillende deelgebieden van Dordrecht. De totale omgevingsvisie schept de kaders voor ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente en dus ook voor de afzonderlijke gebieden. Daarom is het belangrijk om altijd voorgaande hoofdstukken te volgen. Dordrecht is onderverdeeld in de volgende zeven deelgebieden in deze omgevingsvisie 2.0:

1. Het Centrum
2. Woonwijken
3. Werkgebieden
4. Buitengebied
5. Stadsas
6. Stadspark
7. De Staart

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Wijziging naamgeving deelgebieden: Buitengebied, Stadsas en Stadspark. Was respectievelijk Poldergebied, Spoorzone en Dordwijkzone.
- Toevoeging deelgebied; De Staart. Vanwege de samenhang is gekozen de Staart als één geheel te benaderen, waar het voorheen tot 4 verschillende deelgebieden behoorde.

Elk gebied heeft zijn eigen karakter en kent daarmee zijn eigen ontwikkelmogelijkheden en grenzen. Sommige gebieden zijn meer gericht op ontwikkeling (Stadsas en Stadspark) en andere meer op de status quo (Het Centrum, Woonwijken, Werkgebieden, Buitengebied en De Staart). Hiermee geven

we een gebiedsgerichte invulling aan de eerder geschetste centrale ambitie en doelen van Dordrecht uit hoofdstukken A.2 en A.5.

Binnen de verschillende gebieden komen de zeven doelen uit hoofdstuk A.5 terug. Alle fysieke ingrepen dienen te passen binnen deze doelen, passend bij het karakter van de gebieden. Een ingreep kan daarnaast bijdragen aan meerdere doelen. Het toevoegen van groen draagt bijvoorbeeld bij aan een aantrekkelijke, gezonde, klimaatbestendige en biodiverse stad. Bij ieder gebied zijn één of meerdere prioritaire doelen aangegeven. Dat zijn de doelen waar we de komende jaren extra op

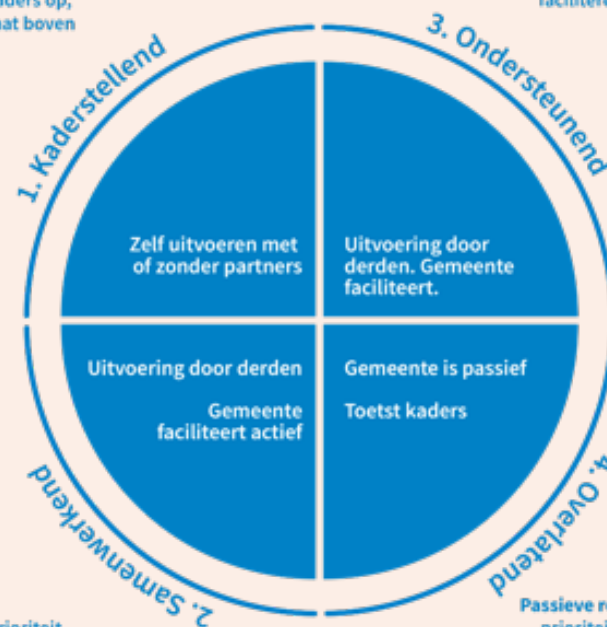
inzetten om de maximale kwaliteit van de leefomgeving te bereiken.

Indien men af moet wegen of een plan of beleid past binnen de omgevingsvisie moeten in ieder geval de prioritaire doelen voor dat gebied worden gehaald. Het adviesrecht van de raad in geval van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) is gekoppeld aan deze prioritaire doelen (doelengericht adviesrecht).

Per deelgebied wordt de sturingsfilosofie van de gemeente gegeven. Elk deelgebied wordt afgesloten met een rood kader waarin is aangegeven hoe dit wordt uitgewerkt in een programma of andersoortige aanvullende, specifieke acties.

Zeer actieve rol: proces sturen, hoogste prioriteit, stelt kaders op, maatschappelijk effect gaat boven financieel effect

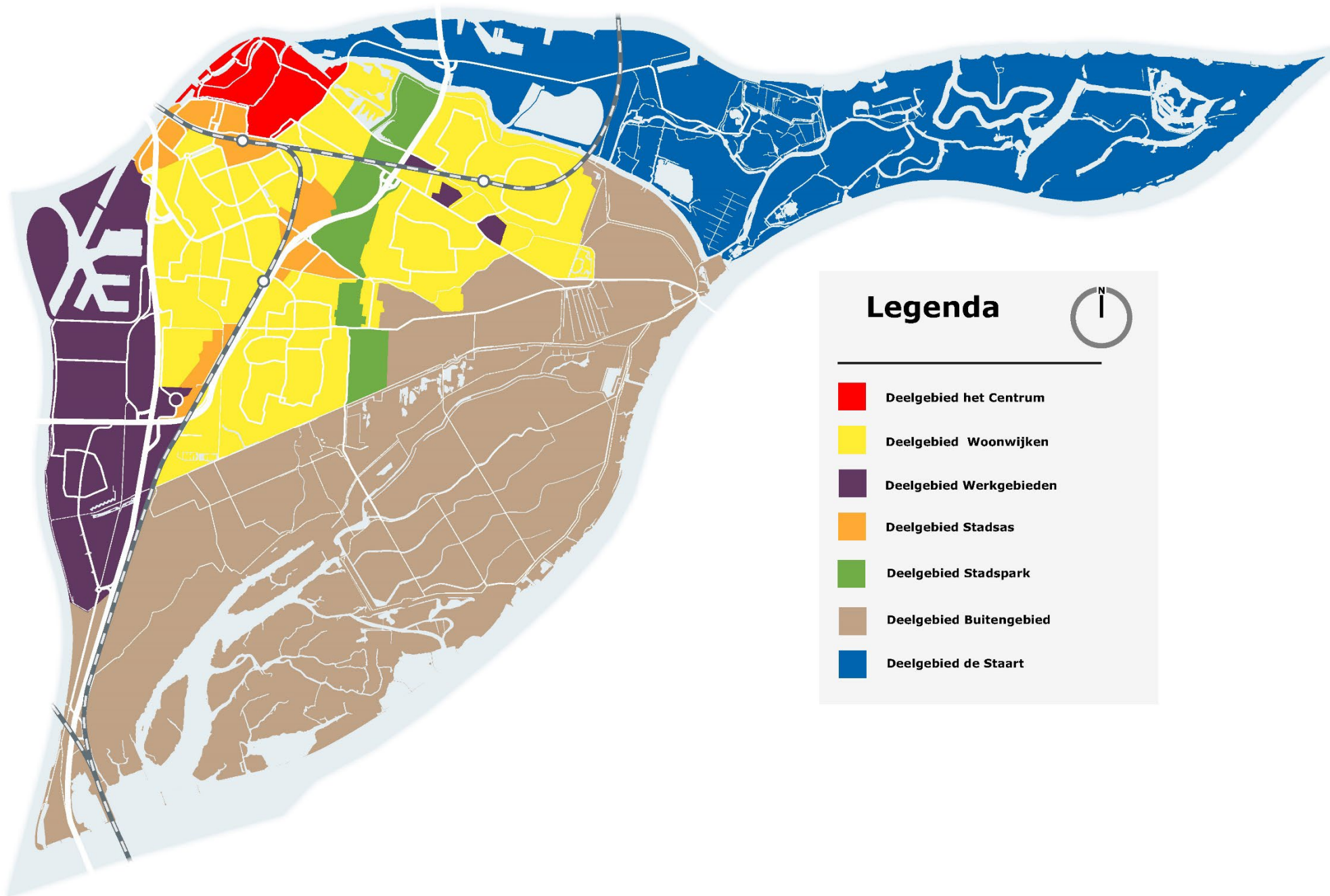
Passief faciliterende rol: proces faciliteren, lagere prioriteit, opstellen programma, bijdrage fysieke leefomgeving



Actief faciliterende rol: regie op proces, hogere prioriteit, opstellen programma, partijen stimuleren, financieel dekkend

Passieve rol: meedoen in proces, lagere prioriteit, planvorming overlaten aan derden, bijdrage fysieke leefomgeving

Figuur 14 - Schematische weergave mogelijke rolname gemeente



Legenda

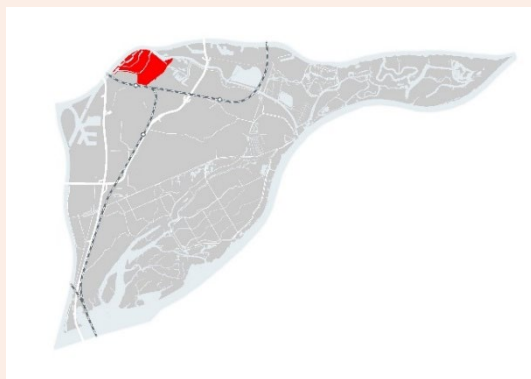


-  Deelgebied het Centrum
-  Deelgebied Woonwijken
-  Deelgebied Werkgebieden
-  Deelgebied Stadsas
-  Deelgebied Stadspark
-  Deelgebied Buitengebied
-  Deelgebied de Staart



A.6.2 Deelgebied het Centrum

Prioritair doel: Aantrekkelijke stad



Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Gebiedsafkadering; exclusief Stadswerven omdat dit nu bij het nieuwe deelgebied De Staart hoort.

A.6.2.1 Kenschets

De historische binnenstad en de 19e-eeuwse schil vormen het centrum van Dordrecht. De binnenstad van Dordrecht, het is een diamant met vele facetten. Het hart van de regio Drechtsteden ligt op een indrukwekkende plek, aan het kruispunt van drie rivieren. De plek waar de Nederlandse staat ooit begon. Het herbergt een rijkdom aan geschiedenis en monumenten. Met deze rijkdom aan cultuurhistorie, weet Dordrecht elke bezoeker keer op keer te verrassen. Door de verbinding met het water en groen, is het stadshart een heerlijke en levendige plek om te (be)leven, ervaren en genieten. Na een middagje shoppen, het opsnuiven van de rijke cultuur, het genieten van de evenementen of ontspannen wandelen langs de havens, bieden de sfeervolle terrassen een aangename plek om de dag af te sluiten. Het

is heerlijk om in de binnenstad van Dordrecht te wonen en te werken, voor iedereen. Er zijn woningen voor jong en oud met een aantrekkelijke buitenruimte met ruimte voor spel en ontspanning. In een passende combinatie van bewoners met een levensstijl die aansluit bij het karakter van de activiteiten in het deel van de binnenstad waar zij (gaan) wonen.

Voor de verdichting die nodig is om te voorzien in de groeiopgave, is de 19e-eeuwse schil west een logisch gebied, met het gebied aan de Spuiboulevard. Vanwege de nabijheid van voorzieningen en de nabijheid van het station is de stationsomgeving bij uitstek ook geschikt voor grootschalige kantoren ten behoeve van gewenste werkgelegenheid en stedelijke dynamiek (overdag). Daar zetten we in op het behoud en versterken van de kantoorfunctie.

De ligging aan het water is in de gehele binnenstad voelbaar. Vanuit diverse wandelroutes door de binnenstad struik je door de smalle, karakteristieke straatjes en diverse havens van Dordrecht. De binnenstad is gemakkelijk te vinden en te bereiken. Of je nu aankomt via het water, met de auto, het openbaar vervoer, de fiets of gewoon lopend, zodra je Dordrecht nadert wijst de weg zich vanzelf. De opbouw, verbindingen, sfeer en het aanbod, alles klopt. Er valt keer op keer iets te beleven in Dordrecht.

Station Dordrecht, het busstation op de Spuiboulevard en de Waterbushaltes zijn de belangrijke opties in het openbaar vervoer. De woningvoorraad in het centrum is gevarieerd met een hoge dichtheid en intensiteit. Het versterken van onze aantrekkelijke, levendige en leefbare binnenstad is een belangrijk onderdeel van de groei van Dordrecht en het invullen van onze doelen (zie A.5 Dordtse doelen). Belangrijk daarbij is dat levendigheid en leefbaarheid

hand in hand gaan. In het centrum accepteren we de drukte die gepaard gaat met levendigheid en bepaalt dat ook het referentiekader voor de leefbaarheid, maar dulden we geen onredelijke overlast. Door heldere profielen in welke delen van het centrum die levendigheid de boventoon voert, bieden we duidelijkheid naar bewoners.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Gebiedsomschrijving geactualiseerd met teksten uit 'Toekomstbeeld Binnenstad Dordrecht' (vastgesteld 2021).

A.6.2.2 Sturingsfilosofie

Het initiatief ligt veelal bij derden en die voeren ook uit. Het zijn de ondernemers die winkels en horeca openen, stichtingen die evenementen organiseren en verenigingen die culturele instellingen managen. Kaderstelling is maatwerk: ruimte voor ontwikkelingen, maar met respect voor historie en aandacht voor leefbaarheid. De gemeente heeft een ondersteunende rol die soms overgaat in een samenwerkende rol om belangrijke ontwikkelingen van de grond te krijgen. Tegelijkertijd heeft de gemeente ook een ontwikkelende rol, in de openbare ruimte en verhogen van die belevingswaarde, rond parkeervoorzieningen maar ook voor het aanbod van publieke voorzieningen die bijdragen aan een voor een vitale binnenstad essentiële bezoekersstroom.

A.6.2.3 Aantrekkelijke stad

Wonen

De woningvoorraad is gevarieerd, waarbij het hoge voorzieningenniveau en de bereikbaarheid een belangrijk locatiecriterium voor huishoudens is. Het woonmilieu is (hoog)stedelijk, soms (rustig) historisch en er

is een goede mix woningen voor alle doelgroepen. Dit komt ten goede aan de levendigheid van het centrum. De focus voor nieuwe ontwikkelingen verschuift van kwantiteit naar kwaliteit. Hierop beoordelen we nieuwe plannen.

Tijdens de jaren van crisis stonden in Dordrecht panden zoals winkels en kantoorruimten leeg. De afgelopen jaren is het economisch tij gekeerd en is de voorraad leegstand in Dordrecht afgenomen, met name op de binnenstedelijke centrumlocaties. Enerzijds zijn de functies van de panden opnieuw ingevuld. Anderzijds is het opheffen van de leegstand het resultaat van de markt die leegstaande panden getransformeerd heeft naar woningen. Naar aanleiding van lopende transformatieplannen ontstaat nog meer ruimte voor het toevoegen van woningen, zoals de herontwikkeling van het huidige stadskantoor door de bouw van het nieuwe Dordthuis en de invulling van het voormalige V&D pand. Dit levert een grote bijdrage aan de groeiopgave en helpt verpaupering tegen te gaan. Een belangrijke basis hiervoor is de vastgestelde visie Spuiboulevard e.o. Bij transformaties van panden moeten we altijd een afweging maken, zodat er een balans blijft tussen wonen, werken en verblijven. Veel verouderde kantoorruimtes zijn al getransformeerd naar wonen, maar het is ook van belang de kantoorfunctie (en andere werkbestemmingen) te behouden en te versterken. Een vitaal centrum vereist stedelijke dynamiek; in het centrum moet het wonen dus niet domineren.

Welstandsniveau

Het beschermd stadsgezicht van de historische binnenstad en het beschermd stadsgezicht van de 19e-eeuwse schil vallen onder het welstandsniveau intensief. Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten vallen ook onder het

welstandsniveau intensief. De randen van schil-west vallen onder het welstandsniveau regulier.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We moedigen transformatie van ruimten boven winkelpanden naar wonen aan.

Van de ruimten boven winkelpanden in het Centrum zijn veel van de eenvoudigste locaties al getransformeerd naar woningen (laaghangend fruit). Deze vorm van transformatie willen we daarom nadrukkelijker aanmoedigen in de omgevingsvisie 2.0. Naast dat op deze manier extra woningen worden gerealiseerd, draagt dit ook bij aan de sociale veiligheid in het Centrum (extra kwaliteit).

Hoogbouw

Het centrum moet herkenbaar zijn en stedelijkheid uitstralen. De historische binnenstad leent zich echter niet voor hoogbouw. In het niet beschermde stadsgezicht deel van de schil is ruimte voor medium hoogbouw tot 40 meter. Rond de molen 'Kijk over de dijk' moeten we rekening houden met de molenbiotoop. Nabij het spoor is vanuit het oogpunt van groepsrisico sprake van beperkingen voor de situering van hoogbouw.

Voorzieningen

Bij een levendig centrum horen voorzieningen. Dit maakt onze stad aantrekkelijk om te verblijven. De binnenstad is de voornaamste vestigingsplaats voor het belangrijkste detailhandelsareaal in het niet dagelijkse aanbod van de regio. Hieronder

ook de middenstanders van Dordrecht. Het uitgangspunt is dat ontwikkelingen in de detailhandel de binnenstad versterken. In het centrum blijven meer functies behouden als het draagvlak door groei van het aantal inwoners stijgt. Dat betekent dat daar ruimte voor nieuwe, grote spelers moet zijn. Natuurlijk passend bij de behoefte van de huidige en aan te trekken nieuwe inwoners. Dit geldt voor gebouwen, maar ook voor buitenruimte voor evenementen en andere (cultuur)voorzieningen. De invulling van een compact en vitaal kernwinkelgebied met hoge belevingswaarde lijkt van nog groter belang. De betrokken binnenstadpartners willen hierin gezamenlijk optrekken om te zoeken naar passende en gedragen oplossingen. Niet alleen vanuit economisch perspectief, maar ook vanuit sociale meerwaarde en duurzaamheid.

Aan de noordkant van de binnenstad, rond de oude havens, is sprake van menging van bedrijven, horeca, wonen en recreatieve functies in een historische sfeer. Tegelijkertijd vervult de noordkant een belangrijke functie voor de binnenvaart en cruisevaart met bijbehorende voorzieningen. Voor Wantij West is in het ontwikkelplan 'Wantij in de Rondte' (vastgesteld 2023) een voorstel gedaan voor een groen, aantrekkelijk en levendig Wantij-West in aansluiting op de binnenstad. Dit plan biedt het kader om samen te werken aan een aantrekkelijk en levendig Wantij-West. Aan de oostkant van de binnenstad ligt het accent meer op culturele functies, zoals het Hofkwartier.

Evenementen voor en door Dordtenaren dragen in belangrijke mate bij aan de aantrekkelijkheid van de stad. Evenementen vragen ruimte. Ruimte die steeds schaarser is. Door spreiding van evenementen over de gehele (binnen)stad verdelen we de lusten en de lasten. We bekijken de mogelijkheden voor de Grote Markt en voor het Statenplein om

meer ruimte te bieden aan evenementen, zoals beachvolleybal, Big Rivers en een ijsbaan. Parken zijn uitermate geschikt voor evenementen, zoals Wantijpop en Palm Parkies in het Wantijpark en Lepeltje Lepeltje in het Weizigtpark. De Zomerkermis verdwijnt van de Spuiboulevard en verplaatst naar Businesspark Amstelwijck. Verder is het belangrijk dat een evenemententerrein multifunctioneel ingericht is.

Horeca draagt in sterke mate bij aan de levendigheid van de binnenstad en de behoefte van bezoekers aan de binnenstad die breder is dan een koopmotief, maar ook om te beleven en ontmoeten.

In de nota Dordtse Horeca; Ruimte voor ontwikkeling (vastgesteld 2024) is de ruimtelijke functionele horecavisie als volgt samengevat:

- Ruimte voor een gerichte groei van de horeca: Dordrecht heeft een groeiambitie voor de horeca en haar terrassen. Dat betekent niet dat we overal horeca toestaan, maar wel dat er kansen zijn voor gerichte versterking van de sector en de verschillende horecagebieden. We pakken dit als volgt op:
 - We zetten in op een verdere concentratie en versterking/verruiming van de aangewezen horecadeelgebieden (horecaconcentratiegebieden en horeca schakelpunten) in de binnenstad. Bij de plantoetsing kijken we onder andere naar het ontwikkelperspectief (versterking of consolidatie) en het profiel van het deelgebied.
 - Deze horecanota wijst nieuwe horecagebieden aan, te weten:
 - Waterkant tussen Johan de Wittbrug en Achterom
 - Voorstraat Noord tot aan Nieuwbrug

- NS/Stationsweg Rode Loper - Johan de Wittstraat
- Lijnbaan - Energiehuis
- De visie biedt ruimte aan ondernemerschap en dynamiek.
- De juiste horeca op de juiste plek.
- We verruimen de mogelijkheden voor aangepaste openingstijden voor de horeca.
- We zetten in op de verdere versterking van de terrassen.
- Balans tussen leefbaarheid en levendigheid.
- De algemene opgave is om het kwaliteitsniveau van bestaande en nieuwe horeca en terrassen te vergroten.
- Een maatwerkafweging voor uniek concepten is mogelijk.
- Dordrecht staat onder voorwaarden positief tegenover blurring (zonder alcohol) van horeca met andere functies, ondergeschikte horeca bij andere functies en schaalvergroting van bestaande horeca.
- We zijn terughoudend om medewerking te verlenen aan nieuwe fastfoodconcepten. Een verdere grote groei is onwenselijk.

Het Scheffersplein ontwikkelt zich tot het horecaplein van de stad. De verdere ontwikkeling vergt een gezamenlijke inzet van de ondernemers. Dat geldt ook voor andere plekken waar de horeca zich concentreert. Nieuwe plekken borrelen op, zoals de omgeving Spuiboulevard. Concentratie van horecazaken draagt bij aan de sfeer en herkenbaarheid van het gebied en kan fungeren als schakelpunt tussen verschillende gebieden.

Er is nog ruimte voor lokale en vernieuwende concepten, maar ook voor landelijke horecaketens. Horecazaken moeten passend zijn in de sfeer van het gebied en een bijdrage leveren aan het functioneren van de omgeving. Denk daarbij aan een

horecaconcentratiegebied, winkelgebied, aanloopstraat of juist een toeristische route.

Water speelt een belangrijke rol in (de geschiedenis van) Dordrecht. We willen daarom de ruimte van het water in de aantrekkelijke Dordtse binnenhaven en kades, dynamisch, veilig, duurzaam en optimaal benutten, waarbij rekening wordt gehouden met de behoefte van de diverse gebruikers en belanghebbenden in de omgeving, de meerwaarde voor de stad en de karakters van de havens en kades (Beleidsvisie Dordtse Binnenhavens, 2020). Voor de verschillende havens in het Centrum zijn mogelijke doorontwikkelingen geïnventariseerd om het gebruik te verbeteren, passend binnen onze ambities en visie. Enkele voorbeelden hiervan zijn een passantensteiger, personenvervoer, recreatievaart, een drijvend terras of kleine watersport.

Cultuurhistorie

De binnenstad van Dordrecht is vanwege de nog intacte middeleeuwse stedenbouwkundige structuur door het Rijk aangewezen als beschermd stadsgezicht. We behouden en versterken waar mogelijk de kenmerkende historische structuren en maken deze waar mogelijk zichtbaarder. De Voorstraat is de belangrijkste, zeeuerende, dijk in de binnenstad. De locatie van de dijk in de stad bepaalt ook het karakter van de dijk. De Riedijk, de Prinsenstraat-Sluisweg en de Noordendijk zijn verlengden van deze dijk. De locatie van de dijk in de stad bepaalt het karakter van de stad. Bij herontwikkeling moet hier aandacht voor zijn.

In de binnenstad blijven historische waarden behouden en versterken we deze waar mogelijk. Om deze ambitie te bereiken worden in de binnenstad omgevingswaarden van kracht, die we op basis van het Beeldkwaliteitplan Binnenstad monitoren. Omgevingswaarden zijn de

stedenbouwkundige structuur met straten, havens, kades, pleinen, bebouwing en de historische bouwwerken, waaronder naast panden ook bruggen, verlichting en dergelijke. Verder zetten we in op het (gedeeltelijk) herstellen van oude structuren, bijvoorbeeld op de locaties als Grote Markt en Otto Dickeplein.

In het centrum bevinden zich veel rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten. Bij restauratie en verbouwing is bouwhistorisch onderzoek gewenst als onderlegger voor plannen en om de kennis over de stad te vergroten. Eigenaren van monumenten en beeldbepalende woonhuizen kunnen een laagrentende lening afsluiten om hun pand op te knappen en te verduurzamen. Voor de gehele binnenstad geldt bovendien terughoudendheid ten aanzien van grondwerkzaamheden dieper dan 40 cm. De ondergrond in de binnenstad bevat grote archeologische schatten die het beste gediend zijn met behoud op de plek zelf.

Verder is een deel van de 19e-eeuwse schil, park Merwestein en omgeving tot en met de Rozenhof, door het Rijk als beschermd stadsgezicht aangewezen. In de gehele 19e-eeuwse schil staan veel rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten. Bij herontwikkeling van met name het niet beschermde deel van de schil moet hier aandacht voor zijn.

A.6.2.4 Bereikbare stad

Verkeer en vervoer

In het gebied centrum (A-gebied) staat, net zoals toen deze wijken ontstonden, de voetganger centraal. Naast wandelen spelen de fiets en het openbaar vervoer ook een belangrijke rol. Aanvullend daarop kunnen kleine voertuigen met lage snelheid op daarvoor bestemde wegen naar de binnenstad rijden. Zo blijft het gebied

toegankelijk, ook voor mensen die minder goed ter been zijn.

Voor fietsers zijn goede stallingsvoorzieningen belangrijk, zodat ze gemakkelijk en veilig hun (e-)fiets kunnen stallen tijdens hun bezoek. Auto's en zero emissie stadslogistiek met bestemming in het gebied zijn in een deel van het gebied welkom, maar delen straten met fiets en voetgangers. Bewoners en bezoekers kunnen hun auto kwijt in speciaal voor deze doelgroepen bestemde parkeergarages, wat ruimte op straat oplevert. Voor de binnenstad geldt dat de aantakking op het hoofdwegennet voor autoverkeer plaatsvindt vanaf de randen van het A-gebied, waar veel autoverkeer met bestemming binnenstad wordt opgevangen in zogenaamde mobiliteitshubs. Zo beschermen we de kwaliteit van de openbare ruimte van de historische binnenstad en voorkomen we doorgaand verkeer door het A-gebied.

Wat betreft parkeerbeleid hanteren we het strengst sturend beleid in het centrum. We werken aan de afbouw van tweede vergunningen en sterkere differentiatie in tarieven tussen parkeren in een garage en op straat en tussen parkeren in het hart van het centrum en de rand. De voorkeur van bewoners om goedkoop in een stadsrandhub of duurder in een garage te parkeren is verdeeld.

We werken aan een schuifoperatie om de parkeerder op de juiste plek te laten parkeren

in de toekomst. Daarvoor vindt momenteel al uitbreiding en verplaatsing van parkeercapaciteit in diverse garages plaats, de bouw van een parkeergarage onder het Dordthuis en de nieuwe Spuihavengarage. Dit maakt het mogelijk om parkeren in het A-gebied goed te organiseren en tegelijk ruimte op straat vrij te spelen.

A.6.2.5 Gezonde stad

Milieu

Externe veiligheid

Dit gebied is gelegen langs twee, voor het vervoer van gevaarlijke stoffen belangrijke transportassen: het spoor (Kijfhoek- Lage Zwaluwe) en de rivier (Oude Maas en Beneden Merwede). Gelet hierop zijn voor het spoor en de rivier in het Besluit kwaliteit leefomgeving aandachtsgebieden voor brand, explosie en gifwolk vastgesteld.

De omvang van het brandaandachtsgebied van spoor en water is zo klein dat we binnen alle gebieden afzien van nieuwbouw binnen deze zone.

Functiemenging en hoge dichtheden in combinatie met het transport van gevaarlijke stoffen leiden met name rondom het spoor tot hoge risico's voor in het gebied aanwezige personen. Het streven is om deze risico's duurzaam te reduceren en/of te beheersen. Binnen dit gebied streven we daarom naar

Sturen op locatie	Sturen op prijs	Sturen op aantal
Zo min mogelijk op straat. Parkeren in garages voor bewoners en bezoekers. Bij voorkeur aan rand A-gebied.	Gereguleerd parkeren. Parkeren op straat is duurder dan in de garage. Parkeren in het centrum is duurder dan aan de rand. Realistisch prijsbeleid bij maatschappelijke voorzieningen.	Maximaal één vergunning per huishouden.

een personendichtheid per hectare die correspondeert met een groepsrisico van maximaal 4 maal de oriëntatiewaarde. Dit is niet het geval bij de Oude Maas en de Beneden Merwede. Hier wijzen risicoanalyses uit dat het groepsrisico langs vaarwegen verwaarloosbaar klein is.

Gezien de effecten van een incident met gevaarlijke stoffen, is het spoor Dordrecht-Lage Zwaluwe aangewezen als voorschrijtgebied explosie (200 meter). Binnen dit voorschrijtgebied zijn:

- Geen nieuwe zeer kwetsbare gebouwen (en locaties) toegestaan.
- Wijziging van functies toegestaan onder voorwaarde dat de kans op een incident met 10 of meer slachtoffers niet toeneemt.

Geluid

Vanuit de doelen die we nastreven binnen dit gebied en uitgaande van een stedelijk woonmilieu of centrumgebied is een hogere geluidbelasting op de gevel onder voorwaarden aanvaardbaar (zie Deel B paragraaf B2.4.2 Geluid). Naast de voorwaarden op woningniveau hebben we aandacht voor geluidluwe en groene plekken in het openbaar gebied.

Luchtkwaliteit

De belangrijke bronnen van luchtverontreiniging in dit gebied zijn auto- en scheepvaartverkeer en houtkachels en open haarden. Ter verbetering van de luchtkwaliteit richten we ons op de uitvoering van het decentraal uitvoeringsprogramma zoals dat is opgenomen in het Schone Luchtakkoord. Maatregelen richten zich op emissiereductie bij de veerdiensten, het in stand houden en waar nodig uitbreiden van de al aanwezige walstroominstallaties en het in 2026 instellen van een zero emissiezone voor stadsdistributie. Daarnaast zijn wij voornemens om houtstook verder te reguleren.

Openbare ruimte

In gebieden met veel bezoekers, zoals het centrum, ligt het inrichtings- en beheerniveau hoger dan gemiddeld in Dordrecht. Toch is hier nog ruimte voor initiatieven zoals geveltuintjes. De openbare ruimte is namelijk van iedereen en dient uit te dagen tot participatie bij beheer en inrichting. Een hoogwaardig onderhoudsniveau koppelen we aan beeldkwaliteit niveau A van de CROW-systematiek. Voor Dordrecht is dit het kernwinkelgebied van de binnenstad.

In de 19e-eeuwse schil hanteren we zowel het kwaliteitsniveau standaard+ (door intensief gebruik en beschermd stadsgezicht) als het kwaliteitsniveau standaard. Bij de laatste gaat het om normaal gebruikte openbare ruimte op wijkniveau (het kwaliteitsniveau standaard is gekoppeld aan beeldkwaliteit B van de CROW-systematiek).

De 'Stadsmuur Dordrecht' is een aaneenschakeling van aantrekkelijke publieke gebouwen en openbare ruimten die bijdragen aan de kwaliteit en leefbaarheid van de binnenstad en samen de identiteit van Dordrecht als vestingstad versterken.

Er zijn grotere ruimten nodig voor evenementen. Deze evenemententerreinen vragen om een versterking van de grond. Het is belangrijk dat ook in het centrum, met een hoeveelheid aan functies, voldoende ruimte blijft voor groen. Een autoluw centrum, het realiseren van groenzones en toevoegen van planten en bomen draagt allemaal bij aan ruimte voor spelen, bewegen en ontspanning, een gevarieerder aanzicht en het verminderen van hittestress.

(Onredelijke) overlast in de openbare ruimte die ten koste gaat van de leefbaarheid accepteren we niet. Als gemeente nemen we zoveel mogelijk preventieve maatregelen, waarbij voldoende ruimte blijft voor

levendigheid. We werken daaraan via de principes veilige openbare ruimte uit het Ontwerphandboek Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR).

We werken aan een nieuwe versie van het hondenuitlaatbeleid. We houden het huidige voorzieningenniveau minimaal in stand. Daarnaast houden we vast aan de huidige norm van minimaal één hondenspeelveld per wijk. We richten ons daarbij als eerste op de wijken waar we daar niet aan voldoen.

Ondergrond

De bodemkwaliteit dienen we af te stemmen met het huidige en toekomstige functiegebruik van een locatie. In het centrum is veel verontreiniging, dus als daar iets wordt toegevoegd moet er een bodemsaneringsplan komen. Als gemeente geven we dus de bandbreedtes aan. In het bodemsaneringsprogramma kunnen we per stof een voorkeurswaarde bepalen. Deze voorkeurswaarden moeten onder de maximale waarden blijven, de waarden waarbij risico's voor de volksgezondheid optreden.

Gezondheid

Spelen, bewegen, sporten, ontmoeten en de natuur beleven
Voldoende ruimte voor spelen, bewegen, sporten, ontmoeten en de natuur beleven dichtbij huis is, zoals aangegeven onder het doel gezonde stad, van groot belang voor een veerkrachtige inclusieve stad met mentaal en fysiek gezonde inwoners. Ook in dit gebied geldt daarom de streefwaarde om 5% van het netto woongebied te reserveren voor speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken die zijn verbonden door groenblauwe routes. Daarbij moet iedere bewoner vanuit de woning binnen 300 meter toegang te hebben tot groenblauwe speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsruimte. Bij voorkeur is dit een

plek, indien niet haalbaar een groenblauwe route.

Daarbij hoort een hoogwaardige inrichting met voorzieningen voor alle leeftijden. Dat betekent dat elke woning op loopafstand een dergelijke voorziening heeft en dat die zonder barrières zoals een drukke weg bereikbaar is.

Om hittestress te verminderen, zorgen we voor schaduw op openbaar toegankelijke verblijfsplekken en loop- en fietsroutes. Een belangrijke leidraad daarbij is de 3-30-300 regel die we in Dordrecht als wens hebben uitgebreid tot de 3-30-300-3000 regel. Een andere leidraad hiervoor is de handreiking Groen in en om de Stad met daarin de streefwaarde van 40% schaduw op openbaar toegankelijke verblijfsplekken en loop- en fietsroutes. Deze leidraden zijn ook van toepassing op dit gebied.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Alinea spelen, bewegen, sporten, ontmoeten en natuur beleven toegevoegd.

A.6.2.6 Toekomstbestendige economie

Werken

De historische binnenstad is een unieke locatie voor kleinschalige financiële en zakelijke dienstverlening en creatieve ondernemers. Uniek is het samenspel tussen de maritieme bedrijvigheid en het historische decor zoals in de Kalkhaven waar binnenvaartaanlegplekken gecombineerd worden met stadse beleving.

Economie

De 19e-eeuwse schil-west is een zeer geschikte locatie voor kantoren: hier ligt een sterker accent op zakelijke functies. Steeds meer van deze kantoren zijn sterk verouderd,

waardoor ze niet meer voldoen aan de wensen en eisen van huidige gebruikers die gericht zijn op flexibiliteit, duurzaamheid en bereikbaarheid. Minder en bewuster nieuw bouwen, meer renoveren en meer onttrekken blijft komende jaren een belangrijke opgave voor Dordrecht. Daarbovenop komt de ambitie om in 2035 aardgasvrij te zijn, bij voorkeur door aansluiting op het warmtenet. We concentreren daarom op overbodige kantoren door in een straal van 500 meter rond het station in te zetten op het behoud en versterken van de kantoorfunctie. Om de kantoorfuncties in dit deel te versterken, realiseren we in 2026 het Dordthuis in dit deel van de Spuiboulevard.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We zetten in op kantoren met kwaliteit rondom het station.

Op basis van signalen van (potentiële) kantoorgebruikers en marktanalyses op provinciaal en regionaal niveau maken we op dat er behoefte is aan moderne kantoorlocaties nabij de stationsomgeving. De goede bereikbaarheid van het gebied rondom het station maakt het ook een strategische kantoorlocatie voor Dordrecht en omgeving. Daarom willen we aanwezige kantoorfuncties in dit gebied rondom het station behouden (pas op de plaats) en strategieën ontwikkelen voor renovatie of herontwikkeling van verouderde en leegstaande gebouwen met kantoorfunctie.

In het centrum is kleinschalige bedrijvigheid toegestaan in categorie 1 en 2 (behalve enkele uitzonderingen die al in een zwaardere

categorie zaten en met name genoemd zijn). Daarnaast is er een afwijkingsbevoegdheid (onder voorwaarden) opgenomen voor bedrijven in categorie 3 als die qua effect op de omgeving gelijk te stellen zijn met categorie 2. Indien kantoorruimte in het Centrum (buiten het gebied rondom het station) geen functie meer heeft voor kantoor, dan kan transformatie plaatsvinden naar een andere functie zoals horeca of voorzieningen. Leegstand is niet gewenst. Levendigheid en dynamiek in het centrum is belangrijk om de werkgelegenheid op gang te brengen en houden en de doelgroepen aan te trekken die we in onze stad willen. Dit betekent dat we in deze gebieden moeten zorgen voor een evenwichtig aanbod tussen wonen, werken en recreëren.

A.6.2.7 Klimaatbestendige stad 2040

Klimaatadaptatie

De Dordtse historische binnenstad ligt gedeeltelijk buitendijks en relatief laag. Door een veranderend klimaat, het stijgen van de zeespiegel en de kans op frequent hoog water is het beperken van gevolgen voor de binnenstad belangrijk voor de veiligheid en leefbaarheid. Het beschermen van het buitendijkse gedeelte tegen veel schade en overlast realiseren we door een adaptieve strategie op te stellen met partners in de regio Rijnmond en Drechtsteden.

In de binnenstad spelen wateroverlast en hittestress een rol. Met name hittestress bleek in de zomer van 2019 een thema. Doordat het centrum zeer versteend is, blijft warmte hier lang hangen. Om ervoor te zorgen dat de binnenstad leefbaar blijft, zoekt de gemeente naar mogelijkheden om schaduwrijke, koele plekken in te richten. Wateroverlast door neerslag in de binnenstad is een aandachtspunt dat bij nieuwe ontwikkelingen en beheer meegenomen moet worden. Tegelijkertijd is de klimaatopgave

van iedereen en kunnen eigenaren van panden bijdragen. Bijvoorbeeld door minder tegels en meer geveltuinen, groene daken en verticale tuinen aan te leggen. Dit zorgt niet alleen voor meer flora, maar ook voor meer fauna en biodiversiteit.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We geven groen en klimaatadaptatie prioriteit in het centrum.

Biodiversiteit en klimaatbestendigheid vragen om meer ambitie om het deelgebied te vergroenen en klimaatbestendig te maken. Het bevorderen van groene en blauwe structuren moet een prioriteit zijn. Dit draagt bij aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het Centrum. Bij nieuwe ontwikkelingen moeten we sterker gaan inzetten op vergroenen. Ook als het gaat over herontwikkelingen. Hierbij bestaan ook mogelijkheden om deze opgave te integreren in gebouwen.

A.6.2.8 Duurzame en klimaatneutrale stad 2040

In de schil is al deels het warmtenet aangelegd waar nieuwbouw op wordt aangesloten en indien mogelijk meteen ook de omliggende bestaande bebouwing. De historische binnenstad is vanwege de beperkte ruimte in de ondergrond grotendeels niet geschikt voor een warmtenet, en vanwege de vele monumentale gebouwen en daarmee de beperkte mogelijkheden voor stevige isolatie evenmin voor warmtepompen. Voor de warmtetransitie van de bestaande bebouwing in de historische binnenstad

onderzoeken we daarom andere alternatieven. Voor nieuwbouw in de binnenstad lijken er mogelijkheden voor het gebruik van warmte-koudeopslag (wko). Ook in het centrum kunnen zonnepanelen worden geplaatst op de daken. Hier gelden wel voorwaarden voor vanwege het monumentale straatbeeld. Er zijn oplaadpunten voor elektrisch rijden.

A.6.2.9 Biodiverse stad

Ecologie & groen

De ecologische waarde van het centrum lijkt vanwege het grotendeels verhard oppervlak beperkt. Toch hebben verschillende planten en dieren zich aangepast aan de grotendeels versteende binnenstad. Ondanks de dichte bebouwingsstructuur zijn verspreid over het centrum groenstructuren aanwezig. De grotere groengebieden zijn bijvoorbeeld de Kloostertuin, het groen voor de Grote Kerk, kleine groengebieden in Boogjes en het groen tussen Grote Markt en Varkensmarkt. Bomenrijen langs straten, kleine plantsoenen en tuinen vormen een waardevolle aanvulling op het 'grotere groen'. Grote en oudere bomen kenmerken het groen en zijn beeldbepalend in het centrum. Vanwege de beeldbepalende, esthetische, ecologische, gezondheidsbevorderende en klimaatadaptieve waarde is het aanwezige groen waardevol en behoudt daarom de groenbestemming.

Het centrumgebied heeft een ecologisch optimum bereikt in de loop van de tijd. Het behoud van biodiversiteit is hier belangrijk, verhoging van biodiversiteit is lastig in het centrum. Belangrijke speerpunten voor het centrum zijn het behoud van muurvegetaties en gebouwbewonende dieren. Natuurinclusief bouwen is een doorlopend aandachtspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het behoud en aanleg van meer groen lost knelpunten op voor stadsnatuur.

Aanvullende, specifieke acties en programma's

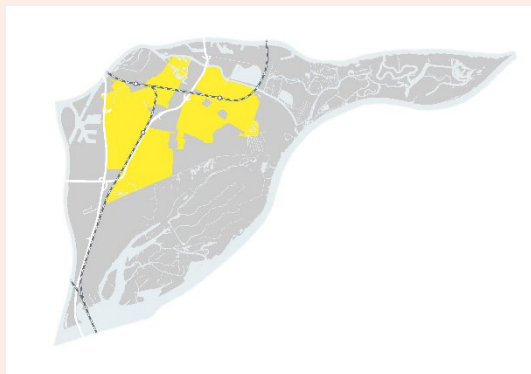
Status

Ontwikkelplan centrum: evenwicht wonen, werken en verblijven in centrum (inclusief kernwinkelgebied, horeca en evenementen, sfeer- en ontwikkelgebieden)	Bestaand
Uitvoeren verkeersstructuurplan Spuiboulevard en Schil West o.a. autoluw	Bestaand
Adaptieve strategie beschermen buitendijks gedeelte n.a.v. hoogwateroverlast	In ontwikkeling
Aanpak vergroenen Binnenstad	Bestaand



A.6.3 Deelgebied Woonwijken

Prioritair doelen: Aantrekkelijke stad en Gezonde stad



A.6.3.1 Kenschets

In het gebied woonwijken zijn nagenoeg alle wijken ondergebracht – allemaal met hun eigen ontstaansgeschiedenis en karakter. Vanwege dezelfde functies en meerdere overeenkomsten vormen ze wel één gebied. De wijken Staart West en Merwedepolder maken – bij uitzondering – onderdeel uit van het deelgebied 'De Staart'. Iedere (nieuwe) Dordtenaar moet een passend dak boven zijn of haar hoofd kunnen vinden. Er moet een gevarieerd aanbod zijn in woningen en woonomgeving. 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. Het gebied woonwijken bestaat voornamelijk uit de bestaande woningvoorraad. In woonwijken liggen groengebieden: (speel)tuinen, kleinere en grotere (sport)parken of ecologische zones.

Logischerwijs staat in dit gebied het wonen centraal en daarbij horend de leefbaarheid.

Mensen zijn hier thuis. Er moet een prettig en veilig leefklimaat heersen - door samenwerking tussen bewoners, organisaties en de gemeente. Bewoners staan centraal en zijn zelf in eerste instantie aangewezen om de leefbaarheid in hun wijk of buurt goed te houden. Dan gaat het over bijvoorbeeld het ontmoeten en helpen van buurtbewoners, het nemen van initiatieven, maar ook over het verduurzamen en duurzaam gebruik van de eigen woning en het aanleggen van meer groen en minder stenen. Als gemeente faciliteren we dit onder andere door bewoners actief mee te laten werken (participeren) bij herinrichtingsplannen van de openbare ruimte. Maar ook door adoptie-groen beschikbaar te stellen en woningeigenaren te informeren over te nemen maatregelen om de woning te verduurzamen.

A.6.3.2 Sturingsfilosofie

In de woonwijken ligt het initiatief voor ontwikkelingen grotendeels bij derden. De rol van de gemeente is passiever en met name gericht op het toetsen aan gestelde kaders. Een omgevingsplan biedt aan de voorkant voor het gehele gebied minder ruimte voor ontwikkeling. Uiteraard geven we de geformuleerde doelen uit deze omgevingsvisie bij nieuwe ontwikkelingen mee aan ontwikkelende partijen om hier invulling aan te geven.

A.6.3.3 Aantrekkelijke stad

Wonen

De woonfunctie is in het hele gebied dominant aanwezig. De vroeg-naoorlogse wijken (Wielwijk, Crabbehof, Zuidhoven en Sterrenburg) kenmerken zich door functiescheiding. In de voor- en vroeg-naoorlogse wijken Oud Krispijn, Nieuw Krispijn, Reeland, Staart West, Wielwijk en Crabbehof, is de woonintensiteit middelhoog (gemiddelde dichtheid 35-50 woningen per

hectare). Daar is meer ruimte voor functiemenging - meestal in begane grondlagen van woongebouwen. Door de sloop van gestapelde sociale huurwoningen in Krispijn, de Vogelbuurt, Wielwijk en Crabbehof vindt nu verdunning plaats terwijl we op andere plekken zoeken naar verdichting door een stijging van het aantal woningen met een gedifferentieerder woningaanbod. De bouwperiode van Dordtse woonwijken wordt in Figuur 15 kaartmatig weergegeven.

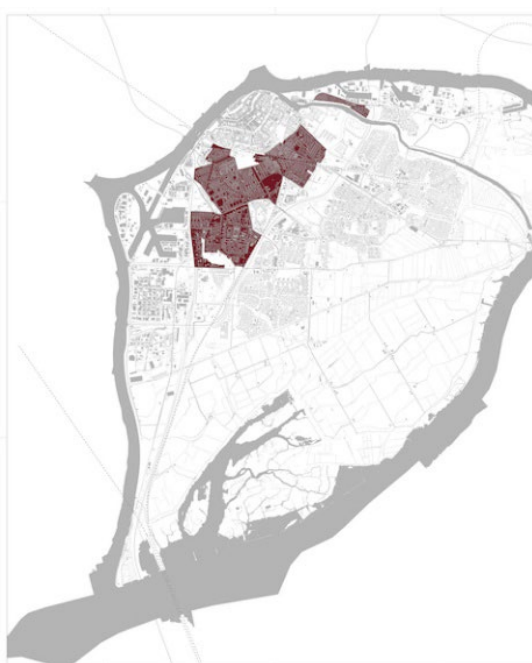
De wijken die tussen 1960 en 2000 gebouwd zijn en verder van het centrum liggen, hebben een groenere uitstraling. Dit zijn de wijken Stadspolders, Dubbeldam, Sterrenburg, Staart Oost, Zuidhoven, de Dordtse Hout en de nieuw te ontwikkelen wijk Amstelwijck. De woonintensiteit is hier laag (gemiddelde dichtheid van 20-35 woningen per hectare). Er is weinig functiemenging en de groene uitstraling zien we in een relatief groot aandeel eengezinswoningen met privétuinen. Gestapelde bouw komt voor, maar dan in een parkachtige omgeving.

Aan de randen van de stad vinden we kleinschalige locaties met een rustig, groen leefmilieu. Hierbij behoren de Smitsweg (Wilgenwende), De Hoven, de Wantijbuurt, Plan Tij en de nieuw te ontwikkelen Vlijweide (Noordendijk-scholencluster) en een deel van Dorp de Hoop. In deze buurten is ruimte voor wonen in een ruime, rustige en groene (of blauwe) omgeving. De bebouwingsdichtheid is hier laag. Woningen in het topsegment kunnen hier een plek krijgen, waarbij we tevens rekening houden met de ambitie voor gemengde buurten en gedifferentieerde wijken. Gestapelde woningbouw kan alleen in een landgoedachtige setting. Beperkt kan hier sprake zijn van functiemenging met extensieve (recreatieve) bedrijvigheid, maar de gebruiksintensiteit en dichtheden in dit milieu zijn laag.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

Streven naar verbetering van bestaande woningvoorraad en verdichten waar mogelijk en passend.

We willen de bestaande woningvoorraad in de woonwijken verbeteren, onder andere op energetisch gebied. Daarnaast willen we ook de woonwijken verdichten (woningen toevoegen) waar mogelijk en passend. Hierbij passen we de verdichtingsprincipes toe. Beide om de leefbaarheid van woonwijken te versterken en de woonwijken toekomstbestendig te maken.



Figuur 15 - Bouwperiode Dordtse woonwijken. Links: de voor- en vroeg naoorlogse wijken. Midden: tussen 1960 en 2000. Rechts: na 2000

Welstandsniveau

In de woonwijken geldt het welstandsniveau regulier. Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten vallen onder het welstandsniveau intensief.

Hoogbouw

In het algemeen geldt in de woonwijken een maximale bouwhoogte van 25 meter. Wijkcentra en stadsassen kunnen daar een uitzondering op vormen. Voorbeelden daarvan zijn de Sequiatoren in Stadspolders en hoogstedelijke plekken in Maasterras, Crabbehof en Wielwijk. Dubbeldam is uitgezonderd van hoogbouw vanwege het dorpse karakter. In de wijken met een lage bebouwingsdichtheid ligt de bebouwingshoogte rond de 15 meter.

Voorzieningen

Voorzieningen concentreren we bij voorkeur in wijkwinkelcentra, eventueel in woonserviceszones of multifunctionele accommodaties. Er is beperkt ruimte voor nieuwe horeca in de wijk- en buurtcentra. Uitgangspunt is dat de horeca hier ondersteunend is en goede balans heeft met de andere functies. Nieuwe solitaire horeca in de wijken wordt in principe niet ondersteund. Iedere wijk is anders en het voorzieningenaanbod is altijd maatwerk. De winkelvoorzieningen liggen vooral langs of op kruispunten van de hoofdverkeersassen. In de wijkwinkelcentra streven we naar consolidatie van het bestaande aanbod en dus zonder uitbreidingen van detailhandel en kantoren. Eventuele ontwikkelingen wegen we goed af tegen de ontwikkeling van de andere plekken in de stad.

Het palet aan recreatieve voorzieningen is heel breed. Het gaat binnen de woonwijken om binnenstedelijke groene en recreatieve voorzieningen. Dit kunnen publiek aantrekkelijke sportvelden en sporthallen,

stadion, jachthaven, golfbaan, wellness en een bezoekerscentrum zijn.

*Toegevoegde ruimtelijke keuze:***We zetten in op een passend voorzieningenaanbod in woonwijken.**

Elke wijk (en buurt) heeft zijn eigen voorzieningenvraag. Onder andere vanwege demografische samenstelling en -ontwikkelingen. In de voorzieningenmonitor (zie hoofdstuk A.3 Trends, opgaven en transitie) maken we het aanbod van basisvoorzieningen (zoals supermarkten, huisartsen, apotheken en basisscholen) inzichtelijk. In de gebiedsprogramma's – waarin demografische ontwikkelingen en verwachte behoefte inzichtelijk worden gemaakt – wordt vervolgens geconcludeerd of aanvullende inzet op voorzieningen nodig is. Voorbeeld van een maatregel kan zijn het toevoegen van een huisartsenpraktijk op De Staart.

Cultuurhistorie

De eerste nieuwbouwwijken in Dordrecht verschijnen vanaf het eind van de 19e eeuw. De Transvaalbuurt is de oudste. Zo ontstond een ring van nieuwe wijken rond de 19e-eeuwse schil, de Ring 20-40 genoemd met onder andere de wijk Krispijn. In de loop van de tijd werden de wijken steeds planmatiger aangelegd. Krispijn is bijvoorbeeld gebaseerd op een uitbreidingsplan van architect Van der Pek. De wederopbouwwijken Wielwijk en Crabbehof zijn gebaseerd op de

stedenbouwkundige plannen van architect Wissing.

Binnen de wijken zijn de 17e tot 19e-eeuwse polder- en dijkstructuren beschermingswaardig. In de oudere gebieden bevinden zich nog veel interessante en beschermingswaardige woningensembles. Maar ook de structuur en sommige individuele gebouwen zijn interessant. Enkele in het oog springende voorbeelden: het gemaalcomplex 't Vissertje aan de Loswalweg in Stadspolders, een herenhuis aan de Venuslaan en het modelboerderijcomplex aan de Spirea. In de Vogelbuurt, Wielwijk en Crabbehof zijn de nog aanwezige oude structuren van belang. Dat geldt ook voor de opzet van de wederopbouw wijk, de verhouding tussen bebouwd en onbebouwd en enkele individuele gebouwen.

In al deze wijken gaan we dus zeer zorgvuldig met structuraanpassingen om. In Sterrenburg is de loop van de karakteristieke Oostkil bepalend geweest voor het wijkontwerp.

Het oorspronkelijke 17e-eeuwse dorp Dubbeldam is uitgegroeid tot een groene woonwijk. Het dorpse karakter is nog voelbaar in de aanwezige groene ruimte, maar ook een deel van de historische wegen- en waterstructuur is nog intact en (de restanten van) twee buitenplaatsen Dubbelsteijn en Dordwijk.

A.6.3.4 Bereikbare stad*Verkeer en vervoer*

De wijken Nieuw en Oud-Krispijn, Wielwijk, Crabbehof, Het Reeland en Staart West (B gebied) hebben een middelhoge woonintensiteit maar een hoge mobiliteitsdruk mede door het aandeel doorgaand verkeer. Hierdoor spelen er in deze wijk opgaven op geluid en trillingen.

Gemotoriseerd verkeer en fietsers maken vaak gebruik van dezelfde ruimte met een hoger risico op conflicten. Voetpaden zijn vaak smal en niet voor iedereen toegankelijk. In deze wijken staat daarom het herstel van de balans tussen wandelen, fietsen en autorijden centraal. Fiets en OV krijgen betrouwbare doorgaande routes met een corridorfunctie tussen het centrum, het station Dordrecht en de buitenwijken en buitengebieden. Doorgaand verkeer gebruikt de hoofdstructuren en in de woongebieden is enkel ruimte voor bestemmingsverkeer. Hierdoor wordt de leefbaarheid en veiligheid voor alle weggebruikers verbeterd.

De wijken Staart-Oost, Stadspolders, Dubbeldam, Sterrenburg, Wilgenwende, Zuidhoven, het Dordtse Hout en Amstelwijk (C-gebied) zijn ruimer opgezet en hebben een lagere woonintensiteit. Vanwege deze lagere woonintensiteiten en beperkte functiemenging zijn deze wijken relatief meer afhankelijk van de auto. Daarom zetten we hier in op het veilig faciliteren van de bestaande automobiliteit in combinatie met het verbeteren van de voorzieningen voor lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer.

A.6.3.5 Gezonde stad

Milieu

Externe veiligheid

Langs de randen van de woonwijken zijn hoofdtransportassen gesitueerd (Spoor, N3 en A16). Deze assen hebben een belangrijke functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gelet hierop zijn voor het spoor en de rivier in het Besluit kwaliteit leefomgeving aandachtsgebieden voor brand, explosie en gifwolk vastgesteld.

Deze aandachtsgebieden tellen respectievelijk 30, 200 en 300 meter. Daar waar nodig stellen we voorschriftengebieden vast (zie

deel B paragraaf B2.4.5 Omgevingsveiligheid).

Gezien de gevaarsetting leidt dat tot onderstaande bebouwingsvrije zones en voorschriftengebieden:

- Niet bouwen binnen 10⁻⁶ contour spoor, weg en water.
- Niet bouwen binnen brandaandachtsgebied spoor en weg (30 meter uit de zijkant van de infrastructuur).
- Spoor Dordrecht - Lage Zwaluwe en A16 tracé N3 - Moerdijkbrug en N3: altijd voorschriftengebied explosie (200 meter).
- Binnen explosieaandachtsgebied van industrie of bedrijven is altijd sprake van een voorschriftengebied.

Binnen de voorschriftengebieden explosie nemen bouwers/ontwikkelaars maatregelen aan gebouwen conform het besluit bouwwerken leefomgeving. Verder geldt dat binnen het explosieaandachtsgebied van spoor en N3 geen zeer kwetsbare gebouwen mogen worden ontwikkeld.

Ter beheersing van het groepsrisico streven we binnen dit gebied daarom naar een personendichtheid per hectare die correspondeert met een groepsrisico van maximaal 0.75 maal de oriëntatiewaarde. Met uitzondering van het Weizigtpark (Thureborgh) waar een maximum groepsrisico geldt van 4 maal de oriëntatiewaarde. De hoogste overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico (5.8 maal) in Dordrecht ligt ter plaatse van de wijken Nieuw Krispijn en Reeland. Op termijn streven we naar een oplossing van dit knelpunt door het vervoer van gevaarlijke stoffen niet door de stad te laten plaatsvinden.

Geluid en trillingen

Het aspect geluid is gekoppeld aan het beoogde woonmilieu. Daarbij is een tweedeling gemaakt tussen rustig groen en suburbaan wonen enerzijds en stedelijk wonen anderzijds (zie deel B paragraaf B2.4.2 Geluid). Langs randen van rijkswegen, lokale wegen, spoorwegen en industrie- en bedrijventerreinen is een hogere geluidbelasting voor de eerstelijns bebouwing onder voorwaarden toelaatbaar. Naast de voorwaarden op woningniveau moet er aandacht zijn voor geluidluwe en groene plekken in het openbaar gebied, op korte afstand en goed bereikbaar voor omwonenden. Mensen ervaren daarbij minder geluidoverlast.

Luchtkwaliteit

Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven, streven we naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit met zicht op de WHO-advieswaarde. De belangrijkste maatregelen richten zich dan ook op duurzame mobiliteit, klimaat (klimaat neutraal in 2040), houtstook en ruimtelijke ontwikkeling. Op basis van het besluit gevoelige bestemming luchtkwaliteit is er een zone van 150 meter (gemeten vanaf de zijkant van de N3 en A16) vastgesteld. Hierbinnen is het niet mogelijk om voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen te vestigen. Tenzij men aantoont te voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit én pas nadat de GGD heeft geadviseerd.

Tot slot zullen wij in nieuwbouwprojecten het gebruik van biomassa voor ruimteverwarming in het omgevingsplan verbieden.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Op basis van het besluit gevoelige bestemming luchtkwaliteit is een zone van 150m (gemeten vanaf de zijkant van de N3 en A16) vastgesteld in plaats van een zone van 300m.
- Verbod biomassa voor ruimteverwarming bij nieuwbouwprojecten.

Openbare ruimte

In woon- en werkgebieden met een normaal gebruik en onderhoud hanteren we het kwaliteitsniveau standaard. Hier gaat het om normaal gebruikte openbare ruimte op wijkniveau (het kwaliteitsniveau standaard is gekoppeld aan beeldkwaliteit B van de CROW-systematiek). Kenmerkend voor het gebied woonwijken is de relatief rustige omgeving, waarin het voor gezinnen goed wonen is en in de omgeving genoeg ruimte is om te spelen. De omgeving kan zowel ruim ingericht zijn met ruime plantsoenen en verzorgd openbaar groen, als ingericht zijn met groengebieden met een natuurlijke uitstraling. Hier staat het natuurbelang voorop en past men het kwaliteitsniveau hoogwaardig toe.

Het onderhoud is intensief waar het gaat om het nastreven van natuurontwikkeling – daar stimuleren we natuurlijke processen. Dit niveau passen we met name toe in de omgeving van groengebieden, de stadsranden en de ecologische groenzones. Ten aanzien van bebording, zwerfvuil en parkmeubilair houden we het kwaliteitsniveau standaard aan. Op percelen die tijdens de herstructureringsopgaven tijdelijk braak liggen, is ruimte voor initiatieven rondom stadslandbouw of andere vormen van tijdelijk gebruik.

Een veilige openbare ruimte in de woonwijken willen we bereiken door de kwaliteiten en doelstellingen na te streven zoals deze staan beschreven in het handboek Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR).

We werken aan een nieuw versie van het hondenuitlaatbeleid. We houden het huidige voorzieningenniveau minimaal in stand. Daarnaast houden we vast aan de huidige norm van minimaal één hondenspeelveld per wijk. We richten ons daarbij als eerste op de wijken waar we daar niet aan voldoen.

Ondergrond

De verbetering van de bodemkwaliteit in de oudere wijken dient zoveel mogelijk op een natuurlijk moment (bij herontwikkeling) plaats te vinden. En moet zoveel mogelijk aansluiten bij het toekomstige gebruik van de locatie. Hierbij spelen gezondheidskundige en ecologische factoren een rol. Voor alle woonwijken geldt dat we verslechtering van de bestaande bodemkwaliteit zoveel mogelijk voorkomen.

De meeste wijken hebben de aanduiding 'Wonen' of 'Achtergrondwaarde'. Dit betekent dat de bodem hier over het algemeen zeer schoon is. Deze kwaliteit moet behouden blijven. Dit geldt ook voor het jeugddorp nabij het Wantij, dat een grondwaterbeschermingsgebied is. De kwaliteit van de bodem in de oudere wijken (Krispijn, Reeland, Staart West) heeft de aanduiding 'Industrie Heterogeen'. Dit houdt in dat er hier vanuit historisch gebruik een grotere kans op verontreinigingen is. Acute saneringslocaties zijn niet aan de orde en er is geen gevaar voor de gezondheid, maar in een woonwijk is de kwaliteit 'Wonen' wenselijk. In de wijken Wielwijk en Crabbhof is de bodemkwaliteit over het algemeen 'Wonen' en dat moet behouden blijven.

Gezondheid

We willen dat al onze inwoners langdurig gelukkig, gezond, veilig en zinvol meedoen in de samenleving. Hiervoor is voldoende ruimte nodig. Dit is extra belangrijk in de wijken Wielwijk, Crabbhof, Krispijn, Staart, Vogelbuurt en Sterrenburg 1 Oost, waar de gezondheid van inwoners op sommige gebieden wat slechter is. Dit hangt onder meer samen met de sociaaleconomische status van inwoners en hun leefstijl. Bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving letten we daarom extra op het aspect gezondheid.

Spelen, bewegen, sporten, ontmoeten en de natuur beleven

Voldoende ruimte voor spelen, bewegen, sporten, ontmoeten en de natuur beleven dichtbij huis is, zoals aangegeven onder het doel gezonde stad, van groot belang voor een veerkrachtige inclusieve stad met mentaal en fysiek gezonde inwoners. Ook in dit gebied geldt daarom de streefwaarde om 5% van het netto woongebied te reserveren voor speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken die zijn verbonden door groenblauwe routes. Daarbij dient iedere bewoner vanuit de woning binnen 300 meter toegang te hebben tot groenblauwe speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsruimte. Bij voorkeur is dit een plek, indien niet haalbaar een groenblauwe route.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

Streefwaarde om 5% van het netto woongebied te reserveren voor speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken die zijn verbonden door groenblauwe routes.

Realiseren, verbeteren en in stand houden van voldoende ruimte om te spelen, bewegen, sporten en ontmoeten in het groen. We hanteren daarbij als streefwaarde om 5% van het netto woongebied te reserveren voor speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken die zijn verbonden door groenblauwe routes.

Daarbij hoort een hoogwaardige inrichting met voorzieningen voor alle leeftijden. Dat betekent dat elke woning op loopafstand een dergelijke voorziening heeft en dat die zonder barrières zoals een drukke weg bereikbaar is. Om hittestress te verminderen, zorgen we voor schaduw op openbaar toegankelijke verblijfsplekken en loop- en fietsroutes. Een belangrijke leidraad daarbij is de 3-30-300 regel die we in Dordrecht als wens hebben uitgebreid tot de 3-30-300-3000 regel. Een andere leidraad hiervoor is de handreiking Groen in en om de Stad met daarin de streefwaarde van 40% schaduw op openbaar toegankelijke verblijfsplekken en loop- en fietsroutes. Deze leidraden zijn ook van toepassing op dit gebied.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

Onze leidraad voor een klimaatadaptieve inrichting van de openbare ruimte is de 3-30-300-3000 regel.

Onze leidraad voor een klimaatadaptieve inrichting van de openbare ruimte: vanuit je woning zicht op 3 bomen, 30% boomkroonbedekking en vanuit iedere woning, school of werkplek 300 meter tot het dichtstbijzijnde park en lange routes in het gebied van 3000 meter voor (sportief) bewegen (de 3-30-300-3000 regel; de 3000 is een Dordtse uitbreiding op de 3-30-300 regel en is al voorgesteld in de Sportvisie 2030).

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Alinea spelen, bewegen, sporten, ontmoeten en natuur beleven toegevoegd.

A.6.3.6 Toekomstbestendige economie

Werken

Verspreid is ruimte voor enige kleinschalige, veelal ambachtelijke bedrijvigheid in lage milieucategorieën. We denken aan: werken aan huis, nieuwe woon-werk woningen, in bestaande ruimten, in plinten (begane grondlagen) onder woonbebouwing, rond winkelcentra en in bedrijfsverzamelgebouwen.

De ligging in woonwijken laat de vestiging van bedrijven die zich bezighouden met productie, op- en overslag van gevaarlijke

stoffen niet toe. Behalve hoeveelheden beneden de ondergrenzen zoals genoemd in de richtlijn PGS15. Werkfuncties zijn bij voorkeur aanwezig rondom centrale winkelcentra of langs de hoofdassen, vanwege de verkeersaantrekkende werking die kan optreden. Detailhandel en wijkgerichte maatschappelijke voorzieningen komen voor, maar uitsluitend in en rondom de wijkcentra.

Bestaande kleine bedrijfslocaties in woonwijken houden we zoveel mogelijk in stand. Dat doen we om stedelijke bedrijvigheid dichtbij te houden en omdat de transitie naar een circulaire economie richting de toekomst juist méér kleinschalige bedrijfslocaties in de wijken vraagt. Denk hierbij aan materialenhubs (kleine inzamelingspunten voor hergebruik van materialen), repaircafés, locaties voor deelmobiliteit inclusief onderhoud en reparatie ter plaatse. Bovendien is het behoud van kleinschalige bedrijvigheid in lage milieucategorieën in de wijken van belang omdat we de industriegebieden zoveel mogelijk willen benutten voor zwaardere bedrijvigheid. Ondernemers die dienstverlening leveren richting consumenten en vaak niet op een industrieterrein passen, passen juist wel in of nabij een woonwijk. Het behoud van voldoende ruimte voor werken in de wijken vraagt daarom een zorgvuldige afweging in combinatie met de wens tot verdichting van wonen, om te voorkomen dat kleine, waardevolle werkfuncties volledig verdwijnen uit de wijk.

A.6.3.7 Klimaatbestendige stad 2040

Klimaatadaptatie

Sommige woonwijken zijn versteend, waardoor hittestress een probleem kan zijn. Ook is er niet altijd ruimte voor groen in de straten, waardoor water niet vast te houden is en het riool bij extreme neerslag overbelast

kan raken. Door karakteristieke uitdagingen in een aantal wijken is klimaatadaptatie belangrijk.

In het traject stresstest en risicodialogen zijn de probleemgebieden in Dordrecht geïdentificeerd op wateroverlast, hitte en droogte. Bij werkzaamheden kunnen we deze problemen aanpakken. De ruimte is echter beperkt op de meeste van deze plekken en in de wijken in het algemeen. We richten ons daarom op multifunctioneel groenblauw ruimtegebruik. Het groenblauw inrichten van deze wijken verbetert de leefkwaliteit in deze wijken. Dat komt door de verkoelende werking en het positieve effect op wateroverlast, biodiversiteit en gezondheid van de inwoners en de leefomgeving.

In de woonwijken activeren we bewoners 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. Om de doorstroming te bevorderen, zijn maatregelen nodig in het watersysteem. In het project Waterkraan, dat we samen met het waterschap realiseren, zijn deze maatregelen vastgesteld. Daarbij gaat het om het inlaten van water bij de Nieuwe Dordtse Biesbosch en het laten doorstromen van dat water naar de stad. Om voldoende water in te kunnen laten is het belangrijk dat de waterstanden op de rivier naar de toekomst stabiel blijven. Naast de doorstroming is dit ook belangrijk voor de kwaliteit van de huidige natuur- en landbouwwaarden. Voor waterveiligheid dienen we per woonwijk te kijken wat de opgave is voor evacuatie indien er een risico is op een overstrooming. Door kwetsbare groepen, beschikbare droge plekken en de impact van een overstrooming

in kaart te brengen, beoordelen we welke opgave overblijft voor de crisisbeheersing.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We geven klimaatadaptatie prioriteit in woonwijken.

De grote opgave voor klimaatadaptatie ligt hoofdzakelijk in het bestaande stedelijk gebied. De ruimte binnen dit bestaande en veelal versteende gebied is beperkt. In probleemgebieden kan dit leiden tot moeilijke keuzes (bv. tussen parkeren of groen). Nieuwbouw- en herstructureringslocaties hebben mogelijk ruimte om multifunctioneel groenblauw ruimtegebruik toe te passen, waar ook het omliggend bestaand gebied baat bij heeft. Zo zorgen we voor een betere leefbaarheid van de woonwijken.

A.6.3.8 Duurzame en klimaatneutrale stad 2040

In de woonwijken met een relatief hoge gebouwdichtheid is het warmtenet doorgaans de meest kosteneffectieve warmteoptie. Voor particuliere woningen ontwikkelen we een stapsgewijze aanpak om te isoleren en aardgasvrij te worden.

Crabbehof is één van de kansrijke wijken om als eerste wijk van Dordrecht van het aardgas af te gaan en aansluiting op een warmtenet te krijgen. De woningcorporaties hebben hier al een aanzienlijk deel van hun bezit verduurzaamd en aangesloten. Samen met bewoners zetten we in op een gebouwde omgeving die aardgasvrij-klaar is in 2030. Dat betekent dat bewoners op de hoogte zijn,

hun woning isoleren, bereid zijn tot energiebesparende maatregelen, over kunnen stappen op een aardgasvrij alternatief en hun gedrag veranderen.

Ook voor de andere woonwijken zetten we in op isoleren en het nemen van andere energiebesparende maatregelen en stellen we wijkuitvoeringsplannen op. De volgorde, uitgangspunten en randvoorwaarden leggen we vast in een Warmteprogramma.

Het huidige elektriciteitsnet is niet berekend op de steeds meer toenemende vraag naar energie of de toenemende teruglevering van opgewekte energie. Daarom zal het aantal transformatorhuisjes in de woongebieden aanzienlijk toenemen.

A.6.3.9 Biodiverse stad

Ecologie & groen

Wonen domineert en dat beperkt de ruimte voor flora en fauna. Toch heeft de stad voldoende plekken met (hoge) ecologische waarden, zoals de Essenhof en het Wielwijckpark. Ook de woningen en kleine groenelementen in tuinen en erven spelen een belangrijke rol in stedelijke ecologie. Verder speelt groen een grote rol in de zone langs de A16 bij Wielwijk en het Wielwijckpark. Bovendien zijn er een aantal landgoederen. De robuuste groene en blauwe verbindingen, het Wantij en het Stadspark zijn voor de stad kenmerkende groene zones.

Het behoud en verhogen van biodiversiteit is belangrijk in woonwijken. Belangrijke speerpunten voor de woonwijken zijn natuurinclusief bouwen en ontwikkelen en optimaal ecologisch beheren. Er liggen ook veel waardevolle groenblauwe structuren in en dicht bij de woonwijken. Mogelijkheden om die structuren te versterken werken we uit in gebiedsprogramma's. Bij alle ontwikkelingen in woonwijken kijken we zorgvuldig naar de effecten op beschermde flora en fauna. Vanwege de beeldbepalende, esthetische, ecologische en klimaatadaptatieve waarde is het aanwezige groen waardevol en behoudt het de groenbestemming.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We herstellen waar nodig de Groenblauwe structuren in woonwijken.

Behoud en verdere ontwikkeling van de Groenblauwe structuren (voorheen Stedelijke Ecologische Structuur (SES)) staat centraal in het Dordts natuurbeleid. Dit betekent dat we bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen inzetten op het behoud en waar mogelijk versterken van de Groenblauwe structuren. Al dan niet door een natuurlijke inpassing van de Groenblauwe structuren in het plangebied.

Aanvullende specifieke acties en programma's

Status

Stimuleren vergroenen tuinen

Bestaand

Evacuatieplan waterveiligheid waterveiligheid per woonwijk voor eiland van Dordrecht

Vanaf 2025 in ontwikkeling



A.6.4 Deelgebied Werkgebieden

Prioritair doel: Toekomstbestendige economie



Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Gebiedsafkadering: exclusief Merwedehavens, omdat dit nu bij deelgebied De Staart hoort.
- Woon-werkgebied binnen de werkgebieden zijn gearceerd weergegeven op kaart.
- Eén prioritair doel: 'Toekomstbestendige economie'. 'Bereikbare stad' en 'gezonde stad' voor de werkgebieden niet prioritair.

A.6.4.1 Kenschets

De werkgebieden beslaan de locaties waar het werken voorop staat. Dit gaat over de bedrijventerreinen, industriegebieden en één kantoorlocatie. Dit betekent niet dat er in de andere gebieden niet gewerkt wordt, maar in dit gebied is dit duidelijk de hoofdfunctie. In het werkgebied moet een groot deel van economische opgave – het vergroten van kwalitatief hoogwaardige werkgelegenheid en het beter benutten van de ruimte voor

werken, plaatsvinden. Alleen als er specifiek te onderscheiden randvoorwaarden zijn, zoals bij milieuzonering, benoemen we de categorieën apart (industrie, bedrijven, kantoren).

Banen met impact en het juiste bedrijf op de juiste plaats zijn belangrijk voor Dordrecht. De Zeehaven Dordrecht (onderdeel van de Westelijke Dordtse Oever (WDO)) en terreinen rondom de Eerste, Tweede en Derde Merwedehavens behoren tot de industrieterreinen. De Merwedehavens maken – bij uitzondering – onderdeel uit van het deelgebied 'De Staart'. De terreinen zijn geluid gezoneerd en liggen aan de noord- en westzijde van de stad.

De overige bedrijventerreinen liggen voornamelijk langs de westelijke oever van de stad (Westelijke Dordtse Oever). Dit gaat met name om Dordtse Kil I, II, Amstelwijck-west, Dordtse Kil III en Dordtse Kil IV (Distripark) en de Keerweer (die wordt uitgebreid). Distripark is het bedrijventerrein met het grootste aantal uitgeefbare vierkante meters nieuw bedrijventerrein in de stad. Daarnaast zijn er enkele relatief kleinere terreinen langs de Mijlweg/Dokweg, zuidzijde Baanhoekweg en – binnenstedelijk – in de corridor langs de provinciale weg. Businesspark Amstelwijck is ten slotte de enige locatie binnen deelgebied 'Werkgebieden' waar hoogwaardige bedrijvigheid met kantoorhoudende functies passend zijn.

Op enkele plekken binnen de Werkgebieden – zoals in Wieldrecht en langs de Rijksweg en Wieldrechtse Zeedijk – staan woningen waardoor rekening gehouden moet worden met de leefbaarheid. Deze kunnen hier blijven, maar nieuwe woningbouw en/of de bouw van zeer kwetsbare gebouwen is op de (woon)-werkgebieden in principe uitgesloten. Grootschalige bedrijfsontwikkelingen op de percelen gelegen in het woon-werkgebied

Rijksweg zijn niet passend, in verband met het behoud van het woonklimaat en omliggende ontwikkelingen.

A.6.4.2 Sturingsfilosofie

Vanuit de gemeente wordt ingezet op actieve sturing Ruimtegebruik. Binnen de WDO zijn er drie ontwikkelingsprogramma's:

1. Herontwikkelingen Zeehavengebied,
2. Revitaliseringsopgave Dordtse Kil I, II en AWW,
3. Ontwikkeling Distripark.

Het programma Ruimte voor Banen stuurt op Merwedehavens, Binnenstad en Dordtse Kil I, II. De kaderstelling in dit gebied is ruim, zodat er binnen die grenzen ruimte is voor ondernemen. Initiatief voor ontwikkelingen ligt bij derden. Mogelijke milieuhinder bepaalt de grenzen van wat mogelijk is. De opgave in de werkgebieden is dat we ruimte houden voor bedrijven met een hogere milieucategorie, die zich qua contour niet verhouden tot andere functies. Dit vertalen we via planregels ook in het omgevingsplan. Verder is het van belang om, gezien de opgave in binnenstedelijk gebied, ruimte te zoeken voor bestaande bedrijven die nu krap zitten, zodat ze op andere plekken kunnen groeien. Als gemeente zetten we daarom ook een actiever grondbeleid in, met de inzet op strategische verwerving en sturing op uitgifte. Waarbij we veel meer gaan sturen op wat het bedrijf de stad en de regio oplevert als het gaat om banen, clusterversterkende activiteiten, etc.

A.6.4.3 Aantrekkelijke stad

Wonen

Nieuwe woningbouw is op de werkgebieden in principe uitgesloten. De functie werken overheerst hier en de milieuzonering die hier geldt, past niet bij wonen. Bestaande woningen zoals in Wieldrecht langs de

Rijksstraatweg en incidentele bedrijfswoningen blijven.

Welstandsniveau

In de werkgebieden geldt het welstandsniveau welstandsvrij. De zones binnen 50 meter vanaf de doorgaande wegen vallen onder het welstandsniveau regulier. De Zeehaven, Logistiek Park Dordtse Kil IV en Bedrijvenpark Amstelwijck vallen onder het welstandsniveau ontwikkeling. Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten vallen onder het welstandsniveau intensief.

Hoogbouw

De maximale bebouwingshoogte is op bedrijventerreinen en industriegebieden 25 meter, maar wordt gedifferentieerd naar omgevingsaspecten. In havengebieden is het realistisch dat bouwwerken, die geen gebouwen zijn (zoals hijskranen en fabriekspijpen), hoger kunnen zijn. Hiervoor zijn altijd maatwerkoplossingen mogelijk. Op de kantorenlocatie is medium hoogbouw goed mogelijk (tot 50 meter). In het kader van optimale benutting van schaarse werklocaties stimuleren we dat ruimtelijke initiatieven op bedrijventerreinen de toegestane bebouwingshoogte optimaal benutten.

Voorzieningen

Op industrieterreinen ambiëren we functiemenging niet. Ook op de bedrijventerreinen is gebruik primair gericht op bedrijven, maar beperkte menging met detailhandel is mogelijk op de daartoe reeds aangewezen locaties. Dit kan alleen plaatsvinden wanneer sprake is van extreem ruimtebeslag, zoals bouwmarkten, tuincentra of een thematische clustering, zoals bij de woonboulevard, de autodealers aan de Mijlweg of grootschalige leisure (ontspanning/vrije tijd) concepten. Detailhandel dient zich te beperken tot de beter bereikbare plekken en moet niet

concurreren met andere centra of de binnenstad.

Nieuwe solitaire horeca op de bedrijventerreinen wordt in principe niet ondersteund.

Op de locatie voor hoogwaardige bedrijvigheid waarbij kantoorhoudende functies passend zijn - Businesspark Amstelwijck - is incidenteel aanvullende horeca ter ondersteuning van de bedrijfsfunctie toegestaan, zoals een hotel met oplaadpunten voor elektrische auto's en vergaderfaciliteiten.

Er is beperkt ruimte voor nieuwe horeca op de woonboulevard. Uitgangspunt is dat de horeca hier ondersteunend is en goede balans heeft met de andere functies

Cultuurhistorie

De 17e-eeuwse polder- en dijkstructuren van de polder Wieldrecht en van de 18e- en 19e-eeuwse Beerpolder zijn grotendeels verdwenen. De karakteristieke Westkil is nog deels aanwezig. Het oorspronkelijk 17e-eeuwse buurtschap Wieldrecht is ontstaan bij het veer op 's Gravendeel. In mei 1940 is de oude kern verwoest en weer opgebouwd. Het veer heeft tot de bouw van de Kiltunnel gefunctioneerd.

Door het gebied loopt van noord naar zuid de met bomen omzoomde Rijksstraatweg, een historische as geflankeerd door water. Deze as wordt doorsneden door historische elementen zoals de dijk en de killen. Aangelegd rond 1820 als verbindingsweg tussen Amsterdam en Antwerpen. Deze functie is overgenomen door de snelweg A16, waarmee de Rijkstraatweg nu een lokale functie en langzaam verkeer/recreatieve functie heeft. Langs de Rijksstraatweg ligt nabij de Wieldrechtse Zeedijk het buurtschap Tweede Tol. Door het rechte trekken van de

Dordtsche Kil zijn de vele buitenplaatsen die direct aan de kil lagen verdwenen.

A.6.4.4 Bereikbare stad

Verkeer en vervoer

Dordrecht is een belangrijke schakel geworden in de Nederlandse en Europese transportnetwerken (TEN-T corridors). De grote bedrijventerreinen zoals de Westelijke Dordtse Oever (WDO) en de Merwedehavens (D-gebied), trekken grote en zware voertuigen (soms met gevaarlijke stoffen) aan. Om het vestigingsklimaat voor bedrijven aantrekkelijk te houden is voldoende ruimte voor grote voertuigen en betrouwbare multimodale bereikbaarheid via weg en spoor voor verkeer essentieel. De Zeehaven en Tweede Merwedehaven hebben beide een spoor aansluiting, die van belang zijn voor het economisch functioneren van deze gebieden. We zetten dus in op een optimale benutting van deze spooransluitingen, rekening houdend met risico's voor externe veiligheid.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We zetten in op minder vervoersbewegingen en de 'Modal shift' van het goederentransport over de weg van Dordtse bedrijven naar transport over het water.

Verschuiving transport van goederen naar de werkgebieden van de weg naar scheepvaart. We werken al aan innovatief persoonsvervoer over water. Voor goederen zou bijvoorbeeld een containerterminal in de Zeehaven voor aan- en afvoer voor de bedrijventerreinen in de Westelijke Dordtse Oever (WDO) interessant zijn.

De unieke ligging van de werkgebieden biedt potentie voor het verduurzamen van goederenvervoer door een verschuiving naar vervoer over water. Door meer goederen over water te transporteren, kan niet alleen de belasting op het wegennet verminderd worden, maar kunnen ook aanzienlijke milieuvoordelen worden behaald. Daarnaast is het verbeteren van de bereikbaarheid voor alternatieve vervoerswijzen belangrijk. Daarom werken we samen met bedrijven om de toegang en veiligheid voor fietsen en openbaar vervoer te verbeteren.

A.6.4.5 Gezonde stad

Milieu

We willen milieuhinder door verkeer, onveilige situaties en milieuhinder als gevolg van de aanwezigheid van bedrijvigheid voorkomen. Daarom is het van belang om milieuzonering, functiemenging en externe veiligheid te betrekken bij de ruimtelijke inrichting van werkgebieden. De gemeente stelt verschillende eisen aan de inrichting van bedrijventerreinen, industrieterreinen en de kantorenlocatie.

Externe veiligheid/zonering/functiemenging

Bedrijventerreinen/industriegebieden

- Zonering/functiemenging
Op de bedrijventerreinen Dordtse Kil I, II, III, IV is vestiging van bedrijven tot maximaal milieuklasse 4 mogelijk. De gebruiksintensiteit van bedrijventerreinen is laag tot gemiddeld. Functiemenging komt beperkt voor, maar gelet op het grootschalige karakter van deze bedrijventerreinen is wonen uitgesloten. Op de industrieterreinen in de Zeehaven zijn bedrijven tot maximaal milieucategorie 5.2 toegestaan. Het gebruik van deze terreinen is uitsluitend

bestemd voor bedrijven. Woningen en zelfstandige kantoren zijn uitgesloten. Ook andere functies, waaronder zeer kwetsbare gebouwen zijn in principe niet verenigbaar met het bedrijfsmatige karakter hier. Omgevingscondities zijn soms zodanig dat op bedrijven- en industrieterreinen alleen lagere milieucategorieën toelaatbaar zijn.

De overige terreinen zijn voornamelijk bedrijventerreinen waar vestiging van de bedrijfscategorieën 1 tot en met 3 zijn toegestaan. Deze zijn gelet op de afstand naar woonbebouwing niet geschikt voor de vestiging van milieubelastende activiteiten met een externe veiligheidsrisico. Opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen zijn hier toegestaan tot hoeveelheden die blijven onder de te hanteren ondergrenzen voor milieubelastende activiteiten zoals bedoeld in artikel 2.1 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Functiemenging is hier onder voorwaarden mogelijk.

- Externe veiligheid plaatsgebonden risico
De terreinen aan de westzijde van de stad (Dordtse Kil I t/m IV) zijn geschikt voor het toelaten van milieubelastende activiteiten met een externe veiligheidsrisico. Dit betreft met name de onder A en B genoemde activiteiten van bijlage VII van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Vanwege de relatief grote diversiteit van bedrijven moet er aandacht zijn voor de ligging van de 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico. Uitgangspunt daarbij is dat dit risico 'binnen de poort' blijft. Omdat de aanwezigheid van milieubelastende activiteiten met een externe veiligheidsrisico niet samengaat met de aanwezigheid van zeer kwetsbare gebouwen en kwetsbare gebouwen en

locaties, geldt een verbod tot het oprichten hiervan. Voor kwetsbare gebouwen is vrijstelling mogelijk na advies Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (VRZHZ).

De Zeehaven van Dordrecht is een industrieterrein waar havengebonden en industriële activiteiten plaatsvinden. Een deel van de bedrijvigheid is risicorelevant. Op basis van artikel 14 van het Bevi heeft het college van burgemeester en wethouders in 2013 een veiligheidscontour voor een groot deel van de Zeehaven vastgesteld. Het plaatsgebonden risico ($PR10^{-6}$) van de in het gebied aanwezige bedrijven mag deze veiligheidscontour niet overschrijden. Het gebied binnen de veiligheidscontour zetten we bij de overgang naar het omgevingsplan om naar een 'Risicogebied externe veiligheid' - conform artikel 5.16 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Voor de tussenliggende periode heeft de Provincie in de ZHOV een risicogebied opgenomen.

Binnen de veiligheidscontour mogen uitsluitend beperkt kwetsbare gebouwen of locaties aanwezig zijn die een functionele binding hebben met een aanwezig Bevi-bedrijf of met het gebied binnen de veiligheidscontour. Buiten de veiligheidscontour staan we op de industrieterreinen geen nieuwe kwetsbare gebouwen of locaties toe.

- Externe veiligheid groepsrisico
Ter beheersing van het groepsrisico heeft het Rijk een beleidswijziging doorgevoerd waarbij meer aandacht is voor een effectgerichte benadering van het groepsrisico (zie deel B paragraaf B4.2.5 Omgevingsveiligheid). Ter beheersing van het groepsrisico stelt de gemeente aandachtsgebieden in. Kern van het

gemeentelijkbeleid is dat brandaandachtsgebieden zo veel mogelijk beperkt blijven tot het eigen terrein. En dat explosie en gifwolkaandachtsgebieden niet reiken over woongebieden, kantoorlocaties en grootschalige detailhandel. Vrijstelling hiervan is onder voorwaarden mogelijk. Bij bestaande overschrijdingen streven we naar een permanente verbetering van de veiligheidssituatie. Hierbij hanteren wij Best Beschikbare Technieken (BBT) als uitgangspunt.

Voor het groepsrisico binnen de veiligheidszone van de Zeehaven treffen we geen regeling. Hier verwachten we de hoogste mate van bewustzijn van risico's en zelfredzaamheid. Binnen de veiligheidszone volstaat het kader van de Wet milieubeheer ten aanzien van externe veiligheid en toepassing van BBT.

Kantorenlocatie

- Zonering/functiemenging/externe veiligheid
Businesspark Amstelwijck is de enige locatie binnen deelgebied 'Werkgebieden' voor hoogwaardige bedrijvigheid waarbij kantoorhoudende functies passend zijn. Een kantoorlocatie ligt dicht bij de hoofdverkeersverbindingen, in dit geval de A16 en de N3. Er is sprake van aanvullende voorzieningen, zoals een hotelfunctie, maar een groot aantal functies anders dan kantoren en leisure (ontspanning/vrije tijd) zijn vooralsnog uitgesloten.

Langs de randen van dit leefmilieu zijn hoofdtransportassen gesitueerd (spoor, N3 en A16). Deze assen hebben een belangrijke functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op basis van het nieuwe veiligheidsbeleid van het Rijk

krijgen al deze transportassen aandachtsgebieden voor brand, explosie en toxiciteit toebedeeld. Deze bedragen respectievelijk 30, 200 en 300 meter. Daar waar nodig stellen we voorschriftengebieden vast (zie deel B paragraaf B4.2.5 Omgevingsveiligheid). Gezien de gevaarsetting leidt dat tot onderstaande bebouwingsvrije zones en voorschriftengebieden:

- Niet bouwen binnen 10^{-6} contour spoor, weg en water.
- Niet bouwen binnen brandaandachtsgebied spoor en weg (30 meter uit de zijkant van de infrastructuur).

Verder geldt dat binnen het explosieaandachtsgebied van spoor en N3 geen zeer kwetsbare gebouwen mogen worden ontwikkeld.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Aandachtsgebied toxiciteit is 300m ten opzichte van 1.500m in de 1.0.

- Groepsrisico
Ter beheersing van het groepsrisico heeft het Rijk een beleidswijziging doorgevoerd waarbij meer aandacht is voor een effectgerichte benadering van het groepsrisico (zie deel B paragraaf B4.2.5 Omgevingsveiligheid). Kern van het beleid is dat het groepsrisico kleiner moet zijn dan $Gr < 1,5$ maal de oriëntatiewaarde of een personendichtheid per hectare die hiermee correspondeert.

Luchtkwaliteit

Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven, streven we naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit met zicht op de WHO-advieswaarde. De belangrijkste maatregelen

richten zich dan ook op duurzame mobiliteit, klimaat (klimaat neutraal in 2040), houtstook en ruimtelijke ontwikkeling. Deze maatregelen richten zich op NO_x en fijnstof. Bedrijfsmatige emissies omvatten een breed palet aan geëmitteerde stoffen die ook aandacht vragen. Bij de beoordeling van bedrijfsmatige emissies is voor ons de stand der techniek leidend.

Geluid

Een drietal bedrijven- of industrieterreinen in Dordrecht betreft geluid gezoneerde industrieterreinen. Daar kunnen zogenaamde lawaaimakers zich vestigen. Het betreft de Zeehavens (onderdeel van het gezoneerde industrieterrein Groote Lindt/Dordt-West), De Staart en Derde Merwedehaven. Het totaal aan industrieelawaai vanaf deze terreinen is beheerd en begrensd door een zogenaamde zonegrens en door hogere waarden bij nabijgelegen woningen.

Bij de invoering van de Omgevingswet is vastgesteld dat dit wordt omgezet naar zogenaamde geluidproductieplafonds (GPP's) voor industrieterreinen. De verdeling van de beschikbare geluidruimte op deze terreinen is vastgelegd in de betreffende bestemmingsplannen. Bij ontwikkelingen met geluidgevoelige functies (zoals wonen) binnen de zonegrens moet men rekeninghouden met het industrieelawaai.

De overige bedrijventerreinen in Dordrecht zijn niet voor geluid begrensd. Daar gelden per bedrijf de geluidvoorschriften uit het omgevingsplan of de milieuvergunning. Een uitzondering daarop is Dordtse Kil IV. Voor dat terrein is in het kader van verbrede reikwijdte een geluidverdeling in het bestemmingsplan opgenomen. Die moet ervoor zorgen dat de geluidgevoelige omgeving is beschermd tegen te veel geluid van het bedrijventerrein als geheel.

Met de inwerkingtreding Omgevingswet geldt tot 2032 een overgangsfase waarin de gemeente samen met de Omgevingsdienst een heroverweging uit voor de benodigde en/of wenselijke geluidregels voor bedrijven en bedrijventerreinen.

Openbare ruimte

Het kwaliteitsniveau voor de inrichting is standaard. Hierbij richten we ons op het verbinden van de stad en de haven en zetten we in op de beleving hiervan. Dit kan onder meer door groene wandelroutes aan te leggen. Voorop staat dat de economische ontwikkelingen in balans moeten zijn met de omgeving. Dit betekent onder meer dat er voor iedereen – dichtbij en toegankelijk – aantrekkelijke (groene) plekken moeten zijn. Juist in de werkgebieden kan dit ten goede komen aan de ervaring van de gebruikskwaliteit.

Ondergrond

De bodemkwaliteit van de bedrijventerreinen en industrieterreinen is 'industrie' en deze mag bij ontwikkelingen ook toegepast worden. Verder verdient het aandacht om de bodemkwaliteit af te stemmen met het huidige en toekomstige functiegebruik van een locatie. De bodemkwaliteit van de kantorenlocatie is in principe bouwrijp voor de realisatie van nieuwe kantoren. De ondergrond is geschikt voor de aanleg van een warmte-koudeopslag. De warmte- en koudevraag van kantoren is ideaal voor een collectief open W(armte)K(oude)O(pslag) systeem als alternatief voor het gebruik van aardgas.

Gezondheid

Ook in de werkgebieden is de aanwezigheid van voldoende groen belangrijk voor de mentale en fysieke gezondheid van de werknemers. Als zij in de lunchpauze een groenblauw rondje kunnen wandelen, draagt dat bij aan hun eigen gezondheid,

stressvermindering en productiviteit. We zetten daarom ook in op het vergroenen van de werkgebieden, uit oogpunt van gezondheid, klimaatadaptie en biodiversiteit.

A.6.4.6 Toekomstbestendige economie

Werken

Voor de doorontwikkeling van de Zeehaven zijn we een samenwerkingsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam aangegaan. Het uitgangspunt is dat we de Zeehaven, de Eerste, Tweede én Derde Merwedehaven zoveel mogelijk gebruiken voor watergebonden bedrijvigheid. De Zeehaven en de Merwedehavens zijn inwaarts gezoneerd, waarbij bedrijfsvestiging tot maximaal categorie 5.2 is toegestaan.

Bedrijventerreinen zijn zodanig gezoneerd dat de kapitaalintensieve bedrijvigheid op deze bedrijventerreinen is beschermd. Ruimte voor aanvullende bedrijven in de maritieme maakindustrie ligt onder andere op de bedrijventerreinen Dordtse Kil I, II en Amstelveen-west. Voor deze terreinen is de maximale milieucategorie 4, maar kan door omgevingsfactoren lager zijn. Met de aanleg van Dordtse Kil IV (Distripark) bieden we ruimte voor groei in nieuwe en bestaande sectoren. Ook hier is de maximale milieucategorie 4. Er is ruimte voor grote kavels en spelers, met een zichtbaarheid en representativiteit naar de snelweg. De nadruk ligt op schone sectoren als slimme logistiek en dienstverlening. Doordat het beleidsmatig accent verlegd is van kwantiteit naar kwaliteit (arbeid/banen met impact) en van een (inter)nationaal accent naar een meer regionaal accent is dit terrein uitermate geschikt om hier de economische activiteiten te vestigen die de meeste toegevoegde economische en maatschappelijke waarde hebben. Dit betekent dat dit kansen creëert voor andere bedrijvigheid dan sec in de logistiek-gerelateerde sector en dat het

omgevingsplan hier op aangepast kan worden om dit mogelijk te maken.

Met de herstructurering van Louterbloemen en opwaardering van Dordtse Kil I, II en Amstelveen-west houdt de gemeente de kwaliteit van de werkgebieden op peil.

In 2024 hebben gemeente en HbR een nieuw Toekomstperspectief Zeehaven Dordrecht 2040 opgesteld. Kernpunten daarin zijn dat de Zeehaven van strategisch belang is voor maritieme bedrijvigheid en bedrijvigheid in de hoge milieucategorieën, als onderdeel van de gehele Westelijke Dordtse Oever (WDO) en in het bijzonder voor de modal shift tussen weg, water en spoor. Vanuit de NOVEX speelt de Zeehaven een belangrijke rol in de transitie naar een duurzame, circulaire en klimaatneutrale economie. Om dit te optimaliseren, zetten we voor de overslag vanuit de rest van de WDO naar het water in op een containerterminal in de Zeehaven. Daarnaast behouden we de aansluiting via het spoor. Daar waar de haven raakt aan het (toekomstig) woongebied, met name aan de noordkant bij Louterbloemen, zetten we in op stadsverzorgende bedrijvigheid als buffer tussen de zwaardere havenindustrie en het woongebied. Businesspark Amstelveen richt zich op hoogwaardige bedrijvigheid waarbij

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We streven naar meervoudig en gestapeld ruimtegebruik in werkgebieden.

Gronden zijn steeds schaarser en we moeten bestaande werklocaties dus efficiënt c.q. optimaal benutten. Maatregelen als gestapeld parkeren of parkeren combineren met burens e.d. stimuleren.

kantoorhoudende functies passend zijn. Een goede bereikbaarheid staat hier voorop. Ook de zichtrelatie met de snelweg en een representatieve uitstraling (richting snelweg) zijn van belang. Aanvullend op de kantoorruimte is enige bedrijfsruimte toegestaan. Ligging in een locatie met hoogwaardige bedrijvigheid waarbij kantoorhoudende functies passend zijn, zorgt voor beperkingen. Dat maakt de vestiging van bedrijven die zich bezighouden met productie, op- en overslag van grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen niet mogelijk. Met uitzondering van bedrijven die een beperkte hoeveelheid gevaarlijke stoffen opslaan onder de richtlijn PGS 15.

Technische innovatie in de maakindustrie

Bedrijven zijn zelf toonaangevend bezig met innovatiekracht op de eigen locatie. Dit doen zij om in de markt te blijven. De gemeente stimuleert deze (technische) innovatie in de maakindustrie (voor het behoud van een concurrerende positie en werkgelegenheid) en koppelt dit aan onderwijs.

Dit betekent dat we bedrijven ruimte moeten blijven bieden om te kunnen groeien. Soms kan dat niet op de bestaande locaties door beperkte fysieke ruimte of milieuruimte. In dat geval kijken we of we bedrijven op een andere plek in Dordrecht of in regio (regionale afstemming) kunnen faciliteren. Hetzelfde geldt voor start-ups die zich nu hebben gevestigd in de Duurzaamheidsfabriek/Leerpark. De uitdaging is om die bedrijven in de groeicurve en uitstroom te faciliteren naar reguliere werklocaties.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We zetten in op kwalitatieve banen om een kwalitatieve groei van onze economie te bewerkstelligen.

Voor Dordrecht werken we richting een kwalitatieve groei van onze economie. Een toekomstbestendige economie, passend bij beroepsbevolking. Het aanbod vanuit onderwijs moet beter aansluiten op de vraag vanuit het Dordtse bedrijfsleven, waarbij we inzetten op banen met impact. Banen die ook in de toekomst nuttig zijn en een positieve bijdrage leveren. Nieuw te vestigen bedrijven moeten echt iets bijdragen aan de huidige én toekomstige brede welvaart in de stad.

Verdichten, herontwikkelen en leegstand opvullen

Revitaliseren van bestaande werkgebieden staat hoog in het vaandel. Bijvoorbeeld de Zeehaven, met aandacht voor duurzaamheid, circulaire economie en watergebonden bedrijvigheid. Vanuit de gedachte dat we binnen de verstedelijkingscontour bouwen, zet de gemeente in op het opvullen van de aanwezige leegstand en op het verdichten en herontwikkelen van bestaande (verouderde) bedrijventerreinen (met bedrijfsfuncties). Daarbij kijken we kritischer naar de profilering per werklocatie, zodat bedrijfslocaties met hogere milieuruimte of oeverlocaties daadwerkelijk benut worden door bedrijven die dat nodig hebben, terwijl bedrijvigheid in een lage hindercategorie vooral plaatsvindt op binnenstedelijke

werklocaties of in de overgangszones tussen wonen en industrie. Ruimtegebruik met weinig tot geen toevoegde waarde voor de economie weren we van de bedrijventerreinen, denk hierbij aan opslagcomplexen.

A.6.4.7 Klimaatbestendige stad 2040

Klimaatadaptatie

Het terrein in de werkgebieden is grotendeels in particulier bezit. Dit betekent dat we de bedrijven moeten stimuleren om op hun eigen terrein adaptatiemaatregelen te treffen, als we dit gebied klimaatadaptief willen inrichten.

Daarnaast kijken we of we als gemeente adaptatiemaatregelen kunnen nemen op publiek terrein, zonder de functionaliteit van het gebied te beschadigen.

Op heel de WDO wordt ingezet op Klimaatneutraal 2040 met allerlei maatregelen vanuit de gemeente. Dit geldt voor alle terreinen inclusief de Zeehavens. Voor de ontwikkeling van Dordtse Kil IV en Businesspark Amstelwijck stellen we eisen aan investeerders en ontwikkelaars betreffende een klimaatadaptieve inrichting. Voor Dordtse Kil IV streven we naar een klimaatneutraal bedrijventerrein in 2040. Op de Dordtse Kil I, II en Amstelwijck-West loopt een revitaliseringsopgave. We kopen vastgoed op en geven dit uit aan de hand van criteria met strenge duurzaamheidseisen. Op basis van de uitkomsten van de stresstesten en risicodialoog komen vooral hittestress en wateroverlast naar voren als klimaatadaptatie knelpunten in de werkgebieden. Op deze onderwerpen moeten we dus extra nadruk leggen wanneer er een fysiek project plaatsvindt.

A.6.4.8 Duurzame en klimaatneutrale stad 2040

Opwek van energie

In 2024 zijn er kansrijke gebieden (zoekgebieden) aangewezen voor de grootschalige opwek van energie via zon en wind. Een aantal daarvan (Kildepot, Zeehaven) is gelegen in de werkgebieden. De mogelijke ontwikkeling van de zoekgebieden wordt nader onderzocht en uitgewerkt in een programma Opwek duurzame energie. In de werkgebieden is daarnaast veel dakruimte die men kan benutten voor opwekking van elektriciteit.

De opgewekte energie kan niet zomaar op het elektriciteitsnet worden gezet. Samen met de bedrijven onderzoeken we mogelijkheden voor energieopslag en het lokaal gebruiken van de opgewekte energie. Bijvoorbeeld de ontwikkeling van energiehub's, waarin bedrijven de opwek en het gebruik van (duurzame) energie op elkaar afstemmen en delen, kan hierin uitkomst bieden. Dit om verdere netcongestie te voorkomen of zelfs voor te blijven.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Toevoeging van mogelijke zoekgebieden voor de opwek van energie via wind en zon.

Circulariteit

De werkgebieden zijn plaatsen waar bij uitstek kansen liggen voor de circulaire economie. Doordat veel bedrijvigheid relatief dicht bij elkaar zit, is er op zeer lokale schaal uitwisseling van materialen en grondstoffen mogelijk. We zetten in op korte ketens. Samen met de aanwezige bedrijven verkennen we welke circulaire mogelijkheden er zijn. Ook zetten we bij acquisitie en verplaatsing van bedrijven in op circulaire toepassingen in bouw en gebruik.

Circulaire bedrijven hebben vaak ook milieuruimte en soms multimodaliteit (water en spoor) nodig. Daarom willen we dergelijke locaties extra beschermen voor optimale benutting ten behoeve van de transitie naar een circulaire economie.

Bovendien bevinden zich hier al meerdere recyclingbedrijven die zich bezighouden met waardecreatie voor gebruikte materialen, bijvoorbeeld in de Zeehavens.

A.6.4.9 Biodiverse stad

Ecologie en groen

De ecologische waarde van het werkgebied lijkt, vanwege het grotendeels verhard oppervlak en het weinig aanwezige groen, beperkt. Toch hebben verschillende planten en dieren zich aangepast aan de overwegend versteende omgeving en is verspreid over het werkgebied groen aanwezig. Het werkgebied draagt daarom bij aan de gemeentelijke biodiversiteit. De grotere groengebieden zijn bijvoorbeeld het bosschage bij Louterbloemen en het groen in het noordelijk deel van de Krabbengors. De bomenrijen, zoals langs de Rijksstraatweg en Wieldrechtse Zeedijk en de brede bermen zorgen voor een groene verbinding met de omgeving.

Het behouden en verhogen van de biodiversiteit is belangrijk in werkgebieden. Het is belangrijk om meer ruimte te maken voor groen door natuurinclusief te bouwen en te ontwikkelen.

Denk aan het verzachten van harde oevers in het getijdenlandschap, het versterken van de bomenstructuur in de dijklinten (zoals de Wieldrechtse Zeedijk) en het natuurvriendelijker inrichten van de killen.

Waardevolle groenblauwe structuren liggen in en dicht bij de werkgebieden. Mogelijkheden om de groenblauwe structuren te versterken werken we uit in gebiedsprogramma's. Vanwege de beeldbepalende, esthetische, ecologische, gezondheidswaarde en klimaatadaptieve waarde is het aanwezige groen waardevol en zetten we in op het behouden van de groenbestemming.

Aanvullende specifieke acties en programma's

	Status
Verkenning ontwikkeling Maritieme Campus voor binnenvaart	Bestaand
Onderzoek naar maatregelen om werkgebieden sneller klimaatadaptief te maken	Bestaand
Toekomstperspectief Zeehaven Dordrecht 2040	Bestaand



A.6.5 Deelgebied Stadsas

**Prioritaire doelen: Aantrekkelijke stad,
Bereikbare stad en Gezonde stad**



A.6.5.1 Kenschets

De Stadsas Dordt (voorheen Spoorzone) is een echt ontwikkelgebied en biedt volop kansen voor het bouwen van veel extra woningen, het toevoegen van banen en het verduurzamen van de stad. Het is het startpunt van Dordrecht voor de toekomst. De hoofddoelstelling van de ontwikkelingen in Stadsas Dordt is:

Bijdragen aan de groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in Dordrecht. We gaan voor ruim 6.000 woningen en ruimte voor circa 2.400 "banen met impact" (arbeidsplaatsen op voornamelijk HBO/WO niveau).

Als rode draad door de gehele Stadsas Dordt loopt de spoorinfrastructuur. De spoor- en met name stationsontwikkelingen zijn de drager van de gebiedsontwikkelingen die langs het spoor liggen.

Binnen het programma Stadsas Dordt onderscheiden we vier grote ontwikkelingen:

1. Gebiedsontwikkeling Maasterras (Fase 1, 2 en 3);
2. Gebiedsontwikkeling rondom station Dordrecht;
3. Gebiedsontwikkeling Knoop Leerpark-Gezondheidspark;
4. Spoorinfrastructuur en aanpassing station Dordrecht en nieuw station Leerpark (MIRT-verkenning Oude Lijn).

Maar onze doelen reiken veel verder dan dat. Ook kwalitatief willen en moeten we grote stappen vooruitzetten. Dit doen we op de volgende onderwerpen:

- Divers woningaanbod in een levendige omgeving
We gaan binnenstedelijk ontwikkelen nabij OV-knooppunten in relatief hoge dichtheid. De woningen worden in alle segmenten ontwikkeld en we richten ons daarmee op doelgroepen in Dordrecht, en op woningzoekenden van buiten de stad om de stad te laten groeien. Naast woningbouw is er ook plaats voor andere functies en komt er ruimte voor ontmoeting, cultuur en evenementen.
- Klimaatbestendig en duurzaam ontwikkelen
We bouwen een robuuste omgeving die bestand is tegen de verandering van het klimaat. Dit betreft niet alleen een groenere en meer biodiverse openbare ruimte. Bij een klimaatbestendige stad hoort ook een klimaatbestendige manier van bouwen en aandacht voor waterveiligheid. Onderzocht wordt of door ophoging van het Maasterras voor Dordrecht een zogenaamde schuil- en coördinatie hub kan worden gecreëerd.
- Dordrecht bereikbaar houden
We willen de groei van automobilititeit remmen door op autoluwe woongebieden met weinig parkeerplaatsen op straat in

te zetten op het STOMP-principe. We gaan voor een mobiliteitstransitie met goede alternatieven voor de auto. De spoorinfrastructuur en het station worden vernieuwd en uitgebreid met een extra station Leerpark. Ook krijgt de voetganger en de fiets een veel prominentere plek in het Dordrecht van de toekomst.

- Wonen in een gezonde stad
In de binnenstedelijke gebieden moet niet alleen extra woonruimte komen, onze inwoners moeten ook op een prettige en gezonde manier in deze gebieden wonen. Dit betekent dat we met groen en water de hittestress in stedelijke gebieden te lijf gaan, zodat het prettig verblijven is. Ook maken we ruimte voor bewegen en spelen en pakken we hinder door fijnstof en geluid aan.
- Banen met impact
Onze ambitie is om beter gebruik te maken van het potentieel van de Stadsas als moderne stedelijke vestigingslocatie voor kantoren, innovatieve co-werklocaties, commerciële voorzieningen, horeca en andere stadsverzorgende economie. Daarbij is beoogd banen met impact te scheppen op voornamelijk WO/HBO-niveau en die ook in Dordrecht te behouden. Daarbij realiseert het programma Stadsas Dordt de benodigde m² en het programma Economie de beoogde economische invulling.

Samenvattend beogen we dus om, naast de hoofddoelstelling, met de gebiedsontwikkeling Stadsas Dordt zo veel mogelijk van de overige ambities te realiseren en/of te faciliteren binnen de beschikbare mogelijkheden en randvoorwaarden.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We proberen bij nieuwe ontwikkelingen opgaven te koppelen en zo aan meerdere doelen van de omgevingsvisie bij te dragen.

Nieuwe ontwikkelingen bieden de kans om meerdere opgaven op één plek op te lossen. Beperkingen vanuit externe veiligheid (bijvoorbeeld veiligheidszones rondom het spoor) biedt ruimte om bij te dragen aan verschillende doelen uit de omgevingsvisie. Een park in een dergelijke zone kan bijvoorbeeld bijdragen aan Doel 1: Aantrekkelijke stad, Doel 3: Gezonde stad, Doel 5: In 2040 een klimaatbestendige stad en Doel 7: Biodiverse stad. Daarbij richt de programmaorganisatie zich op het verwezenlijken van de doelen en doet ze dat door sturing van de onderliggende (gebiedsontwikkelings)projecten en MIRT-verkenning Oude Lijn waarbinnen de resultaten worden gerealiseerd.

A.6.5.2 Sturingsfilosofie

Er ligt een zeer actieve initiërende rol bij de (lokale) overheid. Wij nemen zelf het initiatief om het proces actief aan te sturen. Het doel is om ontwikkelingen door marktpartijen mogelijk te maken via het opstellen van ontwikkelgerichte omgevingsplannen en financiële investeringen in de randvoorwaardelijke bereikbaarheid. Die marktpartijen benaderen wij door gronden uit te geven of door marktpartijen te motiveren

strategische posities in deze zone in te nemen - op basis van een langetermijnperspectief.

A.6.5.3 Aantrekkelijke stad

Wonen

De Stadsas voorziet in de behoefte naar woningen in een levendig woonmilieu met goede verbindingen, werkgelegenheid en voorzieningen. Daarbij bouwen we voor iedereen, met extra aandacht voor gezinnen en jongeren.

Voor het deel van de Stadsas in de buurt van Dordrecht Centraal (de stationsomgeving) is het uitgangspunt een hoog stedelijk woonmilieu met Dordts karakter. Met een gemiddelde dichtheid van 50-70 woningen per hectare en op bijzondere locaties vlakbij openbaar vervoer (knoop)punten iets hoger. Om de ambities waar te maken willen we de fysieke en gevoelsmatige scheiding tussen noordzijde en zuidzijde van het spoor opheffen. Dat betekent in eerste instantie een transformatie van de als achterkant beschouwde zuidzijde van het station. Doel hiervan is het realiseren van een volwaardige en succesvolle wederhelft van de historisch en welvarende noordzijde. De randvoorwaarden voor de herontwikkeling zijn meer levendigheid, verdichting en een hogere kwaliteit en betere verbindingen van de openbare ruimtes. Passend bij het beoogde stedelijke woon-werkmilieu.

De 19e-eeuwse schil rondom het oude centrum zoekt aansluiting op de historische binnenstad. Maar de transformatiegebieden aan de zuidzijde van het spoor dienen een eigen karakter te krijgen. De centrale ligging bij het station en aan Weizigtpark vraagt om een hoge woningdichtheid (ongeveer 70 tot 100 woningen per hectare), met compacte bouw en hoogteaccenten, gemengd met andere functies en een hoog voorzieningenniveau. Hier liggen kansen voor

woningen in het hogere segment (met uitzicht over de binnenstad en het water), private huursector en tijdelijke huisvesting, en woningen voor starters.

We actualiseren het plan voor het Maasterras. Het gebied bevat op middellange termijn een capaciteit van 2.000-4.000 woningen in gestapelde bouw en hoog-stedelijke dichtheid. Dat combineren we met werken en voorzieningen, en met enkele hoogteaccenten die het gebied op de kaart zetten en bovendien een fantastisch uitzicht bieden over binnenstad en rivier. Op middellange termijn kan het verbeteren van de veiligheidsrestricties van het goederenvervoer over spoor betekenen dat we deze locaties geheel vrijgeven voor woningbouw.

Het deel van de Stadsas rond Gezondheidspark/Leerpark zien we als een innovatieve gezondheidscampus. Hier is ruimte voor een modern en alternatief woonmilieu dat centrum-stedelijk is. Dit woonmilieu betreft wijken met meer groen en ruimte dan het hoog-stedelijke woonmilieu rond Dordrecht Centraal. Het centrum-stedelijk woonmilieu heeft minder multifunctionele voorzieningen, anders dan zorg, sport en onderwijs gerelateerd. Wel zijn incidentele hoogbouwaccenten van hoogwaardige architectuur (tot 90 meter) mogelijk om als nieuw centrum herkenbaar te zijn en stedelijkheid uit te stralen.

Het deel dat ligt in Amstelveen is anders van karakter. Dit ligt tussen grote monofunctionele woongebieden als Wielwijk en Sterrenburg. Hier is een eigen nieuwe identiteit nodig. Een beperkte, maar zekere mate van functiemenging is belangrijk om een lokale gemeenschap te creëren. De ambitie is een open, groen-stedelijk karakter met ruimte voor bijzondere architectuur die de eigen identiteit helpt te creëren. Hiermee creëren we een aantrekkelijke woonomgeving

voor Dordtenaren die willen doorstromen en voor nieuwe inwoners.

Vanwege de bijzondere locatie hebben milieufactoren een grote invloed op de woonontwikkeling in de Stadsas. Voor bijzondere, innovatieve en proeftuinlocaties is deze zone dan ook zeer geschikt.

Welstandsniveau

In de Stadsas geldt welstandsniveau regulier. Leerpark, Gezondheidspark en Bedrijvenpark Amstelveen vallen onder het welstandsniveau ontwikkeling. Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten vallen onder het welstandsniveau intensief.

Hoogbouw

In het Leerpark, Gezondheidspark en het Maasterras is incidenteel 'large' hoogbouw (tot 90m) mogelijk om als nieuw centrum herkenbaar te zijn en stedelijkheid uit te stralen.

Voorzieningen

Anders dan bij Woonwijken (A.6.3) is het uitgangspunt voor de gehele Stadsas functiemenging. Dit heeft te maken met de wens hier een stedelijk en levendig gebied te creëren en te profiteren van de goede bereikbaarheid met hoogwaardig openbaar vervoer.

De binnenstad is door zijn compactheid en concentratie aan mensen, bedrijven en voorzieningen bij uitstek een plek voor ontmoeting en uitwisseling. Hier is meer kans om elkaar regelmatig te ontmoeten of gebruik te maken van bepaalde faciliteiten. Hiermee neemt de kans op kennisuitwisseling en innovatie toe. Het deel van de Stadsas rond Dordrecht Centraal kan daarvan meeprofiten. Daarbij speelt de kwaliteit van de omgeving een belangrijke rol, bijvoorbeeld in de vorm van laagdrempelige plekken om te werken zoals cafés, bibliotheek en flexplekken

op het station ('Urban Meeting Places'). Deze plekken faciliteren een levensstijl van kenniswerkers waarbij wonen, werken en leven meer door elkaar lopen dan vroeger. Het Weizigtpark is bij uitstek een plek om zo'n ontmoetingsplek te positioneren.

Het Leerpark en Gezondheidspark kennen grootschalige, regionale voorzieningen in de thema's onderwijs, gezondheid en sport. Ook de regionale woonvoorziening het schippersinternaat "Eben-Haëzer" behoort in deze wijk. Hoger onderwijsvoorzieningen zijn ook gewenst. Al passen grootschaligere stedelijke functies qua maat soms beter in Stadswerven of langs de Spuiboulevard. De sportboulevard is het grootste indoor sportcomplex van Europa. Daarnaast is er (beperkt) ruimte voor ondersteunende voorzieningen als detailhandel en horeca voor de overige functies in dit leefmilieu.

Cultuurhistorie

De Stadsas doorsnijdt veel polders en dijken op het eiland. Het niet beschermde deel van de 19e-eeuwse schil valt binnen de zone. Bij herontwikkeling van deze delen moeten we rekening houden met (het effect op) het wel beschermde deel. In deze zone ligt ook de oudste Dordtse nieuwbouwwijk: de Transvaalbuurt. In het Leerpark bevindt zich alleen aan de noordrand nog een historische structuur: de Dubbeldamseweg, met historische bebouwing en waterlopen. Het Gezondheidspark is archeologisch interessant gebleken, omdat op de zuidoever van de rivier de Dubbel de kerk en het kerkhof van het in 1421 verdronken dorp Wolbrandskerke zijn aangetroffen. Rond Amstelveen loopt de Stadsas dwars door de landgoederen van enkele 17e-eeuwse buitenplaatsen.

A.6.5.4 Bereikbare stad

Verkeer en vervoer

De Stadsas heet niet voor niets de Stadsas. Het is direct gekoppeld aan de doelen van de verstedelijkingsalliantie: namelijk het kiezen voor een geconcentreerde verstedelijking langs bestaande infrastructuur (de spoorlijn Leiden - Dordrecht) die als een 'as' door de stad loopt. Hierin werkt men de woningbouwopgave, de versterking van de economische toplocaties en de investeringen in openbaar vervoer in samenhang uit. De ambitie is om met deze aanpak 170.000 nieuwe woningen tot 2040 te realiseren in de gehele verstedelijkingszone langs de lijn Leiden - Dordrecht.

Voor de regio Drechtsteden is de Stadsas inclusief stationsgebied in Zwijndrecht de voornaamste gebiedsontwikkeling die een bijdrage aan de verstedelijkingsopgave in Zuid-Holland levert. Dit betekent dat het bouwen van woningen gepaard moet gaan met een investering in het openbaar vervoer. Zo kan een groot deel van de verstedelijking daar direct van profiteren en stimuleert dit het gebruik van duurzaam vervoer in plaats van een evenredige groei aan automobilititeit. Concreet betekent dit focus op de stations Dordrecht, Gezondheidspark/Leerpark en eventueel op langere termijn Amstelveen, die verbonden zijn door een hoogwaardig openbaar vervoerssysteem (metropolaan OV met lightrail materieel).

Voor de Stadsas, uitgezonderd Amstelveen, hanteren we wat betreft mobiliteit dezelfde benadering als het gebied centrum (A-gebied) vanwege sterke menging van functies in een hoge dichtheid. De komst van station Leerpark speelt daarbij een belangrijke rol.

Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen zoals het Maasterras, en woningverdichting rondom Leerpark en Gezondheidspark is geclusterd parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen

het uitgangspunt en sturen we sterk op aantal d.m.v. een lage parkeernorm. Bewoners die hier gaan wonen kiezen voor een locatie met een hoge functiemix en nabijheid van voorzieningen. Daarbij hoort beperkt autogebruik en/of het delen van een auto. Met de komst van het station Leerpark en een impuls op het fietsnetwerk is meer sturen op parkeren in de omgeving ook te rechtvaardigen, want hiermee komen meer alternatieven voor verplaatsingen per auto beschikbaar. Bovendien zijn lage parkeernormen van belang om de nodige woningdichtheid te kunnen realiseren en tegelijk in te zetten op een openbare ruimte waar verkeer zo min mogelijk hinder veroorzaakt. Hierbij is het belangrijk oog te houden voor de bezoekers van deze gebieden, omdat zich hier ook maatschappelijke voorzieningen bevinden. Dat vraagt om realistisch prijsbeleid voor bezoekers en tegelijk waakzaamheid voor eventuele waterbedeffecten.

A.6.5.5 Gezonde stad

Milieu

Zoals al beschreven is het combineren van een prettig en gezond leefklimaat met de milieuhinder waar de Stadsas mee te maken heeft een opgave.

Externe veiligheid

In de huidige situatie kent Dordrecht een hoog risicoprofiel rondom het spoor als gevolg van het goedertransport van chemische stoffen. Zo passeren jaarlijks 14.000 LPG-wagons de Stadsas. Maar niet alleen LPG, ook zeer brandbare vloeistoffen en toxische gassen. Dit vervoer groeit de komende jaren naar verwachting door en is ook (binnen grenzen) mogelijk binnen de huidige uitgangspunten van het landelijke Basisnet Spoor. Op basis hiervan heeft het Rijk rondom het spoor aandachtsgebieden voor brand, explosie en toxiciteit vastgesteld. Deze

bedragen respectievelijk 30, 200 en 300 meter. Deze situatie staat op gespannen voet met de voorgenomen woningbouwambities langs het spoor. Maatregelen op korte en middellange termijn zijn nodig, waarbij gemeenten en het Rijk een rol hebben.

De eerste maatregel betreft zorgvuldig bouwen (ordenen) langs het spoor. Hiervoor hanteren we de uitgangspunten van ons veiligheidsbeleid. Uitgangspunten zoals die geformuleerd zijn in het Toetsingskader externe veiligheid Stadsas Dordrecht Zwijndrecht in combinatie met het vernieuwde veiligheidsbeleid van het Rijk. Gezien de omvang van het vervoer van brandbaar gas stellen we een voorschriftengebied explosie vast (zie A.5.4 en B.2.4). Verder hanteren we gezien de gevaarsetting onderstaande bebouwingsvrije zones en voorschriftengebieden:

- Niet bouwen binnen 10^{-6} contour spoor en water.
- Niet bouwen binnen brandaandachtsgebied spoor en water (30 respectievelijk 25 meter uit de zijkant van de infrastructuur).
- Binnen de voorschriftengebieden explosie nemen we maatregelen aan gebouwen conform het besluit bouwwerken leefomgeving. Verder geldt dat men binnen het explosieaandachtsgebied van spoor en N3 geen zeer kwetsbare gebouwen mag ontwikkelen.

In het beoogde stedelijke woonmilieu staan levendigheid en het stimuleren van functies centraal. Functiemenging en hoge dichtheden leiden tot overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Zeker in combinatie met de omvang en samenstelling van het transport van gevaarlijke stoffen op het spoor. Ter beheersing van het groepsrisico streven we:

- binnen het stationsgebied Dordrecht Centraal naar een personendichtheid per

hectare dat correspondeert met een groepsrisico van maximaal 4 maal de oriëntatiewaarde

- binnen het Gezondheidspark/Leerpark naar een personendichtheid per hectare dat correspondeert met een groepsrisico van maximaal 1.5 maal de oriëntatiewaarde
- binnen de overige gebieden naar een personendichtheid per hectare dat correspondeert met een groepsrisico van maximaal 0.75 maal de oriëntatiewaarde.

Indien er sprake is van bestaande overschrijdingssituaties zijn de genoemde waarden streefwaarden. Deze oriëntatiewaarde geeft een bovengrens aan de omvang van het programma dat we langs het spoor realiseren.

Geluid

Het aspect geluid is gekoppeld aan het beoogde woonmilieu. Daarbij is een tweedeling gemaakt tussen rustig groen en suburbaan wonen enerzijds en stedelijk wonen en centrum anderzijds (zie hoofdstuk 4). Alle genoemde woonmilieus komen in de Stadsas voor. Langs randen van rijkswegen, lokale wegen, spoorwegen en industrie- en bedrijventerreinen is een hogere geluidbelasting voor de eerstelijns bebouwing onder voorwaarden toelaatbaar. Naast de voorwaarden op woningniveau moet er ook aandacht zijn voor geluidluwe en groene plekken in het openbaar gebied, op korte afstand en goed bereikbaar voor omwonenden. Mensen ervaren daarbij minder geluidsoverlast.

Luchtkwaliteit

Zoals in A.5.4 is aangegeven, streven we naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit met zicht op de WHO-advieswaarde. De belangrijkste maatregelen richten zich dan ook op duurzame mobiliteit, klimaat (klimaat neutraal in 2040), houtstook

en ruimtelijke ontwikkeling. Op basis van het besluit gevoelige bestemming luchtkwaliteit is er een zone van 150 meter (gemeten vanaf de zijkant van de N3 en A16) vastgesteld. Hierbinnen is het niet mogelijk om voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen te vestigen. Tenzij men aantoonbaar te voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit én pas nadat de GGD heeft geadviseerd.

Tot slot zullen wij in nieuwbouwprojecten het gebruik van biomassa voor ruimteverwarming in het omgevingsplan verbieden.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Woningbouw- en scholen vrije zone langs A16 bij Wielwijk komt te vervallen.
- Op basis van het besluit gevoelige bestemming luchtkwaliteit is een zone van 150m (gemeten vanaf de zijkant van de N3 en A16) vastgesteld in plaats van een zone van 300m.
- Verbod biomassa voor ruimteverwarming bij nieuwbouwprojecten.

Openbare ruimte

Omdat het maken van verbindingen en het creëren van ontmoetingsplekken een belangrijk uitgangspunt is voor de Stadsas is het van belang om een toegankelijke stedelijke ruimte van hoge kwaliteit te realiseren. Een ruimte die op voetgangers is georiënteerd en met fijnmazige verbindingen over en/of onder het spoor. De openbare ruimte dient gericht te zijn op verblijf, spelen, bewegen, sporten, ontmoeting, vergroening en (sociale) veiligheid. Het kwaliteitsniveau is afhankelijk van de uiteindelijke uitwerking.

• Dordrecht Centraal

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. Verder dienen we de integratie van station, busstation, Park & Ride en taxi drop-off aan noord- en zuidzijde te verbeteren. Een toename van het aantal verbindingen vermindert de barrièrewerking van het spoor. Om die reden is een extra tunnel voor langzaam verkeer in het verlengde van de Weeskinderdijk en de Erasmuslaan wenselijk.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We passen maatwerk toe op het gebied van milieubelasting en veiligheidsrisico's bij nieuwe ontwikkelingen in de Stadsas

Bij de ontwikkelingen in de Stadsas wordt maatwerk toegepast voor wat betreft milieubelasting en veiligheidsrisico's. Deze werkwijze wordt al gehanteerd in de omgevingsvisie 1.0 en zetten we door in de 2.0. In dit kader moet onderscheid gemaakt worden in de deelgebieden: woontype in stationsgebied is anders dan in Amstelveen. Bij verschillende woontypen kunnen er verschillende milieubelasting geaccepteerd worden. Idem voor veiligheidsrisico's.

Om de relatie met het station Dordrecht te versterken, kunnen we het gebied Maasterras via een nieuwe route langs de Weeskinderdijk en Vlietweg ontsluiten

voor voetgangers, fietsers en eventueel OV. Langs deze route versterken we ook de verbinding tussen Dordrecht en Zwijndrecht via de Zwijndrechtse brug. Verder vormt de brug een belangrijke schakel in de lange afstand 'Metropolitane Fietsroute' van Rotterdam tot aan het Leerpark. Het aanpassen van het tracé van de aanlandingen aan beide zijden vormt ook onderdeel van deze studie. Een aantal plekken van de Stadsas zijn aan het water gesitueerd. Het aantrekkelijk maken van onder andere de kades draagt bij aan ontmoeten, waarbij we veiligheid en een duurzaam gebruik niet uit het oog verliezen.

• Leerpark/Gezondheidspark

Het fysiek en programmatisch koppelen (verbinding zorginnovatie en techniek) van het Leerpark en Gezondheidspark, werkend vanuit het perspectief van de integrale gebiedsontwikkeling, versterkt de positie van dit innovatie- en gezondheidscluster van bovenregionale betekenis. De gewenste nieuwe halte Leerpark moet van beide zijden toegankelijk zijn en vermijdt zoveel mogelijk een voor- en achterkant situatie. 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.

Ondergrond

In de Stadsas zijn flinke verontreinigingen boven de grond aanwezig, maar onder de grond valt het mee en is (ander) gebruik met een isolatielaag over de vervuilde grond (zogenaamde leeflaag) geschikt te maken.

Gezondheid

Voldoende ruimte voor spelen, bewegen, sporten, ontmoeten en de natuur beleven dichtbij huis is, zoals aangegeven onder het doel gezonde stad, van groot belang voor een veerkrachtige inclusieve stad met mentaal en fysiek gezonde inwoners. Ook in dit gebied geldt daarom de streefwaarde om 5% van het netto woongebied te reserveren voor speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken die zijn verbonden door groenblauwe routes. Daarbij dient iedere bewoner vanuit de woning binnen 300 meter toegang te hebben tot groenblauwe speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsruimte. Bij voorkeur is dit een plek, indien niet haalbaar een groenblauwe route.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Alinea spelen, bewegen, sporten, ontmoeten en natuur beleven toegevoegd.

Om hittestress te verminderen, zorgen we voor schaduw op openbaar toegankelijke verblijfsplekken en loop- en fietsroutes. Een belangrijke leidraad daarbij is de 3-30-300 regel die we in Dordrecht als wens hebben uitgebreid tot de 3-30-300-3000 regel. Een andere leidraad hiervoor is de handreiking Groen in en om de Stad met daarin de streefwaarde van 40% schaduw op openbaar toegankelijke verblijfsplekken en loop- en fietsroutes. Deze leidraden zijn ook van toepassing op dit gebied.

A.6.5.6 Toekomstbestendige economie

Werken

De stationsomgeving is op regionaal schaalniveau een toplocatie voor kantoren. Vanwege de combinatie van historische binnenstad, het Weizigtpark en het station.

Na een periode met veel leegstand van kantoren zijn met de recente ontwikkelingen in de Johan de Wittstraat (Post 120) en de Spuiboulevard (nieuwe ontwikkeling huis van de stad en regio) flinke stappen in de goede richting gezet. De recente visie van de gemeente voor de Spuiboulevard en omgeving bouwt voort in dezelfde richting.

Een belangrijke uitdaging bij de verdere ontwikkeling is om de balans niet door te laten slaan naar een eenzijdige woonfunctie zonder voldoende ruimte voor werken. Het is zaak om ruimte te vinden om in de toekomst nieuwe of herontwikkelde aantrekkelijke kantooruimte met passende voorzieningen te realiseren. Plekken waar ook kleine en grotere creatieve en kennisintensieve bedrijven zich willen vestigen om te profiteren van de kwaliteiten van het gebied. We zetten daarom in op een gemengde, compacte ontwikkeling met hoogteaccenten en voldoende kritische massa, waarbij we ook in het Maasterras ruimte voor kantoren opnemen. Voor het Maasterras streven we verder naar een evenwichtige mix van wonen en werken, inclusief stadsverzorgende economie passend bij het toe te voegen woningaanbod. In de overgangszone tussen woongebied en de bedrijvigheid op de Westelijke Dordtse Oever krijgen economische functies nadrukkelijker een plek.

Het is wel belangrijk aan een aantal randvoorwaarden te voldoen om het volledige potentieel van de herontwikkelingslocatie ten zuiden van het station te ontsluiten en de juiste vestigingscondities te bieden. Ten eerste dient de entree aan de zuidzijde van het station gelijkwaardig te zijn aan de noordzijde. Een representatieve en hoogkwalitatieve entreeruimte en -gebouw en een groter aantal verbindingen onder en over het spoor met hogere kwaliteit en capaciteit helpen dit te bereiken. Ten tweede biedt de schaal en de openheid van het Weizigtpark en

de afstand tot de binnenstad kansen en aanleidingen om grotere bouwhoogten en dichtheden toe te staan dan aan de noordzijde. In combinatie met hoogwaardige architectuur kan zo het stationsgebied een aantrekkelijke vestigingslocatie voor bedrijven in de zakelijke dienstverlening zijn. Daarnaast is de locatie zeer geschikt voor kleinschalige werkconcepten, urban meeting spaces met vele informele ontmoetingsplekken voor sociale interacties en kennisuitwisseling.

Het Leerpark en Gezondheidspark vormen samen een stedelijk knooppunt met bovenregionale aantrekkingskracht. Dit gebied moet zich verder ontwikkelen als open innovatiecentrum in de regio. Om die rol te versterken, ligt de komende jaren de focus op het goed faciliteren en ruimte bieden voor experimenteren en opstarten van ondernemingen. Leerpark ontwikkelt zich verder als campus door de realisatie van een fieldlab Smart Industrie voor toegepaste innovatie, prototype ontwikkeling en testing. Al aanwezig is de Duurzaamheidsfabriek, waar leren, experimenteren en innoveren centraal staan. In ontwikkeling is de Maakfabriek, waar start-ups zich kunnen vestigen en begeleiding kunnen krijgen. Het samenwerkingsverband van bedrijfsleven, onderwijs en overheid brengt deze ontwikkeling tot stand.

Het is van belang dat de door groei van de campus in de toekomst mogelijk blijft. En dat ontwikkelingen die we nu opzetten geen blokkade vormen voor eventuele toekomstige uitbreidingen. Daarom onderzoekt men toekomstige uitbreidingsruimte van het campusmilieu met transformatie en herontwikkeling in de directe omgeving. Om de toekomstbestendigheid van het campusmilieu te kunnen garanderen. Het gebied Amstelwijck Stadsas wijzen we niet specifiek als werklocatie aan. Wel zijn woon-werk combinaties hier een optie.

Kantoren dienen zich te concentreren in Amstelveen Business Park binnen 'werkgebieden' (A.6.4).

A.6.5.7 Klimaatbestendige stad 2040

Klimaatadaptatie

Nieuwbouw- en herstructureringslocaties moeten klimaatadaptief ingericht zijn. Hiervoor is voor de ontwikkeling van Amstelveen (als pilot) een beleidsregel klimaatadaptatie opgesteld. De pilot heeft input gegeven voor de verdere ontwikkeling van de groenblauwe regels voor in het omgevingsplan. De groenblauwe regels passen we ook voor ontwikkelingen in de Stadsas toe. Door een verplichting op te stellen dat in het ontwikkelgebied 40% groen en blauw moet zijn, beperken we de toekomstige effecten van klimaatverandering

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We verwachten van nieuwe ontwikkelingen dat zij een bijdrage leveren aan klimaatopgaven in het omliggend bestaand gebied.

De grote opgave voor klimaatadaptatie (onder andere hittestress, wateroverlast en droogte) ligt ook juist in het omliggend bestaand gebied. De ruimte binnen dit bestaand en veelal versteende gebied is beperkt. Nieuwbouw- en herstructureringslocaties hebben mogelijk ruimte om multifunctioneel groenblauw ruimtegebruik toe te passen, waar ook het omliggend bestaand gebied baat bij heeft. Deze nieuwbouw- en herstructureringslocaties zijn niet beperkt tot de Stadsas.

in de omliggende woonwijken en vergroten we de leefbaarheid van de ontwikkelingen in de Stadsas.

Ook hier richten we ons op multifunctioneel groenblauw ruimtegebruik. Het groenblauw inrichten van dit gebied verbetert de leefkwaliteit door de verkoelende werking bij hitte en het tegengaan van wateroverlast bij extreme neerslag. Daarnaast heeft het een positieve invloed op andere doelen, zoals biodiversiteit en een gezonde leefomgeving.

Waterveiligheid

We onderzoeken of door ophoging van de herstructureringslocatie Maasterras voor Dordrecht een zogenaamde schuil- en coördinatie hub kan worden gecreëerd.

A.6.5.8 Duurzame en klimaatneutrale stad 2040

Nieuwbouw- en herstructureringslocaties zoals in de Stadsas dragen bij aan het realiseren van de ambitie van een klimaatneutraal Dordrecht in 2040. We zetten dan ook in op energieneutrale nieuwbouw, of daar waar mogelijk energieleverende nieuwbouw. Nieuwbouw in Dordrecht en in de Stadsas in het bijzonder vergroot zo min mogelijk de vraag naar energie. Grote delen van de Stadsas liggen in het bestaande warmteleveringsgebied. Bij het Leerpark combineren we het warmtenet met een systeem voor warmte- en koudelevering. Door de nieuwbouw in de Stadsas hierop aan te sluiten voorkomen we een extra verzwaring van het toch al te verzwaren elektriciteitsnet. Hier zijn ook goede mogelijkheden voor het benutten van grote daken en ruimten langs de infrastructuur voor opwekking van elektriciteit met zonnepanelen.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Inzet op energieneutrale nieuwbouw, of daar waar mogelijk energieleverende nieuwbouw.

A.6.5.9 Biodiverse stad

Ecologie en groen

De biodiversiteit in en bij de Stadsas is waarschijnlijk laag vanwege de versnipperende werking van het spoor, de N3 en A16. De spoortaluds, spoorsloten en aanwezige beplanting hebben toch ecologische waarde, met name voor mobiele soorten (vogels, vleermuizen, insecten). De variatie in begroeiingstypen is hoog langs de Stadsas. De ecologische waarden hebben waarschijnlijk al een optimum bereikt in deze zone. De insnoering tussen drukke wegen beperkt de mogelijkheden voor meer biodiversiteit.

Het behoud van de biodiversiteit staat centraal. Bij nieuwe ontwikkelingen dienen we met beschermde soorten en gebieden rekening te houden. Mogelijkheden om biodiversiteit te behouden liggen in een natuurinclusief bouwen bij nieuwe plannen en ecologisch beheer. We gaan de mogelijkheden na om waardevolle groenblauwe structuren te versterken, door het maken van meer ecologische verbindingen. De mogelijkheden hiervoor werken we in gebiedsprogramma's uit. Het behoud van groen staat ook centraal in de Stadsas. Zo wordt de groenstructuur aan de Oostkil behouden bij de ontwikkeling van woningen in Amstelveen.

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan

Status

Omgevingsprogramma Economie, als paraplu voor alle hieronder volgende deelprogramma's, afspraken en acties
Opgave Economie (banen met impact)

In ontwikkeling

Bestaand



A.6.6 Deelgebied Stadspark

Prioritaire doelen: Aantrekkelijke stad, Gezonde stad, Klimaatbestendige stad in 2040, en Biodiverse stad



A.6.6.1 Kenschets

Om de stad aantrekkelijk, gezond en bestand tegen weersextremen te houden, krijgen groene waterrijke zones een steeds belangrijkere rol. Het Stadspark (voorheen Dordwijkzone) ligt prominent ‘midden’ over het eiland en vormde oorspronkelijk een groene bufferzone tussen Dordrecht en Dubbeldam. Hierdoor zijn daar allerlei functies terechtgekomen die normaliter in de periferie van de stad belanden zoals sportvelden en volkstuinten. Het Stadspark heeft al veel kwaliteit, maar bestaat nu nog uit losse gebieden. De ruimtelijke uitstraling van het Stadspark is vooral parkachtig en landschappelijk met sport-, beweeg- en recreatiemogelijkheden. Het biedt ook kansen om het gebied langs de randen een multifunctioneel karakter te geven. Een groen park waar naast recreatieve en natuurlijke ontwikkelingen ook ontwikkelingen als wonen, ondersteunende lichte bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen (bijvoorbeeld onderwijs) de ruimte krijgen, zonder afbreuk te doen aan het groenblauwe karakter van

het gebied. In die zin beschouwen we dit deelgebied ook echt als een ontwikkelgebied. Een park dat bovendien een natuurlijke en geleidelijke overgang biedt naar zijn omgeving. De huidige functionaliteiten zoals (professionele) sport behouden/krijgen een logische en goede plek binnen dit gebied. Op deze manier levert het stadspark een bijdrage aan de leefbaarheid: ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid, gezondheidseffecten, groen, wonen, water en biodiversiteit.

Het Stadspark zal een groene plek in de stad zijn waar inwoners vanuit alle wijken naartoe gaan voor ontspanning, inspanning en verblijf. Het is een plek met een prettig verblijfsklimaat, waar bezoekers altijd welkom zijn. We maken van het Stadspark een unieke plek opgebouwd uit verschillende elementen die samen één geheel vormen en de interactie met elkaar aangaan. Zo streven we naar een stadspark met natuurlijke onderdelen (bv. bos), parkdelen (bv. veld) en tuindelen (bv. rozentuin) gecombineerd met functies zoals sport, spelen, pluktuin, voedsel- en/of speelbossen, ligweide, festivals/evenementen, horeca, kunst en cultuur. Deze onderdelen bieden een totaalbeleving en geven ruimte aan een divers palet aan activiteiten. Een stille wandeling en een festival kunnen op dezelfde locatie gehouden worden, omdat de ruimte aanpasbaar is, afhankelijk van het gewenste gebruik. De verschillende plekken rijgen we aan een door een route die ontworpen is voor langzaam verkeer, waar beleving boven efficiëntie gaat. Het nieuwe park moet de groene kamers van de stad bieden. Kamers die de bezoekers verkoeling bieden en jong en oud uitnodigen tot vertoeven, bewegen en ontmoeten. Het Stadspark heeft alles in huis om te worden doorontwikkeld tot het nieuwe centrale park van Dordrecht.

Het Stadspark heeft al veel kwaliteit, maar bestaat op dit moment uit een aaneenschakeling van verschillende gebieden. Dit komt door infrastructurele onderbrekingen, zoals het spoor en de N3, en door de inrichting van de sportparken. Het Stadspark is ook de belangrijkste ecologische structuur binnen het verstedelijkte gebied op het Eiland van Dordrecht. Het verbindt het zuidelijk gelegen Nationaal Park De Biesbosch met de Wantijzone (rivier/getijdenpark) in het noorden. Het hart van het Stadspark wordt gevormd door het oude landgoed Dordwijck, Dubbelmondepark en Overkampspark. Het gebied kenmerkt zich door een landelijk en parkachtig karakter met daarbij ook belangrijke ecologische waarden, maar (nog) niet als een eenduidig gebied. Door de ligging centraal in de stad, tussen de verschillende wijken, ligt het Stadspark voor veel bewoners op korte afstand van de woning. De aanwezige barrières en infrastructurele doorsnijdingen maken het gebied echter niet altijd goed toegankelijk.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We zorgen dat de programmering van het Stadspark bijdraagt aan een gezonde, klimaatbestendige en biodiverse stad.

Het Stadspark is er voor de stad en levert een belangrijke bijdrage aan de stad. In het bijzonder een gezonde, klimaatbestendige en biodiverse stad. We willen voorkomen dat het een ‘spons’ wordt voor functies die elders in de stad geen plek vinden.

A.6.6.2 Sturingsfilosofie

Er ligt een actieve initiërende rol bij de gemeente. Vanuit die rol nemen wij het initiatief om het gebiedsproces aan te sturen. Het doel is om ontwikkelingen op het gebied van gezondheid, sport, bewegen, leisure (ontspanning/vrije tijd), wonen, kleinschalige evenementen en ondersteunende bedrijvigheid (passend in het gebied) te behouden en mogelijk te maken. Daarvoor stellen we een toetsingskader op, passend binnen de randvoorwaarden uit deze omgevingsvisie, dat ontwikkelgericht is. Bovendien investeren we in de infrastructuur die randvoorwaardelijk is voor de ontwikkeling van deze zone en de stad. Marktpartijen en maatschappelijke organisaties kunnen met initiatieven komen die passen binnen de in het toetsingskader gestelde randvoorwaarden voor het Stadspark.

A.6.6.3 Aantrekkelijke stad

Wonen

Indachtig de visie op de groenblauwe zone, kunnen aan de randen van het Stadspark woningen worden toegevoegd als dat een bijdrage levert aan de kwaliteit van het gebied. In het gebied van het Stadspark zelf is er ruimte voor afweging van woningbouw in het deelgebied Stevensweg, de afronding van de Stevenschhof. Het gaat hier om maatwerk. Daarbij zijn de bestaande groenvoorzieningen/parken uitgesloten. Aan de totstandkoming van de omgevingsplannen dient een participatietraject ten grondslag te liggen, waarbij nadere invulling komt voor wat betreft de exacte locaties, aantallen en woningtypen.

Welstandsniveau

In het Stadspark geldt het welstandsniveau regulier. Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten vallen onder het welstandsniveau intensief.

Hoogbouw

Hogere bouwwerken als een lichtmast (op een sportpark) of een uitkijktoren passen we zoveel mogelijk landschappelijk in en stemmen we af met de directe omgeving. In het geval van hoogbouw ten behoeve van eventuele woningbouwontwikkeling aan de rand van het gebied, wordt gekeken naar plekken waar de kansen op functiemenging en meervoudig grondgebruik het grootst zijn. Daarbij streven we naar de meest duurzame en ecologisch verantwoorde oplossingen, die passen bij het karakter van het gebied.

Voorzieningen

Het Stadspark zien we in zijn geheel als een voorziening voor de hele stad: een centraal park. Belangrijk daarbij is het creëren van extra groene ruimte en meer openbare toegankelijkheid om bij te dragen aan de doelen voor de gehele stad (zie hoofdstuk A.5). Voor overige functies is er ruimte voor ontwikkeling in goede afweging met de sportfuncties. Uitgangspunt is dat de nieuwe functies ten dienste staan van een ontwikkeling die functiemenging en meervoudig grondgebruik tot stand brengt. De sportparken moeten doorkruisbaar zijn en parkeervoorzieningen en andere faciliteiten moeten zo veel mogelijk multi-inzetbaar zijn. Dit is al uitgewerkt in de Sportvisie 2030.

Cultuurhistorie

Het noord-zuid verlopende Stadspark doorsnijdt vele historische structuren en polderlandschaps-lijnen, aangezien die vooral een oost-west verloop hebben. De historische structuren bestaan uit polders, dijken en ontsluitingswegen. De dijken en ontsluitingswegen vormen de oorspronkelijke infrastructuur van de polders, maar vormen ook de meest directe verbinding tussen polder en stad.

Deze dijken en historische wegen dragen sterk bij aan de identiteit van het Stadspark

en zijn in te zetten als verbindende elementen. Naast de historische waardevolle structuur, zijn er diverse beschermde objecten en complexen in het Stadspark. Denk hierbij aan groene monumenten zoals het Wantijpark en Wantijplantsoen, het landgoed Dordwijck en de begraafplaats van Dubbeldam, die is gemaakt bij een historische dijkdoorbraak (wiel).

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We streven naar multifunctionele accommodaties (dubbelgebruik van ruimte) in het Stadspark.

Maatschappelijke functies op sportparken, waar mogelijk meer met elkaar combineren in een multifunctionele accommodatie. We willen dubbelgebruik van ruimte stimuleren.

A.6.6.4 Bereikbare stad

Verkeer en vervoer

Voor het Stadspark is het van belang dat er continuïteit komt en barrières verdwijnen. Inzake bereikbaarheid vraagt dit om het creëren van goede fiets- en wandelroutes. Via het Stadspark komt het water in het hart van het eiland en kan verdeling plaatsvinden. Een combinatie met fiets- en wandelpaden ligt hierbij voor de hand. Daarbij richten we het hele Stadspark autoluw in. Het Stadspark maken we veel beter bereikbaar en doorkruisbaar met een fijnmazig stelsel van wandel- en fietspaden. Van oost naar west om wijken met elkaar te verbinden en van noord naar zuid om poldergebied met centrum te verbinden. Een zogenaamde fietsladder. De dijken in dit gebied zijn onderdeel van de fietsladder. Het doel is om beweging te

stimuleren en de verbindingen met de omgeving te verbeteren. Hierbij moet er een directe aansluiting zijn tussen OV-hubs en het fietsnetwerk. Een deel van de fietsladder bestaat al, er ontbreken alleen een aantal belangrijke schakels. Een extra doelstelling is om deze ladder te combineren met een ecoverbinding over de volledige lengte van het bos, zie ook biodiverse stad. In een zeer ambitieus scenario verdiepen we de N3 in een open tunnel, waardoor de grootste noord-zuid barrière verdwijnt. Voor de beleving van een continue park is dit zeer effectief.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We dragen uit dat we de snelheid op de hele N3 terug naar 80 km/h willen en/of de N3 mogelijk (op de langere termijn) overkluizen/verdiepen om milieubelasting te beperken en barrièrewerking van de N3 te beslechten.

De N3 is een bron van milieubelasting – waaronder geluid en luchtvervuiling – in Dordrecht. Daarnaast verdeelt de N3 Dordrecht in een oost- en west-deel. We willen (op de langere termijn) de milieubelasting en de barrièrewerking van de N3 slechten.

A.6.6.5 Gezonde stad

Milieu

Externe veiligheid

Door het Stadspark loopt een hoofdtransportas (N3). Deze as heeft een belangrijke functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het besluit kwaliteit leefomgeving krijgen alle transportassen aandachtsgebieden voor brand, explosie en toxiciteit toebedeeld. Deze bedragen respectievelijk 30, 200 en 300 meter (zie A.5.4). Gezien de gevaarstelling leidt dat tot onderstaande bebouwingsvrije zones en voorschriftengebieden:

- Niet bouwen binnen 10^{-6} contour van de N3.
- Niet bouwen binnen brandaandachtsgebied van de N3 (30 meter vanaf de zijkant van de infrastructuur).
- N3: altijd voorschriftengebied explosie (200 meter).
- Spoor Dordrecht Geldermalsen geen voorschriftengebieden i.v.m. geringe hoeveelheid vervoer van (zeer) brandbare gassen.
- Binnen de voorschriftengebieden explosie nemen we maatregelen aan gebouwen conform het besluit bouwwerken leefomgeving. Verder geldt dat we binnen het explosieaandachtsgebied 'N3' geen zeer kwetsbare gebouwen mogen ontwikkelen.

Ter beheersing van het groepsrisico geldt voor het Stadspark dat het groepsrisico kleiner dient te zijn dan $Gr < .25$ maal de oriëntatiewaarde of een personendichtheid per hectare die hiermee correspondeert.

Geluid

Het aspect geluid is gekoppeld aan het beoogde woonmilieu. Daarbij is een tweedeling gemaakt tussen rustig groen en suburbaan wonen enerzijds en stedelijk

wonen anderzijds (zie hoofdstuk 4). Aan de randen van het Stadspark komen rustig groen en suburbaan wonen het meest voor. Naast de voorwaarden op woningniveau moet er binnen het Stadspark aandacht zijn voor geluidluwe plekken in het parkgebied. Vanwege de stedelijke functie is dit de aangewezen plek en route voor wandelaars en fietsers om de drukte van de stad even te ontlopen.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We verkennen wat een passend geluidsniveau (ten gevolge van de N3) is in het Stadspark en de woonfuncties aan de randen.

Na de geluidsbelasting t.g.v. N3 in het Stadspark in kaart te hebben gebracht, willen we een streefwaarde bepalen t.b.v. het creëren van een omgeving die gunstig is voor ontspanning en recreatie, en die bijdraagt aan de algehele gezondheid van de gemeenschap. Ook ter plaatse van potentiële woonfuncties aan de randen van de Stadspark is een acceptabel akoestisch klimaat gewenst.

Luchtkwaliteit

Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven streven we naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit met zicht op de WHO-advieswaarde. De hiervoor noodzakelijke reductie van de stikstofemissie vermindert de stikstofdepositie in dit gebied. Hiermee leveren we een bijdrage aan het behoud van biodiversiteit in de Stadspark.

Openbare ruimte
Het kwaliteitsniveau bepalen we nadat er een meer uitgewerkt ontwerp is gemaakt.

Ondergrond
In principe kent dit gebied alleen schone grond met de klasse achtergrondwaarde. Dit willen we zo houden. Ook is er een grondwaterbeschermingsgebied bij het jeugddorp vlakbij het Wantij. Hier staan we geen nieuwe recreatieve ontwikkelingen of bouw mogelijkheden voor gebouwen toe vanwege aantasting van het gebied.

Gezondheid
Spelen, bewegen, sporten, ontmoeten en de natuur beleven
Het Stadspark heeft als één van de twee 'groene longen van de stad' een belangrijke functie voor spelen, bewegen, sporten en ontmoeten op stadsniveau. Vanuit de omliggende wijken is het park via de groenblauwe routes in de wijken goed bereikbaar en vormt het als groot aaneengesloten gebied een mooie plek om rondjes te wandelen, fietsen en skaten dichtbij huis. Om hittestress te verminderen hanteren we de streefwaarde van 40% schaduw op openbaar toegankelijke verblijfsplekken en loop- en fietsroutes.

A.6.6.6 Toekomstbestendige economie

Werken
Een deel van het Stadspark is nu ingericht als sportpark en landbouwgebied. In de transformatie naar een centraal stadspark blijft ruimte voor deze functies, maar met een nieuwe invulling die het park verstrekt. Landbouw kan een bescheiden rol spelen, bijvoorbeeld via oogstmarkten of educatieve activiteiten die de verbinding tussen stad en natuur zichtbaar maken. Daarnaast zetten we in op een grotere programmatische diversiteit, met het groene karakter als uitgangspunt. Kleinschalige, ondersteunende

bedrijvigheid – zoals een paviljoen, sportverhuur of een koffiepunt – verrijkt de beleving, stimuleert ontmoeting en recreatie, en draag bij aan een levendig en veilig park, zonder het open en groen karakter aan te tasten.

A.6.6.7 Klimaatbestendige stad 2040

Klimaatadaptatie
Naast alle fysieke ingrepen is het van belang om te komen tot een herdefinitie van het Stadspark als een centraal park dat (ook) fungeert als natuurlijke klimaatbuffer. In een klimaatbuffer krijgen natuurlijke processen en structuren de ruimte, waardoor ze kunnen meegroeien met klimaatverandering. Het Stadspark kan als klimaatbuffer een belangrijke rol spelen om klimaatdreigingen voor omliggende wijken op te vangen. Omliggende wijken hebben hierdoor minder wateroverlast en kunnen hitte beter opvangen.

In het Stadspark krijgen diverse adaptatiemaatregelen een plek, waaronder het project 'waterkraan' om doorstroom van water uit de Biesbosch te bevorderen. Dit water kan bij hitte het water in de wijken verversen.

Met het Stadspark als klimaatbuffer voegen we een extra laag aan de cultuurhistorie van het eiland toe. Een laag waarin we de nieuwe betekenis van deze grote groenblauwe structuur verankeren. Daarmee is het ook een vraag naar de identiteit van het gebied. Een grote ingreep die het park een duidelijk karakter meegeeft (zoals het creëren van een groot bos), helpt bij het ontwikkelen van een identiteit.

A.6.6.8 Duurzame en klimaatneutrale stad 2040

Delen van het Stadspark liggen in het warmteleveringsgebied. Ruimten langs de infrastructuur bieden goede mogelijkheden voor opwekking van elektriciteit met zonnepanelen.

A.6.6.9 Biodiverse stad

Ecologie en groen
Groen en ecologie is – samen met sport en bewegen – de belangrijkste functie in het Stadspark. Het Stadspark kun je zien als de groene long van de stad. Bij nieuwe ontwikkelingen moeten effecten op bestaand en potentieel groen en de ecologie goed inzichtelijk zijn. Ze wegen als belangrijk argument mee in de afweging. Voor het Stadspark worden in deelprojecten maatregelen opgenomen om de ecologische waarden te versterken en de zones richting het buitengebied verder vorm te geven. Biodiversiteit kan rekenen op bescherming en bevordering in de bestaande omgeving en bij nieuwe ontwikkelingen. Zo is het een extra doelstelling om de fietsladder (zie bereikbare stad) te combineren met een ecoverbinding over de volledige lengte van het bos. Dit is geslaagd als we de doelsoort 'de egel' hier kunnen faciliteren.

Het Stadspark noemen we specifiek als belangrijke groenblauwe ader voor de oostzijde van de stad. Vooral omdat deze zone in directe verbinding staat met het poldergebied en de Biesbosch. En dus een belangrijke rol vervult in het ecosysteem van onder andere de getijdennatuur. De doorgaande dijken spelen daarbij ook een belangrijke rol.

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan	Status
Doorontwikkelen fietsladder; inclusief combinatie met een ecoverbinding	Bestaand
Inrichting Stadspark als klimaatbuffer	Bestaand
Groenblauw programma (op inhoud, zonder middelen voor uitvoering)	Bestaand



A.6.7 Deelgebied Buitengebied

Prioritaire doelen: Gezonde stad en Biodiverse stad



A.6.7.1 Kenschets

Buiten de stadsrand ligt een open landschap met compacte polders en hoge dijken, hier zijn landbouw en natuur beeldbepalend. Dit Buitengebied is uniek en dat willen we behouden en beschermen. De stad en buitengebied zijn communicerende vaten: op het oog in oppervlakte ongeveer gelijk. Naast de bewoners van het gebied, komen er ook bezoekers uit de stad en daarbuiten om de uitgestrekte velden en de ruige natuur van de Biesbosch te bewonderen. De Dordtse Biesbosch en de Sliedrechtse Biesbosch zijn onderdeel van Natura 2000-gebied De Biesbosch. De Biesbosch is een van de weinige gebieden met zoetwatergetijden van Europa.

Ook de strook aan de westzijde van de A16 valt onder het buitengebied, met daarbij Willemsdorp en de grotere recreatielocatie EuroParcs De Biesbosch.

Polderlandschap

Het bedijkte deel van het landschap is te duiden als 'jong zeekleipolderlandschap'. Dit polderlandschap wordt gekenmerkt door

openheid, lange rechte wegen en een rationele verkaveling met rechthoekige percelen. Op basis van ontstaansgeschiedenis en ruimtelijke kenmerken is een driedeling te maken in de poldergebieden:

- Poldergebied 1: Louisapolder en de Zuidpunt;
- Poldergebied 2: Polder de Biesbosch;
- Poldergebied 3: Alloijsen-Bovenpolder.

De beleving van de openheid van het polderlandschap, het kunnen onderscheiden van de verschillende polders en de coulissenwerking die ontstaat door transparante boomrijen en erven is een belangrijke kwaliteit.

De openheid is kwetsbaar en gevoelig voor verrommeling, door de verschillende kijkrichtingen in het landschap.

Grote recreatiekerngebieden

Verschillende recreatie- en natuurgebieden vormen de schakel tussen de Biesbosch en de stad. Centraal ligt bosgebied Viersprong de Elzen, in eigendom van Staatsbosbeheer. Het is aangelegd als recreatiegebied en productiebos: de laatste jaren wordt gewerkt aan meer natuurlijke variatie. De Louisa- en Cannemanspolder ligt tussen de Wieldrechtse Zeedijk en bosgebied De Elzen. Het gebied heeft een opener karakter. Hier vind je voornamelijk kruidenrijk grasland, enkele percelen met struiken en bomen, poelen en een wandelpadenstructuur.

De Nieuwe Dordtse Biesbosch is een nieuw, gevarieerd natuur- en recreatiegebied dat zich ontwikkelt tot een Biesbosch-achtig landschap met een duurzaam, robuust watersysteem als basis.

Het Buitengebied heeft grote intrinsieke kwaliteiten en biedt meerwaarde voor de stad, als plek van rust en ontspanning. Vanuit de eigen kenmerken en kwaliteiten van het Buitengebied willen we antwoorden bieden op de huidige maatschappelijke vraagstukken en

richting geven aan passende initiatieven. Van 'achtertuin' kan het buitengebied zich steeds meer ontwikkelen tot voorland. De ambities

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We zetten in op recreatiekerngebieden rondom de stad.

We wijzen drie duidelijke recreatiekerngebieden aan. Hiervan is er één al bestaand (recreatiegebied de Hollandse Biesbosch) en één in ontwikkeling (Dagrecreatieterein Provincialeweg). Door het gebied tussen Schenkeldijk tot de Elzen ook als recreatief kerngebied aan te wijzen nemen we dit mee in integrale planvorming. Dit geeft richting aan bijvoorbeeld het Mobiliteitsplan maar ook als bouwsteen voor het nog op te stellen Programma Recreatie en Toerisme in de buitengebieden.

Het aanwijzen van recreatiekerngebieden – en daarmee het bijeenbrengen van recreanten in het Buitengebied – is gewenst om versterking van het Natura2000-gebied 'Biesbosch' zelf door recreanten te beperken. De daadwerkelijke natuur van het Natura2000-gebied 'Biesbosch' is beperkt toegankelijk voor recreanten.

Bij de recreatiekerngebieden ondersteunen we ondernemers om faciliteiten aan te bieden die passen bij het gebied en de doelgroep. Precieze mogelijkheden worden nader uitgewerkt in het op te stellen Programma Recreatie en Toerisme in de buitengebieden.

zoals die naar voren komen bij de verschillende hoofddoelen hebben we ruimtelijk vertaald in vijf integrale ontwikkelprincipes, die de koers voor het buitengebied voor de komende jaren vertegenwoordigen:

- Multifunctionele groenblauwe structuren;
- Sterke landschappelijke contrasten;
- Gezonde boerenbedrijven verbonden met de stad;
- Intensieve en kwalitatieve randzone als voorportaal naar het buitengebied;
- Recreatiegebieden functioneel en ruimtelijk op orde en verbonden.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Algemene gebiedsomschrijving en introductie vijf integrale ontwikkelprincipes.

A.6.7.2 Sturingsfilosofie

De filosofie is in het buitengebied behoudend van aard en is gericht op het behoud van natuur en landschappelijke waarden. We verbinden deze natuurwaarden aan binnenstedelijke ecologische structuren van het Stadspark en Wantijzone. De gebruiksintensiteit is vrij laag, maar laat wel een lichte verruiming van extensieve recreatie en horeca toe. De gemeente toetst aan de gestelde kaders. De zuidelijke stadsrand vormt een bijzonder overgangsgebied tussen de stad, de Nieuwe Dordtse Biesbosch en het agrarische buitengebied. Ontwikkelingen in dit gebied toetst de gemeente aan de intrinsieke kwaliteiten daarvan (de kwaliteitspijlers), te weten: ruimtebeleving, afwisselend landschap, weidsheid, waterranden, historie en erfgoed en beleving. Ten behoeve hiervan wordt een afwegingskader opgesteld.

A.6.7.3 Aantrekkelijke stad

Wonen (aan de stadsrand)

Het kleinschalige, open landschap buiten Dordrecht is kwetsbaar. Woningbouw is lange tijd niet toegestaan, om het landschap te beschermen. Wonen op tot nu toe onbebouwde plekken is te riskant voor het kwetsbare gebied. Woningen ter vervanging van andere bebouwing is wel een goede mogelijkheid. Met de huidige woningbouwopgave kijken we ook naar wonen aan de stadsrand. Er zijn in feite twee manieren waarop wonen in het landschap onder zeer strenge voorwaarden en met veel toezicht kan worden toegestaan:

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We zien natuur, landbouw en recreatie als hoofdfuncties van het Buitengebied, wonen is dat niet.

Wonen wordt geen hoofdfunctie in het Buitengebied. Wonen zal ondergeschikt zijn aan de andere drie functies (natuur, landbouw en kleinschalig verblijfstoerisme), maar kan wel kleinschalig worden gerealiseerd. Bijvoorbeeld in de stadsrand ter vervanging van kwaliteitsarme bebouwing. Met als randvoorwaarde dat deze woningen dan wél bijdragen aan de doelen voor het buitengebied (gezonde stad en biodiverse stad).

- *Kleinschalig landschappelijk wonen aan de randen*
De overgang van stad naar buitengebied mist op sommige plekken kwaliteit. Door kleinschalig landschappelijk wonen toe te

staan kan een kwaliteitsimpuls worden gegeven. De voorwaarden die ten minste gelden zijn:

- Versterken Landschapskwaliteit;
 - Zoveel mogelijk ruimte voor het landschap: compacte volumes en clustering, geen of nauwelijks privé-ruimte;
 - Thema Landgoed/buitens of schuurwoningen/erf;
 - Landschap grotendeels toegankelijk voor derden;
 - Heldere en passende positionering t.o.v. het landschap (de dijk);
 - Klimaatadaptieve inrichting: onder andere door een klein aandeel verharding;
 - Duurzaam materiaalgebruik.
- *Transformatie 'bedrijventerreinen op erven' naar woonerven*
Aan en op de linten aan dijken vindt verrommeling plaats. Niet alleen door aanbouw, schuttingen, hekken en verstenen van woonerven maar ook door niet-agrarische bedrijfsfuncties. Deze hebben doorgaans een groot aandeel verharding en een industriële uitstraling. Door de transformatie van deze 'bedrijventerreinen' tot woonerf te stimuleren en te faciliteren, verbetert de kwaliteit van de linten. De voorwaarden die ten minste gelden zijn:
 - Versterken Landschapskwaliteit;
 - Landschappelijke inrichting: stevig groen kader rondom ontwikkeling, geen of kleine privétuinen, ingepast in groter geheel (nauwelijks privé-ruimte);
 - Thema erf: positionering woonvolumes rond een centraal erf, 'hoofdhuis en schuren';
 - Heldere en passende positionering t.o.v. het landschap (de dijk);

- Klimaatadaptieve inrichting: onder andere door een klein aandeel verharding;
- Duurzaam materiaalgebruik.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Toevoeging strenge voorwaarden waarop wonen in het landschap kan worden toegestaan.

Andersoortige ontwikkeling (aan de stadsrand)

De stadsrand kan ook een kwaliteitsimpuls krijgen door ander soortige ontwikkelingen ter plaatse van verrommeling in te passen. Ontwikkelingen waarmee wordt bijgedragen aan de prioritaire doelen, waarmee tegelijkertijd de kwaliteit wordt verhoogd. We stellen een kader op voor het beoordelen van ontwikkelingen specifiek in deze stadsrand.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We zetten in op kwalitatief hoogwaardige entrees tot de stad op belangrijke toegangswegen naar de stad en naar het Buitengebied.

We verhogen de (landschappelijke) kwaliteit van de entrees van Dordrecht. Niet alleen in het Buitengebied, maar ook in de andere deelgebieden waar bezoekers en inwoners het eiland opkomen. De entrees zijn vaak de eerste kennismaking met Dordrecht en de plek waar we ons als stad met kwaliteit kunnen profileren.

Welstandsniveau

In het buitengebied geldt het welstandsniveau regulier. Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten vallen onder het welstandsniveau intensief.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We gaan voor een Buitengebied met kwaliteit. We benutten daarvoor de landbouwtransitie en pakken verrommeling aan door waar passend ontwikkelingen toe te staan die de open landschappelijke kwaliteit van het gebied verbeteren (ruimte-voor-ruimte).

De landbouwtransitie (t.b.v. een toekomstbestendige landbouw) als vehikel gebruiken om (hoofd)functies in het Buitengebied (natuur, landbouw, recreatie) samen te laten smelten, zo kwaliteit toe te voegen aan het Buitengebied en daarmee bij dragen aan verschillende doelen van de omgevingsvisie (Aantrekkelijke stad, Gezonde stad, Biodiverse stad).

Op bepaalde locaties in het Buitengebied en in de overgang van stad naar land is sprake van zogenaamde 'verrommeling'. Op deze plekken kunnen we aan doelen van de omgevingsvisie bijdragen en tegelijkertijd kwaliteit toevoegen.

Hoogbouw

In het buitengebied past in principe geen hoge bebouwing. Hogere bouwwerken als een lichtmast of een uitkijktoren zullen waar mogelijk landschappelijk ingepast worden.

Voorzieningen

We zien mogelijkheden voor extensieve recreatie en horeca in het buitengebied, maar moeten de natuurwaarden te allen tijde beschermen. Nieuwe solitaire horeca in het buitengebied wordt in principe niet ondersteund.

Ter plaatse van de drie zogenaamde recreatiekerngebieden is intensievere recreatie toegestaan en clusteren we ontwikkelingen op het gebied van recreatie. Denk hierbij aan het Speelbos bij de Viersprong en het dagrecreatieterrein aan de Provinciale weg.

Door bestaande (Stadspark en Wantijzone) en nieuwe verbindingzones en de recreatiekerngebieden brengen we de natuur van de Biesbosch als het ware tot in de stad en hiermee versterken we belangrijke entrees van Dordrecht. Door een goede zonering kunnen landbouw, natuur en recreatie naast elkaar bestaan en zich verder ontwikkelen.

Op die manier koppelen we enkele 'hotspots' van recreatie aan horeca. Deze groeien uit tot de recreatiekerngebieden in het buitengebied. Ruimtelijke voorwaarde is dat de ruimte niet verrommelt.

Ook de strook aan de westzijde van de A16 valt onder het buitengebied, met daarbij Willemsdorp en de grotere recreatielocatie EuroParcs De Biesbosch.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Benoeming grotere recreatielocatie EuroParcs De Biesbosch.

Cultuurhistorie

Een aantrekkelijk landschap ontstaat onder andere door leesbaarheid van het landschap, een groenblauw karakter en voldoende afwisseling. Voorwaarde voor alle

ontwikkelingen in het buitengebied is dat de kernkwaliteiten van het landschap aantoonbaar blijven behouden en wordt bijgedragen aan de versterking ervan. In de paragrafen hiervoor staan deze op hoofdlijnen omschreven. Om hieraan invulling te geven hoort bij elke ontwikkeling een landschapsanalyse waarbij de context en de directe omgeving worden aanschouwd. Voor versterking van het landschap komen de volgende onderdelen van het Buitengebied primair in aanmerking:

1. De overgangszone tussen stad en land;
2. Het centraal gelegen knooppunt waar verschillende recreatie- en natuurgebieden en dijkstructuren samenkomen;
3. De killen.

Op deze plekken kan de gemeente proactief werken aan verbetering.

De relatie met het water is een belangrijk onderdeel van de identiteit van Dordt. Deze is verankerd in de geschiedenis en ook relevant in de toekomst. De zichtbaarheid en leesbaarheid van het watersysteem kan in het buitengebied sterker tot expressie komen.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Tekst inzake cultuurhistorie geactualiseerd.

A.6.7.4 Bereikbare stad

Verkeer en vervoer

De recreatiekerngebieden zijn goed bereikbare locaties, zowel met de fiets als met de auto, en bieden een hogere intensiteit van recreatie direct rondom het knooppunt. Voor het te ontwikkelen recreatiekerngebied in het zuiden (bij de Oude Veerweg) is op het gebied van bereikbaarheid nog ruimte voor verbetering. Bezoekers worden aangemoedigd om over te stappen op een

andere (actieve) vorm van mobiliteit. Er moet voldoende parkeergelegenheid zijn, zodat men te voet verder het gebied kan betreden. Ook kunnen we bekijken of het nodig is om de overstap op de fiets mogelijk te maken. Daarbij kan worden overwogen om een hub-achtige rol te spelen, met mogelijkheden voor verhuur (via nevenactiviteit van agrariërs) of deelvoertuigen.

De bedoeling van deze recreatiekerngebieden is dat verder van deze knooppunten af de rust kan worden opgezocht. Door het faciliteren van de overstap relatief dicht bij stad is het idee dat de grotere (auto) verkeersstromen niet ver het buitengebied intrekken.

Naast toeristisch verkeer verdient landbouwverkeer in het buitengebied extra aandacht. Het landbouwverkeer is de afgelopen decennia veranderd: er is meer landbouwverkeer en de trekkers en machines zijn groter geworden. Het aantal recreanten is gegroeid. Dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid. De bereikbaarheid en toegankelijkheid voor landbouwverkeer is een belangrijk aandachtspunt. Het uitgangspunt is landbouwverkeer zo min mogelijk langs kwetsbare huizen te leiden. Onderzocht wordt of we alternatieve routes, bij voorkeur gebruikmakend van wegen in het buitengebied zoals de Landbouwweg, kunnen realiseren.

Voor verkeersroutes door het buitengebied waar veel conflicten tussen verkeer en dieren plaatsvinden, geldt dat ze dusdanig worden ingericht dat aanrijdingen met dieren zo veel mogelijk worden voorkomen.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Tekst bereikbare stad in lijn gebracht met Mobiliteitsplan 2040.

A.6.7.5 Gezonde stad

Milieu

In het Natura 2000-gebied richten we ons op het behoud en beschermen van de natuurwaarden (Wet natuurbescherming). Maatregelen op het gebied van energie en luchtkwaliteit liggen in elkaars verlengde. Met het doel om in 2040 een duurzame en klimaatneutrale stad te zijn, zetten we een belangrijke stap op weg naar het behalen van stikstofreductie, die deels ten goede kan komen aan de Natura 2000-gebieden op ons grondgebied. Momenteel werken wij samen met de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant in een gebiedsgerichte aanpak om een oplossing voor het stikstofprobleem te realiseren.

Externe veiligheid

Het buitengebied wordt aan de westzijde begrensd door de A16 en het spoor Dordrecht - Lage Zwaluwe. Aan de zuidzijde vormt de Nieuwe Merwede de begrenzing. Deze transportassen hebben een belangrijke functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en zijn derhalve opgenomen in het Basisnet transport gevaarlijke stoffen. Het buitengebied wordt verder doorsneden door een grote aardgas transportleiding en een stikstofleiding. Rondom deze infrastructuur zijn van rijkswege aandachtsgebieden gesitueerd waarbinnen gemeenten rekening moeten houden met de kans op een grootschalig incident.

In principe verdraagt het relatief extensieve gebruik van het buitengebied zich met deze functies. Aandachtspunt is de aanwezigheid en bouw van zeer kwetsbare gebouwen bedoeld voor personen die beperkt zelfredzaam zijn.

Vestiging van deze functies dient te passen binnen het geformuleerde veiligheidsbeleid. (Zie deel B paragraaf B2.4.5)

Geluid

In het buitengebied en met name in het door de provincie aangewezen milieubeschermingsgebied (stille gebied) en nabij de Natura 2000-gebieden zijn rust en stilte het uitgangspunt. Wat daarbij wel of niet toelaatbaar is, bijvoorbeeld wat betreft evenementen, regelen we in het omgevingsplan en in de provinciale omgevingsverordening.

Luchtkwaliteit

Van de voornaamste functies in het Buitengebied (agrarisch, natuur en recreatie) zijn veeteeltbedrijven in potentie wezenlijk uitstoters van luchtverontreiniging. Luchtkwaliteit zoals hier bedoeld betreft met name de concentraties fijnstof en NOx in de lucht. De rundveehouderij is in dit licht gezien geen bron van betekenis. Dit geldt echter niet voor de intensieve veehouderij. Deze staat bekend als een belangrijke fijnstof emitter. Op het eiland van Dordrecht zijn echter geen intensieve veehouderijen aanwezig. Andere bronnen van luchtverontreiniging in dit gebied zijn de Nieuwe Merwede en de A16. Ondanks de aanwezigheid van deze twee bronnen zijn de concentraties fijnstof en NOx zijn in verhouding tot de binnenstedelijke concentraties laag.

Openbare ruimte

Het kwaliteitsniveau voor de inrichting is sober en gericht op het behoud van de groene landschappelijke kwaliteit. We richten ons wel op het ontwikkelen en aanleggen van groene langzame verkeerroutes van de voordeur naar het buitengebied. Denk daarbij aan bewegwijzerde wandel- en fietsroutes, voorzieningen als fietsparkeerplaatsen en zit- en picknickbanken die zorgen voor een gastvrije uitstraling in het buitengebied. Een veelvoud aan informatieborden is ongewenst. In datzelfde buitengebied willen we afspraken maken met het Waterschap Hollandse Delta

om daar waar mogelijk de grasdijkkruinen open te stellen voor wandelaars.

Ondergrond

In het buitengebied kennen we in principe alleen schone grond met de klasse 'achtergrondwaarde'. Dit willen we zo houden. Zeker gezien de functie als voedselproducent is het van belang dat de bodem vrij is en blijft van verontreiniging. Ook is er een grondwaterbeschermingsgebied bij Kop van 't Land. Hier staan we geen nieuwe recreatieve ontwikkelingen of bouwmogelijkheden toe vanwege aantasting van het gebied.

Gezondheid

Het buitengebied is belangrijk voor de gezondheid van de Dordtse inwoners. In deze mooie en bijzondere natuur kunnen inwoners wandelen, fietsen, sporten en de (Nieuwe Dordtse) Biesbosch natuur beleven. Zo kunnen ze zich mentaal en fysiek opladen na de hectiek van alledag.

A.6.7.6 Toekomstbestendige economie

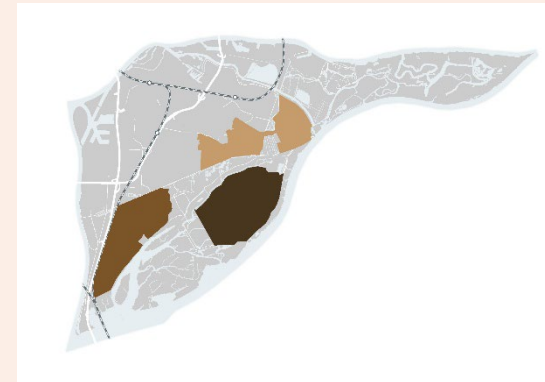
Op het Eiland van Dordrecht zijn (delen van) Kop van 't Land, polder de Biesbosch, polder de Zuidpunt en de Bovenpolder van belang voor de voedselproductie. Hier staat grondgebonden land- en tuinbouw centraal. We geven ruimte aan duurzame ontwikkeling van de agrarische sector. De functiemenging en de gebruiksintensiteit is hier laag.

Het agrarische areaal delen we op in 3 subgebieden.

- Subgebied 1 (bruin): de agrarische sector staat centraal, onder de voorwaarde van een duurzame ontwikkeling.
- Subgebied 2 (donkerbruin): de agrarische sector staat centraal, onder de voorwaarde van een duurzame ontwikkeling en behoud van het

cultuurhistorisch karakter van polder De Biesbosch.

- Subgebied 3 (lichtbruin): zien we als het stadsrandlandschap waar, onder de algemene ontwikkelingsvoorwaarden, verschillend gebruik (zoals stadslandbouw, wonen en wateropvang) naast elkaar kan bestaan.



Figuur 16 - Agrarisch areaal Dordrecht inclusief subgebieden

In alle subgebieden is in beperkte mate ruimte voor zorgboerderijen (instelling voor dagbesteding voor mensen die zorg of begeleiding nodig hebben).

Voor de subgebieden 1 en 2 bepalen we in overleg met stakeholders wat we verstaan onder landschapskwaliteiten en duurzame ontwikkeling (dit is al vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan Nieuwe Dordtse Biesbosch). We willen dat laatste stimuleren, maar hierin geen trekkersrol spelen. Voor deelgebied 3 neemt de gemeente de regie, door bijvoorbeeld een goede analyse van het gebied en een gebiedsvisie op te stellen.

Kortom, grondgebonden landbouw blijft centraal staan in subgebieden 1 en 2. Het buitengebied biedt goede landbouwgrond. Zolang het economisch haalbaar is, willen we op het Eiland van Dordrecht agrariërs ruimte

geven - onder de voorwaarde van een duurzame ontwikkeling en behoud van het cultuurhistorisch karakter van polder De Biesbosch.

In principe is alleen in de agrarische functie (veeteelt of landbouw) werken toegestaan. Daarnaast bevorderen en behouden we stadslandbouw. Hiermee stimuleren we korte ketens (productie en consumptie) naar lokale afnemers. Ook kunnen recreatieve functies banen genereren, maar in principe is er geen ruimte voor (overige) bedrijfsactiviteiten. Eventueel kan extensieve verblijfsrecreatie overwogen worden.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Ter aanvulling van recreatieve functies, en in het kader van ruimte geven van agrariërs, kan kleinschalige verblijfsrecreatie op boerenerven worden toegestaan.

Nieuwe verdienmodellen ontwikkelen vanuit samenwerking

Door goede samenwerking tussen boeren en gemeente en andere relevante gebiedspartijen zoals waterschap en Staatsbosbeheer moeten we zoeken naar verdienmodellen die uitgaan van duurzamere landbouwmethoden, korte ketens, betekenis voor de stad en bij voorkeur natuurinclusieve en/of biologische landbouw. Bijvoorbeeld als vervolg op de landbouwverkenning 'Aan de kluit herkent men de akker, de kracht van de landbouw op het Eiland van Dordrecht' die in juni 2023 is afgerond. Een belangrijke vraag is waarin de komende jaren het beste kan worden geïnvesteerd: welke technische maatregelen zijn aanvullend nodig naast investeringen in groenblauw en verbrede bedrijfsvoering? Daarbij dient aandacht te zijn voor de lange termijn: hoe verhoudt de

tijdshorizon van investeringen zich tot de gevolgen van klimaatverandering? Er zijn op het Eiland veel mooie initiatieven die handvatten bieden voor verdere verduurzaming. Deze initiatieven dienen te worden gestimuleerd en gefaciliteerd. Van belang zijn:

- Extensieve, passende recreatieve functies op boerenbedrijven die een lokale verbinding maken;
- Gerichtheid op korte ketens en de lokale afzetmarkt;

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We gaan ruimte bieden voor verblijfsrecreatie in het Buitengebied passend bij de landschappelijke kwaliteit.

Verblijfsrecreatie of verblijfstoerisme is een vorm van recreatie waarbij de recreant of toerist voor een bepaalde tijd, maar ten minste een nacht in het recreatiegebied of de toeristische plaats verblijft.

Naast enkele grotere recreatielocaties, waarbinnen we sturen op kwaliteit, mogen agrariërs op kleine schaal overnachtingen aanbieden in het Buitengebied. Ten behoeve hiervan mag niet worden bijgebouwd, maar kan wel meervoudig ruimtegebruik worden toegepast. Dit moet wel bij de draagkracht van het nabijgelegen Natura2000-gebied passen. Momenteel werken we aan een Programma Recreatie en Toerisme in de buitengebieden. Hierin verkennen we ook de best passende locaties.

- Verkennen van de mogelijkheden voor de boer als producent van zonne-energie voor de stad op schuurdaken;
- Belonen en/of compenseren van de levering van groenblauwe diensten.

Continuïteit is een belangrijk aandachtspunt. Oplaadpunten voor fietsen verbeteren de recreatieve mogelijkheden. Het aanleggen van glasvezel is nodig voor het verbeteren van de huidige situatie met betrekking tot digitalisering.

Accenten per deelgebied

In alle landbouwgebieden is duurzame ontwikkeling het uitgangspunt: onder andere toewerken naar een gezondere bodem, schoon water, versterken van de landschapskwaliteit, vergroten biodiversiteit en versterken van de relatie boer-burger. Voor verbreding gelden per deelgebied net andere accenten. Aan de stad is verbreding meer gewenst: binnen het bereik van recreanten en zonder dat het extensieve karakter van het buitengebied te veel wordt verstoord. Deelgebied 1 (de Alloijen-Bovenpolder) zien we als het stadsrandlandschap waar, onder de algemene ontwikkelingsvoorwaarden, verschillend gebruik (zoals stadslandbouw, kleinschalig landschappelijk wonen en wateropvang vanuit de stad) naast elkaar kan bestaan. In deelgebied 2 en 3 zijn in principe alleen agrarische nevenfuncties toegestaan, met meer mogelijkheden voor passende verbreding.

In deelgebied 1 wordt ook ruimte geboden aan passende recreatieve functies. Los van het boerenbedrijf, mits deze een positieve bijdrage leveren aan de landschapskwaliteit, cultuurhistorie en de 7 hoofddoelen van de gemeente. Onder geen beding is er plek voor huisjesterreinen en grotere campings. Voorzieningen moeten worden gekoppeld aan routes. Te veel extra gemotoriseerd verkeer op ongewenste plekken moeten we

voorkomen. Indien bereikbaarheid met de auto gewenst is ligt een plek nabij uitvalswegen voor de hand.

A.6.7.7 Klimaatbestendige stad 2040

Klimaatadaptatie

Het versterken van groenblauwe structuren is van belang bij klimaatadaptatie ter voorbereiding op en bescherming tegen extreem weer en om het waterpeil op orde te houden. De wens is om water tijdens natte periodes te kunnen bufferen in het Buitengebied en in tijden van droogte te gebruiken om droogte in de watergangen in de stad te verlagen. In het buitengebied zijn nog een aantal wegen die niet op een moderne manier gefundeerd zijn en daardoor door droogte kunnen verzakken. Als gemeente willen we ervoor zorgen dat het buitengebied droogte-robuust is. Verder moet de groenblauwe structuur de stad in getrokken worden en bereikbaar zijn vanaf de voordeur van elke Dordtenaar.

A.6.7.8 Duurzame en klimaatneutrale stad 2040

De buitenruimte in het buitengebied is van grote waarde voor het Eiland van Dordrecht: het is uniek en geeft rust en ontspanning. Voor de opwek van energie ontzien we daarom het open landschap zoveel als mogelijk (in lijn met de Regionale Energiestrategie Drechtsteden 1.0). In 2024 zijn kansrijke gebieden (mogelijke zoekgebieden) voor de opwek van energie via wind en zon in beeld gebracht. Eén van de zoekgebieden bevindt zich in polder De

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Toevoeging van mogelijke zoekgebieden voor de opwek van energie via wind en zon.

Zuidpunt waarbij de zoeklocatie zich langs de A16 bevindt. De verdere uitwerking wordt opgenomen in een programma Opwek duurzame energie. De andere zoekgebieden liggen langs andere grootschalige infrastructuur, in de werkgebieden en op De Staart.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We verkennen of de mogelijkheden voor grootschalige opwek van duurzame energie inpasbaar zijn met behoud van de open (cultuur)landschappelijke kwaliteiten in het Buitengebied en kwalitatief hoogwaardige entrees tot de stad.

Naar aanleiding van een amendement 'Energieopwekking binnen kaders' bij de vaststelling van de Omgevingsvisie 1.0 is destijds opgenomen dat er "in Dordrecht geen draagvlak is voor het realiseren van nieuwe windturbines". Inmiddels heeft de raad mogelijke zoekgebieden voor opwekking van wind en zonne-energie vastgesteld. Omdat we als gemeente meer duurzame energie op willen wekken met behulp van onder andere windturbines passen we de Omgevingsvisie hierop aan. We gaan de door de raad vastgestelde mogelijke zoekgebieden verder onderzoeken in een programma Opwek Duurzame Energie. In dat onderzoek wordt de ruimtelijke kwaliteit (B.2.8) en de duurzaamheidsambities met elkaar geconfronteerd. Op basis van deze wegging wordt een besluit genomen over de aangewezen zoekgebieden.

A.6.7.9 Biodiverse stad

Natuur

Nationaal Park De Biesbosch is één van de unieke kenmerken van Dordrecht. De noordoostkant en de zuidkant van het eiland maken deel uit van de Natuurnetwerk Nederland en de Natura 2000. Dordrecht kent met de Biesbosch een icoon en Nationaal Park dat het beschermen waard is. Delen van het natuurgebied zijn beperkt of helemaal niet toegankelijk voor personen. De hoofdfunctie van deze gebieden in het buitengebied is natuur. Soms is er sprake van functiemenging door natuur te combineren met extensieve recreatie of waterberging. De gebruiksintensiteit is zeer laag tot niet aanwezig.

Juist in het kader van de groeiagenda willen we dit Natura 2000-gebied nog meer onderdeel maken van het Dordtse profiel als groene en natuurlijke zone 'in de achtertuin' van de bewoners. Dankzij de groeiagenda en daarmee een groeiende vraag naar recreatiemogelijkheden neemt de druk op dit gebied toe. Om de natuurwaarden te beschermen en ruimte te geven aan recreatie is er een overgangsgebied gedefinieerd (en zijn er recreatiekerngebieden gedefinieerd). Hiermee creëren we enerzijds een bufferzone, anderzijds halen we de natuur op deze manier meer naar de voordeur van de Dordtenaren.

In de vast te stellen nationale omgevingsvisie heeft men bufferzones rondom Natura 2000-gebieden gepland. Daarover volgt nog overleg met het Rijk.

Ecologie en groen

Het behoud en verder ontwikkelen van biodiversiteit staat centraal in het buitengebied. Voor behoud van biodiversiteit geldt deels de Omgevingswet, en de Natuurherstelwet. Het buitengebied levert een belangrijke bijdrage aan de ecologische diversiteit op het Eiland van Dordrecht. In

delen van dit gebied is natuur de enige functie. Dit gebied is aangewezen als Natura 2000-gebied en is via Europese regelgeving beschermd. De ecologische belangen staan in dit gebied voorop en andere functies mogen dat niet aantasten. Extensief recreatief medegebruik is beperkt mogelijk. Het gaat dan om zeer kleine aantallen personen.

De soortenrijkdom is hoog vanwege de variatie aan landschapselementen. De overgang van stadsrandzones naar polder, zoals van de wijk Sterrenburg, via de Wieldrechtse Zeedijk in zuidelijke richting is voor veel fauna bijzonder. Bijvoorbeeld voor vogels, vleermuizen, zoogdieren, bijen en vlinders. De dijken door de polder verhogen de ecologische waarde als verhoogd landschapselement met bomenrijen. Vleermuizen maken dankbaar gebruik van de dekking die de bomen bieden. Het boeren erf en de overgangen naar de polder zijn weer bijzonder voor andere fauna, zoals de huismus. De watergangen die door de polder lopen zijn belangrijke verbindingsgebieden met de natte natuur in de Biesbosch, onder meer voor de bever. Recreatiegebieden zoals de Hollandse Biesbosch, de Nieuwe Dordtse Biesbosch en landelijke zones in de zuidelijke stadsrand maken met hun dekkend groen de variatie in landschappen compleet.

Voor de verdere ontwikkeling van biodiversiteit geeft de gemeente een kwaliteitsimpuls aan groen en blauw in het Buitengebied. Dat gebeurt met een combinatie van natuurinclusief bouwen en ontwikkelen, versterken van groenblauwe structuren en optimaal ecologisch beheer. Denk aan het maken van nieuwe natuur, zoals het verzachten van oevers in het getijdenlandschap, aanleg van extra groen, het versterken van de bomenstructuur in de dijklinten en het natuurvriendelijker inrichten van watergangen. Hierbij vragen we als gemeente ook aandacht voor het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen (insecticiden en pesticiden) in de landbouw.

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan

Status

Gebiedsvisie Balanceren in de Biesbosch (ontvlechting Parkschap)	Bestaand
Verbeterde inrichting toegankelijkheid en bewegwijzering fietsers, wandelaars en rolstoelen	In ontwikkeling
NPLG of opvolger (voorheen Gebiedsgerichte aanpak stikstof)	In ontwikkeling
Verkenning wisselwerking water buitengebied – watergangen om de stad	In ontwikkeling
Mogelijkheden onderzoeken voor versterken van wandel- en fietsverbindingen tussen stad en buitengebied, onder andere door gesprekken met bewoners	Bestaand
Afwegingskader ontwikkelingen in Buitengebied (stadsrand en verrommeling)	In ontwikkeling



A.6.8 Deelgebied De Staart

Prioritaire doelen: Aantrekkelijke stad, Gezonde stad, Toekomstbestendige economie, en Biodiverse stad



Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Nieuw deelgebied. De Staart kent een geheel eigen dynamiek en vraagt om een integrale benadering. Daarom is dit als apart deelgebied opgenomen in deze omgevingsvisie.

A.6.8.1 Kenschets

De Staart kan worden gezien als een verscheidenheid aan drie verschillende gebieden: industrie, wonen en natuur. De Merwedestraat scheidt de werkgebieden met de industrie in het noorden van de wijken met woningen in het zuiden. Het oostelijke deel omvat een groot deel van de Hollandse Biesbosch. Dicht bij de stad ligt de focus op recreatie, terwijl verder van de stad een rustig natuurgebied te vinden is.

De Staart kan een kwaliteitsimpuls gebruiken die meer waarde hecht aan de groenblauwe structuren als basis voor toekomstige ontwikkelingen. Om dit te bereiken, zijn sterkere verbindingen tussen de natuur en de stedelijke omgeving nodig.

Getijdenpark

Het 'Getijdenpark de Staart' is een concept dat natuur, recreatie, wonen en werken integraal aanpakt en verbindt. Elk aspect van De Staart draagt bij aan het Getijdenpark, waar de mens en de natuur centraal staan. Het park is divers, met een sterke focus op de groenblauwe structuren en de verstedelijkte omgeving tussen de rivieren Wantij en Beneden Merwede. Het doel is om de verschillende gebieden met hun unieke kwaliteiten samen te brengen.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We passen het concept van 'getijdenpark' conform de visie Groenblauw toe op De Staart.

Het getijdenlandschap komt op veel plekken terug op De Staart. Zo is er het natuurlijk getijdenlandschap, maar ook het industrieel getijdenlandschap (havenkades en getijdenparken). Een cultureel ingepaste werkfunctie. We willen de structuren van groenblauw versterken en we willen de werkgebieden t.b.v. een getijdenpark slechts in beperkte mate openstellen.

Schuillocatie

Om zich te wapenen tegen toekomstige overstromingen, heeft Dordrecht een strategie gebaseerd op het concept van

meerlaagsveiligheid: waterbewustzijn (laag 0), dijken (laag 1), ruimtelijke maatregelen (laag 2), rampenbeheersing en evacuatie (laag 3) en herstel (laag 4). Als een overstroming dreigt, zijn de mogelijkheden voor preventieve evacuatie beperkt. De Staart kan functioneren als een veilige plek voor bewoners uit de lagergelegen delen van de stad vanwege de relatief hoge ligging.

Door gebruik te maken van de unieke positie van De Staart tussen het Wantij en de Beneden Merwede, zijn er meer mogelijkheden voor evacuatie en snelle redding na een overstroming.

De bouwopgave, energietransitie en aanwezige productielocaties bieden kansen om De Staart te ontwikkelen als een grootschalige schuillocatie. Door te kiezen voor een 'waterveiligheid als hefboom-aanpak', ontstaan er kansen die zich bij een andere, meer traditionele aanpak niet voordoen. Deze aanpak vereist flexibele ruimte om snel extra vierkante meters voor opvang tijdens een overstroming te kunnen realiseren.

A.6.8.2 Sturingsfilosofie

Voor het deelgebied De Staart nemen we als gemeente verschillende rollen aan. Het concept getijdenpark vraagt erom dat we als gemeente kaderstellend én samenwerkend opereren.

Voor het industrieterrein wordt vanuit de gemeente ingezet op actieve sturing van ruimtegebruik. Het programma Ruimte voor Banen stuurt onder andere op de Merwedehavens. De kaderstelling in dit gebied is ruim, zodat er binnen die grenzen ruimte is voor ondernemen. Initiatief voor ontwikkelingen ligt bij derden. Mogelijke milieuhinder bepaalt de grenzen van wat mogelijk is. De opgave in de Merwedehavens

is dat we ruimte houden voor bedrijven met een hogere milieucategorie, die zich qua contour niet verhouden tot andere functies. Verder is het van belang om, gezien de opgave in binnenstedelijk gebied, ruimte te zoeken voor bestaande bedrijven die nu krap zitten, zodat ze op andere plekken kunnen groeien. Als gemeente zetten we daarom ook een actiever grondbeleid in, met de inzet op strategische verwerving en sturing op uitgifte. Waarbij we veel meer gaan sturen op wat het bedrijf de stad en de regio oplevert als het gaat om banen, clusterversterkende activiteiten et cetera. Daarnaast sturen we op een kwalitatieve uitstraling van de plint van de werklocaties langs de Baanhoekweg die aansluit bij de kwaliteiten die verderop in het gebied, zoals in de Biesbosch, zijn te vinden.

In de woonwijk Staart West en Merwedepolder ligt het initiatief voor ontwikkelingen grotendeels bij derden. De rol van de gemeente is passiever en met name gericht op het toetsen aan gestelde kaders. Een omgevingsplan biedt aan de voorkant voor het gehele gebied minder ruimte voor ontwikkeling. Uiteraard geven we de geformuleerde doelen uit deze omgevingsvisie bij nieuwe ontwikkelingen mee aan ontwikkelende partijen om hier invulling aan te geven.

De filosofie voor de Hollandse Biesbosch is behoudend van aard en is gericht op het behoud van natuur- en landschappelijke waarden. We verbinden deze natuurwaarden aan binnenstedelijke ecologische structuren van de Wantijzone. De gebruiksintensiteit van delen (de Hollandse Biesbosch) is bij tijden vrij hoog. De gemeente toetst aan de gestelde kaders.

Voor het transformatiegebied grenzend aan Stadswerven neemt de gemeente een actieve initiërende rol. Vanuit die rol nemen wij het initiatief om het gebiedsproces aan te sturen.

A.6.8.3 Aantrekkelijke stad

Wonen

Er is op De Staart een relatief goedkope en verouderde woningvoorraad. Het ontbreekt aan voldoende aantrekkelijke en passende woningen voor midden en hoge inkomens. Bij een uitbreiding en focus op de maritieme sector die steeds kennisintensiever wordt, hoort meer werkgelegenheid met een bijbehorende kwalitatieve woningvraag. Er moet ingezet worden op het maximaal benutten van de toplocaties aan het water. Enerzijds door uitsluitend watergebonden bedrijven te laten vestigen en anderzijds door woningen te bouwen in het hogere segment.

Bij de verdichtings- en transformatieopgave van De Staart vormt de rivier een cruciale buitenruimte voor de kwaliteit van het vestigingsklimaat. Een hogere dichtheid op De Staart is hier denkbaar, zeker gerelateerd aan de weidsheid van de Merwede oever.

Voor de nieuwe ontwikkelingen, wonen én werken, geldt dat deze een versterking moeten zijn voor hun omgeving. De openbare oever helpt hierin mee. De bestaande buurten en industrie richten zich op het verbeteren van de relatie tot het Wantij en de Merwede door de natuur tot aan de voordeur te laten komen.

Het gebied wordt gekenmerkt door een combinatie van bestaande en nieuwe gebouwen, diversiteit in architectuur en kenmerkende, zorgvuldig vormgegeven openbare ruimten. De openbare ruimte, de rivieroever, zijn de structurele dragers van het stedenbouwkundig plan. Het plan voorziet in de situering en programmering van bouwvolumen aan en rond deze openbare ruimte.

Uitgangspunten bij nieuwe ontwikkelingen:

- Ontwikkelingen bevorderen de verbinding tussen de oevers.

- Via fysieke verbindingen of zichtlijnen met de rivieren wordt deze verbinding tot stand gebracht.
- Rooilijnen en doorsteken zijn bepaald om een zo groot mogelijk zicht te verkrijgen tussen de aanliggende straten en de rivieroever. Het moet voelbaar zijn dat het niet stopt maar op een natuurlijke manier verder gaat naar de rivier.
- Bij ontwikkelingen (wonen, werken recreatie) komt een openbare ruimte aan de rivier met een laanbeplanting en een doorgaande langzaamverkeersroute.
- Deze langzaamverkeersroutes langs de rivier zijn aangetakt op het fietsnetwerk en pontjes en veren, en maken grote en kleine rondjes mogelijk vanuit de aanliggende wijken.

Welstandniveau

De Staart kent verschillende Welstandsniveaus. De werkgebieden rond de havens zijn welstandsvrij (welstandsnota 2021). Om het maritiem top-cluster te worden zijn er wel randvoorwaarden over de algehele gebiedskwaliteit. De bedrijfslocaties worden kwalitatief ingericht zodat het naast werken ook prettig is met elkaar dankzij hoogwaardig ingerichte buitenruimtes. Voor de te transformeren bedrijventerreinen wordt ingezet op robuustheid, ruime dimensionering en uniformiteit in kleur en materiaalgebruik. Hierdoor ontstaat er een modern, kwalitatief, rustig ogend maritiem cluster.

De oude woonwijk, de Rivierenbuurt, kent een intensief welstandniveau vanwege haar monumentale waarde. De overige woonwijken en het buitengebied van De Staart hebben een regulier welstandsniveau.

Hoogbouw

De punt van De Staart wordt gezien als een uitloper van het centrum of de Schil. Daar is ruimte voor medium hoogbouw tot 40 meter,

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We vinden het gebied ten oosten van de ontwikkeling zijnde wijk Stadswerven (ten oosten van de Papendrechtsestraat en ten noorden van de Merwedestraat tot aan de noord-zuid gesitueerde Merwedestraat (aftakking Merwedestraat)' een interessante locatie binnen bestaand stedelijk gebied om dit in zijn geheel te transformeren naar woongebied en bijbehorende voorzieningen.

We vinden het gebied ten oosten van de in ontwikkeling zijnde wijk Stadswerven (ten oosten van de Papendrechtsestraat en ten noorden van de Merwedestraat op De Staart) een interessante locatie binnen bestaand stedelijk gebied om woningen toe te voegen. Ook vinden we het voorstelbaar dat een deel van het bedrijventerrein wordt getransformeerd naar woongebied en/of lichte vormen van (stadsverzorgende) bedrijvigheid die goed “mengbaar” zijn met het aangrenzende woongebied enerzijds en anderzijds de waardevolle maritieme bedrijvigheid in de 1^e Merwedehaven niet belemmeren. Indien hier behoefte aan is en dit haalbaar is gezien beperkingen ter plaatse.

Na vaststelling van deze omgevingsvisie wordt een haalbaarheidsonderzoek opgezet voor dit transformatiegebied. We dragen er zorg voor dat er op de korte tot middellange termijn geen keuzes worden gemaakt, of acties worden ondernomen, die eventuele toekomstige transformatie naar woningbouw en daarbij behorende voorzieningen van dit gebied belemmeren.

mits het aansluit op de bestaande en al gerealiseerde of geplande context. Gebied ten westen en ten oosten van de Wantijbrug wordt gezien als een stadspoort. Deze is in de Hoogbouwvisie aangeduid als een brandpunt. Hier is XL (extra large), van 65-90 meter, hoogbouw mogelijk mits voldaan wordt aan alle voorwaarden van de hoogbouwvisie en de context zich hiervoor leent.

Voorzieningen

Binnen het stedelijk gebied wordt een voorzieningencuster gecreëerd in de nabijheid van plein 1940-1945. Deze is centraal gelegen en er worden verschillende voorzieningen samengebracht, zodat mensen er gemakkelijk naartoe kunnen gaan. Het doel is om een gevarieerd aanbod van

diensten en activiteiten te bieden, voor de bewoners van De Staart t.b.v. hun dagelijkse leven.

Daarnaast zijn en worden er (recreatieve) voorzieningen gecreëerd in de Hollandse Biesbosch, die gekoppeld zijn aan de wandel- en fietspaden. Het zijn historische locaties en monumenten, zoals de Zuileshoeve, de Sluizen, boerderij Otterpolder en Huis te Merwede. Het doel is om de culturele rijkdommen van het buitengebied te benutten en tegelijkertijd recreatiemogelijkheden te bieden aan de bezoekers. Door zowel binnen het stedelijk gebied als in het buitengebied voorzieningen te creëren, proberen we een evenwichtige ontwikkeling te bevorderen. Bewoners hebben gemakkelijke

toegang tot voorzieningen op De Staart terwijl ze ook kunnen genieten van de natuurlijke en culturele schoonheid van het buitengebied. Dit draagt bij aan een aantrekkelijke leefomgeving en een goede verbinding tussen het stedelijke en landelijke gebied.

De bestaande voorzieningen, het recreatieve cluster van bowling en jachthaven, en het Biesbosch centrum handhaven we.

Cultuurhistorie

Het gebied de Staart kent een lange en boeiende geschiedenis waarbij het landschap meerdere keren ingrijpend is gewijzigd. Waarschijnlijk al sinds de Romeinse Tijd maar zeker vanaf de Middeleeuwen vindt er bewoning plaats. De ruïne van het eind 13e-eeuwse Huis te Merwede – een Rijksmonument - getuigt hier nog altijd zichtbaar van.

Vanaf 1725 tot 1850 is het gebied door bemaling ingepolderd. Het waren agrarische polders of waarden die met eigen schotbalksluizen naar believen en voor natuurlijke bemesting bevoeid kunnen worden. De bijbehorende boerderijen (veelal gemeentelijke monumenten) zijn allemaal vaarboerderijen met een eigen aanlegsteiger of kade en alleen toegankelijk per boot.

In 1850 werd gestart met de aanleg van dwarskribben in de Merwede en werden de killen afgedamd. Enkele van deze kildammen zijn aangewezen als gemeentelijk monument.

In het begin van de 20e eeuw zocht de gemeente Dordrecht naar mogelijkheden tot uitbreiding van de industriële activiteiten binnen de stad en het lag voor de hand dat het oog viel op de vrijwel onbebouwde (westelijke punt van de) Staart. In minder dan een eeuw tijd werd het geleidelijk, van west naar oost, volgebouwd met industriële

complexen en woonwijken: ten noorden van de Merwedestraat/Baanhoekweg met scheepswerven zoals De Biesbosch en fabrieken zoals Lips en Hippos en ten zuiden daarvan met buurten zoals het Noorderkwartier en de Verzetsheldenbuurt. In het kader van de groei werd een grote, nieuwe haven voor binnenscheepvaart gerealiseerd, de (1e) Merwedehaven op De Staart (1912). Na de Tweede Wereldoorlog volgden een 2e (1952) en zelfs een 3e Merwedehaven.

Ontpoldering

De Mariapolder, de Kleine Rug en de Grote Rug zijn al in de 20e eeuw helemaal ontpolderd. In het begin van de 21e eeuw zijn in de polders Kort- en Lang Ambacht, Ruigten Bezuiden den Peerenboom, Aert Eloyenbosch, Jonge Janswaard, Jonge Neele Ruigt, Engelbrechtsplekske/PlatteHoek en Stedelijk nieuwe kreek- of kreekstelsels gegraven en dijken doorbroken – zelfs de rivierdijk van de Beneden Merwede – en is de al eerder ingezette ontpoldering van het gebied voortgezet. Met de realisatie van de woonwijk Stadswerven is een begin gemaakt met de herbestemming van (voormalige) industrieterreinen in het gebied. Doel is om deze cultuurhistorie zoveel mogelijk te behouden en waar mogelijk te versterken.

A.6.8.4 Bereikbare stad

Verkeer en vervoer

Voor Staart West (ten westen van N3) geldt dat fiets en OV betrouwbare doorgaande routes krijgen met een corridorfunctie tussen het centrum, het station Dordrecht en de buitenwijken en buitengebieden (beleid B-gebied). Doorgaand verkeer gebruikt de hoofdstructuren en in de woongebieden is enkel ruimte voor bestemmingsverkeer. Hierdoor wordt de leefbaarheid en veiligheid voor alle weggebruikers verbeterd.

Wat betreft Staart Oost (ten oosten van de N3) zetten we in op het veilig faciliteren van de bestaande mobiliteit in combinatie met het verbeteren van de voorzieningen voor lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer (C-gebied).

Om het vestigingsklimaat voor bedrijven aantrekkelijk te houden is een grote voertuigen en betrouwbare multimodale bereikbaarheid voor verkeer essentieel (beleid D-gebied). Daarnaast is het verbeteren van de bereikbaarheid voor alternatieve vervoerswijzen belangrijk. Daarom werken we samen met bedrijven om de toegang en veiligheid voor fietsen en openbaar vervoer te verbeteren.

Door het vertrek van Peute recycling zijn veel vrachtwagenbewegingen op de Baanhoekweg weggenomen die tot ongewenste verkeersdruk leidde in het gebied. Bij de herontwikkeling van dit terrein en nieuwe ontwikkeling rond de werklocaties zal derhalve een belangrijk uitgangspunt zijn dat het niet tot grote nieuwe verkeersbewegingen zal leiden.

De Merwedestraat is een gebiedsontsluiting, maar voor het verbinden van de oevers zou de barrière van de straat moeten verminderen. Zeker bij verdere ontwikkeling vanuit Stadswerven en het beperkt openstellen van werkgebied zou er meer verbinding mogelijk moeten zijn over de verkeersader.

Recreatie vanuit de stad naar de Hollandse Biesbosch kan beter gespreid worden en fietsen gemotiveerd worden om grote verkeersbewegingen te voorkomen en op drukke momenten de pieken op een acceptabel niveau te houden.

Voor verkeersroutes door het buitengebied waar veel conflicten tussen verkeer en dieren

plaatsvinden, geldt dat ze dusdanig worden ingericht dat aanrijdingen met dieren zo veel mogelijk worden voorkomen.

A.6.8.5 Gezonde stad

Milieu

Externe veiligheid/zonering/functiemenging
We willen milieuhinder door verkeer, onveilige situaties en milieuhinder als gevolg van de aanwezigheid van bedrijvigheid voorkomen. Daarom is het van belang om milieuzonering, functiemenging en externe veiligheid te betrekken bij de ruimtelijke inrichting van De Staart.

In het Natura 2000-gebied richten we ons op het behoud en beschermen van de natuurwaarden (Wet natuurbescherming).

- **Zonering/functiemenging**
Op het industrieterrein Merwedehavens zijn bedrijven tot maximaal milieucategorie 5.2 toegestaan. Het gebruik van deze terreinen is uitsluitend bestemd voor bedrijven. Woningen en zelfstandige kantoren zijn uitgesloten. Ook andere functies, waaronder zeer kwetsbare gebouwen zijn in principe niet verenigbaar met het bedrijfsmatige karakter hier. Omgevingscondities zijn soms zodanig dat op bedrijven- en industrieterreinen alleen lagere milieucategorieën toelaatbaar zijn.
- **Externe veiligheid plaatsgebonden risico/**
In het industrieterrein Merwedehavens is nieuwvestiging van milieubelastende activiteiten met externe veiligheidsrisico's niet mogelijk. Dit als gevolg van de aanwezige functiemenging in het gebied, het ontbreken van een route gevaarlijke stoffen (Staat West), de slechte kwaliteit van de route gevaarlijke stoffen (Staat Oost), en de nabijheid van bestaande woonwijken.

Door het deelgebied De Staart zijn hoofdtransportassen gesitueerd (rivier, spoor en N3). Deze assen hebben een belangrijke functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gelet hierop zijn zowel voor het spoor, rivier als weg in het Besluit kwaliteit leefomgeving aandachtsgebieden voor brand, explosie en gifwolk vastgesteld. Deze aandachtsgebieden tellen respectievelijk 30, 200 en 300 meter. Daar waar nodig stellen we voorschriftengebieden vast (zie A.5.4 en B.2.4).

Gezien de gevaarsetting leidt dat tot onderstaande bebouwingsvrije zones en voorschriftengebieden:

- Niet bouwen binnen 10⁻⁶ contour spoor, weg en water.
- Niet bouwen binnen brandaandachtsgebied spoor, weg en water (30 meter uit de zijkant van de infrastructuur).
- N3: altijd voorschriftengebied explosie (200 meter).
- Binnen explosieaandachtsgebied van industrie of bedrijven is altijd sprake van een voorschriftengebied.

Binnen de voorschriftengebieden explosie nemen we maatregelen wat betreft gebouwen conform het besluit bouwwerken leefomgeving. Verder geldt dat binnen het explosieaandachtsgebied van spoor en N3 geen zeer kwetsbare gebouwen mogen worden ontwikkeld.

Ook in het recreatiekerngebied de Hollandse Biesbosch beoordeelt de gemeente bij nieuwe initiatieven voor recreatieve activiteiten de activiteit op de effecten op de beheersbaarheid en zelfredzaamheid. Een en ander wordt

uitgewerkt in het Programma Toerisme en Recreatie in de Buitengebieden.

- Externe veiligheid groepsrisico
Ter beheersing van het groepsrisico heeft het Rijk een beleidswijziging doorgevoerd waarbij meer aandacht is voor een effectgerichte benadering van het groepsrisico (zie A.5.4 en B.2.4). Ter beheersing van het groepsrisico stelt de gemeente aandachtsgebieden in. Kern van het beleid is dat brandaandachtsgebieden zo veel mogelijk beperkt blijven tot het eigen terrein. En dat explosie en gifwolkaandachtsgebieden niet reiken over woongebieden, kantoorlocaties en grootschalige detailhandel. Vrijstelling hiervan is onder voorwaarden mogelijk. Bij bestaande overschrijdingen streven we naar een permanente verbetering van de veiligheidssituatie. Hierbij hanteren wij Best Beschikbare Technieken (BBT) en waar nodig BBT+ als uitgangspunt.

Ter beheersing van het groepsrisico in Staart West en de Merwedepolder-Oost streven we binnen deze gebieden naar een personendichtheid per hectare die correspondeert met een groepsrisico van maximaal 0.75 maal de oriëntatiewaarde.

Geluid

Het totaal aan industrielawaai vanaf het industrieterrein Merwedehavens is beheerd en begrensd door een zogenaamde zonegrens en door hogere waarden bij nabijgelegen woningen.

Bij de invoering van de Omgevingswet is vastgesteld dat dit wordt omgezet naar zogenaamde geluidproductieplafonds (GPP's) voor industrieterreinen. De verdeling van de beschikbare geluidruimte op dit terreinen is vastgelegd in het betreffende bestemmingsplan. Bij ontwikkelingen met geluidgevoelige functies (zoals wonen) binnen

de zonegrens moet men rekeninghouden met het industrielawaai.

Het aspect geluid is gekoppeld aan het beoogde woonmilieu. Daarbij is een tweedeling gemaakt tussen rustig groen en suburbaan wonen (Merwedepolder-Oost) enerzijds en stedelijk wonen anderzijds (Staart West). Langs randen van rijkswegen, lokale wegen, spoorwegen en industrie- en bedrijventerreinen is een hogere geluidbelasting voor de eerstelijns bebouwing onder voorwaarden toelaatbaar. Naast de voorwaarden op woningniveau moet er aandacht zijn voor geluidluwe en groene plekken in het openbaar gebied, op korte afstand en goed bereikbaar voor omwonenden. Mensen ervaren daarbij minder geluidoverlast.

Nabij het Natura 2000-gebied zijn rust en stilte het uitgangspunt. Wat daarbij wel of niet toelaatbaar is, bijvoorbeeld wat betreft evenementen, regelen we in de APV, het omgevingsplan en nadere regels.

Luchtkwaliteit

Zoals in hoofdstuk A.5.4 aangegeven, streven we naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit met zicht op de WHO-advieswaarde. De belangrijkste maatregelen richten zich dan ook op duurzame mobiliteit, klimaat (klimaatneutraal in 2040), houtstook en ruimtelijke ontwikkeling. Deze maatregelen richten zich op NO_x en fijnstof. Bedrijfsmatige emissies omvatten een breed palet aan geëmitteerde stoffen die ook aandacht vragen. Bij de beoordeling van bedrijfsmatige emissies is voor ons de stand der techniek leidend. Bij een (potentiële) emissie van (Potentieel) Zeer Zorgwekkende Stoffen zijn de uitgangspunten het toepassen van de BBT en het permanent verminderen van de emissie. Hierbij streven we uiteindelijk naar een 0-emissie. Op basis van het besluit gevoelige bestemming luchtkwaliteit is er een

zone van 150 meter (gemeten vanaf de zijkant van de N3 en A16) vastgesteld. Hierbinnen is het niet mogelijk om voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen te vestigen. Tenzij men aantoont te voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit én pas nadat de GGD heeft geadviseerd.

Tot slot zullen wij in nieuwbouwprojecten het gebruik van biomassa voor ruimteverwarming in het omgevingsplan verbieden.

Openbare ruimte

In woon- en werkgebieden met een normaal gebruik en onderhoud hanteren we het kwaliteitsniveau standaard. Hier gaat het om normaal gebruikte openbare ruimte op wijkniveau (het kwaliteitsniveau standaard is gekoppeld aan beeldkwaliteit B van de CROW-systematiek).

Hierbij richten we ons op het verbinden van de stad en de haven en zetten we in op de beleving hiervan. Dit kan onder meer door groene wandelroutes aan te leggen. Voorop staat dat de economische ontwikkelingen in balans moeten zijn met de omgeving. Dit betekent onder meer dat er voor iedereen – dichtbij en toegankelijk – aantrekkelijke (groene) plekken moeten zijn. Juist in de werkgebieden kan dit ten goede komen aan de ervaring van de gebruikskwaliteit.

Voor de oevers van het Wantij geldt dat deze minimaal aan één zijde toegankelijk moet zijn. Door beplanting, specifiek behorende bij getijdennatuur, te gebruiken voor de inrichting van de rivieroevers wordt de samenhangende identiteit verder versterkt. Voor de versteende oevers aan de Merwede geldt dat deze is ingericht met een pad langs het water met rustpunten en karakteristieke boombeplanting typerend voor de rivieroevers van Nederland. Een groene oever met bomen langs de kade, zoals in Rotterdam en het centrum van Dordrecht. Deze “groen-blauwe loper” met minimaal een dubbele rij iepen

begeleiden het pad. Specifiek de iep omdat het een karakteristieke laanboom is die goed gedijt in het Nederlandse klimaat met een goede windbestendigheid. De bebouwingsrand langs de oevers krijgt hiermee een kwalitatieve groene afzoming van bomen langs het water. Zo krijgen ook de stenige oevers een groen en schaduwrijk karakter. Ondanks de verschillende oevertypes geldt dat de groene uitstraling versterkt dient te worden. Van scheepshellingen tot kadewanden tot taluds met stortsteen of de natuurlijke oevers.

Het onderhoud is intensief waar het gaat om het nastreven van natuurontwikkeling – daar stimuleren we natuurlijke processen. Dit niveau passen we met name toe in de omgeving van groengebieden, de stadsranden en de ecologische groenzones. Ten aanzien van bebording, zwerfvuil en parkmeubilair houden we het kwaliteitsniveau standaard aan. Op percelen die tijdens de herstructureringsopgaven tijdelijk braak liggen, is ruimte voor initiatieven rondom stadslandbouw of andere vormen van tijdelijk gebruik.

We werken aan een nieuw versie van het hondenuitlaatbeleid. We houden het huidige voorzieningenniveau minimaal in stand. Daarnaast houden we vast aan de huidige norm van minimaal één hondenspeelveld per wijk. We richten ons daarbij als eerste op de wijken waar we daar niet aan voldoen.

Ondergrond

De bodemkwaliteit van het industrieterrein is ‘industrie’ en deze mag bij ontwikkelingen ook toegepast worden. Verder verdient het aandacht om de bodemkwaliteit af te stemmen met het huidige en toekomstige functiegebruik van een locatie.

De kwaliteit van de bodem in de oudere wijken (in dit geval Staart West) heeft de

aanduiding ‘Industrie Heterogeen’. Dit houdt in dat er hier vanuit historisch gebruik een grotere kans op verontreinigingen is. Acute saneringslocaties zijn niet aan de orde en er is geen gevaar voor de gezondheid, maar in een woonwijk is de kwaliteit ‘Wonen’ wenselijk. De verbetering van de bodemkwaliteit in de wijken Staart West en Merwedepolder dient zo veel mogelijk op een natuurlijk moment (bij herontwikkeling) plaats te vinden. En moet zoveel mogelijk aansluiten bij het toekomstige gebruik van de locatie. Hierbij spelen gezondheidskundige en ecologische factoren een rol. Voor Staart Oost en Staart West geldt dat we verslechtering van de bestaande bodemkwaliteit zoveel mogelijk voorkomen.

De landelijke overheid moet vanwege de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) de waterkwaliteit in Nederland verbeteren. Maar ook de provincie, waterschappen en gemeenten dragen verantwoordelijkheid voor de KRW. Eén van de plekken waar ze dit willen doen is de Hel- en Zuilespolder bij de Sliedrechtse Biesbosch. Zodat het gebied kan voldoen aan de Kaderrichtlijn Water. Het doel hiervan is de ecologische waterkwaliteit te verbeteren en een plek te creëren waar vissen en ander onderwaterleven zich weer goed voelen. Dit realiseren we onder meer door het terugbrengen van de getijdenwerking. Eind 2023 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat besloten de plannen voor de Hel- en Zuilespolder om te willen zetten in een projectbesluit.

Gezondheid

We willen dat al onze inwoners langdurig gelukkig, gezond, veilig en zinvol meedoen in de samenleving. Hiervoor is voldoende ruimte nodig. In de Staart Oost en Staart West is de gezondheid van inwoners op sommige vlakken wat slechter. Dit hangt onder meer samen met de sociaaleconomische status van

inwoners en hun leefstijl. Bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving letten we daarom extra op het aspect gezondheid.

Het Getijdenpark vormt samen met het Stadspark de groene longen van de stad. Het idee achter deze twee parken is om een duurzaam en groen gebied te creëren dat dient als een plek waar mensen kunnen recreëren en ontspannen gekoppeld aan natuurontwikkeling. Op de kop van het Stadspark ligt het Wantijpark. Het huidige Wantijpark is aan verbetering toe, door het maken van een plek aan de rivier in het Wantijpark geeft het Stadspark een extra bestemming aan het Wantij. Deze ontmoetingsplek in het Wantijpark aan het Wantij dient als een verbindende factor tussen het Stadspark en het Getijdenpark. Ter verbetering van de verbinding met de omgeving en het doortrekken van het Stadspark tot aan de Merwede is een extra brug nodig tussen de Prins Hendrikbrug en de Wantijbrug. Deze vergroot de mogelijke evacuatiecapaciteit bij een mogelijk incident maar vergroot vooral de mogelijkheid tot het maken van wandelrondjes en versterkt de koppeling van het Stadspark met De Staart.

Spelen, bewegen, sporten, ontmoeten en de natuur beleven
Voldoende ruimte voor spelen, bewegen, sporten, ontmoeten en de natuur beleven dichtbij huis is, zoals aangegeven onder het doel gezonde stad, van groot belang voor een veerkrachtige inclusieve stad met mentaal en fysiek gezonde inwoners. Ook in dit gebied geldt daarom de streefwaarde om 5% van het netto woongebied te reserveren voor speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken die zijn verbonden door groenblauwe routes. Daarbij dient iedere bewoner vanuit de woning binnen 300 meter toegang te hebben tot groenblauwe speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsruimte. Bij voorkeur is dit een

plek, indien niet haalbaar een groenblauwe route.

Daarbij hoort een hoogwaardige inrichting met voorzieningen voor alle leeftijden. Dat betekent dat elke woning op loopafstand een dergelijke voorziening heeft en dat die zonder barrières zoals een drukke weg bereikbaar is.

Om hittestress te verminderen, zorgen we voor schaduw op openbaar toegankelijke verblijfsplekken en loop- en fietsroutes. Een belangrijke leidraad daarbij is de 3-30-300 regel die we in Dordrecht als wens hebben uitgebreid tot de 3-30-300-3000 regel. Een andere leidraad hiervoor is de handreiking Groen in en om de Stad met daarin de streefwaarde van 40% schaduw op openbaar toegankelijke verblijfsplekken en loop- en fietsroutes. Deze leidraden zijn ook van toepassing op dit gebied.

A.6.8.6 Toekomstbestendige economie

Werken

Het uitgangspunt is dat we de Eerste, Tweede én Derde Merwedehaven zoveel mogelijk gebruiken voor watergebonden bedrijvigheid. Voor het gebied van de Eerste en Tweede Merwedehaven richten we ons op het versterken van het maritiem cluster. Voor de Derde Merwedehaven zoeken we ook een meer watergebonden invulling. De Merwedehavens zijn inwaarts gezondeerd, waarbij bedrijfsvestiging tot maximaal categorie 5.2 is toegestaan.

Er is potentieel voor maritieme clusters, door een sterke cultuurhistorische verbondenheid met de maritieme maakindustrie. Door dit als een expliciet onderdeel van het getijdenpark te behandelen, wordt de nadruk gelegd op de historische verbinding van de bewoners met de rivieren. We stellen de Eerste, Tweede en Derde Merwedehaven beschikbaar als transformatiegebied voor de maritieme

maakindustrie, zodat de juiste bedrijven op de juiste plaats terecht komen.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We zetten in op de maritieme maakindustrie in de Merwedehavens en wijzen deze havens daarom aan als transformatiegebied.

Gronden zijn steeds schaarser en we moeten bestaande werklocaties dus optimaal benutten. Bedrijven dienen op de juiste plek te zitten. Het is van groot belang dat de Eerste, Tweede en Derde Merwedehaven beschikbaar zijn voor de maritieme maakindustrie. Dit is ook een provinciaal én landelijk belang. Overige bedrijven en industrie binnen deze havens kunnen mogelijk elders worden ondergebracht.

We stellen het werkgebied beperkt open, zodat bewoners, werknemers en recreanten ook de noordoever van De Staart (in ieder geval ter plaatse van de ruïne Huis te Merwede) en het daar aanwezige water kunnen beleven in het kader van het Getijdenpark.

We streven ernaar om zoveel mogelijk groene verbindingen tussen beide oevers uit te breiden. Zodat ook de industriegebieden bijdragen aan de doelen voor een klimaatbestendige en biodiverse stad.

De industrie op de Staart laat zijn sporen na. Uit verschillende bronnen is er historische vervuiling met Zeer Zorgwekkende Stoffen, waaronder PFAS. Bestaande verontreiniging

moet worden opgeruimd en met 'Nul uit de pijp' kan er geen nieuwe uitstoot aan worden toegevoegd.

A.6.8.7 Klimaatbestendige stad 2040

Klimaatadaptatie

Het concept voor het Getijdenpark wordt gedragen door de oevers die De Staart omsluiten. Het primaire uitgangspunt is dat deze oevers een maximaal mogelijk openbaar karakter hebben en natuurvriendelijk worden ingericht ter verbetering van de natuurwaardes. De oevers van de Merwede en het Wantij zijn de kwaliteitsdragers en aanknooppunten voor de ontwikkeling van De Staart. Ook hebben deze een groenblauwe structuur functie voor het eiland. Een goede mix tussen natuurvriendelijke oevers en beleefbare oevers dient verder onderzocht te worden. De balans tussen natuur en (water) recreatie is belangrijk. Dit houdt ook veel verband met de biodiversiteit.

Schuillocatie

Dordrecht wapent zich tegen toekomstige overstromingen met een strategie gebaseerd op het concept meerlaagse veiligheid (waterbewustzijn (laag 0), dijken (laag 1), ruimtelijke maatregelen (laag 2), crisismanagement (laag 3) en herstel (laag 4)). Uit onderzoek in opdracht van het project 'Water en Evacuatie' blijkt dat vluchten naar zolder leidt tot een grote en complexe reddingsopgave. Daarom heeft Dordrecht behoefte aan een veilige plek—dichtbij—waar bewoners naartoe kunnen evacueren. De Staart kan als een veilige plek functioneren vanwege haar relatief hoge ligging, van gemiddeld NAP +3 meter.

Gezien de toename van hogere waterstanden en de onzekerheid daarin is het goed om door middel van ruimtelijke ontwikkeling meer robuustheid en veerkracht te ontwikkelen. Met het oog op de grote woningbouwopgave

en de beheersbaarheid van (water)veiligheid is het verstandig om zo veel mogelijk bestaande locaties te verdichten. De nabije en relatief hooggelegen Staart dient hierin als "veilige haven" te functioneren.

Van belang binnen de inrichting van De Staart is de positionering als schuillocatie én evidente locatie voor duurzame gebiedsontwikkeling. Waterveiligheid kan als hefboom werken voor een gecombineerde integrale op transformatie gerichte aanpak van de gebiedsontwikkeling, met een in het ontwerp verankerde systemische samenhang tussen de bouwopgave (verdichting, hoogbouw, gebouwtypologie), het wonen-werken vraagstuk (nieuwe werken), duurzame leefomgeving (blauw-groen, wateropgave, vergroening, publieke ruimte, park, recreatie), mobiliteit (bereikbaarheid) en energietransitie (energetische bouwstenen, gebouwtypologie, zelfvoorzienend).

A.6.8.8 Duurzame en klimaatneutrale stad 2040

Energiebesparing en warmte

Op De Staart lijkt voor de woningen het warmtenet de meest kosteneffectieve warmteoptie. De woningcorporaties hebben al een deel van hun bezit aangesloten. Voor particuliere woningen ontwikkelen we een stapsgewijze aanpak om energie te besparen, te isoleren en aardgasvrij te worden. De uitgangspunten en randvoorwaarden voor de overstap naar aardgasvrij leggen we vast in een Warmteprogramma.

Opwek van energie

In 2024 zijn er kansrijke gebieden (zoekgebieden) aangewezen voor de grootschalige opwek van energie via zon en wind. Een aantal daarvan (Derde Merwedehaven, Grote Rug) is gelegen op De Staart. De mogelijke ontwikkeling van de

zoekgebieden wordt nader uitgewerkt in een programma Opwek duurzame energie. In de havens is daarnaast veel dakruimte die men kan benutten voor opwekking van elektriciteit.

De opgewekte energie kan niet zomaar op het elektriciteitsnet worden gezet. Samen met de bedrijven onderzoeken we mogelijkheden voor energieopslag en het lokaal gebruiken van de opgewekte energie. Dit om verdere netcongestie te voorkomen of zelfs voor te blijven.

Circulariteit

De bedrijvigheid op De Staart biedt plaatsen waar bij uitstek kansen liggen voor de circulaire economie. Doordat veel bedrijvigheid relatief dicht bij elkaar zit, is er op zeer lokale schaal uitwisseling van materialen en grondstoffen mogelijk. We zetten in op korte ketens. Samen met de aanwezige bedrijven verkennen we welke circulaire mogelijkheden er zijn. Ook zetten we bij acquisitie en verplaatsing van bedrijven in op circulaire toepassingen in bouw en gebruik.

Bovendien bevinden zich hier al meerdere recyclingbedrijven die zich bezighouden met waardecreatie voor gebruikte materialen bijvoorbeeld HVC. Ook de milieustraat bevindt zich in een industriegebied en is een plek die steeds meer moet fungeren als grondstoffenbank, voor particulieren én voor bedrijven.

A.6.8.9 Biodiverse stad

De Staart als getijdenpark dient als landschap voor recreatie en cultuur en biedt een kwalitatief openbare ruimte, belangrijk voor huidige en toekomstige bewoners van De Staart. We besteden veel aandacht aan wandel- en fietspaden om woongebieden en natuur beter te verbinden en versterken de

route van het centrum via het Wantij naar het Biesboschcentrum.

Het spaarbekken De Grote Rug kan worden ingezet als transformatiegebied tussen industrie, woonwijken en natuur. De precieze invulling van de locatie kan onderdeel zijn van een nadere studie.

Toegevoegde ruimtelijke keuze:

We verkennen de mogelijkheden voor een alternatieve functie voor het Spaarbekken De Grote Rug en wijzen dit daarom aan als toekomstig transformatiegebied.

Evides heeft aangegeven dat het spaarbekken over-gedimensioneerd is voor haar behoeften. Een deel van het spaarbekken kan een andere functie krijgen. Het beschikbaar stellen voor transformatie is een strategische keuze, de mogelijke invulling is een ruimtelijke keuze. Denk bijvoorbeeld aan drijvende zonnepanelen, drijvende Biesbosch natuur, watersport et cetera. Ook in de tijd kunnen er verschillende ruimtelijke keuzes worden gemaakt. Bijvoorbeeld de eerste 20 jaar drijvende zonnepanelen en daarna drijvende Biesbosch natuur.

Een opgave op De Staart is het sturen van de vraag naar recreatie. We willen omgaan met de ervaren toenemende recreatiedruk. Verschillende doelgroepen maken gebruik van recreatiekerngebied de Hollandse Biesbosch. Omdat we verstoringen van de unieke natuur van het nationaal park willen vermijden, zoeken we naar een passende invulling voor recreatie en toerisme in de buitengebieden. Recreatiekerngebied Hollandse Biesbosch

gaat ook onderdeel uitmaken van het programma Toerisme en Recreatie in de buitengebieden.

Het Biesboschcentrum is het belangrijkste punt voor bezoekers aan de Biesbosch natuur op het Eiland van Dordrecht. Het Biesboschcentrum biedt educatie, informatie en verantwoorde recreatie. Met deze diensten kunnen verschillende bezoekers op een unieke manier de bijzondere natuur van dichtbij beleven. Het centrum ontwikkelt de diensten en voorzieningen in de komende jaren door. Het behoud van de natuur blijft hierbij centraal staan.

We richten ons ook op biodiversiteit door de nu voornamelijk harde kades van het Wantij en de Merwede te transformeren naar natuurvriendelijke oevers. We maken het water toegankelijker en hebben aandacht voor natuurontwikkeling met recreatief medegebruik. Het Natura 2000-deel van De Staart blijft gesloten voor recreatie.

Natuur

Nationaal Park De Biesbosch is één van de unieke kenmerken van Dordrecht. De noordoostkant en de zuidkant van het eiland maken deel uit van de nationale ecologische hoofdstructuur. Dordrecht kent met de Biesbosch een icoon en Nationaal Park dat het beschermen waard is. Delen van het natuurgebied zijn beperkt of helemaal niet toegankelijk voor personen. De hoofdfunctie van deze gebieden in het buitengebied is

natuur. Soms is er sprake van functiemenging door natuur te combineren met extensieve recreatie of waterberging. De gebruiksintensiteit is zeer laag tot niet aanwezig.

Juist in het kader van de groeiagenda willen we dit Natura 2000-gebied nog meer onderdeel maken van het Dordtse profiel als groene en natuurlijke zone 'in de achtertuin' van de bewoners. Dankzij de groeiagenda en daarmee een groeiende vraag naar recreatiemogelijkheden neemt de druk op dit gebied toe. Om de natuurwaarden te beschermen en ruimte te geven aan recreatie is er een overgangsgebied gedefinieerd in de Hollandse Biesbosch en werken we aan een programma Recreatie en Toerisme. Hiermee creëren we enerzijds een bufferzone, anderzijds halen we de natuur op deze manier meer naar de voordeur van de Dordtenaren.

In de vast te stellen nationale omgevingsvisie heeft men bufferzones rondom Natura 2000-gebieden gepland. Daarover volgt nog overleg met het Rijk.

Uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan

Status

Verkenning mogelijkheden transformatie naar woningbouw voor het gebied ten westen van het voormalig Lipsterrein aan De Staart	Niet uitgevoerd
Gebiedsvisie Biesbosch (ontvlechting Parkschap)	Bestaand
Programma Natuur en Recreatie Staart	In ontwikkeling
Groene Cirkel Groene Gezonde Staart	In ontwikkeling

A.7.1 In dit hoofdstuk

A.7.2 Programma's

We zien dit als hulpmiddel bij het stellen van prioriteiten en het verdelen van de financiële middelen. Zo gebruiken we de doelen uit deze omgevingsvisie weer om te prioriteren. De lijst met programma's is niet in beton gegoten. Als gevolg van nieuwe vraagstukken, actualisaties en andere ontwikkelingen kunnen we programma's toevoegen, samenvoegen of wijzigen. In de tabel hiernaast zijn ook de eerder aangekondigde en inmiddels afgeronde programma's genoemd.

[illegible]

In de tabel is te zien aan welke doelen de in de voorgaande hoofdstukken genoemde integrale, overkoepelende programma's een bijdrage leveren. Deze programma's agenderen we via deze omgevingsvisie. Een herziening van de omgevingsvisie kan leiden tot actualisering van deze lijst. Bij nieuw op te stellen programma's worden partners en stakeholders betrokken.

NB. Voor Dordt West (Oud-Krispijn, Nieuw-Krispijn, Wielwijk en Crabbehof) wordt geen gebiedsprogramma opgesteld, daar hier al het Nationaal Programma Dordt West - Samen Dordt West voor is opgesteld. Dit betreft een 20-jarenplan voor de gemeente en partners om de leefbaarheid en veiligheid op orde te brengen en het perspectief van de bewoners te verbeteren.

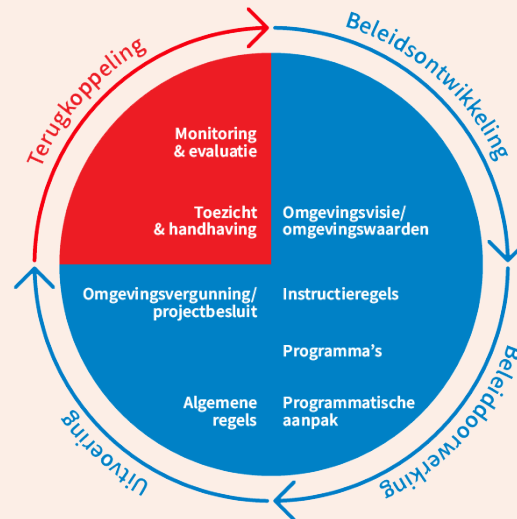
Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Status toegevoegd aan overzicht programma's.
- Nieuwe programma's: programma economie, gebiedsprogramma oost en gebiedsprogramma centrum.

A.7.3 Monitoring

De opgaven van de omgevingsvisie zijn duidelijk: woningen realiseren en kwalitatief hoogwaardige werkgelegenheid die past bij de Dordtse beroepsbevolking en een toekomstbestendige economie voor onze stad. De doelen en randvoorwaarden beschrijven hoe we dit gaan doen en de doelen functioneren tegelijkertijd als randvoorwaarden voor ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. Wat rest is de uitwerking van de randvoorwaarden in programma's, het omgevingsplan en het juridische instrumentarium (zie hoofdstuk B.3) om deze opgaven en doelen te bereiken.

Veel hangt af van de inzet van deze instrumenten en de samenwerking met de samenleving. Om de opgaven en doelen uit de omgevingsvisie te verwezenlijken, bekijken we met enige regelmaat hoe het met de uitvoering gaat. Of we doelen behalen door uitvoering in programma's en of de hoofdpoging invulling krijgt. Op basis hiervan, maar ook op basis van nieuwe ontwikkelingen en actualiteiten, is bijstelling misschien nodig. Dat vraagt dan om een herziening van deze omgevingsvisie. In het kader van de hoofdpoging geven we in deze omgevingsvisie 2.0 een evaluatie (zie A.2.3.3). Hierin is aangegeven hoe de hoofdpoging (het realiseren van 11.000 woningen en kwalitatieve banen) vordert. De monitoringsgegevens hieromtrent zijn jaarlijks raadpleegbaar via het CBS en het 'Bedrijven en Instellingenregister' van MRDH/Drechtsteden.



Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Evaluatie van gemonitorde gegevens hoofdpoging toegevoegd.
- Toegelicht hoe monitoringsgegevens van hoofdpoging geraadpleegd kunnen worden door derden.

A.7.4 Financiering

A.7.4.1 Kostenverhaal

Voor uitvoering van projecten en de programma's is financiering nodig. Een belangrijke bron hiervan vormt het kostenverhaal op grond van de Omgevingswet. De gemeente hanteert hiervoor de volgende werkwijze. Uitgangspunt is dat we met ontwikkelaars anterieure overeenkomsten sluiten. Anterieur betekent voorafgaand aan de vaststelling van een ruimtelijk plan of de verlening van een uitgebreide omgevingsvergunning. In deze overeenkomst kan men niet alleen bijdragen aan gemeentelijke kosten afspreken, zoals de aanleg van riolering. Maar ook bijdragen aan kosten van (boven)wijkse voorzieningen, zoals een waterberging of een verbindingsweg. Kostenverhaal is publiekrechtelijk afdwingbaar indien geen overeenstemming kan worden bereikt. Dit is echter de uitzondering. Hiervoor stelde de gemeenteraad een exploitatieplan vast.

Met de komst van de Omgevingswet is deze werkwijze tegen het licht gehouden. De wet maakt een onderscheid tussen kostenverhaal en financiële bijdragen. Het kostenverhaal gaat over het betalen van kosten voor noodzakelijke publieke voorzieningen, bouwrijp maken, plankosten etc. naar rato van opbrengsten binnen een gebiedsontwikkeling. Bij het kostenverhaal blijft het mogelijk om anterieure overeenkomsten te sluiten. Ook onder de Omgevingswet is het mogelijk om dit

publiekrechtelijk af te dwingen als geen overeenstemming komt. Dit werkt via het omgevingsplan. Nieuw is dat kostenverhaal mogelijk is bij een meer organische ontwikkeling van een gebied. Dit biedt meer flexibiliteit.

Financiële bijdragen zijn bijdragen aan maatregelen voor de verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving buiten het bouwgebied. Het kan hierbij gaan om de aanleg of herinrichting van een stadspark. Hiervoor kan men met een ontwikkelaar een overeenkomst sluiten. Het moet hierbij gaan om ontwikkelingen die in de omgevingsvisie of een programma zijn vastgelegd. De Omgevingswet maakt deze bedragen publiekrechtelijk afdwingbaar via het omgevingsplan.

Kostenverhaal en financiële bijdragen onder de Omgevingswet wordt door de gemeente nader uitgewerkt.

A.7.4.2 Gemeentelijke kosten

De geformuleerde doelen en met name subdoelen vormen de agenda voor de gemeente. Dit is het werk dat de gemeente de komende jaren verricht op het gebied van de fysieke leefomgeving. Met de reguliere budgetten en processen dekken we deze financieel en vragen we deze aan, zoals de aanvragen via de begroting. Bij de uitwerking in programma's, afspraken en/of omgevingsplan (zie hoofdstuk 3) en projecten binnen de gebieden (zie hoofdstuk 5) is 'pas' sprake van uitvoering en inzicht in de kosten.

A.7.4.3 Keuzes maken met behulp van de zeven doelen

De zeven doelen, die ook functioneren als randvoorwaarden, zetten we in als we keuzes moeten maken. Bijvoorbeeld bij de begrotingsbehandeling: hoe groter de

bijdrage aan de doelen, hoe groter de kans op nieuw of meer geld. Een goed voorbeeld zijn de omschreven programma's in de tabel in paragraaf A.7.2 Programma's, waarbij met de kruisjes is aangegeven aan hoeveel doelen/hoe groot de bijdrage is.

A.7.5 Milieubeginselen en zorgplicht

De omgevingsvisie moet rekeninghouden met de milieubeginselen: voorzorg, preventief handelen, bronbestrijding en de vervuiler betaalt (artikel 3.3 Omgevingswet). Daarom geven we in deze omgevingsvisie al kaders en doelen voor milieu en gezondheid (zie onder andere A.5.4). Met een doelspecificatie per deelgebied, is helder gemaakt waar en wanneer dit relevant is.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Toevoeging van milieubeginselen en zorgplicht.

Deel B:

Dordtse Omgevingsvisie 2.0; Achtergrond



B.1 Inleiding

B.1.1 In dit hoofdstuk

Zoals in de Leeswijzer aangegeven, is deze omgevingsvisie 2.0 toegankelijk(er) en gebruiksvriendelijk(er) gemaakt. Om de omgevingsvisie zo toegankelijk mogelijk te maken, maar tegelijkertijd ook compleet te houden, is gekozen om de omgevingsvisie in lagen op te bouwen. Zo kan u als lezer zelf bepalen welke laag aansluit bij uw informatiebehoefte.

Voorliggend deel B is bedoeld voor de lezer die gedetailleerde uitwerking van de onderbouwing wenst.

B.2 Systemen uit de omgevingsvisie

B.2.1 Inleiding

In de omgevingsvisie van Dordrecht hanteren we een aantal systemen. Deze systemen zijn in de omgevingsvisie 1.0 geïntroduceerd. De systemen hebben een functie voor het eiland als geheel en zijn te zien als de fysieke dragers van het eiland. Daarom beschrijven we ze in een apart deel van de omgevingsvisie. Per systeem geven we aan wat de huidige situatie is en wat de doelstellingen zijn. Dit doen we op basis van huidige inzichten en staand beleid, en hoe we deze doelstellingen verwezenlijken. De systemen die we beschrijven zijn: groenblauw, waterveiligheid, milieu, energie, verkeer, ondergrond en bebouwing.

B.2.2 Groenblauwe systeem

B.2.2.1 Groenblauwe structuren

De groenblauwe structuren van Dordrecht zijn belangrijke ruimtelijke dragers voor de stad. De structuren zorgen voor koele routes, bergen water bij extreme neerslag en zorgen voor ecologische verbindingen richting ecologisch waardevolle gebieden in en om het Eiland van Dordrecht. De structuren hebben daarom een meerwaarde voor biodiversiteit, klimaatadaptatie en gezondheid, en dus voor de stad als geheel.

In 2020 is een Groenblauwe Visie (De Urbanisten, 2020) opgesteld voor gemeente Dordrecht, naar aanleiding van de groeiopgave voor het aantal inwoners. Deze visie vormt een verbinding tussen een gezonde leefomgeving, klimaatadaptatie, biodiversiteit en de rijke cultuurhistorie van de stad. Zie Figuur 17 voor een grafische weergave van deze visie. Door het behouden en versterken van de groenblauwe structuren is de stad voorbereid op een veranderend klimaat en blijft deze gezond en aantrekkelijk voor mens, plant en dier. In de Groenblauwe Visie is onderscheid gemaakt tussen 4 groenblauwe hoofdstructuren van Dordrecht die versterkt moeten worden:

1. Het Getijdeland dat de rijke randen van het Eiland van Dordrecht vormt
2. De historische Dijklinten waaruit het eiland in ringen is opgebouwd
3. Het Killenlandschap dat zich voor nu vooral manifesteert als grillige (binnendijkse) waterlopen
4. De Dordwijkzone (nu Stadspark) die opnieuw wordt uitgevonden als centraal park en klimaatbuffer

Deze zones geleiden als het ware de Biesbosch de stad in. Ze vormen ecologische en recreatieve verbindingen naar het buitengebied, zorgen voor recreatieve plekken in de wijk en voor veilige en

aangename verbindingen tussen de wijken voor sporters, recreanten en kinderen.

Om de oppervlakte en kwaliteit van de groenblauwe structuren te kunnen beschermen is het van belang om inzicht te

hebben in de ligging en kwaliteit van de huidige structuren. De groenblauwe structuurkaart (zie Figuur 18) is ontwikkeld om de groenblauwe structuren binnen de gemeente Dordrecht te identificeren en te waarderen en de kwaliteit van deze



Figuur 17 - Stedelijke groenblauwe structuur (De Urbanisten, 2020)

structuren vast te stellen. De totaalkaart geeft in één kaart alle belangrijke groenblauwe structuren voor de doelen biodiversiteit, klimaat en gezonde leefomgeving tegelijkertijd weer. De eindkaart geeft in 1 oogopslag weer wat de beschermingswaardige groene en blauwe structuren zijn binnen gemeente Dordrecht.

Doelstellingen

De rijke cultuurhistorie van het Eiland van Dordrecht biedt de aanknopingspunten om een gezonde leefomgeving te zijn die weerbaar is voor klimaatverandering en meer biodiversiteit te bieden heeft.

Natuur zorgt voor een gezonde, schone stad en met de Biesbosch is er nationale topnatuur in de nabije omgeving. De ligging in het unieke zoetwatergetijdenlandschap met de schoonheid van het water en haar oevers en de nabijheid van natuur van wereldklasse, is één van de belangrijkste vestigingskwaliteiten voor wonen en werken.

De groeiopgave kan onder meer leiden tot een grote groei in het aantal autobewegingen. Om dit te voorkomen combineren we een kwalitatief hoogwaardig groenblauw netwerk met een uitstekend fietsroute-netwerk dat goed verbonden is met het openbaar vervoer. De groenblauwe visie is opgebouwd uit vier doelstellingen.

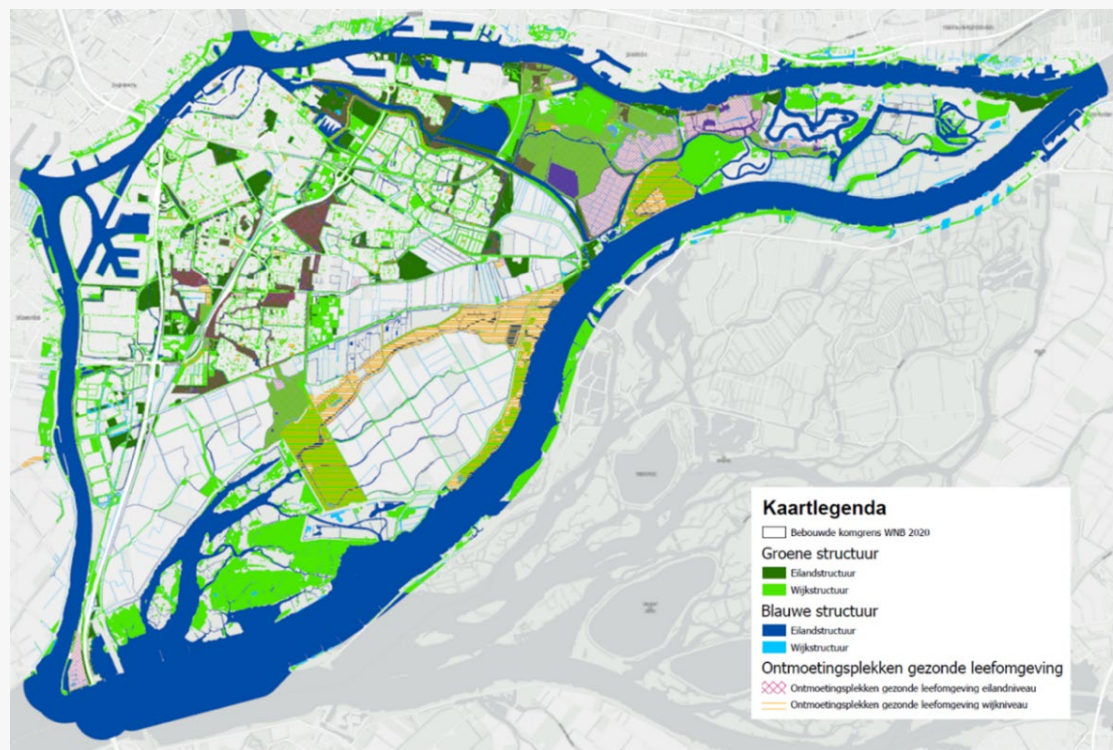
- Allereerst moeten groen én water vanzelfsprekend deel uitmaken van onze stedelijke leefomgeving. We streven naar een groen en waterrijk netwerk van de Dordtse voordeuren via groenblauwe structuren (parken, hoven, singels, etc.) naar het buitengebied en de Biesbosch.
- Ten tweede voorzien we het eiland 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 waarbij we

streven naar het scheiden van fiets- en wandelpaden waar wenselijk en mogelijk. Dit vraagt om maatwerk per locatie. Daarmee is er altijd een veilige comfortabele route in de buurt en is er ook een keuze uit verschillende typen routes.

- Ten derde maken we het zoveel mogelijk autoluwe buitengebied via een drietal recreatiekerngebieden bereikbaar. Het gaat daarbij om de Louisa-Canneman polder (Schenkeldijk Beneden Zeedijk), de Bovenpolder (Zuidendijk-Provinciale weg) en de Hollandse Biesbosch. 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.

- Ten vierde houden we de twintigtal bestaande parken in stand, ieder met verschillende functies variërend van recreatief gebruik tot een ecologisch- en cultuurhistorische functie. Aan deze parken worden geen woningen toegevoegd.



Figuur 18 - Groenblauwe structuurkaart Dordrecht (Tauw, 2024)

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Er zijn vier groenblauwe hoofdstructuren (zie Figuur 19) die versterking nodig hebben.

Daarnaast zijn er ook wijkstructuren die we beschermen en versterken met groenblauwe regels.

- Het getijdenlandschap dat de rijke randen van het eiland vormt. In het getijdenpark ligt de focus op het fysiek vergroten van het getijdenmilieu en de ecologie. Daarnaast vergroten we de toegankelijkheid van deze natuur met paden en recreatievoorzieningen (vooral in het Wantijpark). Op enkele plekken, aansluitend op Stadswerven, liggen mogelijkheden voor de uitbreiding van het woningbestand. Er is potentieel voor maritieme clusters, door een sterke cultuurhistorische verbondenheid met de maritieme maakindustrie. Door dit als een expliciet onderdeel van het getijdenpark te behandelen, wordt de nadruk gelegd op de historische verbinding van de bewoners met de rivieren.
- De historische dijklinten waaruit het eiland in ringen is opgebouwd. De herkenbaarheid en continuïteit van de dijklinten moet worden verbeterd. Dat gebeurt onder meer door dijklinten te ontharden en meer bomen toe te voegen. Dit heeft voornamelijk betrekking op oude keringen die geen primaire waterkerende functie meer hebben (eventueel nog wel een secundaire). Als het gaat om primaire keringen of keringen met een instandhoudingsplicht wordt er altijd voor gezorgd dat de waterveiligheidsfunctie niet in geding komt. Op deze structuren moet de fiets voorrang krijgen en is de auto te gast. Er is bescheiden ruimte voor verdichting van het woningbestand. Daarnaast kunnen deze kering ook als evacuatieroutes

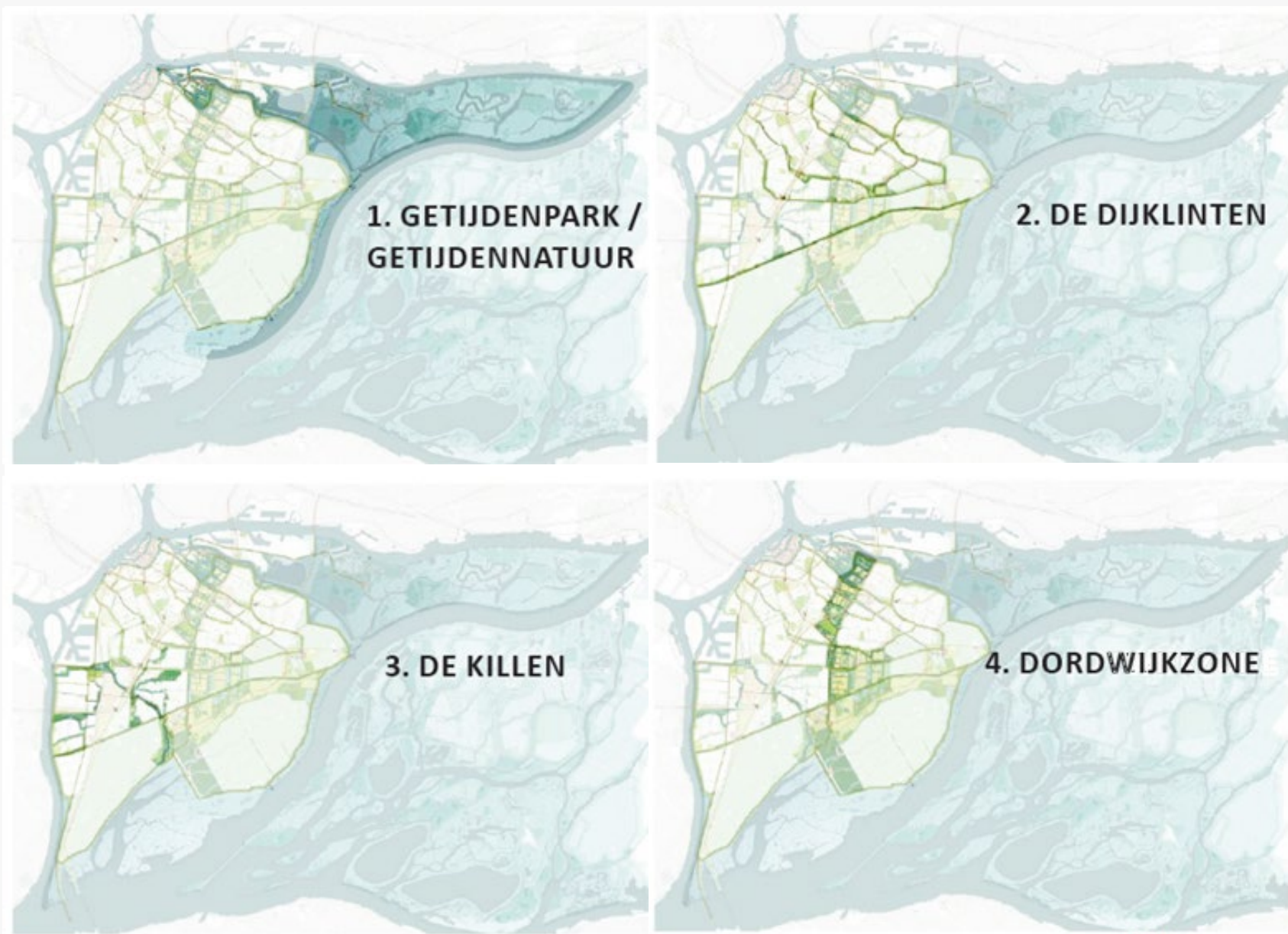
worden gebruikt (richting grootschalige schuilocaties het Maasterras en de Staart).

- Het killenlandschap dat zich nu vooral manifesteert als grillige (binnendijkse) waterlopen. Langs de killen voegen we fietsroutes toe die het fietsnetwerk verfijnen. De oevers van de killen worden verruimd en verruigd en we verbinden de aanwezige waterlopen met elkaar. Zo ontstaat meer ruimte voor de natuur (onder natuur wordt zowel water als groen verstaan). Er is bescheiden ruimte voor verdichting van het woningenbestand en er komen meer voorkanten aan het water dankzij eventuele toekomstige herstructurering.
- Het Stadspark groeit uit tot centraal park en klimaatbuffer. De laatste structuur is het Stadspark, die getransformeerd moet worden van bufferzone tot centraal gelegen park. We vergroten de toegankelijkheid en doorkruisbaarheid voor voetgangers van de zone en werken aan aansluiting op wandelroutes buiten deze zone. Het fietsnetwerk verbinden we met bestaande en nieuw te ontwikkelen ov-hubs. Denk aan een mogelijk nieuw treinstation bij Leerpark/ Gezondheidspark.

Het multifunctionele park moet zich ontwikkelen tot een continu groengebied met royale waterlopen en ruige oevers, waardoor het park als klimaatbuffer fungeert. Het park moet bijdragen aan de leefbaarheid in Dordrecht door middel van een groenblauwe zone. De N3 vormt een barrière langs deze groene long die vanuit ecologisch en gezondheidsperspectief geïntegreerd moet worden in de verdere ontwikkeling. Het gebied dient meerdere vormen van ruimtegebruik te bieden. Denk daarbij

primair aan het uitbreiden van de sportfunctie en het integreren van stadslandbouw en secundair ruimte voor een woonfunctie langs de randen van het gebied en lichte bedrijvigheid ter ondersteuning van de huidige functies. Daarbij passen we maatwerk toe binnen het Stadspark, met behoud van de bestaande parken.

Tot slot stimuleert de gemeente burgers, scholen en bedrijven om bij te dragen aan het vergroenen van de stad en wijken en het beschermen en behouden van biodiversiteit. Zo deelt de gemeente proactief kennis met haar inwoners en geeft waar nodig adviezen voor meer faunavoorzieningen, zoals nestkasten of juist voor een groenere tuin, dak of gevel. Hierbij ligt een link met klimaatadaptatie. Eigenaren van panden kunnen hieraan bijdragen bij door bijvoorbeeld minder tegels en meer geveltuinen, groene daken en verticale tuinen aan te leggen. Voor scholen is er een Dordtse regeling voor groenblauwe schoolpleinen om natuurlijke schoolpleinen te stimuleren.



Figuur 19 - Groenblauwe hoofdstructuren Dordrecht (De Urbanisten, 2020)

B.2.2.2 Gezondheid en groenblauw

De gemeente streeft er daarom naar dat de leefomgeving zo speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsvriendelijk wordt ingericht. Daarom werkt de gemeente aan het creëren van een beweeg- en verblijfsvriendelijk netwerk van voldoende openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen, sporten, ontmoeten en het groen beleven, waardoor de gezondheid wordt bevorderd.

Doel Dordrecht is een Gezonde Stad
Hieronder staat per uitgangspunt een toelichting op de beknopte tekst in deel A.

Realiseren, verbeteren en in stand houden van voldoende ruimte om te spelen, bewegen, sporten, ontmoeten en het groen te beleven

Spelen, bewegen, sporten en ontmoeten...

We willen een openbare ruimte creëren die uitnodigt om te spelen, bewegen, sporten en ontmoeten. Hiermee dragen we bij aan de gezondheid van onze inwoners.

Spelen

Voor kinderen draagt vrij spel, naast de fysieke en mentale gezondheid, bij aan de fysieke en sociaal-emotionele ontwikkeling en creativiteit. Daarnaast is aangetoond dat spelen en bewegen voor alle leeftijden bijdraagt aan het fysiek en emotioneel welzijn, de sociale ontwikkeling en zorgt voor betere prestaties op school of werk.

Bewegen en sporten

Voldoende bewegen en sporten is van groot belang. Het heeft invloed op het gewicht en verbetert de motoriek. Ook is het goed voor de ontwikkeling van de hersenen en de mentale gezondheid, onder andere omdat bewegen stressregulatie verbetert. Daarnaast gaat beweging chronische ziektes tegen, zoals hart- en vaatziekten, diabetes en overgewicht (Rijksoverheid). Een

beweegvriendelijke omgeving is een inclusieve leefomgeving die mensen faciliteert, stimuleert en uitdaagt om te bewegen, spelen, sporten en ontmoeten (Kenniscentrum Sport & Bewegen). Tegenwoordig zijn er steeds meer nieuwe sportvormen waarbij de openbare ruimte wordt gebruikt als sportschool. Dit vergt een andere kijk op de inrichting ervan. Deze manier van sporten is ook goedkoper, waardoor het toegankelijker wordt voor mensen met een laag inkomen. Mensen met een laag inkomen leven ongeveer 7 tot 8 jaar korter dan mensen met een hoog inkomen (Pharos). Het gezonder en toegankelijker inrichten van de leefomgeving is daarom in wijken met lage sociaaleconomische status (SES) extra belangrijk. Omdat het voor die doelgroep een nog grotere impact kan hebben en daarmee de gezondheidsverschillen tussen wijken met hoge en lage SES kunnen worden verkleind.

Ontmoeten

Op speel-, beweeg-, en sportplekken kunnen (groot-)ouders en kinderen met diverse achtergronden elkaar vrijblijvend en zonder kosten te maken ontmoeten. Elkaar ontmoeten draagt aantoonbaar bij aan iemands gevoel van meedoen, zingeving en diens kwaliteit van leven. Speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken bevorderen de leefbaarheid, sociale cohesie en integratie in een wijk. Sociale cohesie gaat om de samenhang in de maatschappij en de wil en het vermogen van inwoners om samen te leven en werken. In deze tijd staat de sociale cohesie onder druk. We kijken in Dordrecht naar sociale cohesie vanuit verschillende dimensies. Het gaat om gelijkheid, veiligheid, sociale contacten, de leefomgeving en betrokkenheid/vertrouwen. Een veilige leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeten, stimuleert sociale contacten. Hoe meer gelijkheid, hoe groter de betrokkenheid en

het vertrouwen van mensen in elkaar en in de overheid.

Gekoppeld aan groen

Invloed van groen op gezondheid en op zorg voor de natuur

Uit onderzoek blijkt dat groen een positieve invloed heeft op de gezondheid van mensen. De afbeelding op de volgende pagina laat de invloed van natuur zien en waarom het belangrijk is om hierin te investeren (Dordtse vertaling *the Nature Playbook* van Canadian Parks Council. Groen zorgt voor fysiek welbevinden doordat het onder andere het immuunsysteem versterkt, de bloeddruk verlaagt en zorgt voor een betere lichamelijke gezondheid. Daarnaast zorgt groen ook voor mentaal welbevinden, bijvoorbeeld door minder stress en betere concentratie. Ook zorgt groen voor vermindering van hittestress.

Omgekeerd, zorgt verbinding met de natuur voor blijvende liefde voor de natuur bij mensen en de intrinsieke motivatie om goed voor de natuur in hun omgeving te zorgen. Vergroening van steden is daarmee belangrijk voor zowel mens als natuur.

Groenblauw netwerk van speel-, beweeg-, sport en ontmoetingsplekken verbonden door groenblauwe routes

De gemeente streeft er daarom naar de leefomgeving zo speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsvriendelijk in te richten. Daarom werkt ze aan het creëren van een beweeg- en verblijfsvriendelijk netwerk van voldoende openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen, sporten, ontmoeten en het groen beleven, waardoor de gezondheid wordt bevorderd. We hanteren daarbij als streefwaarde om 5% van het netto woongebied (alle gronden waaraan de functie wonen is toegedeeld) te reserveren voor speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken die zijn verbonden door

groenblauwe routes (Groenblauwe regels gemeente Dordrecht – in voorbereiding). Zo bevorderen we via deze groenblauwe infrastructuur de gezondheid van onze inwoners. De ruimte die deze groenblauwe routes innemen, komt beschikbaar door het STOMP-principe toe te passen, wat binnen de gemeente het leidende principe is voor de inrichting van de openbare ruimte (voor mobiliteit). De actieve mobiliteitsvormen lopen (Stappen) en fietsen (Trappen) hebben de hoogste prioriteit en deze voet- en fietspaden zijn aantrekkelijk, om het gebruik te stimuleren.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

- We stellen groenblauwe regels op voor nieuwbouw en herstructurering. De groenblauwe regels passen binnen de landelijke en regionale ontwikkelingen om een 'level playing field' te creëren voor klimaatadaptieve nieuwbouw (en bestaande bouw). Een landelijk 'level playing field' zorgt ervoor dat alle partners in de bouwketen een gedeeld beeld hebben over de opgave, van elkaar weten hoe hierop gestuurd wordt en welke doelen en prestaties daarbij van

belang zijn. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- De Landelijke maatlat 'Groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving' is in maart 2023 door het Rijk uitgebracht. De maatlat moet een impuls geven om groene klimaatbestendige gebieden en gebouwen te realiseren die ook bijdragen aan biodiversiteit en gezondheid. Het Rijk vraagt overheden om de maatlat al zoveel mogelijk toe te passen en stimuleert om lokaal maatwerk te formuleren en te borgen in beleid. Het lokaal borgen is vanuit het Rijk nog geen verplichting, maar wordt door het Rijk onderzocht (met een verkenning en lokale pilots).
- Het Convenant Klimaatadaptief Bouwen in Zuid-Holland is als startpunt en belangrijke input voor de landelijke maatlat gebruikt. De gemeente Dordrecht heeft dit convenant ondertekend en zichzelf daarmee ten doel gesteld om de regels lokaal te borgen. Amstelveen was één van de grootste pilots voor het convenant Klimaatadaptief Bouwen en heeft de koplopperspositie van Dordrecht op het gebied van klimaatadaptatie versterkt. De lessen die we uit deze pilot hebben geleerd, gebruiken we als input om de groenblauwe regels vorm te geven.

Voor Dordrecht West is in het uitvoeringsprogramma van Nationaal Programma Leefbaarheid & Veiligheid 'Samen Dordt West' al opgenomen dat in alle gebiedsontwikkelingen en herinrichtingen van de openbare ruimtes in Dordt West alle (aankomende) beleidsregels en inzichten die bijdragen aan een gezonde leefomgeving worden toegepast vooruitlopend op de formele implementatie.



Figuur 20 - Illustratie positieve invloed van natuur op mensen

- Door de inwerkingtreding van de Omgevingswet is een bredere integrale toetsing van bouwplannen en inrichtingsplannen nodig. Vanaf 01-01-2024 is daarvoor de commissie Ruimtelijke Kwaliteit gestart, als opvolger van de Welstandscommissie en Monumentencommissie. Anders dan de Welstandscommissie, heeft de commissie Ruimtelijke Kwaliteit een groenblauw lid. Op die manier worden, zodra deze zijn vastgesteld, ook de groenblauwe regels getoetst.
- Pilots integrale buurtaanpak. We werken aan pilots rond de integrale buurtaanpak, op plekken waar Meerjaren Onderhoudsprogramma projecten (MOP) gepland staan, waaronder de Haringvlietstraat (type 1 buurtaanpak). En ook op plekken waar nog niets gepland staat, maar waar wel een kans ligt, zoals de buurttuin Tweelingen-Stierstraat (type 2 buurtaanpak). De riolering van de Haringvlietstraat wordt vervangen. En bij de Tweelingen-Stierstraat is Trivire bezig met renovatie van de woningen en tuinen. De tuinen zijn maar 1 meter diep en grenzen aan een grasveld in eigendom van de gemeente. Er wordt daar gewerkt aan de wens om er een gezamenlijke buurttuin van te maken. Dit zijn beide fysieke projecten, maar we pakken dit op met het sociaal domein, omdat we integraal met fysieke en sociaal-maatschappelijke doelen in onze buurten aan de slag willen. Zo kunnen we kansen die er liggen om de leefomgeving op fysiek vlak aan te pakken benutten om ook de sociale problematiek op te lossen. Denk hierbij aan het toevoegen van meer groen, bankjes en speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken voor het bevorderen van de lichamelijke en mentale gezondheid van de inwoners. We willen graag dat dit een standaard werkwijze wordt en willen daarom deze pilots goed monitoren zodat we de goede argumentatie hebben om dit verder uit te rollen. Dit soort kansen om gekoppeld aan MOP-projecten de leefomgeving gezonder in te richten komen immers maar eens in de 60 jaar voorbij. En op verzoeken die zich aandienen via partners in de stad om gezamenlijk te werken aan een gezonde leefomgeving hebben we nu nog geen goed ingericht proces en budget. We willen hiermee ervaring opdoen zodat we de kansen die zich in de toekomst aandienen beter kunnen benutten.
- Groene Cirkel Groene Gezonde Stad. We zijn partner van de Groene Cirkel Groene Gezonde Stad van provincie Zuid-Holland en werken samen met andere Zuid-Hollandse gemeentes, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en innovatieve bedrijven aan het radicaal vergroenen van onze steden. We vormen een lerend netwerk en hebben de krachten gebundeld vanuit een gezamenlijke droom. Voor meer informatie zie <https://www.groenegezondestad.nl/>.
- Platform Ruimte voor lopen. We werken aan het loopvriendelijk maken van onze stad. We hebben ons om die reden aangesloten bij het Platform Ruimte voor lopen om kennis en ervaring uit te kunnen wisselen met andere overheden en organisaties die hieraan werken.
- We zijn voorstander van lange routes voor (sportief) bewegen in de eigen buurt en hebben daarom de wens de 3-30-300 regel uit te breiden tot de 3-30-300-3000 regel, zie hierna.
- We voeren het programma 'Een omgeving die uitnodigt tot sport en bewegen' dat hoort bij de Sportvisie 2030 uit. In 2030 draagt sport nog meer bij aan een gelukkiger, gezonder en sterker Dordrecht. De omgeving bestaat uit zowel buiten- als binnensportaccommodaties en de openbare ruimte. Rode draad is dat ontmoetingen plaatsvinden door het gebruik van ruimte van sport. Daarom behouden we de komende 10 jaar minimaal de huidige capaciteit van het buitensport areaal in de stad en minimaal de huidige capaciteit aan sporthallen.
- Een nieuwe lokale nota Publieke Gezondheid verschijnt voor de periode 2024-2027, waar leefomgeving in wordt opgenomen.
- Via de ontwerp- en uitvoeringsregeling Groenblauwe schoolpleinen stimuleren we Dordtse scholen om hun plein te vergroenen en open te stellen voor de buurt.
- We vragen kansrijke subsidies aan zoals GALA Spuk Gezonde Leefomgeving (Rijk) en Beweegvriendelijke leefomgeving (Provincie Zuid-Holland) en proberen daarmee op verschillende plekken in de stad (nieuwe) speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken te creëren/verbeteren.
- Het Mobiliteitsplan 2040 is vastgesteld door de gemeenteraad (24 september 2024) en gaan we nu uitvoeren. Hierin zijn verschillende maatregelen opgenomen om het loopnetwerk en het fietsnetwerk te verbeteren, in kwaliteit en beleving. We voeren deze maatregelen uit en stimuleren het gebruik van deze loop- en fietspaden met gedrags- en stimuleringscampagnes, bijvoorbeeld bij werkgevers. Door het toepassen van de STOMP-methodiek en het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte te verminderen komt er ruimte vrij om in te richten voor groen, spelen of water.
- We voeren het bomenprogramma uit. Bomen leveren een grote bijdrage aan welzijn en gezondheid. Bomen vertegenwoordigen een groot scala aan waarden (afvangen fijnstof, beperking

hittestress, bijdrage aan biodiversiteit, CO₂ vastlegging, waterretentie, welbevinden van mens en dier). We werken daarom met elkaar aan het in standhouden van een duurzaam bomenbestand voor deze stad. Dordrecht heeft de ambitie om de zogenaamde 3 – 30 – 300 – (3000) regel te hanteren bij de ontwikkeling van de stad. Bij deze regel heeft iedere woning uitzicht op minimaal 3 bomen, de boomkroonbedekking in de woonomgeving bedraagt 30% en de afstand tot het dichtstbijzijnde park(je) met bomen is maximaal 300 meter. Deze ambitie wordt voornamelijk verwezenlijkt in stadsuitleg of meerjarig onderhoudsprojecten.

Een voor iedereen toegankelijke leefomgeving

Het is belangrijk dat iedereen dichtbij huis toegang heeft tot een gezonde leefomgeving. Iedere bewoner dient vanuit de woning binnen 300 meter toegang te hebben tot een groenblauwe speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsruimte. Bij voorkeur is dit een plek, indien niet haalbaar een groenblauwe route

De speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken zijn voor alle leeftijden op loopafstand gelegen waarbij we rekening houden met barrières. In het geval van kinderen wordt onder barrières verstaan alle situaties die voor een kind individueel niet oversteekbaar zijn om de speelplek te bereiken.

De actieradius is daarbij als volgt:

- 0 t/m 5 jaar, peuters en kleuters: tot 150 meter
- 6 t/m 12 jaar, schoolkinderen: tot 400 meter
- 12 t/m 18 jaar, jongeren: tot 1000 meter

Ook is het belangrijk dat de speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken inclusief zijn en dat ook kinderen, ouderen en volwassenen met een beperking er terecht kunnen. En dat voorzieningen goed bereikbaar zijn op wandel- en fietsafstand.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

- We werken aan nieuw speelbeleid waarin naast bovenstaande aandachtspunten ook overige inrichtingseisen zijn opgenomen.
- We hebben aandacht voor het verkleinen van de gezondheidsverschillen tussen wijken met een hoge en lage sociaal-economische status (SES). Dat houdt in dat we - indien prioriteren noodzakelijk is - voorrang geven aan het treffen van groenblauwe maatregelen voor een gezonde leefomgeving in wijken met een lage SES.
- We voeren het uitvoeringsprogramma Dordrecht Inclusieve Stad uit.
- De toegankelijkheid van de openbare ruimte is als apart thema opgenomen in het ontwerphandboek KOR en er zijn speciale ontwerpprincipes voor geformuleerd.
- We werken aan een voorzieningenmonitor. Deze monitor moet inzichtelijk maken hoe de voorzieningen over de stad verdeeld zijn en of er genoeg voorzieningen zijn. Door dit inzichtelijk te maken kunnen we de gaten in het netwerk ontdekken en hier iets aan doen. Dit bevordert mensen om eerder te wandelen of te fietsen naar de voorzieningen.

We stimuleren het gebruik van de speel-, beweeg-, sport-, en ontmoetingsplekken en groenblauwe routes

Alleen het fysiek zorgen voor voldoende groene speel-, beweeg-, sport- en ontmoetingsplekken die zijn verbonden door groenblauwe routes is niet voldoende om het positieve effect op de gezondheid te bereiken.

Daarvoor zijn stimuleringsprogramma's uit het sociaal domein onmisbaar. Het is namelijk niet zo dat plekken die vergroend zijn of worden ook automatisch goed gebruikt worden. Door te zorgen voor programmering op deze plekken, kunnen inwoners ervaren hoe fijn het is om daar buiten te spelen, te bewegen, elkaar te ontmoeten en het groen te beleven. Zo stimuleren we ze om er ook zelf gebruik van te blijven maken. Pas als de omgeving daadwerkelijk wordt gebruikt, ontstaat het positieve effect op de gezondheid. De Omgevingswet vraagt om een sterkere samenwerking tussen het fysieke en sociale domein en het betrekken van inwoners bij hun eigen leefomgeving. Zo versterken het sociale en fysieke domein elkaar en benutten we de preventieve werking die de leefomgeving kan hebben op de gezondheid optimaal.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

- Aandacht voor gezondheid bij ruimtelijke ontwikkelingen is heel belangrijk en wordt alleen maar belangrijker gezien de steeds verdere verdichting. Dat vraagt om goede afstemming tussen verschillende disciplines. Via de Adviesgroep Gezonde Leefomgeving werken we integraal aan (nieuw) beleid en kunnen we ook integraal advies uitbrengen over (nieuw)bouw- en herstructureringsplannen. We gebruiken de omgevingsvisie 2.0 als leidraad voor de sectorale afstemming.
- We voeren het Programma 'Een leven lang sportplezier voor iedereen' dat hoort bij de Sportvisie 2030 uit. Sport is niet alleen een doel op zich maar heeft ook een preventieve functie met maatschappelijke impact. Dit vertaalt zich in sociaaleconomische impact. Voorbeelden zijn besparing op zorgkosten, minder ziekteverzuim, minder schooluitval, hogere arbeidsproductiviteit.

- De sociale cohesie in Dordrecht verschilt per buurt, wijk en gebied. En daarmee ook onze gemeentelijke inzet. Hoe we de sociale cohesie per gebied precies stimuleren, geven we verder vorm in te ontwikkelen gebiedsprogramma's. Deze programma's worden door ons als gemeente, samen met verschillende betrokken (maatschappelijke) partners en inwoners, opgesteld.
- In samenspraak met de inwoners van Dordt West geven we invulling aan het plan van aanpak 'Veerkracht en Weerbaarheid'. Hiermee willen we sociale inclusie, de veerkracht en weerbaarheid van inwoners en met name vrouwen met een migratieachtergrond versterken in de wijken. Onderdeel hiervan is het stimuleren van ontmoeten en bewegen.
- Dankzij verschillende Natuur- en milieueducatie (NME)-activiteiten kunnen inwoners op een laagdrempelige manier kennis maken met de natuur. Het NME-aanbod gaat uit van de principes Hart, Hoofd, Handen. Inwoners verwonderen zich over de natuur en ervaren de verbondenheid tussen mens en natuur (hart). Inwoners doen kennis op over de natuur door zelf te ontdekken (hoofd). En ze doen vaardigheden op, gericht op zorgen voor de natuur (handen). We zetten in op het versterken van ons rijke netwerk van (natuur)organisaties en vrijwilligers. We verrijken dit netwerk en stimuleren samen dat inwoners zelf of samen met elkaar aan de slag gaan. Dit doen we bij Duurzaamheidscentrum Weizigt en het Biesboschcentrum, maar ook in de wijken.

Een gezonde klimaatadaptieve, groene inrichting van de openbare ruimte

Hittestress en hevige regenval zijn uitdagingen waar we door klimaatverandering steeds meer mee te maken krijgen. Om die reden is het belangrijk dat we onze openbare

ruimte klimaatadaptief inrichten. Om hittestress te verminderen, zorgen we voor schaduw op openbaar toegankelijke verblijfsplekken en loop- en fietsroutes. Een belangrijke leidraad daarbij is de 3-30-300 regel die we in Dordrecht als wens hebben uitgebreid tot de 3-30-300-3000 regel. Een andere leidraad hiervoor is de handreiking Groen in en om de Stad. Een groene omgeving draagt ook bij aan een betere mentale gezondheid.

3-30-300-3000 regel

We streven naar zicht op 3 bomen vanuit woningen, 30% boomkroonbedekking/schaduw op buurtniveau, 300 meter tot het dichtstbijzijnde park, lange routes in het gebied van 3000 meter voor (sportief) bewegen. De lange routes zijn bedoeld voor autovrij en veilig sporten in een groen gebied voor meer dan alleen wandelen. Denk ook aan hardlopen, fietsen, skaten en buitenfitness.



Figuur 21 - Schematische illustratie 3-30-300 regel. Cobra Groeninzicht

Handreiking groen in en om de stad

Voor openbaar toegankelijke verblijfsplekken en loop- en fietsroutes streven wij naar 40% schaduw zoals genoemd in de handreiking Groen in en om de stad.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

- We brengen in beeld hoe Dordrecht nu scoort op de 3-30-300-3000 regel.
- We geven de 3-30-300 regel mee als leidraad bij gebiedsontwikkeling (nieuwbouw en herstructurering) en waar mogelijk aangevuld met de 3000 regel (in gebieden waar het realiseren van de optimale kwaliteit mogelijk is).
- We geven 40% schaduw mee als streefwaarde voor openbaar toegankelijke verblijfsplekken en loop- en fietsroutes.

Rookvrije kindomgevingen (speeltuinen, kinderboerderijen en sportclubs)

Roken is de belangrijkste oorzaak van voortijdige sterfte. Ook passief roken schaadt de gezondheid. Roken is erg verslavend vanwege de werkzame stof (nicotine) die het bevat. Daarnaast bevat een sigaret koolmonoxide en teer, waar kankerverwekkende stoffen inzitten.

In Dordrecht rookt 25% van de volwassen bevolking. Zien roken doet roken. Van de 12 t/m 15-jarigen geeft 12% aan wel eens gerookt te hebben. Twee derde van de rokers begint met roken voor zijn/haar 18e jaar.

We willen dat minder Dordtenaren roken en Dordtse kinderen/jongeren kunnen opgroeien in een rookvrije kindomgeving. Ons ultieme doel is een rookvrije generatie (Lokale nota publieke gezondheid 2020 – 2023 Dordrecht). Een extra voordeel is dat een rookvrije omgeving een schone omgeving is zonder peuken. Dit zorgt voor een betere leefbaarheid en minder zwerfafval. Peuken vormen een zeer groot gedeelte van het zwerfafval.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

- We wijzen rookvrije gebieden aan.
- We inventariseren welke gebieden hiervoor in aanmerking komen. We richten ons met name op gebieden waar (veel) kinderen komen en/of gebieden die een publieke functie hebben. Het rookvrij maken van de gebieden gebeurt met een wijziging in de APV.
- We geven als gemeente het goede voorbeeld.
- We verkennen de mogelijkheden die we zelf hebben als gemeente om het goede voorbeeld te geven aan inwoners en medewerkers.

B.2.3 Waterveiligheid systeem

B.2.3.1 Inleiding

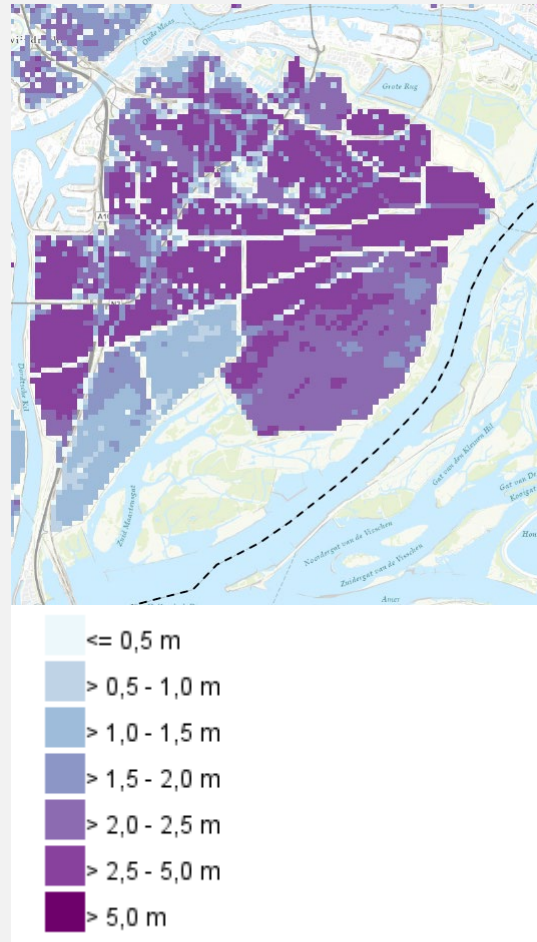
De dijken op het Eiland van Dordrecht voldoen aan de nationale veiligheidsnormen en worden elke twaalf jaar beoordeeld. Hierdoor is de kans op een overstroming zeer klein, maar deze kans is nooit 0. Daarnaast kan de impact van een overstroming in Dordrecht door de lage ligging van een groot gedeelte van de stad zeer groot zijn. De impact van een overstroming wordt groter naarmate er in de toekomst meer waarde achter de dijken wordt toegevoegd. Dordrecht loopt zowel de kans op een overstroming vanuit de rivier als vanuit de zee (bij een zware storm). Het belang van een klimaatbestendig Dordrecht wordt hiermee onderstreept.

Bij een combinatie van een hoge rivierafvoer en een storm vanaf zee neemt de kans op overstromen van het Eiland van Dordrecht toe. In dit scenario is het voor een grote groep inwoners niet mogelijk om horizontaal te evacueren. Hiermee bedoelen we het evacueren naar een andere, veilige regio. Een storm is namelijk slecht voorspelbaar en pas 48 uur van tevoren is duidelijk of er daadwerkelijk een reële kans is op een overstroming. Deze tijdsperiode is gezien de storm die er dan is en de beschikbare routes genoeg om gemiddeld 15% van de inwoners horizontaal te evacueren. De rest moet op het eiland een veilig heenkomen zoeken.

B.2.3.2 Doelstelling

We vergroten de veiligheid van het Eiland van Dordrecht door niet alleen op de dijken te vertrouwen, maar een strategie van meerlaagsveiligheid te gebruiken.

De strategie begint met waterbewustzijn (laag 0). De gemeente kijkt met deze



Figuur 22 - Overstromingsbeeld primaire kering (Klimaatatlas Zuid-Holland)

strategie vervolgens niet alleen naar dijken (laag 1), maar ook naar het beperken van mogelijke gevolgen door aanpassingen in het ruimtelijke domein (laag 2) en evacuatieplannen (laag 3). De laatste laag in de strategie is herstel (laag 4). Waar we als gemeente niet direct verantwoordelijk zijn voor de dijken (laag 1) geldt dit wel voor het ruimtelijke domein (laag 2) en de

(risico)communicatie. Daarnaast werken we samen met de veiligheidsregio aan de evacuatieplannen (laag 3). Door het gebruik van dit meerlaagsveiligheidsprincipe verminderen we de impact van een mogelijke overstroming. Een zelfredzaam eiland waarbij de inwoners samen als gemeenschap zelfredzaam zijn ten tijde van een overstroming is het uiteindelijke doel.

B.2.3.3 Wat gaan we doen om dit te bereiken?

De buitendijkse delen van Dordrecht blijven droog bij een grote overstroming: De Staart en het Maasterras. Deze stadsdelen liggen hoger dan de rest van de stad. Daarom zijn het dé plekken om bij een mogelijke overstroming bewoners uit de stad en regio op te vangen. Om dit te bereiken richten we deze stadsdelen in als grootschalige schuillocaties bij een (dreigende) overstroming.

Het Maasterras biedt de kans om voor 2030 al extra schuillocaties te creëren als dit gebied wordt ontwikkeld als woon- en werkgebied. Door de gunstige ligging, de goede bereikbaarheid en de aanwezigheid van voldoende voorzieningen is het Maasterras niet alleen een evidente locatie om te schuilen, maar kan vanaf deze locatie ook de coördinatie voor noodhulp en herstel worden opgezet. We integreren verschillende basiseisen van een schuillocatie in de ruimtelijke plannen voor het Maasterras, zodat het gebied ook in een noodsituatie blijft functioneren.

Daarnaast onderzoeken we hoe we De Staart kunnen inrichten als veilige, zelfvoorzienende schuillocatie. En dan op zo'n manier dat de aanpak als hefboom kan dienen voor het in gang zetten van een werkelijk duurzame gebiedsontwikkeling. Dat is een gebiedsontwikkeling die tegelijk een oplossing

biedt voor de bouwopgave van de stad, die ruimte maakt voor de 'next economy' (de nieuwe economie die is gebaseerd op het samensmelten van internet- en communicatietechnologie met nieuwe vormen van decentrale energie) van na de energietransitie, die zorgt voor goede bereikbaarheid, en die Dordrecht opnieuw verbindt met water en natuur. Daarnaast nemen we ruimtelijke aanpassingen, zoals publieke schuillocaties en evacuatie-routes, en een klimaatadaptieve inrichting mee bij nieuwe ontwikkelingen.

B.2.4 Milieusysteem

B.2.4.1 Inleiding

Dordrecht hecht grote waarde aan een gezonde en veilige fysieke leefomgeving voor haar inwoners en bezoekers. Om dit te bereiken zijn drie milieutechnische onderwerpen van belang: geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Op de drie onderwerpen is in het kader van de Omgevingswet beleid opgesteld. Hiervoor werkt de gemeente nauw samen met de Dienst Gezondheid en Jeugd, de GGD, de Veiligheidsregio en de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid. In dit hoofdstuk geven we een korte samenvatting van de drie milieuaspecten. Daarnaast besteden we kort aandacht aan spoortrillingen, een relatief nieuw aspect binnen milieu en leefbaarheid.

B.2.4.2 Geluid

Doelstelling

Het doel is het verbeteren van het akoestisch klimaat in Dordrecht. Dit betekent dat de situatie verbetert in bestaande situaties als dat nodig is. Het is noodzakelijk dat we bij nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen de toekomstige bewoners beschermen tegen geluidhinder. Maar ook de huidige bewoners in de omgeving moeten beschermd worden tegen (een toename van) geluidhinder als gevolg van de beoogde ontwikkelingen. Het geluidbeleid in Nederland richt zich op het tegengaan van nieuwe situaties met onaantoonbare geluidbelasting (preventie), op het vastleggen van geluidbelasting (geluidruimte) en daarmee op het beheersen van geluidtoenames ('stand still' beginsel) en op het aanpakken van situaties met onaantoonbare risico's (saneren). Ook het Dordtse geluidbeleid is gestoeld op deze principes. Dit beleid is van oudsher meer gebaseerd op het voorkomen van hinder en

minder gebaseerd op het verbeteren van de gezondheid.

In 2018 heeft de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) nieuwe richtlijnen voor geluid gepubliceerd. Het RIVM heeft de richtlijnen vervolgens vergeleken met het Nederlandse beleid. Sterk samengevat is de conclusie dat het Nederlandse geluidbeleid kan worden versterkt door ons expliciet in te zetten op het verminderen van negatieve gezondheidsrisico's door geluid. Daarbij blijft het van belang om situaties met de hoogste geluidbelasting aan te pakken. Maar daarnaast vraagt dat om een omslag van het denken in stand still (handhaven status quo) naar het verbeteren van het akoestisch klimaat. In de preventieve aanpak, zoals bij bouwen op geluidbelaste locaties, vraagt het om meer aandacht voor een goede akoestische kwaliteit.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Uitwerking van beleid vindt onder meer plaats in het 5-jaarlijkse Actieplan Geluid. Dat actieplan kennen we al, maar is onder de Omgevingswet nu een verplicht programma. Vooraf aan het actieplan actualiseren we vijfjaarlijks de geluidbelastingkaarten. Daar komt onder de Omgevingswet een basisemissiekaart voor lokalen wegen bij, een monitoringsinstrument.

In het kader van het omgevingsplan moet de komende jaren veel gebeuren. Zo moeten we een opvolger maken voor het beleid hogere waarden. Daarin schrijven we onder welke voorwaarden we nieuwe woningen (en andere geluidgevoelige objecten) op geluidbelaste locaties mogelijk maken. Daarnaast moeten we de regelingen voor gezonde industrieterreinen omzetten naar geluidproductieplafonds en moeten we de bruidsschatregels voor geluid van activiteiten (bedrijven, evenementen) omzetten naar een

nieuwe set lokale regels. We doen dit allemaal zoveel mogelijk in regionaal verband.

Het Actieplan Geluid, dat het college verplicht is op te stellen in het kader van de Wet Geluidhinder, heeft een centrale plaats binnen de aanpak van geluid in Dordrecht. Onderdeel van dit actieplan is het vaststellen van een zogenaamde plandremmel. Deze plandremmel vindt zijn basis in de Europese Richtlijn Omgevingslawaaï vastgesteld met het oog op het beperken van gezondheidsschade. Tegelijkertijd vormt de plandremmel ook een waarde waarboven maatregelen doelmatig kunnen worden uitgevoerd.

Omdat geluid een belangrijke impact heeft op de gezondheid van de inwoners streven we op de lange termijn naar het behalen van de WHO-advieswaarde voor omgevingsgeluid van 53dB. Dit doen we in stappen. In het huidige Actieplan Geluid 2019-2023, heeft het college een plandremmel van 65 dB vastgelegd. Bij het actieplan 2024-2029 wordt voorgesteld om deze plandremmel naar 60dB te verlagen. In 2029 bekijken we op basis van de evaluatie van het huidige actieplan of de drempelwaarde nogmaals verlaagd kan worden.

De basis voor het Actieplan Geluid zijn de geluidbelastingkaarten. Deze kaarten geven de akoestische geluidssituatie weer en hebben betrekking op omgevingslawaaï van wegverkeer, railverkeer en omgevingslawaaï afkomstig van de gezonde industrieterreinen. Uit de kaarten blijkt dat een groot aantal woningen te maken heeft met een (te) hoge geluidbelasting op de gevel als gevolg van verkeerslawaaï van gemeentelijke wegen.

De inzet van de gemeente richt zich enerzijds op de reductie van wegverkeerslawaaï in meest brede zin (generieke maatregelen). Anderzijds op de aanpak van de plandremmel-

overschrijdingen daar waar het kan. Daarbij willen we aansluiten bij bestaande programma's, plannen, projecten en nieuwe initiatieven zoals het (groot) onderhoud of herinrichting van lokale wegen. Dit biedt kansen voor verbetering van het akoestisch klimaat door het, waar mogelijk toepassen van stille verhardingstypen.

Daarnaast ziet het college de komende jaren twee belangrijke opgaven in Dordrecht die van belang zijn voor het Actieplan Geluid. De realisatie van 11.000 woningen en de energietransitie die uiteindelijk moet leiden tot een duurzame en klimaatneutrale stad in 2040. Beide opgaven bieden kansen voor het verbeteren van het heersende akoestisch klimaat in Dordrecht.

Het is van belang om bij grote nieuwe ontwikkelingen een koppeling te leggen met de bestaande akoestische situatie. Verder is het belangrijk uit te gaan van een breder studiegebied in plaats van alleen het plangebied. Dit is mogelijk door de noodzakelijke verkeersonderzoeken uit te breiden tot een korte verkenning naar de geluidseffecten van de ontwikkeling. Dit inzicht geeft de mogelijkheid om eventueel noodzakelijke verkeersmaatregelen ook akoestisch vorm te geven. Dit geeft input voor het in de Omgevingswet geïntroduceerde instrument, waarbij we de emissie van lokale wegen elke 5 jaar in beeld moeten brengen en relevante toenames moeten onderzoeken op maatregelen.

De inwerkingtreding van de Omgevingswet vergt de komende jaren de nodige inzet. Ten behoeve van het omgevingsplan moeten we een opvolger maken voor het beleid hogere waarden. Daarin schrijven we op onder welke voorwaarden we nieuwe woningen (en andere geluidgevoelige objecten) op geluidbelaste locaties mogelijk maken. Daarnaast moeten we de regelingen voor gezonde

industrieterreinen omzetten naar geluidproductieplafonds en moeten we de bruidsschatregels voor geluid van activiteiten (bedrijven, evenementen) omzetten naar een nieuwe set lokale regels.

Het aspect geluid is gekoppeld aan het beoogde woonmilieu. Daarbij is een tweedeling gemaakt tussen rustig groen en suburbaan wonen en stedelijk wonen en centrumgebied. Hieronder staan de hoofdlijnen die uiteindelijk vertaald worden naar regels in het omgevingsplan.

Rustig groen en suburbaan wonen

- Voorkeursgrenswaarde per bronsoort op de gevel is uitgangspunt.
- Voorkeursgrenswaarde in groot deel op maaiveld in het openbaar gebied.
- Langs randen van rijkswegen, lokale wegen, spoorwegen en industrie- en bedrijventerreinen hogere geluidbelasting op de gevels van eerstelijnsbebouwing toelaatbaar onder de volgende voorwaarden:
 - Uitgebreide afweging maken over doelmatigheid van bron- en schermmaatregelen. Voor geluidbelaste woningen:
 - Geluidluwe zijde
 - Geluidluwe buitenruimte
 - Woningindeling aangepast op akoestische situatie
 - Binnen niveau voldoet aan nieuwbouweisen
 - Afschermende werking voor achterliggend gebied, vanaf de tweede lijn voldoen aan de voorkeursgrenswaarde per bron.
- Dove gevels tot een minimum beperken.
- Cumulatie: wordt in beeld gebracht en het geheel moet leiden tot een akoestisch aanvaardbare situatie.

Stedelijk wonen en centrumgebied

- Hogere geluidbelasting op de gevel toelaatbaar, voor lokaal wegverkeer en railverkeer in beginsel tot 5 dB onder de maximale ontheffingswaarde.
- Aandacht voor geluidluwe plekken in het openbaar gebied.
- Voor geluidbelaste woningen:
 - Eenvoudige afweging gemaakt over doelmatigheid van bron- en schermmaatregelen bij lokale bronnen, uitgebreide afweging doelmatigheid bij rijksbronnen.
 - Geluidluwe zijde: geluidluw ter plaatse van te openen delen van geluidgevoelige ruimtes (slaapkamers en woonkamer).
 - Buitenruimte: geluidniveau tot 5 dB boven voorkeursgrenswaarde toelaatbaar (in combinatie met een voorwaarde van een tweede geluidluwe gemeenschappelijke buitenruimte).
 - Woningindeling aangepast op akoestische situatie.
 - Binnenniveau voldoet aan nieuwbouweisen.
- Dove gevels toelaatbaar.
- Cumulatie: wordt in beeld gebracht en het geheel moet leiden tot een akoestisch aanvaardbare situatie.

En verder:

- We rekenen per bronsoort.
- We hanteren bovenstaande regels ook voor 30 km-wegen en vrijwillig gezonde bedrijventerreinen.
- Bovenstaande regels zijn het uitgangspunt bij het beoordelen van plannen. Gemotiveerd afwijken is mogelijk.
- Voor een goede ruimtelijke onderbouwing kijken we ook naar ander relevant geluid.
- Voor een verdere uitwerking en toelichting verwijzen we naar het Beleid

hogere grenswaarden Wet geluidhinder (2007).

B.2.4.3 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 Amstelwijck 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 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.

B.2.4.4 Luchtkwaliteit en geurhinder

Luchtkwaliteit

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft in 2005 advieswaarden voor "gezonde lucht" opgesteld. Onderzoek naar de effecten van luchtkwaliteit op onze gezondheid heeft ertoe geleid dat de WHO in 2021 deze advieswaarden aanzienlijk heeft aangescherpt. Gelet hierop is ook de EU van plan om haar luchtbeleid aan te passen. De door de EU voorgestelde grenswaarden voor fijnstof (PM₁₀, PM_{2,5}) en stikstofdioxide worden respectievelijk 20 µg/m³ (was 40 µg/m³), 10 µg/m³ (was 25 µg/m³) en 20 µg/m³ (was 40 µg/m³). Deze waarden moeten in principe in 2030 zijn behaald. In

2050 moeten de grenswaarden in lijn zijn met WHO advieswaarden uit 2021.

De nieuwe EU-grenswaarden voor fijnstof PM₁₀ en PM_{2,5} zijn in lijn met de oude WHO-advieswaarden (2005), die voor NO₂ is een duidelijke aanscherping.

De belangrijkste bronnen van fijnstof zijn natuurlijke bronnen (zoals opwaaiend bodemstof), fijnstof dat afkomstig is uit het buitenland, het verkeer, de landbouw en het stoken van biomassa (open haarden en houtkachels). De concentratie fijnstof rondom de hoofdinfrastructuur in Dordrecht bevindt zich rond de WHO-adviesnorm (2005).

Doelstelling

Dordrecht streeft naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit gericht op het zo snel mogelijk behalen van in de 2021 aangescherpte WHO-advieswaarde voor schone lucht. Hierbij hanteren we als tussendoel voor 2030 de nieuwe EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor fijnstof betekent dit continuering van de doelstelling uit de omgevingsvisie 1.0, voor NO₂ is er sprake van een aanscherping van normering.

De bescherming tegen schadelijke luchtkwaliteit is belangrijk voor de gezondheid en leefbaarheid van de stad. Daarnaast draagt de verbetering van de luchtkwaliteit bij aan herstel van de natuurwaarden in de Biesbosch. Binnen Dordrecht is de luchtkwaliteit niet slecht, maar er is ruimte voor verbetering en we moeten voortdurend alert zijn op mogelijke verslechtering. Er zijn een aantal hoofdbronnen die voor schadelijke uitstoot zorgen en verantwoordelijk zijn voor de luchtkwaliteit in Dordrecht: automobieliteit, houtstook, de scheepvaart en het bedrijfsleven.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Dordrecht is medeondertekenaar van het Schone Lucht Akkoord (SLA). In dit akkoord is een programmatische aanpak voor het verbeteren van de luchtkwaliteit afgesproken. Deze aanpak richt zich op alle bronnen met een fijnstof en NO₂ emissie.

Voor het reduceren van verkeersemisies richten wij ons in eerste instantie op het uitvoeren van het mobiliteitsbeleid waarin de introductie van het zogenaamde STOMP principe wordt ingevoerd. STOMP staat voor: Stappen, Trappen, Openbaarvervoer, Mobility as a service, Privé auto. Dit beleid streeft ernaar om het privé autogebruik te reduceren ten gunste van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Een kwalitatieve analyse laat zien dat dit remmend werkt op de groei van de verkeersemisies. Verder richten wij ons conform het SLA op de introductie van een zero emissiezone voor stadslogistiek in de binnenstad en het verschonen van openbaar vervoer.

Een tweede belangrijke bron van luchtverontreiniging zijn houtkachels en open haarden. Deze bronnen geven een grotere bijdrage aan de fijnstofemissies dan tot nu toe was voorzien. Gelet hierop onderzoeken wij of een programmatische aanpak mogelijk is.

In het schone luchtakkoord is afgesproken dat bij zogenaamde IPPC-installaties (grote industriële bedrijven die vallen onder de Richtlijn industriële emissies (2010/75/EU)) aandacht wordt gegeven aan het "scherp" vergunnen van luchtemisies. Deze emissies omvatten meer stoffen dan alleen NO₂ en fijnstof. Onder "scherp" vergunnen verstaan we het voorschrijven van de Best Beschikbare Technieken (BBT) waarvan de emissiegrenswaarden moeten worden opgenomen die zo dicht mogelijk aan de onderkant van de BBT-range liggen. Voor de

meeste van dit type bedrijven verleent de Provincie Zuid-Holland de omgevingsvergunning. Voor die bedrijven die onder gemeentelijk bevoegd gezag vallen nemen wij "scherp vergunnen" als beleidsuitgangspunt.

Een bijzondere categorie stoffen zijn de Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) en Potentieel Zeer Zorgwekkende Stoffen (PZZS). Voor deze stoffen geldt dat zij, gezien de eigenschappen, niet of zo min mogelijk in het milieu terechtkomen. Bedrijven moeten reducerende maatregelen nemen om de emissie van ZZS en PZZS stoffen continu verder terug te dringen en waar mogelijk te voorkomen. In principe geldt voor de gemeente het "Nul uit de pijp" principe.

De meeste bedrijven in Dordrecht vallen onder zogenaamde algemene regels waardoor scherp vergunnen niet aan de orde is. Bij dit type bedrijven werken we in de geest van het SLA en besteden we de komende jaren aandacht binnen ons VTH-programma (VTH: Vergunning verlening Toezicht Handhaving) aan luchtemissies.

We hebben ons tot doel gesteld om in 2040 een duurzame en klimaatneutrale stad te zijn. Uitvoering van ons klimaatbeleid door het nemen van maatregelen op het gebied van energiebesparing leiden naast een reductie van de CO₂-emissie tot de luchtkwaliteitsverbetering doordat tegelijkertijd de NO₂ emissies (en in mindere mate fijnstof emissies) worden gereduceerd. Met het doel om in 2040 een duurzame en klimaatneutrale stad te zijn en de in het SLA genoemde maatregelen wordt een belangrijke stap gezet op weg naar het behalen van de WHO-richtwaarden voor gezonde lucht.

De maatregelen die noodzakelijk zijn om de gestelde luchtkwaliteitsdoelen te bewerkstelligen dragen ook positief bij aan

het reduceren van de stikstofbelasting op de Biesbosch.

In ons ruimtelijk beleid geven wij aandacht aan de vestiging van voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen zoals lagere scholen. De afgelopen jaren is de luchtkwaliteit dermate verbeterd dat de gezamenlijke GGD's in mei 2023 een nieuw advies hebben opgesteld over te hanteren afstanden van voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen tot infrastructuur. Het nieuwe advies luidt als volgt: houd ten minste 150 meter (was 300 meter) afstand van een snelweg en autoweg, 50 meter tot een drukke weg buiten de bebouwde kom en 25 meter binnen de bebouwde kom. In principe houden we in onze ruimtelijke planning deze afstanden aan. Vrijstelling is mogelijk als uit onderzoek blijkt dat wordt voldaan aan de nieuw EU-norm voor schone lucht en na advies van de GGD.

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.

B.2.4.5 Bodem- en grondwaterverontreiniging

Dordrecht werkt aan de verbetering van de bodemkwaliteit door dit zo veel mogelijk te koppelen aan natuurlijke momenten. Dat wil zeggen bij herontwikkeling van een locatie. Daarbij wordt dan aangesloten bij het toekomstige gebruik van de locatie. Hierbij spelen gezondheidkundige en ecologische

factoren een doorslaggevende rol. Daarnaast wil Dordrecht een eventuele verslechtering van de bestaande bodemkwaliteit zoveel mogelijk voorkomen. Hiertoe stellen we in het omgevingsplan lokale (hergebruiks)normen vast.

Om een gezonde leefomgeving te creëren en gezondheid- en ecologische risico's weg te nemen, is het van belang dat de chemische kwaliteit van de bodem inclusief het grondwater aansluit bij de ruimtelijke functie en het grondgebruik van een locatie. Ernstige bodemverontreinigingen met hoge gezondheidsrisico's zijn gesaneerd en/of worden beheerst. De ernstige bodemverontreinigingen met beperkte risico voor mens en natuur zijn geïnventariseerd.

Doelstellingen

De bodemkwaliteit van een locatie stemmen we af met het huidige en toekomstige functiegebruik. Ook moet de bodemkwaliteit duurzaam gebruik van de bodem mogelijk maken. Bijvoorbeeld met betrekking tot water en grondwater. Op diverse locaties in de stad voldoet de huidige bodemkwaliteit niet aan de gewenste kwaliteit voor het huidige of toekomstige gebruik. Daarom zet de gemeente in op het gaandeweg saneren van verontreinigde gronden bij ruimtelijke ontwikkelingen. Bij het bepalen van kwaliteitsdoelstellingen spelen gezondheidseffecten en ecologische effecten een belangrijke rol. In de Omgevingswet is meer aandacht voor gezondheid. In het omgevingsplan nemen we het onderwerp bodem mee in de integrale afweging van ruimtelijke ontwikkelingen.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Voor 2030 moeten alle bodemverontreinigingen die nu nog op de lijst van spoedlocaties staan in het kader van de Wet Bodembescherming, gesaneerd zijn. Voor Dordrecht gaat het om 2 locaties, te weten

Spuiweg 64-68 en de Van Leeuwenhoekweg 20. Het nieuwe bodembeleid gaat meer uit van de gewenste activiteiten en de praktijk.

Dordrecht kent zes locaties waar nog de nodige nazorg plaatsvindt om verspreiding van (grondwater)verontreinigingen tegen te gaan. Wat betreft de resterende bodemverontreinigingen vindt sanering plaats op een natuurlijk moment als onderdeel van een gebiedsontwikkeling en/of bouwproject. In dat geval financiert de ontwikkeling van de locatie de kosten voor de bodemsanering.

B.2.4.6 Omgevingsveiligheid (Externe veiligheid)

Doelstelling

Absolute veiligheid is nooit haalbaar, maar bij de beoordeling van de risico's als gevolg van gebruik, transport op- en overslag van gevaarlijke stoffen, beogen we een transparante afweging te maken tussen veiligheid en andere maatschappelijke belangen. Doelstelling is om, voor zover mogelijk, risicobronnen en -ontvangers zoveel mogelijk van elkaar te scheiden. Verder willen we veiligheidsrisico's voorkomen en beperken, de zelfredzaamheid van mensen die aan deze veiligheidsrisico's zijn blootgesteld bevorderen, en de mate waarin (de gevolgen van) eventuele incidenten beheersbaar zijn vergroten.

In de omgevingsvisie 1.0 is een eerste vertaling van het bovenstaande gegeven en is tegelijkertijd ingespeeld op een door het Rijk geïnitieerde beleidswijziging. Na drie jaar vrijwillig ervaring te hebben opgedaan met dit nieuwe rijksbeleid, concluderen we dat de uitwerking van het omgevingsveiligheidsbeleid naar behoren functioneert, maar dat op detailniveau aanpassingen noodzakelijk zijn.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Eerst door het voeren van een Lobby voor maatregelen

Het verminderen van het vervoer van gevaarlijke stoffen door de stad is een belangrijk middel om de leefomgeving veiliger te maken. Omdat de noodzakelijke maatregelen veelal door het Rijk worden genomen en zeer kostbaar zijn, kunnen wij daar slechts via een gerichte lobby invloed op uit oefenen.

Belangrijke maatregelen die de transportvolumes kunnen verminderen zijn:

- Veiligheidswinst als gevolg van de boog bij Meeteren. De bouw van deze boog is begonnen. Na ingebruikname is het mogelijk het goedertransport in de richting van Zuidoost Nederland af te wikkelen via de Betuweroute. De veiligheidswinst daarvan moet ten goede komen aan de Drechtsteden (en niet aan uitbreiding van de capaciteit van het vervoer van gevaarlijke stoffen). Hierover heeft het ministerie van I&W in 2013 een bestuurlijke toezegging gedaan;
- Het vervangen van het transport van gevaarlijke stoffen via het spoor door transport over water of door een buis (modal shift). Dit betreft met name modal shift maatregelen die betrekking hebben op het transport van brandbaar gas tussen Vlissingen/Antwerpen en het achterland. Deze maatregelen kunnen in potentie het aantal brandbaar-gas-transporten door de stad sterk reduceren.
- Infrastructuurle maatregelen variërend van het aanleggen van nieuwe infrastructuur, waardoor treinen Dordrecht niet meer hoeven te passeren zoals bijvoorbeeld de IJzeren Rijn of op een andere manier passeren (goederentunnel), tot het verplaatsen van het LPG en ammoniak aanlandingspunten

naar Rotterdam waarna treinen direct de Betuweroute op kunnen.

Ten tweede door het voeren van Ruimtelijk beleid omgevingsveiligheid

Wij borgen de externe veiligheid met inachtneming van de wijzigingen in de Omgevingswet. Wij doen dit in de eerste plaats door risicorelevante activiteiten te toetsen aan de normering voor plaatsgebonden risico. Daarnaast houden we rekening met het groepsrisico. Dit vindt plaats door aandachtsgebieden en voorschriftgebieden in het omgevingsplan op te nemen en binnen deze gebieden eisen te stellen aan ruimtelijke ontwikkeling en/of de activiteit zelf.

Hierna wordt de wijze waarop we dit gaan doen verder geconcretiseerd.

Plaatsgebonden risico (PR)

Onder de Omgevingswet is de toets aan het plaatsgebonden risico blijven bestaan, zij het dat het plaatsgebonden risico nu per activiteit of installatie wordt bepaald. Alleen voor Seveso-inrichtingen (voorheen BRZO-bedrijven) wordt het PR voor alle installaties van het bedrijf tezamen berekend.

Onder de Omgevingswet blijft de norm voor het plaatsgebonden risico, met een maximum waarde van PR 10^{-6} , gelijk. Het huidige door Dordrecht gevoerde beleid behoeft geen aanpassing daarom blijft gelden dat:

- Bouwen binnen de 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico van bedrijven, transportassen en buisleidingen niet is toegestaan.
- De 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico van bedrijven is op het eigen terrein of over functies als Groen/Natuur, Water en Verkeer gelegen, behoudens in de Zeehaven. Hier mag de PR 10^{-6} contour niet verder reiken dan de voor het

risicogebied externe veiligheid
aangewezen risicocontour.

Bij bestaande overschrijdingen streven we naar een permanente verbetering van de veiligheidssituatie. Hierbij hanteren wij BBT als uitgangspunt.

Dichtheden en Groepsrisico

Ook onder de Omgevingswet moet het bevoegd gezag rekening houden met de kans op een ramp (het groepsrisico). De benadering van het groepsrisico is veranderd. De zuiver kwantitatieve benadering van het groepsrisico is vervangen door een meer kwalitatieve en op effecten gerichte benadering in de vorm van aandachtsgebieden en voorschriftengebieden. Deze aanpak is al geïntroduceerd in de omgevingsvisie 1.0.

Aandachtsgebieden: gebieden rond een activiteit met gevaarlijke stoffen waar binnenshuis dodelijke slachtoffers kunnen vallen door een incident met die gevaarlijke stoffen. Hierbij maken we onderscheid in drie mogelijke effecten: hittestraling, drukgolven en gifwolken. De bijbehorende aandachtsgebieden zijn brandaandachtsgebieden, explosieaandachtsgebieden en gifwolkaandachtsgebieden.

De grens van een aandachtsgebied kan zijn een vaste afstand zoals opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) of, voor in bijlage VII van het Bkl genoemde activiteiten, een te berekenen afstand.

Aandachtsgebieden hebben de volgende kenmerken:

- Buiten de aandachtsgebieden zijn mensen binnenshuis veilig als hun huis of het gebouw waarin ze zich bevinden tenminste aan de huidige bouweisen op het gebied van ventilatie en isolatie voldoet.

- Binnen en buiten de aandachtsgebieden bestaat een kans dat mensen die buiten zijn omkomen bij een incident met gevaarlijke stoffen.
- De aanwezigheid van in bijlage VII van het Bkl genoemde activiteiten brengt automatisch aandachtsgebieden met zich mee.

Voorschriftengebieden: Dit zijn (delen van) aandachtsgebieden die worden opgenomen in het omgevingsplan. Binnen deze gebieden moeten ter bescherming van personen in gebouwen aanvullende bouwtechnische maatregelen worden genomen zoals die zijn opgenomen in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL). Het bevoegd gezag kan, gegeven de optredende risico's en de (voorgenomen) bebouwing gemotiveerd afzien van het aanwijzen van voorschriftengebieden in het omgevingsplan. Daar waar zeer kwetsbare gebouwen in een aandachtsgebied zijn gelegen, worden aandachtsgebieden verplicht aangewezen als voorschriftengebieden.

Overeenkomstig het Besluit kwaliteit leefomgeving (artikel 5.15) wordt in voldoende mate rekening gehouden met het groepsrisico als:

1. Er niet gebouwd wordt binnen een aandachtsgebied en geen locaties met veel aanwezigen worden toelaten.
2. Er gebouwd wordt, maar maatregelen worden getroffen ter bescherming van personen in gebouwen of locaties (hiervoor moeten zogenaamde voorschriftengebieden worden ingesteld of omgevingsmaatregelen worden getroffen) en/of moet het aantal aanwezigen binnen het aandachtsgebied worden beperkt (dichthedenbeleid). Voor het voeren van adequaat dichthedenbeleid blijven wij gebruik maken van kwantitatieve risicoanalyses.

Op het Eiland van Dordrecht zijn bedrijfs-, transport- en verblijfsfuncties sterk verweven. Hierdoor is het niet mogelijk om, ter beperking van het groepsrisico, de omvangrijke explosie en gifwolk aandachtsgebieden (200-1500 meter) vrij te houden van bebouwing.

Het risicobeleid van Dordrecht richt zich daarom, al sinds 2006, op een dichthedenbeleid gebaseerd op het groepsrisico. Dit beleid is afgestemd op de gebruiksfunctie van een gebied. Hierbij streven we naar een zo veilig mogelijke leefomgeving waarbij:

- In het centrumgebied een maximale personendichtheid per hectare wordt gehanteerd die correspondeert met 4 maal de oriëntatiewaarde;
- Binnen de kantorenlocaties, industrie- en bedrijventerreinen een maximale personendichtheid per hectare wordt gehanteerd die correspondeert met 1 maal de oriëntatiewaarde. Dit met uitzondering van het risicogebied externe veiligheid In de Zeehaven Dordrecht waarbinnen geen maximum personendichtheid is vastgesteld;
- Binnen de woongebieden een maximale personendichtheid per hectare wordt gehanteerd die correspondeert met 0.75 maal de oriëntatiewaarde. Dit met uitzondering van de gebieden Leerpark en Gezondheidspark waar, gezien de functiemenging in het gebied, een maximale personendichtheid per hectare wordt gehanteerd die correspondeert met 1.5 maal de oriëntatiewaarde.

Daar waar momenteel sprake is van overschrijdingen van de gedefinieerde maximumwaarden, hanteren wij deze als streefwaarden. Hierbij stellen wij bij de beoordeling van (nieuwe) ruimtelijke/economische ontwikkelingen de permanente verbetering van de

veiligheidssituatie centraal en nemen wij hiervoor BBT als uitgangspunt.

Aanvullend op dit dichthedenbeleid zetten we ons bestaande veiligheidsbeleid voort en beoordelen we plannen op de aspecten beheersbaarheid en zelfredzaamheid. Hierbij richten we ons zoveel als mogelijk op het treffen van (ruimtelijke) effect-reducerende maatregelen. Daarom handhaven we het geldende beleid:

- Een verbod op het vestigen van zeer kwetsbare gebouwen op industrie- en bedrijventerreinen, omdat deze functie zich niet verdraagt met de aanwezigheid van bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen met bijbehorende risico's.
- Een verbod om, binnen 200 meter vanaf het spoortracé Dordrecht- Lage Zwaluwe en de N3, activiteiten ontplooiën die ertoe leiden dat een gebouw of locatie zeer kwetsbaar wordt omdat dit zich niet verdraagt met de risico's die gepaard gaan met het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Het niet laten vestigen van een milieubelastende activiteit waarbij een laad- en/of loshandelingen van een route plichtige gevaarlijke stof, als bedoeld in de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen, plaatsvindt.

Verder blijven we werken aan het verbeteren van de veiligheid door het treffen van de volgende maatregelen:

- Het toepassen van BBT gericht op reductie van risico's door de kans of het effect te verkleinen;
- Het optimaal positioneren en vormgeven van bouwwerken ten opzichte van een risicobron;
- Het treffen van effect reducerende maatregelen in de omgeving;
- Het realiseren van de aanwezigheid van voldoende vluchtwegen van de risicobron af;

- Het zorgen voor voldoende bereikbaarheid en toegankelijkheid van gebouwen of locaties. De aanwezigheid van voldoende bluswater.

Brandaandachtsgebied

Voor de meeste bedrijven en alle transportassen (spoor, water en weg) is de omvang van het brandaandachtsgebied beperkt. Bronmaatregelen of technische maatregelen tussen bron en ontvanger kunnen dit gebied verkleinen. Ook het treffen van maatregelen aan gebouwen, waardoor je binnen veilig bent is mogelijk. Deze maatregelen zijn vaak duur. Buiten ben je niet voldoende beschermd bij een incident met gevaarlijke stoffen, maar er is over het algemeen wel voldoende tijd om naar een veilige plek te vluchten.

Voor transportassen ligt, gezien de beperkte omvang van het aandachtsgebied (25-30 meter), het treffen van stedenbouwkundige maatregelen voor de hand. Dit helpt ook om het aantal slachtoffers binnen het explosieaandachtsgebied te verminderen. Daarom continueren we voor transportassen het bestaande beleid:

- Er vindt geen nieuwbouw van beperkt kwetsbare en (zeer-) kwetsbare gebouwen of kwetsbare locaties plaats binnen brandaandachtsgebied spoor, weg, water.
- Het gebruik van bestaande gebouwen of locaties mag niet zodanig worden gewijzigd dat hierdoor een (beperkt) kwetsbaar gebouw dan wel een zeer kwetsbaar gebouw of locatie ontstaat.

Voor milieubelastende activiteiten met externe veiligheidsrisico's bij een bedrijf geldt dat het brandaandachtsgebied in principe beperkt moet blijven tot het eigen terrein of extensieve gebruiksfuncties als groen, water en/of verkeer. Uitzonderd in de gebieden centrum en wonen is vrijstelling hiervan

mogelijk na advies van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (VRZHZ) en als door een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) blijkt dat de risico's beperkt blijven. Criterium hierbij is het groepsrisico dat de oriëntatiewaarde niet mag overschrijden. Daarnaast mogen er geen domino-effecten ontstaan.

In tegenstelling tot transportassen en inrichtingen kennen aardgastransportleidingen zeer omvangrijke brandaandachtsgebieden (tot 600 meter aan weerszijde van de leiding). Tegelijkertijd ligt de plaatsgebonden risicocontour 10^{-8} voor een deel van deze leidingen op de leiding zelf, en is de kans op een grootschalig incident zeer klein.

Omdat een belangrijk deel van deze leidingen door de stad lopen, is het niet mogelijk deze brandaandachtsgebieden volledig vrij te houden van bebouwing. Daarom is een zorgvuldige afweging van de ontwikkelmogelijkheden binnen een brandaandachtsgebied vereist. We kiezen ervoor om als basis voor ons veiligheidsbeleid een handreiking van HaskoningDHV te gebruiken (Aandachtsgebieden in het omgevingsplan d.d. 24 maart 2023 (referentie BI3055I&BRP002F03) - Module A - Hogedruk aardgastransportleidingen, door Royal HaskoningDHV in opdracht van Gasunie/Velin.)

Dit model houdt rekening met gebiedstypologie, de kans op een incident en de (on-)mogelijkheden voor het nemen van maatregelen. Voor dit laatste wordt het brandaandachtsgebied in vier zones ingedeeld, variërend van een gebied waar beschermingsmaatregelen nooit adequate bescherming kunnen geven om mensen binnenshuis voldoende veiligheid te bieden tot een gebied waar aanvullende bouweisen niet noodzakelijk zijn.

Zone 1 (warmtestraling > 45 kW/m ²)	Geen bouwkundige maatregelen mogelijk
Zone 2 (warmtestraling > 35 kW/m ²)	Meer en verdergaande maatregelen dan BBL noodzakelijk voor bescherming
Zone 3 (warmtestraling > 10 kW/m ² , 180 s)	Maatregelen conform BBL bieden voldoende bescherming
Zone 4 (warmtestraling > 10 kW/m ² , 20 s)	Geen bouwkundige maatregelen noodzakelijk; een standaard gebouw zonder aanvullende maatregelen biedt voldoende bescherming

Gezien de eigenschappen van aardgastransportleidingen geldt binnen een brandaandachtsgebied dat:

- Binnen alle gebiedstypen is nieuwbouw van (beperkt-)kwetsbare gebouwen of locaties mogelijk als door bronmaatregelen het plaatsgebonden risico kleiner is dan 10^{-8} . In het omgevingsplan wordt geen voorschriften gebied vastgesteld.
- Binnen alle gebiedstypen is nieuwbouw van zeer kwetsbare gebouwen mogelijk als door bronmaatregelen het plaatsgebonden risico kleiner is dan 10^{-8} . In het omgevingsplan wordt een voorschriften gebied vastgesteld voor de zones 1 en 2.
- Bij een plaatsgebonden risico groter dan 10^{-8} :
 - vindt, binnen alle gebiedstypen, geen nieuwbouw plaats van (zeer) kwetsbare gebouwen of kwetsbare locaties binnen de zones 1 en 2
 - vindt, binnen alle gebiedstypen, geen nieuwbouw plaats van beperkt

- kwetsbare gebouwen of -locaties binnen zone 1
- is binnen alle gebiedstypen nieuwbouw van zeer kwetsbare gebouwen binnen de zones 3 en 4 mogelijk. Er wordt dan een brandvoorschriftengebied ingesteld
- is binnen alle gebiedstypen nieuwbouw van kwetsbare gebouwen of -locaties binnen de zones 3 en 4 mogelijk. Er wordt in zone 3 een brandvoorschriftengebied ingesteld
- is binnen alle gebiedstypen nieuwbouw van beperkt kwetsbare gebouwen of locaties in de zones 2,3 en 4 mogelijk. In de zone 2 wordt een brandvoorschriftengebied ingesteld
- is behalve voor zeer kwetsbare gebouwen voor de zones 2 tot en met 4 vrijstelling van bovenstaande mogelijk, als met een kwantitatieve risicoanalyse wordt aangetoond dat de risico's beperkt blijven. Criterium hierbij is een maximum personendichtheid per hectare dat correspondeert met een groepsrisico lager dan 0.1 maal de oriëntatiewaarde. Bij een groepsrisico hoger dan 0.1 maal de oriëntatiewaarde is vrijstelling mogelijk na een positief advies van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (VRZHZ) Criterium hierbij is een

maximum personendichtheid per hectare dat correspondeert met een groepsrisico lager dan 0.75 maal de oriëntatiewaarde.

Explosieaandachtsgebied

Met het in werking treden van de Omgevingswet heeft iedere transportas, onafhankelijk van de geprognosticeerde transporthoeveelheden, een explosieaandachtsgebied gekregen. Zoals eerder aangegeven worden aandachtsgebieden in het omgevingsplan aangewezen als voorschriftengebieden. Tenzij hiervan gemotiveerd wordt afgezien of een kleiner voorschriftengebied wordt vastgesteld.

In de regeling basisnet is aangegeven dat over de volgende transportassen geen of zeer beperkt brandbare gassen worden vervoerd:

- Route 170 het spoor Dordrecht-Geldermalsen. (Er is slechts sprake van het vervoer van brandbare vloeistoffen en toxische vloeistoffen ter bevoorrading van Chemours.)
- De A16 tussen de afrit N3 en de Drechtunnel (Vanwege het tunnel regime Drechtunnel.)
- De N217 tussen de A16 en de Kiltunnel (Vanwege het tunnel regime Kiltunnel.)

	Nieuwbouw mogelijk?					
	PR > 10^{-8}			PR < 10^{-8} (verwaarloosbaar risico)		
	Beperkt kwetsbaar	Kwetsbaar	Zeer kwetsbaar	Beperkt kwetsbaar	Kwetsbaar	Zeer kwetsbaar
Zone 1	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja, voorschriftengebied
Zone 2	Ja, voorschriftengebied	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja, voorschriftengebied
Zone 3	Ja	Ja, voorschriftengebied	Ja, voorschriftengebied	Ja	Ja	Ja, voorschriftengebied
Zone 4	Ja	Ja	Ja, voorschriftengebied	Ja	Ja	Ja, voorschriftengebied

Dit leidt tot een zeer kleine kans op een incident met meer dan 10 doden, waardoor het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde ligt. Daarom is het instellen van een explosievoorschriftengebied gericht op het beperken van de risico's door nemen van maatregelen aan gebouwen niet kosteneffectief en zien wij af van het aanwijzen van een explosievoorschriftengebied. Dit is ook het geval bij de Oude Maas en de Beneden Merwede, waar risicoanalyses aantonen dat het groepsrisico langs vaarwegen verwaarloosbaar klein is.

De N3 en het spoortracé Dordrecht-Lage Zwaluwe (route 35) maken deel uit van de hoofd ontsluitingsroutes van de Mainport Rotterdam. Hierover worden grote hoeveelheden brandbaar gas vervoerd. Om de personen die zich in het explosieaandachtsgebied bevinden te beschermen, zijn maatregelen aan gebouwen effectief en stellen we een voorschriftengebied in.

Verder handhaven we ons in 2006 geformuleerde verbod voor het vestigen van zeer kwetsbare gebouwen binnen 200 meter vanaf de N3 en het spoor Dordrecht-Lage Zwaluwe.

Gezien de eigenschappen van een optredende explosie binnen het aandachtsgebied continueren we voor transportassen het bestaande beleid. We maken, daar waar nodig, door het instellen van een explosievoorschriftengebied, het treffen van maatregelen aan gebouwen verplicht. Voor de toepassing van scherfvrug glas hanteren we een ontwerpafstand van 80 meter. De hierbij behorende ontwerpdruk bedraagt maximaal 0.17 bar; (= 17 kPa; =17 kN/m²) exclusief reflectiefactor.

Verder is binnen het explosieaandachtsgebied wijziging van functies en/of het wijzigen van gebouwen toegestaan. Onder voorwaarde dit niet leidt tot het ontstaan van zeer kwetsbare gebouwen en dat het groepsrisico niet toeneemt.

In Dordrecht blijft het aantal bedrijven dat activiteiten ontplooit die leiden tot een explosieaandachtsgebied beperkt tot een aantal LPG-tankstations, een klein aantal bedrijven op de industrieterreinen Staart en Zeehaven Dordrecht, en op de bedrijventerreinen in Dordt West. De omvang van een explosieaandachtsgebied is aanzienlijk, binnen dit gebied zijn ook mensen binnenshuis mogelijk onvoldoende beschermd. Daarom mag een explosieaandachtsgebied niet over woongebieden, kantoorlocaties en over grootschalige detailhandel zijn gelegen. Bij bestaande overschrijdingen streven we naar een permanente verbetering van de veiligheidssituatie. Hierbij hanteren wij het toepassen van BBT als uitgangspunt. Vrijstelling hiervan is mogelijk na advies van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (VRZHZ) en als met een risicoanalyse wordt aangetoond dat de risico's beperkt blijven. Criterium hierbij is een maximum personendichtheid per hectare dat correspondeert met een groepsrisico lager dan 0.75 maal de oriëntatiewaarde voor woongebieden en 1 maal de oriëntatiewaarde voor kantorenlocaties en grootschalige detailhandel en/of het ontstaan van domino-effecten. Bij een kans kleiner dan 10⁻⁸ wordt geen voorschriftengebied ingesteld.

In het buitengebied worden woningen veelal verwarmd op propaan. Voor de hiervoor noodzakelijke propaantank is een explosieaandachtsgebied vastgesteld. De omvang hiervan is aanzienlijk en binnen dit gebied zijn ook mensen binnenshuis mogelijk onvoldoende beschermd. Daarom is voor het

plaatsen van een nieuwe propaantank een omgevingsvergunning vereist.

De huidige LPG-stations bevinden zich veelal binnen de woon- en werkgebieden, en kennen een explosieaandachtsgebied van maximaal 160 meter. Gegeven de effecten van het explosie scenario is nieuwbouw van zeer kwetsbare gebouwen binnen dit explosieaandachtsgebied niet mogelijk. Rond de LPG-stations die zijn gelegen binnen de gebieden wonen, centrum en of kantoren wordt een explosie voorschriftengebied ingesteld.

Voor nieuwbouw binnen een bestaand explosieaandachtsgebied geldt dat de bouw van zeer kwetsbare gebouwen binnen een bestaand explosieaandachtsgebied niet is toegestaan.

De bouw van (beperkt) kwetsbare gebouwen binnen een bestaand explosieaandachtsgebied is mogelijk als voldaan wordt aan de voor het gebied maximaal aanvaardbare personendichtheden. Er wordt dan een explosievoorschriftengebied ingesteld. Indien de bouw van kwetsbare gebouwen buiten de 10⁻⁸ contour van een risicorelevante activiteit is voorzien, wordt geen explosieaandachtsgebied ingesteld.

Gifwolkaandachtsgebied

Het voorstel van het ministerie van I&W om rond alle in het basisnet weg en spoor opgenomen transportroutes een gifwolkaandachtsgebied van 300 meter vast te stellen, betekent dat een aanzienlijk deel van Dordrecht in een gifwolkaandachtsgebied komt te liggen. Ook bedrijven kunnen een gifwolkaandachtsgebied veroorzaken dat over verblijfsgebieden reikt.

Binnen dit aandachtsgebied kunnen maar een paar maatregelen getroffen worden, zoals het sluiten van deuren en ramen en het

uitschakelen van ventilatiesystemen. Binnen ben je tijdelijk redelijk veilig, maar buiten niet. Vanwege de omvang van een effectgebied hebben stedenbouwkundige maatregelen in relatie tot spoor en weg weinig effect. Dit geldt ook voor bestaande bedrijven met een omvangrijk gifwolkaandachtsgebied. Voor deze situaties vallen we daarom terug op het eerder geformuleerde groepsrisicobeleid.

Voor nieuwe bedrijfssituaties streven we ernaar om, gezien de impact van een toxische wolk en het feit dat personen in gebouwen binnen het aandachtsgebied niet automatisch veilig zijn, te voorkomen dat een gifwolkaandachtsgebied zich uitstrekt over verblijfsgebieden als woongebieden, kantoorlocaties en grootschalige detailhandel. Bij bestaande overschrijdingen werken we aan een permanente verbetering van de veiligheidssituatie. Hierbij hanteren wij het toepassen van BBT als uitgangspunt. Vrijstelling hiervan is onder voorwaarden mogelijk na advies van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (VRZHZ) en als met een risicoanalyse wordt aangetoond dat de risico's beperkt blijven. Criteria hierbij zijn dat de PR 10^{-8} contour niet reikt over woongebieden, kantorenlocaties en grootschalige detailhandel. Of dat de berekende waarde voor het groepsrisico lager is dan 0.75 maal de oriëntatiewaarde voor woongebieden en 1 maal de oriëntatiewaarde voor kantorenlocaties en grootschalige detailhandel.

Mensen op buitenlocaties en evenementen

In de Omgevingswet ontbreekt een landelijk afwegingskader voor mogelijke maatregelen om de veiligheid voor mensen op buitenlocaties te verhogen. Aandachtsgebieden richten zich immers op de bescherming van personen in gebouwen. Mensen op buitenlocaties zijn niet beschermd door een gebouw en worden daarom

blootgesteld aan grotere effecten als gevolg van incidenten met gevaarlijke stoffen. Buiten de aandachtsgebieden kunnen dan ook tot op grote afstand van de bron slachtoffers vallen. Bovendien kunnen deze personen, door de mogelijke afwezigheid van bebouwing, zich in veel gevallen niet in veiligheid brengen door bijvoorbeeld te schuilen. De Omgevingswet vereist dat er rekening wordt gehouden met relevante aspecten van branden, rampen en crises op kwetsbare en beperkt kwetsbare locaties ook buiten de aandachtsgebieden. (artikel 5.2 Bkl).

Brandweer Nederland, de gezamenlijke omgevingsdiensten en de GHOR/GGD hanteren voor kwetsbare buitenlocaties als evenemententerreinen, campings en recreatiegebieden de handleiding Omgevingsveiligheid op buitenlocaties. Hierin zijn naar analogie van de aandachtsgebieden attentiegebieden opgenomen. Buiten deze attentiegebieden zijn mensen buitenshuis veilig.

Maar hoe kun je nu, gebruikmakend van deze gebieden, rekening houden met 10 of meer dodelijke slachtoffers per jaar? Analooq aan het Besluit Kwaliteit leefomgeving (artikel 5.15 lid 2) kan dit door:

1. Buiten het attentiegebied blijven, dit is de veiligste optie
2. Binnen attentiegebied maatwerk toepassen waarbij maatregelen worden voor geschreven en de kans op het optreden van het scenario en de hoogte van het risico worden betrokken.

Brandattentiegebied

Voor de alle transportassen (spoor, water en weg) is de omvang van het brandattentiegebied beperkt tot ca 100 meter. Maatregelen als ruimtelijke scheiding of afscherming liggen hier voor de hand. Daarom staan we hier geen nieuwe kwetsbare locaties voor buitenactiviteiten of

als kwetsbaar aan te merken activiteiten toe. Tenzij de buitenactiviteit in voldoende mate is afgeschermd van de bron. In tegenstelling tot transportassen kennen aardgastransportleidingen zeer omvangrijke brandaandachtsgebieden waarbinnen zonder aanvullende omgevings- en bouwkundige maatregelen personen binnenshuis niet beschermd zijn. Daarom worden geen nieuwe kwetsbare locaties voor buitenactiviteiten of als kwetsbaar aan te merken activiteiten toegestaan. Afscherming is hier niet mogelijk.

Explosie- en Gifwolkaandachtsgebied

De N3 en het spoortracé Dordrecht-Lage Zwaluwe maken deel uit van de hoofdontsluitingsroutes van de Mainport Rotterdam. Hierover worden grote hoeveelheden brandbaar gas en giftige (vloeistoffen) vervoerd. De omvang van de rond deze transportroutes gelegen attentiegebieden is zeer omvangrijk tot 1500 meter. Hierdoor is het niet altijd mogelijk om het attentiegebied te vrijwaren van kwetsbare activiteiten en of locaties voor buiten activiteiten. Hier is maatwerk vereist. Daarom worden hier nieuwe kwetsbare locaties voor buitenactiviteiten en als kwetsbaar aan te merken activiteiten na advies van de veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid onder voorwaarden toegestaan.

B.2.5 Energiesysteem

B.2.5.1 Inleiding

We staan aan de vooravond van grote veranderingen aan ons energiesysteem: de energietransitie. In het toekomstige energiesysteem hangen de elektriciteit-, gas- en warmtesystemen steeds nauwer met elkaar samen.

B.2.5.2 Doelstelling

We stappen over naar duurzame energiebronnen voor het opwekken van elektriciteit en het verwarmen van onze huizen en gebouwen. De energietransitie heeft een ruimtelijke impact op de stad. Om deze reden houden we rekening met de impact van de energieproductie op bestaande landschappelijke kwaliteiten en ruimtegebruik en beperken wij deze zoveel als mogelijk.

B.2.5.3 Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Toekomstbestendig energiesysteem

In het energiesysteem zijn de vraag naar energie en het aanbod van energie goed op elkaar afgestemd. De huidige energiecentrales leveren hiervoor een constante energiestroom. Om klimaatneutraal te worden, wordt het aanbod van energie anders. Zon en wind leveren geen constant aanbod, er zitten pieken en dalen in. En ons huidige energiesysteem is daar niet op ingericht. Ook neemt de vraag naar energie steeds toe. De beschikbaarheid en betaalbaarheid van energie komt hierdoor steeds meer in het geding. Dit alles vraagt om uitbreiding en verzwaring van het elektriciteitsnet om het energiesysteem toekomstbestendig te maken. In de Meerjarenprogramma's Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) worden keuzes vastgelegd over energie-infrastructuurprojecten, zoals hoogspanningsleidingen en transformatorstations. Dat gebeurt op

nationaal niveau (nMIEK) én op provinciaal niveau (pMIEK).

Als gemeente leveren we hier een bijdrage aan door:

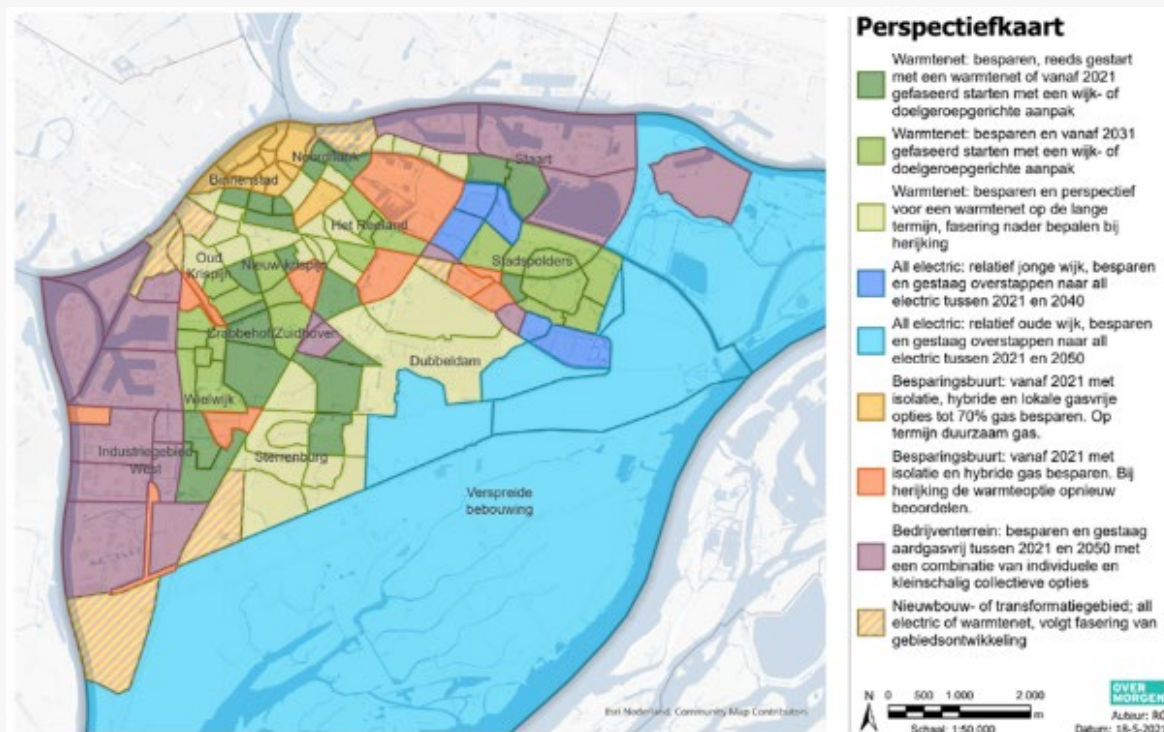
- Het maken van een transitievisie lokaal energiesysteem
In het kader van integraal programmeren van het energiesysteem is, in tegenstelling tot het nMIEK en pMIEK, het lokale schaalniveau nog niet uitgewerkt. Op basis van scenario's uit de door ons ontwikkelde tool werken we samen met de Drechtstedengemeenten het lokale schaalniveau uit voor een transitievisie op het lokale energiesysteem.
- Samen met Stedin en de andere gemeenten in de Drechtsteden het lokale elektriciteitsnet te verzwaren
Om de uitdagingen het hoofd te kunnen bieden, verzwaren netbeheerders het elektriciteitsnet door extra verdeel- en distributiestations te plaatsen. De regionale netbeheerder in Zuid-Holland, Stedin, heeft aangekondigd dat er voor 2050 ca. 800 MSR stations (trafohuisjes) in de regio Drechtsteden bij moeten komen. Stedin heeft hiervoor een zogeheten Buurtaanpak opgezet met het doel om gezamenlijk met de gemeenten tot de locaties en het uiterlijk van de nieuwe stations te komen. Een goede samenwerking is belangrijk om met name de doorlooptijden te verkorten.
- Te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor opslag van energie en energiedelen
Verzwaring en uitbreiding van het huidige elektriciteitsnet lijkt niet voldoende om netcongestie te voorkomen. Energieopslag voor lokaal benutten van energie en het daaraan gekoppelde energiedelen op bedrijventerreinen kan

een oplossing zijn. Samen met de andere gemeenten in de Drechtsteden is een tool ontwikkeld waarmee we een meer dynamisch inzicht krijgen in mogelijke gevolgen voor het integrale energiesysteem als er bijvoorbeeld sprake is van het elektrificeren van een compleet wagenpark op een bedrijventerrein of het verduurzamen van bedrijfsprocessen.

- Te zorgen voor een optimale mix van duurzame bronnen
Door zon en wind te combineren wordt gezorgd voor een gelijkmatiger aanbod van duurzame elektriciteit, wordt het stroomnet optimaler benut en kan meer opgewekte energie direct en lokaal worden benut.

Warmtetransitie

Er is een voorkeursvolgorde gegeven voor drie verschillende warmteopties als alternatief voor het huidige gasgebruik. De eerste voorkeur gaat uit naar het inzetten van direct bruikbare warmte (hoge temperatuur restwarmte of diepe geothermie - warmtenet), daarmee zetten we lokale warmtebronnen in. De tweede voorkeur is op te waarderen warmte (warmte uit oppervlaktewater, lucht of ondiepe geothermie waarvan de temperatuur nog elektrisch moet worden verhoogd - warmtepomp). Op plekken waar deze alternatieven niet mogelijk zijn, kijken we in de toekomst naar nog te maken warmte (het behouden of aanpassen van het gasnet in combinatie met het gebruik van hernieuwbaar gas). In de Transitievisie Warmte 2021 is per wijk het voorkeursalternatief vastgelegd.



Figuur 23 - Perspectiefkaart uit Transitievisie Warmte 2021

De Transitievisie Warmte moet elke vijf jaar worden geactualiseerd. Dat gebeurt voor het eerst door het opstellen van een Warmteprogramma in 2025.

Het maken van een wijkuitvoeringsplan is een concretisering van de Transitievisie Warmte. Het beschrijft de technische oplossing voor de buurt of wijk en de stappen die door de verschillende partijen moeten worden gezet om het doel of het gekozen alternatief te behalen. Het wijkuitvoeringsplan kent geen vooraf vastgesteld format, maar bevat in ieder geval een beschrijving van het duurzaam warmtealternatief dat beschikbaar is voor de gebouwen, en welke maatregelen er getroffen moeten worden om tot de

gewenste situatie te komen. Hier ligt een nadrukkelijke relatie met andere sporen zoals het Nationaal Isolatie Programma. Het opstellen van een wijkuitvoeringsplan is een nieuwe volgende stap richting een aardgasvrije wijk.

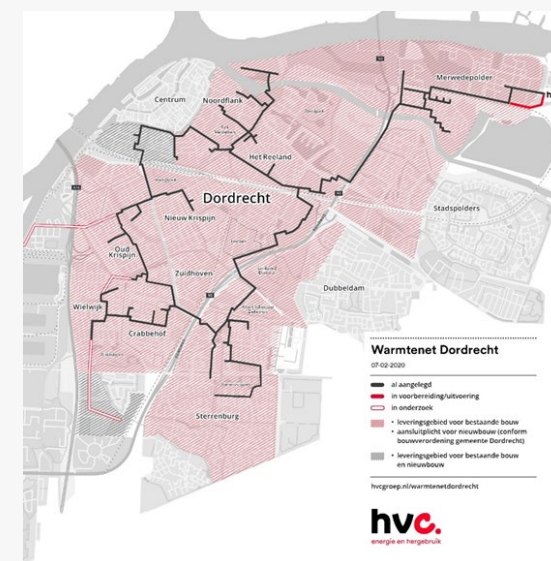
Nieuwbouw en bestaande bouw

Volgens de wet mogen we nieuwbouw niet meer aansluiten op aardgas. Gelukkig kunnen we veel nieuwbouw aansluiten op het warmtenet Dordrecht. Voor nieuwbouwwoningen in het warmteleveringsgebied geldt op grond van het Bouwbesluit een aansluitplicht, tenzij dat niet tegen de standaard aansluitbijdrage kan. De gemeente neemt aansluiting op het

warmtenet op als eis bij aanbesteding van locatieontwikkelingen in het leveringsgebied.

Daarnaast worden de volgende gebouwen aangesloten:

- Nieuwe en bestaande woningen van de woningcorporaties Woonbron en Trivire.
- Nieuwe en bestaande gemeentelijke gebouwen.
- Bestaande grootverbruikers en VVE's.



Figuur 24 - Leveringsgebied HVC

Bestaande woningen en gebouwen betrekken we via een wijkaanpak bij de ontwikkelingen. De timing daarvoor hangt mede samen met de passende financiële regelingen vanuit het Rijk en maakt onderdeel uit van het Warmteprogramma.

B.2.6 Verkeerssysteem

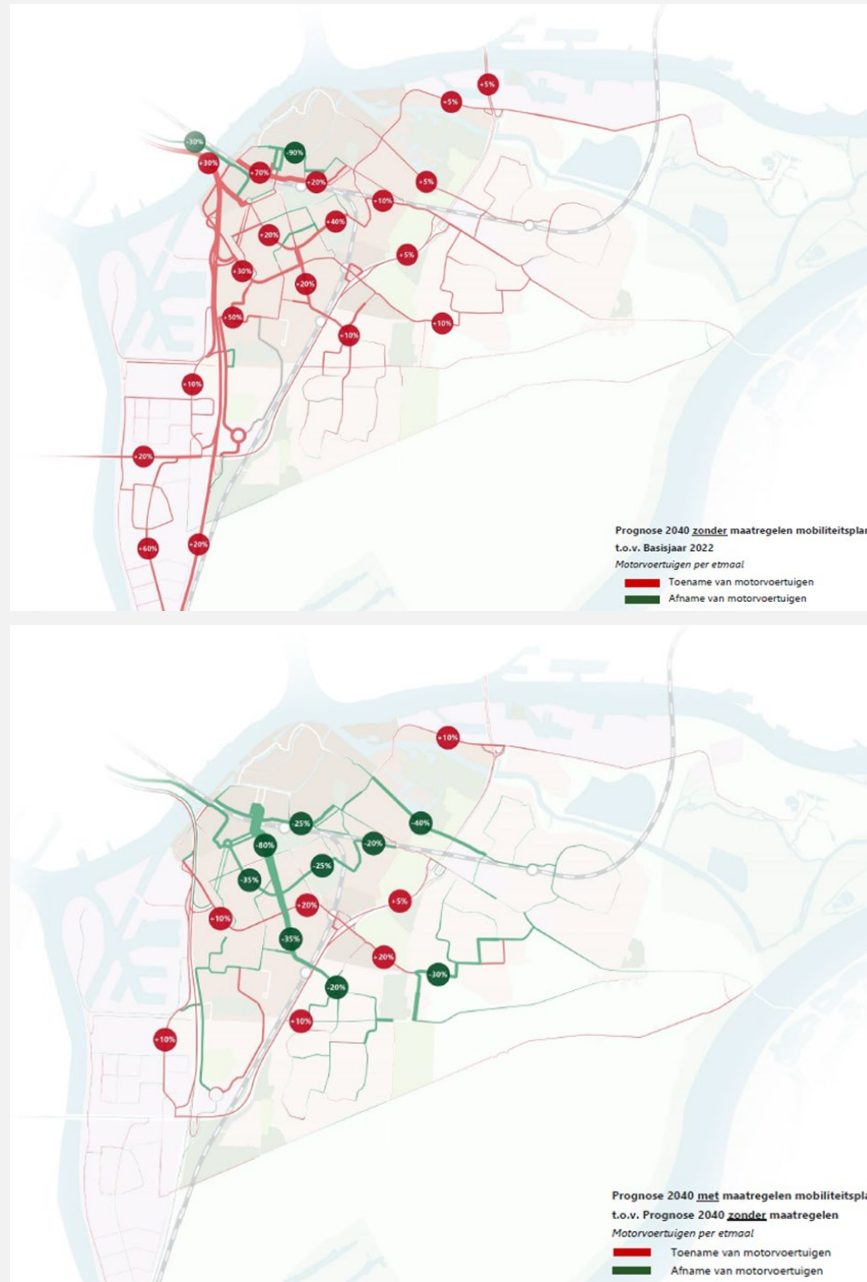
B.2.6.1 Inleiding

De autonome ontwikkeling en verdichting spelen beiden een rol in de groei van de mobiliteitsbehoefte in de referentie van 2040. Samen zorgt het voor een groei van verkeer op de Dordtse netwerken: er komen dagelijks ca. 72.000 reizigers (+13%) per dag bij. Dit resulteert in ca. 45.000 extra autoritten en 14.000 fietsritten van, naar en binnen Dordrecht.

Als Dordrecht de netwerken op orde brengt met alle maatregelen uit het Mobiliteitsplan samen, is de mobiliteitsgroei richting 2040 om te buigen naar een situatie waarin de groei van autoritten van, naar en binnen Dordrecht vermindert met circa 30%. Dit resulteert in ca. 13.500 minder autoritten en 73.000 minder autokilometers per dag ten opzichte van de situatie zonder deze maatregelen.

B.2.6.2 Doelstelling

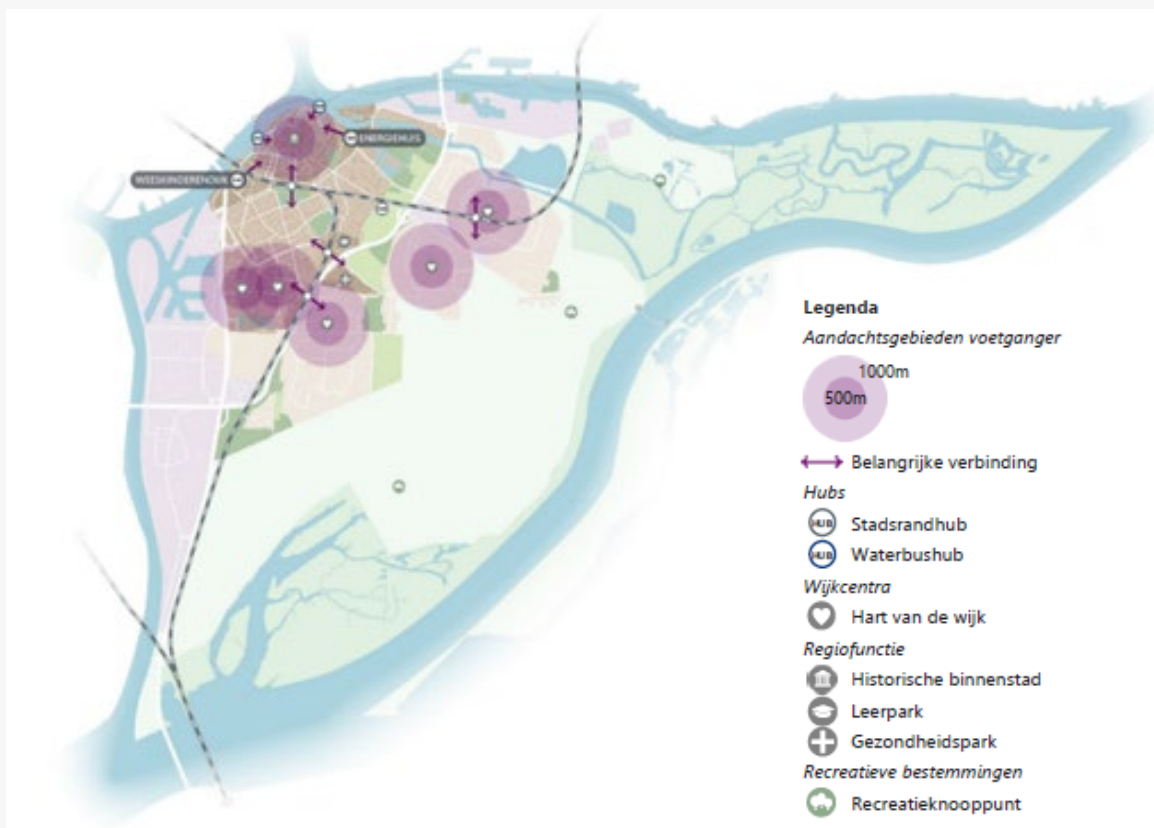
Om de groei van mobiliteit op te vangen en mensen te stimuleren om duurzame vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer te gebruiken, zorgen we ervoor dat ook deze vervoerswijzen een hoog kwaliteit netwerk krijgen en dat deze voor iedereen toegankelijk zijn. We stellen de auto niet langer centraal, maar de mens. Dit doen we aan de hand van het STOMP principe en het nabijheidsprincipe (zie deel A, doel 'bereikbare stad').



Figuur 25 - Prognose 2040 zonder en met maatregelen mobiliteitsplan (Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht)

Hoewel de auto een rol blijft spelen in het reisgedrag, streven we ernaar om de multimodale reis aantrekkelijker te maken door te investeren in infrastructuur voor comfortabele fietspaden, veilige looproutes en oversteekpunten voor de voetganger en betrouwbare openbaar vervoersverbindingen. Dit draagt bij aan een gebalanceerd aanbod van mobiliteit, waarmee de leefbaarheid en een schonere toekomst voor de stad wordt bevorderd.

De opgaven, doelen en uitwerkingsstrategie voor het verkeers- en vervoerssysteem zijn verder uitgewerkt in het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040. In deze visie zijn alleen de hoofdlijnen van het Mobiliteitsplan opgenomen.



Figuur 26 - Kaartweergave ruimte voor de voetganger (Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht)

B.2.6.3 Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Stappen

Iedereen moet dagelijkse voorzieningen zoals een supermarkt, school of park op een comfortabele en veilige manier kunnen bereiken. Dit begint bij het principe dat deze dagelijkse voorzieningen in elke wijk aanwezig zijn, zodat de af te leggen afstand vanaf je woning beperkt blijft (nabijheidsprincipe). Dankzij de diverse wijkcentra in de stad, zijn veel basisvoorzieningen al goed gespreid in de stad. Als de nabijheid van dagelijkse voorzieningen op orde is, wordt het ook vanzelfsprekender om hier lopend of per fiets heen te gaan.

De volgende stap is ervoor zorgen dat de infrastructuur van en naar deze voorzieningen beschikbaar en van kwaliteit is, ook voor de voetganger. Hoe dichter we bij de wijkcentra of andere voorzieningencusters komen, hoe belangrijker we de positie van de voetganger vinden.

Rode loper

In de historische binnenstad van Dordrecht leggen we een rode loper uit voor de voetganger. We richten ons op het creëren van een gastvrije en toegankelijke omgeving waar de voetganger centraal staat. Dit betekent niet alleen het vergroten van het voetgangersgebied, maar ook het herzien van delen van de binnenstad om zowel voetgangers als fietsers meer ruimte en comfort te geven.

We besteden bijzondere aandacht aan het waarborgen van de toegankelijkheid voor mensen met mobiliteitsbeperkingen, zodat een inclusieve binnenstad ontstaat waar iedereen gemakkelijk en veilig kan navigeren.

Om bezoekers van de binnenstad een warm welkom te bieden, werken we aan het

verbeteren van de verbindingen met het station, de stadsrandhubs Weeskinderendijk (Maasparkeergarage) en Energiehuis, en de waterbushaltes. Dit realiseren we door het creëren van aantrekkelijke veilige looproutes, waardoor mensen gemakkelijk vanaf deze knooppunten de binnenstad kunnen bereiken.

Trappen

Om een aantrekkelijk alternatief te vormen voor autoverplaatsingen is het realiseren van de (plus) kwaliteitsnetwerken noodzakelijk. Dit heeft prioriteit en moet in samenhang gezien worden met de maatregelen die in het autonetwerk genomen worden (zoals meer 30 km/u-wegen).

Sterke radialen

Het fietsnetwerk van Dordrecht moet invulling geven aan sterke radialen. Deze verbinden de buitenwijken (C gebied), via het B-gebied (de voor- en vroeg naoorlogse wijken) met het centrum (A-gebied) en andersom. Deze radialen passen bij het gegeven dat veel Dordtenaren nu al per fiets naar de binnenstad of het station reizen. Dit willen we zo houden en nog verder versterken. Tegelijkertijd bieden deze radialen kansen om vanuit de meer dichtbebouwde en versteende A- en B-gebieden via directe fietsverbindingen in het groene buitengebied te komen.

Netwerk van snelle fietsroutes

Aan de sterke radialen voegen we directe dwarsverbindingen toe die leiden tot de interwijkverbindingen van kwaliteit. Zo ontstaat een gesloten fietsnetwerk dat verplaatsen per fiets binnen Dordrecht in alle richtingen aantrekkelijk maakt.

Routes lopen onder andere via het Stadspark en ontsluiten ook de werkgebieden.

Verbinden met recreatiekerngebieden en regio

Fietsen stopt in Dordrecht niet bij de gemeentegrens. Het fietsnetwerk reikt daarom tot aan de omliggende kernen en verder. Ook de recreatieve bestemmingen in het buitengebied (recreatiekerngebieden) zijn met dit netwerk bereikbaar.

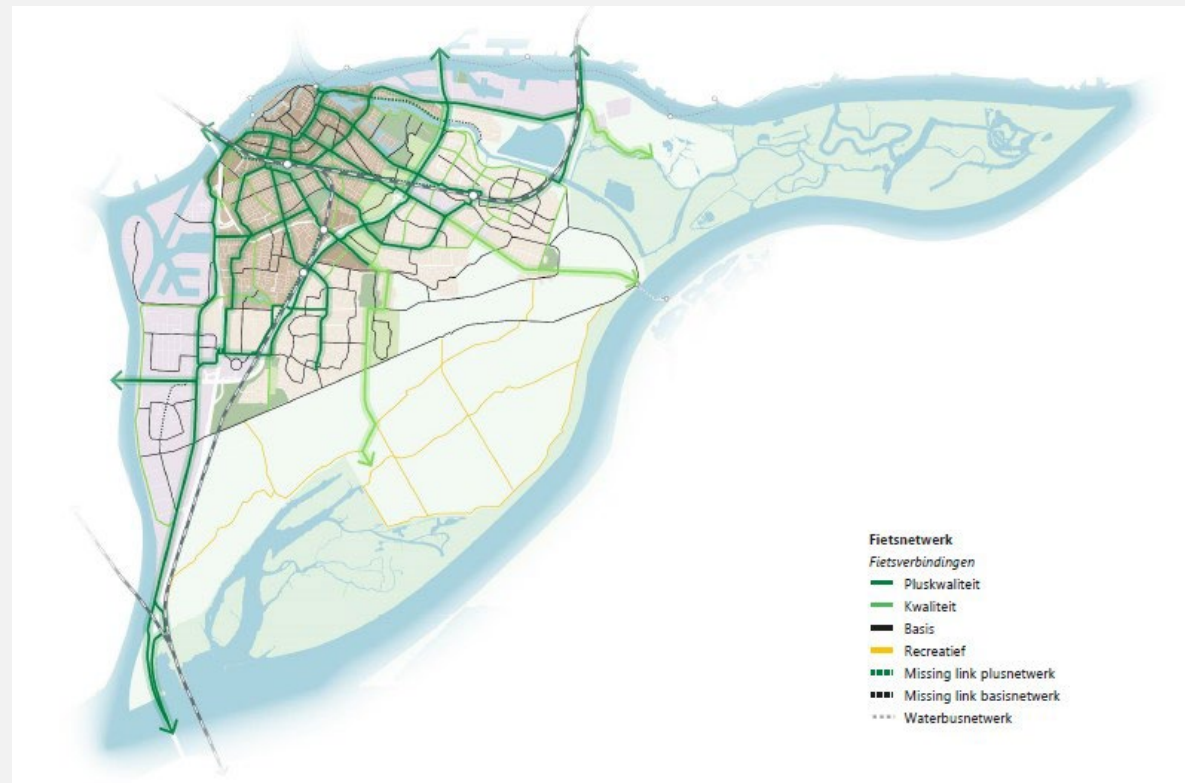
Openbaar vervoer

Dordrecht heeft een drietal OV-systemen: het spoor, de bus en de Waterbus.

Meer treinen, upgrade station Dordrecht en een nieuw station Leerpark

We willen het reizen per spoor van en naar Dordrecht aantrekkelijker maken, om zo een goed alternatief te bieden voor de auto op afstanden langer dan 15 km. Daarom zetten we in op het versterken van het spoornetwerk met frequentere en snellere treinen en het toevoegen van bestemmingen (nieuw station Leerpark).

Met de introductie van R-net is een eerste stap gezet richting een snel, frequent en comfortabel regionaal busnetwerk dat met



Figuur 27 - Kaartweergave fietsnetwerk (Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht)

aantrekkelijke reistijden de belangrijkste centra in de regio verbindt. Het is zaak de komende jaren deze basis te versterken met behulp van verdere versnelling, frequentieverhoging, uitbouw van verbindingen en goede fietsstallingsmogelijkheden om een positieve spiraal in het regionale OV-gebruik te bewerkstelligen. Met name op de verbindingen tussen de Drechtsteden onderling en van en naar de knooppunten Rotterdam Zuidplein en Rotterdam Kralingse Zoom kan dit hoogwaardige regionale busnetwerk een duurzaam alternatief bieden voor de auto.

Versterking van het stedelijk openbaar vervoer

Het stedelijk openbaar vervoer fungeert enerzijds als voor- en natransport voor de (boven)regionale OV-verplaatsingen (veelal met de trein als hoofdvervoerwijze) en anderzijds als vervoersalternatief op de middellange afstand binnen Dordrecht. Binnen Dordrecht ontsluit het busnetwerk de stadsharten voor de omliggende wijken, regionale functies als het Gezondheidspark en Leerpark en verbindt de B- en C-gebieden met bestemmingen in het A-gebied.

In het stedelijk openbaar vervoer is een kwaliteitssprong nodig: vooral in B-gebieden zet gebrek aan eigen bus infrastructuur de kwaliteit van het openbaar vervoer onder druk.

Verder blijkt uit onderzoek dat er gebieden zijn waar het stedelijk openbaar vervoer moeilijk een alternatief kan bieden. Het gaat dan bijvoorbeeld om gebieden als Amstelveen, Wilgenwende, De Hoven en Dordtse Kil I-IV. Openbaar vervoer kan voor deze gebieden wel een alternatief bieden voor de verbinding met het A-gebied, station Dordrecht en Leerpark. Maar de huidige OV-verbindingen kunnen aantrekkelijker: de halte

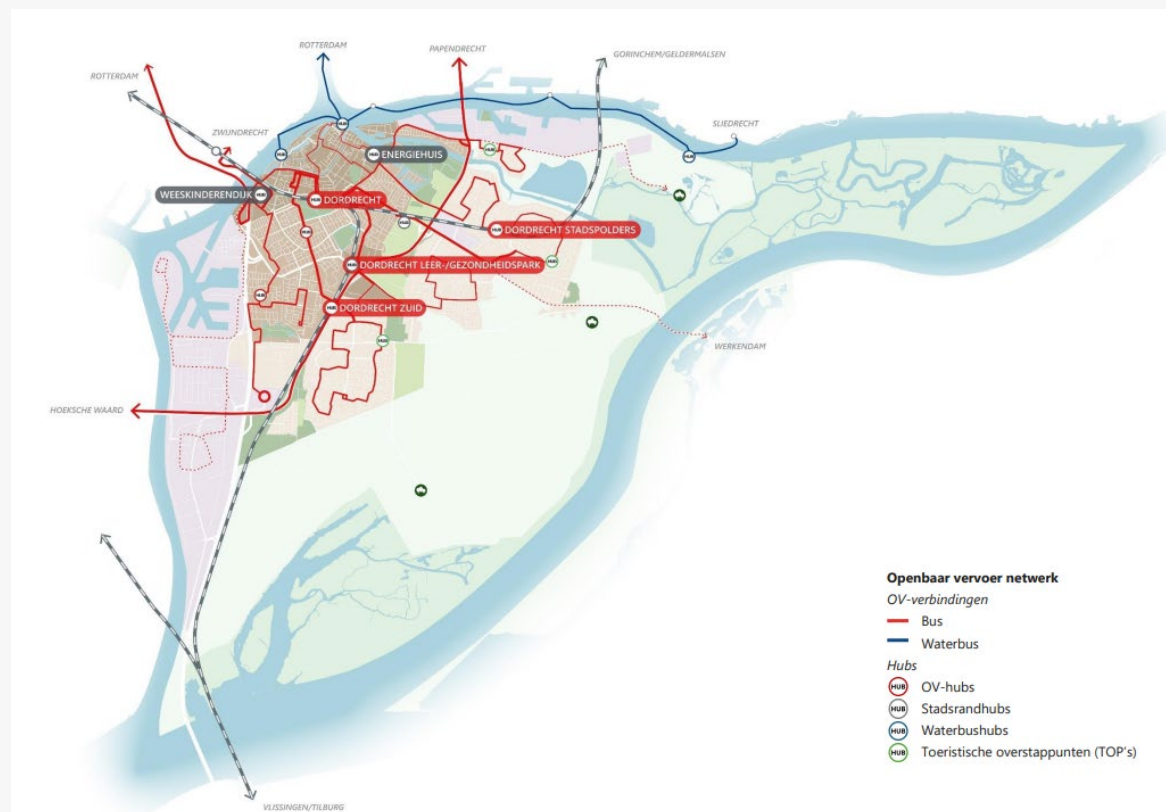
is niet altijd in de buurt, de reistijd is ten opzichte van andere vervoerwijzen relatief lang en het aantal vertrek mogelijkheden vaak beperkt. Verbetering is vanwege de sterke concurrentiepositie van auto en fiets in de C- en D-gebieden moeilijk, maar niet onmogelijk.

Voor de zwakke OV-reisrelaties tussen C- en D-gebieden onderling kan het reguliere stedelijk openbaar vervoer geen passend antwoord bieden: de vervoersstromen zijn te dun, te diffuus en het alternatief dat het reguliere openbaar vervoer nog zou kunnen

bieden is voor de meeste gebruikers te onaantrekkelijk. Om een modal shift te bewerkstelligen ligt de opgave op die relaties dan primair bij andere vervoerwijzen, zoals de fiets. Ook de deelfiets of ander deelfervoer kan hier een rol in vervullen.

Een verbeterde bereikbaarheid over water

Voor de ontsluiting van voorzieningen en ontwikkelingen langs het water speelt de Waterbus een belangrijke rol. We streven naar een verhoging van de frequentie en een verbetering van de kwaliteit van het vervoer over water.



Figuur 28 - Kaartweergave openbaar vervoer netwerk (Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht)

Een belangrijk onderdeel van deze strategie is de herinrichting van de waterbushaltes Merwekade/Otto Dickeplein en de halte Biesbosch tot waterbushubs. Deze aanpassingen zijn van meerwaarde, aangezien de waterbusreis in vrijwel alle gevallen onderdeel is van een grotere ketenreis. Bij een goed functionerende waterbushub horen dan ook logische fiets- en looproutes voor de schakel halte-eindbestemming en vice versa.

Hubs

Om het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en deelfoertuigen te stimuleren is het van belang om overstappen zo makkelijk mogelijk te maken. Hiervoor moeten we de knooppunten, ofwel hubs, zo goed mogelijk inrichten passend bij de functie die de hub vervult. Zo benutten we de totale verkeersinfrastructuur maximaal. Het slimmer koppelen van de netwerken en het organiseren van het gebruik zijn hierin onmisbaar.

We onderscheiden vijf soorten hubs om de vervoersstromen te verknopen: Stadsrandhubs, OV-hubs, buurthubs, Toeristische Overstappunten (TOP's) en Waterbushubs.

Maas ofwel mobiliteitsconcepten

We zien deelmobiliteit als een aanvulling op het pakket aan alternatieven voor het gebruik van privéauto's. Om een succesvol deelmobiliteitssysteem te creëren, is grootschalige uitvoering cruciaal. Daarom streven we naar een uitgebreid netwerk van deelmobiliteit. Daarnaast is deelmobiliteit een van de voorzieningen op de verschillende hubs verspreid over de gemeente. Per hublocatie kijken we naar de precieze invulling van het deelfervoeraanbod.

Dit aanbod kan verschillen per soort hub en per locatie van dezelfde soort hubs. Dit is

afhankelijk van het doel, het dagelijks gebruik en de omgeving van de hubs.

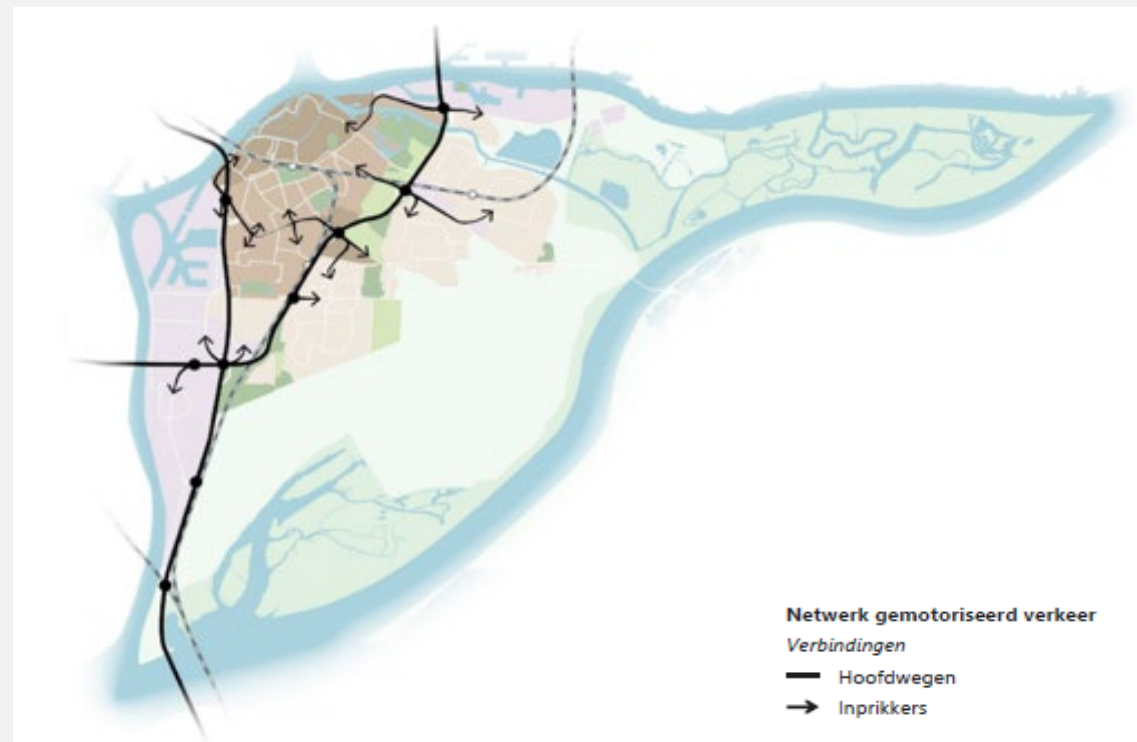
Auto

Ondanks dat we de positie van lopen, fietsen, deelmobiliteit en openbaar vervoer versterken met het STOMP- en nabijheidsprincipe blijft de auto nu en in de toekomst een rol spelen in de bereikbaarheid van de stad. Voor veel Dordtenaren is de auto simpelweg het meest geschikte vervoermiddel om op het werk te komen of vrienden en familie te bezoeken. Naarmate afstanden in daily urban system (het stedelijk gebied waarbinnen dagelijkse (verkeers)bewegingen plaatsvinden) groter worden, neemt de autoafhankelijkheid in de

regel toe. Dit noodzakelijke autoverkeer blijven we daarom faciliteren in Dordrecht. Dat vraagt om goede verkeersafwikkeling op specifieke kruispunten, ook in de toekomst.

Doorgaand verkeer op hoofdwegen

Gemotoriseerd verkeer bundelen we zo veel mogelijk op het hoofdwegenet. Voor Dordrecht betreft dit de A16, N3 en A15. Goede doorstroming op het hoofdnetwerk is de sleutel om verkeer te bundelen en zowel Dordrecht als de regio bereikbaar te houden. Onderdeel van dit robuuste netwerk zijn ook de bruggen en tunnels die het Eiland van Dordrecht verbinden met de regio, zoals de Kiltunnel.



Figuur 29 - Kaartweergave netwerk gemotoriseerd verkeer (Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht)

Inprikkers naar wijken, werkgebieden en regionale bestemmingen

Stedelijk verkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van de stedelijke hoofdinfrastructuur. De infrastructuur leidt verkeer van de op- en afritten van het hoofdwegennet naar de verschillende wijken in de stad en vice versa. Ook de stadsrandhubs (aan de rand van het A-gebied) en bovenregionale functies (zoals Leerpark, Gezondheidspark en werkgebieden zoals de Staart en WDO) zijn geënt op deze inprikkers.

De belangrijkste inprikkers voor autoverkeer in Dordrecht zijn (delen van) de Baanhoekweg, Merwedestraat/Oranjestraat, Laan der Verenigde Naties (oost- en westzijde), Mijlweg, Laan van Europa, Aquamarijnweg, Rijksstraatweg, Overkampweg, Copernicusweg, Dokweg en Provinciale weg.

Realisatie van robuuste inprikkers voor autoverkeer heeft effect op de mogelijkheden om ook ambities op de oversteekbaarheid voor de fiets of het openbaar vervoer op deze plekken waar te maken. Want langer groen licht voor autoverkeer leidt automatisch tot langer rood licht voor de (kruisende) fietser en andersom. Aangezien het vertragen van autoverkeer op inprikkers en het vertragen van kruisende stromen zoals gedefinieerd op de netwerkkaarten voor fiets en openbaar vervoer, onwenselijk zijn voor de bereikbaarheid van de stad, komt de toepassing van ongelijkvloerse kruispunten in zicht. Denkbare ongelijkvloerse oplossingen kunnen liggen in het realiseren van verhoogde fietsoverstekten tot het verdiepen van de autoweg om de oversteek ook voor busvervoer ongelijkvloers te kunnen realiseren.

De autobereikbaarheid van wijken, werkgebieden en bovenregionale functies is afhankelijk van de mate waarin deze inprikkers het autoverkeer verwerken. Goede

doorstroming van autoverkeer op deze inprikkers is daarom gewenst. Deze doorstroming beperkt ook de schadelijke effecten van gemotoriseerd verkeer op de omgeving. Om dit te realiseren is het uitgangspunt dat we de bestaande infrastructuur maximaal benutten. Dit betekent goede afstelling van verkeerslichten en actueel verkeersmanagement op deze inprikkers. Richting 2040 is het aannemelijk dat op verschillende kruispunten op termijn extra maatregelen nodig zijn om de doorstroming van autoverkeer te waarborgen: bijvoorbeeld op de Laan der Verenigde Naties, de Provincialeweg en de Dokweg.

Bestemmingsverkeer in woonwijken

In de verblijfsgebieden (woonwijken) is voor doorgaand verkeer geen plaats. De ruimte is primair bestemd voor langzaam verkeer en verblijven. Dat betekent niet dat autoverkeer hier niet meer welkom is, maar wel dat de weginrichting rekening houdt met gebruik door langzaam verkeer en alleen autobewegingen faciliteert die een bestemming in de buurt hebben. Dit draagt onder andere bij aan de verkeersveiligheid. Een goed middel om dit doel te bereiken, is het toepassen van 30 km/u als basissnelheid in woonwijken, ook op gebiedsontsluitingswegen. Daarbij blijft er altijd onderscheid bestaan tussen 30 km/u-wegen die het karakter hebben van een woonstraat (erftoegangsweg 30 km/u) en wegen die een meer ontsluitende functie vervullen (gebiedsontsluitingsweg 30 km/u).

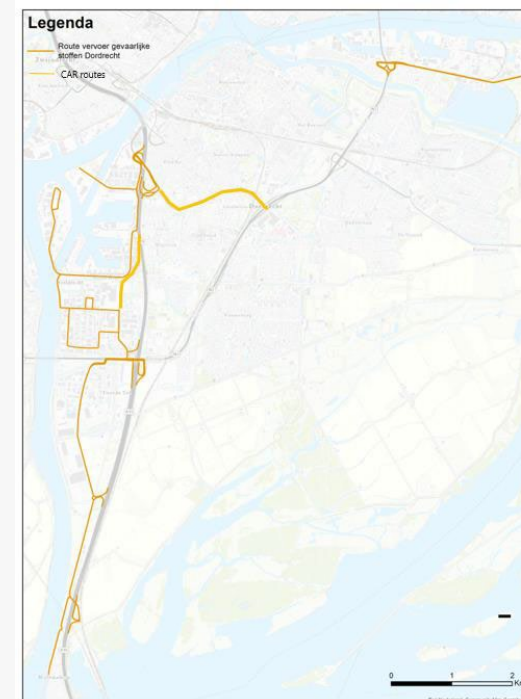
Naast toepassing van meer 30 km/u-wegen in de stad kan het creëren van ruimte voor langzaam verkeer en verblijven ook door het invoeren van eenrichtingsstructuren en knips in het autonetwerk plaatsvinden.

Het verlagen van de maximumsnelheid, het invoeren van eenrichtingsverkeer en het

plaatsen van knips kunnen invloed hebben op de aanrijtijden van nood- en hulpdiensten zoals de politie, brandweer en ambulances. We treden in overleg over wat nodig is om deze maatregelen toch door te kunnen voeren.

Logistiek

Gelet op de geschiktheid voor de vestiging van milieubelastende activiteiten met een externe veiligheidsrisico, zijn de terreinen aan de Westzijde van de stad (Dordtse Kil I, tot en met IV en de Zeehaven) en de Merwedehavens aangesloten op een stedelijke route gevaarlijke stoffen. Deze houden rekening met de verschillende veiligheidsaspecten zoals het niet toestaan van de nieuwvestiging van beperkt zelfredzame personen (kinderen/ouderen). De status en bereikbaarheid van deze routes moet geborgd blijven.



Figuur 30 - Routing vervoer gevaarlijke stoffen en CAR-routes (bewerking van kaart Omgevingsdienst Zuid-Holland uit Mobiliteitsplan 2040 Dordrecht)

Naast de stedelijke routes gevaarlijke stoffen hebben we in Dordrecht ook rekening te houden met zogenaamde calamiteitenroutes (CAR-routes), weergegeven in Figuur 30. Deze alternatieve routes vormen vaste uitwijkroutes in het geval van calamiteiten op het hoofdwegennet. De Laan der Verenigde Naties maakt onderdeel uit van zo'n route (U3).

Landbouwverkeer

Naast goederenvervoer speelt landbouwverkeer in Dordrecht een rol. Er worden landbouwroutes bepaald om overlast binnen de stad in de toekomst te verminderen. Dit is met name van belang voor landbouwverkeer tussen de N3 (Papendrechtse brug) en de Kiltunnel. Het uitgangspunt is landbouwverkeer zo min mogelijk langs kwetsbare huizen te leiden. Onderzocht wordt of alternatieve routes, bij voorkeur gebruikmakend van wegen in het buitengebied zoals de Landbouwweg, gemaakt kunnen worden. Daarnaast kijken we binnen een project of programma altijd hoe we overlast van landbouwverkeer binnen de stad kunnen verminderen.

B.2.7 Ondergrond systeem

B.2.7.1 Inleiding

In 2019 zijn analysekaarten gemaakt van de ondergrond van het Eiland van Dordrecht en deze zijn gebundeld in een Stadsatlas (Dordrecht, 2020). Deze analysekaarten dienen als signaleringskaarten bij het maken van nieuw beleid of het opstarten van nieuwe ontwikkelingen. Ze zijn bedoeld om vanaf het eerste begin de kenmerken van de ondergrond mee te nemen om de juiste keuzes te maken. Zo voorkomen we dat de ondergrond in een later stadium een spelbreker is voor bedachte oplossingen. Het zijn sectorale kaarten. Door de kaarten als het ware over elkaar heen te leggen, kan men integrale afwegingen maken voor opgaven en knelpunten. Onderstaand zijn enkele relevante kaarten opgenomen.

Op het Eiland van Dordrecht maken we vanuit het oogpunt archeologie een duidelijk verschil tussen de historische binnenstad, binnen én inclusief de Spuihaven, en het buitengebied buiten de Spuihaven. Reden hiervoor is de duidelijk verschillende landschappelijke ontwikkeling tussen de beide gebieden.

In de historische stadskern binnen de Spuihaven heeft zich door de eeuwen heen een zeer dik pakket archeologische waarden opgebouwd. Plaatselijk is dit pakket maar liefst 8 meter dik. De oorsprong van het middeleeuwse Dordrecht treft men dus tot op deze diepte aan. Oudere sporen bevinden zich op nog grotere diepte.

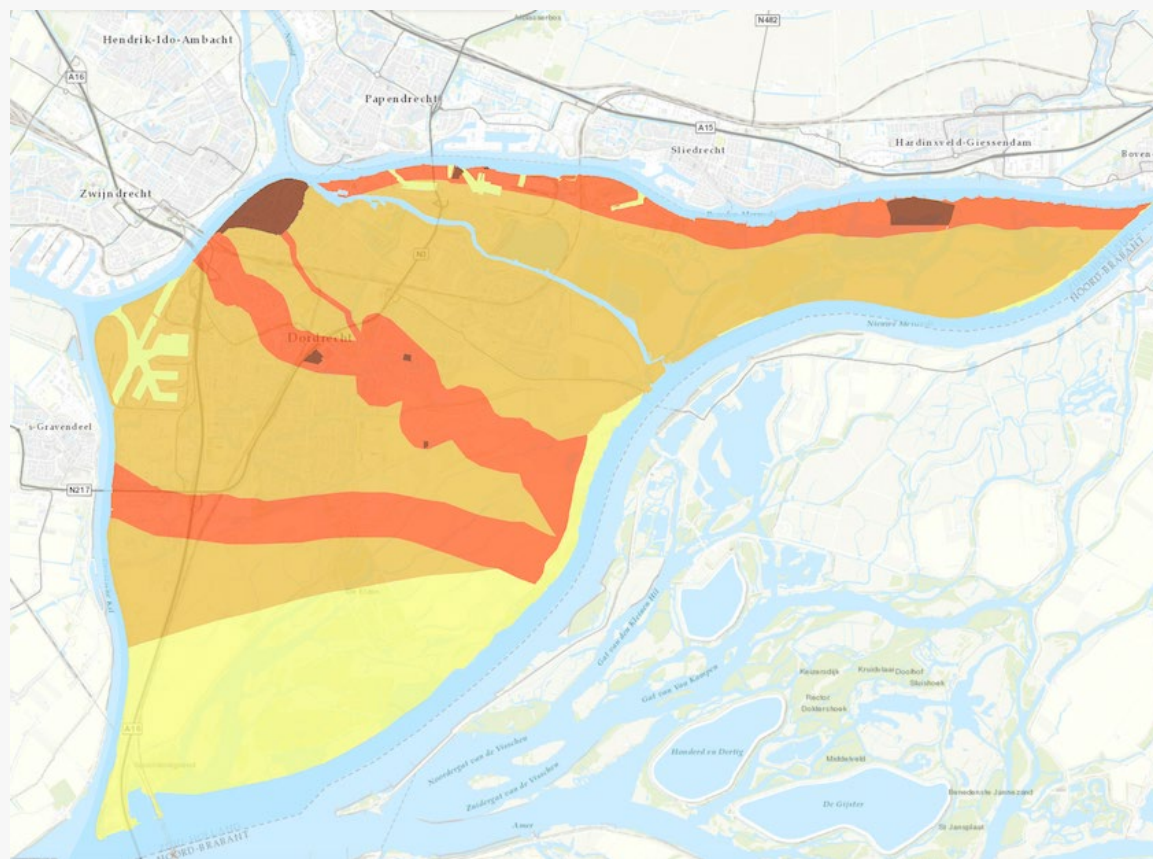
In het grote gebied buiten de Spuihaven is het middeleeuwse en oudere landschap helemaal niet meer herkenbaar of zichtbaar: sinds de Sint Elisabethsvloed van 1421 ligt het bedekt onder een minimaal 70 cm dik pakket rivierafzettingen, het zogenoemde Merwededek.

B.2.7.2 Archeologie (ondergronds erfgoed)

Op de oevers van de rivieren de Merwede, de Dubbel en het Oude Maasje worden circa 15 verdrinken kerkdorpen verwacht, waarvan er nog maar 3 zijn gelokaliseerd. Vooral het verschil in bodemopbouw tussen binnenstad en buitengebied is de basis voor afwijkende archeologische verwachtingen en vrijstellingen.

Een bijzondere rol speelt het gebied Stadspark (zie A.6.6). Deze doorsnijdt de

archeologische waarden in de ondergrond. Deze waarden bevinden zich hier met name op de in 1421 verdrinken en daarna afgedekte hogere oevers van de rivier de Dubbel, die van zuidoost naar noordwest door het gebied meanderde. Op de zuidoever zijn de kerk en het kerkhof van het middeleeuwse dorp Wolbrandskerke deels opgegraven. Dit terrein aan en rond de Amnesty Internationalweg is sindsdien een provinciaal archeologisch monument. Een andersoortig provinciaal archeologisch monument is de



Figuur 31 - Archeologie

voormalige 17e-eeuwse buitenplaats Groot Raij nabij Zeedijk 10. Bij een dijkdoorbraak in het begin van de 18e-eeuw is deze buitenplaats verwoest en niet meer opgebouwd. Dit in tegenstelling tot de bijbehorende Aloysehoeve. De locatie en de resten van de buitenplaats zijn nog altijd redelijk zichtbaar aanwezig in het polderlandschap. Beide terreinen refereren duidelijk aan het omgaan met of de strijd tegen het water en vormen een eeuwenoude basis voor het groenblauwe karakter van het Stadspark.

In het omgevingsplan gemeente Dordrecht is onder 'Activiteiten Beperkt Gebied; Grondwerkzaamheden archeologie' voor de hele gemeente de archeologische waarden - waarde archeologie 1, 2 of 3 - gegeven. In de legenda zijn aan elke kleur of waarde vrijstellingen van de onderzoeksplicht verbonden. Zo is duidelijk in welke gevallen men wel of niet rekening moet houden met archeologisch (voor)onderzoek en welk type onderzoek.

Doelstellingen

Reconstructie van het ontstaan van én de ontwikkeling tot de middeleeuwse handelsstad Dordrecht. Verder het dagelijks leven van de middeleeuwse stadsbewoners, hun relatie met het buitengebied (de Grote of Zuid-Hollandse Waard) en hun regionale en internationale handelsnetwerk. Hier ligt naar verwachting de basis voor de huidige status van Dordrecht als regionale centrumstad.

Reconstructie van het ontstaan, de ontwikkeling en de ondergang van het middeleeuwse (en het oudere) landschap van de Grote of Zuid-Hollandse Waard, het dagelijks leven van de middeleeuwse (kerk) dorpsbewoners en hun relatie met de stad Dordrecht en de omgeving. Hier ligt naar verwachting in elk geval deels de basis voor

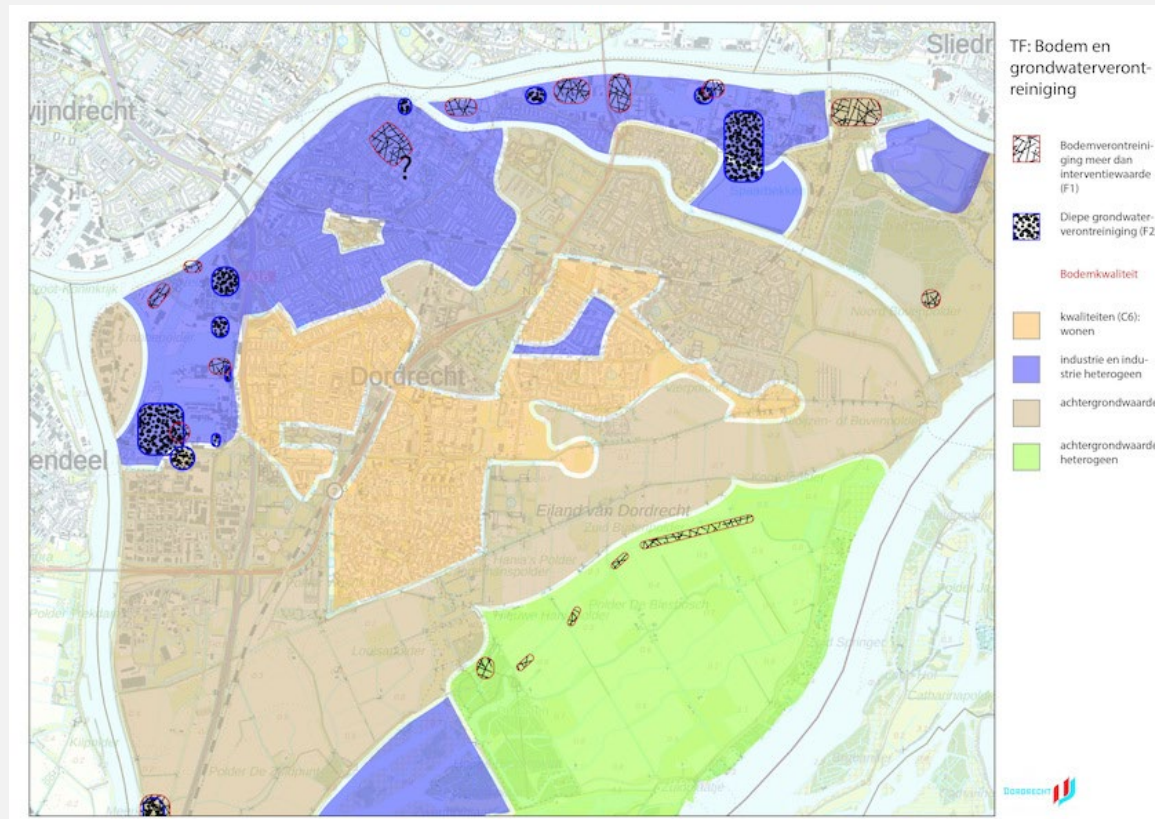
de huidige Eilandvorming, inclusief de Biesbosch.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?
 Conform het omgevingsplan gemeente Dordrecht is archeologisch onderzoek verplicht als bij omgevingsvergunningplichtige bodemingrepen archeologische waarden verstoord dreigen te worden.

B.2.7.3 Bodem- en grondwaterverontreiniging

Verontreinigingen in de bodem kunnen gezondheidsrisico's opleveren voor mensen, dieren en planten, met name als deze zich in de leeflaag bevinden (bovenste meter bodem).

Het is daarom van belang dat de chemische kwaliteit van de bodem aansluit bij de functie en het grondgebruik van een locatie. Zo dient de bodem van de locaties met de bestemming wonen en natuur schoner te zijn dan die met industrie. Ernstige bodemverontreinigingen zijn gesaneerd of worden beheerst. De



Figuur 32 - Bodem- en grondwaterverontreiniging

Doelstellingen

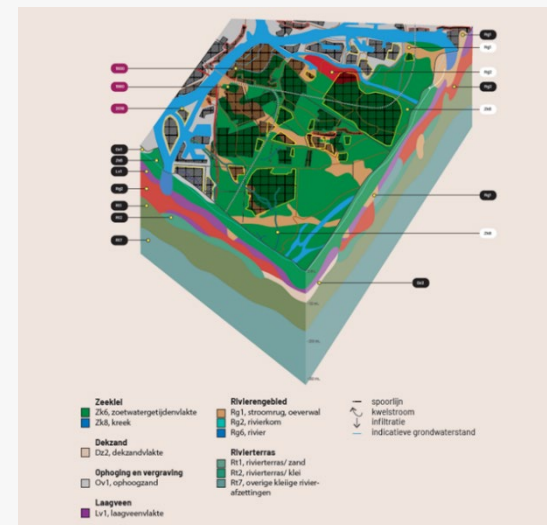
Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Voor 2030 moeten alle bodemverontreinigingen die nu nog op de lijst van spoedlocaties staan in het kader van de Wet Bodembescherming, gesaneerd zijn. Voor Dordrecht gaat het om een 2-tal locaties. Het nieuwe beleid gaat meer uit van de gewenste activiteiten en de praktijk. In 2021 is een landelijke inventarisatie uitgevoerd naar verontreiniging door een groot aantal chemische verbindingen. Wat betreft de resterende bodemverontreinigingen vindt sanering plaats op een natuurlijk moment als onderdeel van een gebiedsontwikkeling en/of bouwproject. In dat geval financiert de ontwikkeling de kosten voor de sanering.

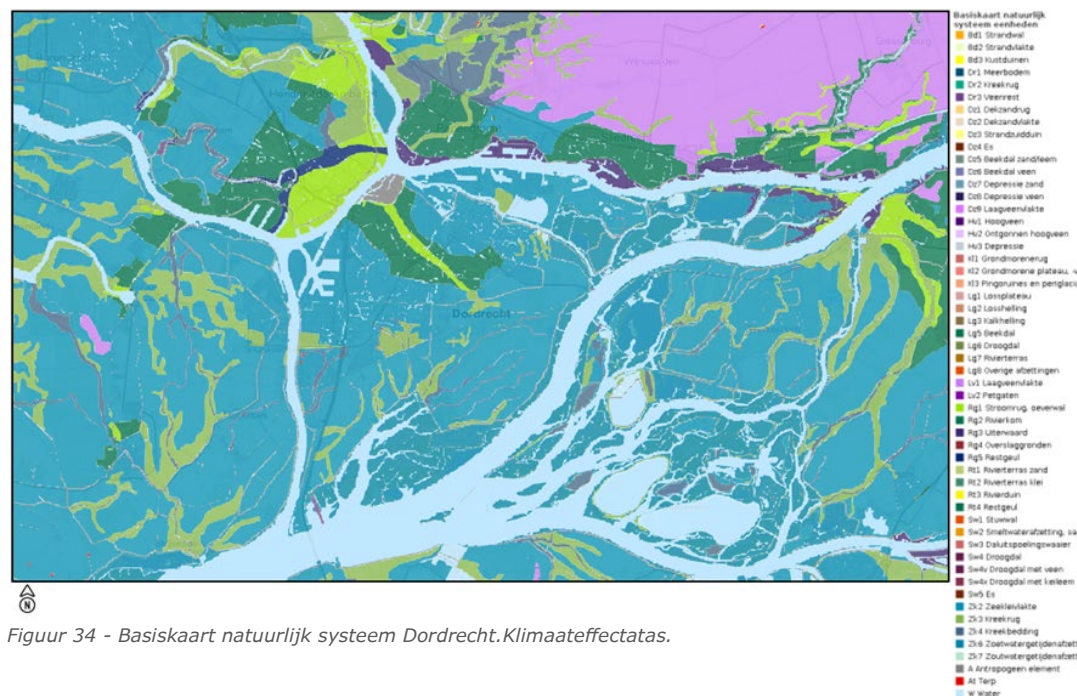
De regels over bodem zijn opgenomen in de Regionale bodemregels, voor het bodembeleid van de gemeente wordt dan ook hiernaar verwezen.

Dordrecht is ontstaan in het rivierengebied, op de plek waar de Beneden Merwede zich in Oude Maas en Noord splitst. De continue dynamiek van het landschap is er voelbaar. Zeker op de kades langs de rivieren. Het water, met al zijn kansen en bedreigingen, is bepalend (geweest) voor de ontwikkeling van de stad.

Een hoge waterstand op de rivier geeft niet alleen overlast, maar veroorzaakt ook kwel. Grondwater stroomt dan onder de dijk door



Figuur 33 - Bodemopbouw Dordrecht. De stadsgenese.



Figuur 34 - Basiskaart natuurlijk systeem Dordrecht. Klimaateffectatas.

naar binnendijks gebied. Andersom kan het bij lage rivierstanden wegzijgen. De waterbeheersing van het Eiland van Dordrecht wordt gerealiseerd via een aantal polders, waar streefpeilen voor de waterstand worden onderhouden. De polders hebben in- en uitlaten om de hoogte van het water te reguleren.

Op het Eiland van Dordrecht zijn een aantal locaties waarvan bekend is dat wateroverlast een rol speelt. Wateroverlast heeft meerdere oorzaken:

- Gevoeligheid gebied (bijvoorbeeld laaggelegen).
- Onvoldoende capaciteit riolering.
- Onvoldoende capaciteit watergangen.
- Verhoogde intensiteit regenbuien (extreme neerslag) door klimaatverandering.

Daarnaast heeft Dordrecht te maken met bodemdaling op verschillende plekken in de stad. Alles wat daarop staat of in de bodem zit, zakt mee. Woningen die niet onderheid zijn zakken ook. Dat kan flinke problemen geven. Hoeveel en hoe snel de bodem zakt,

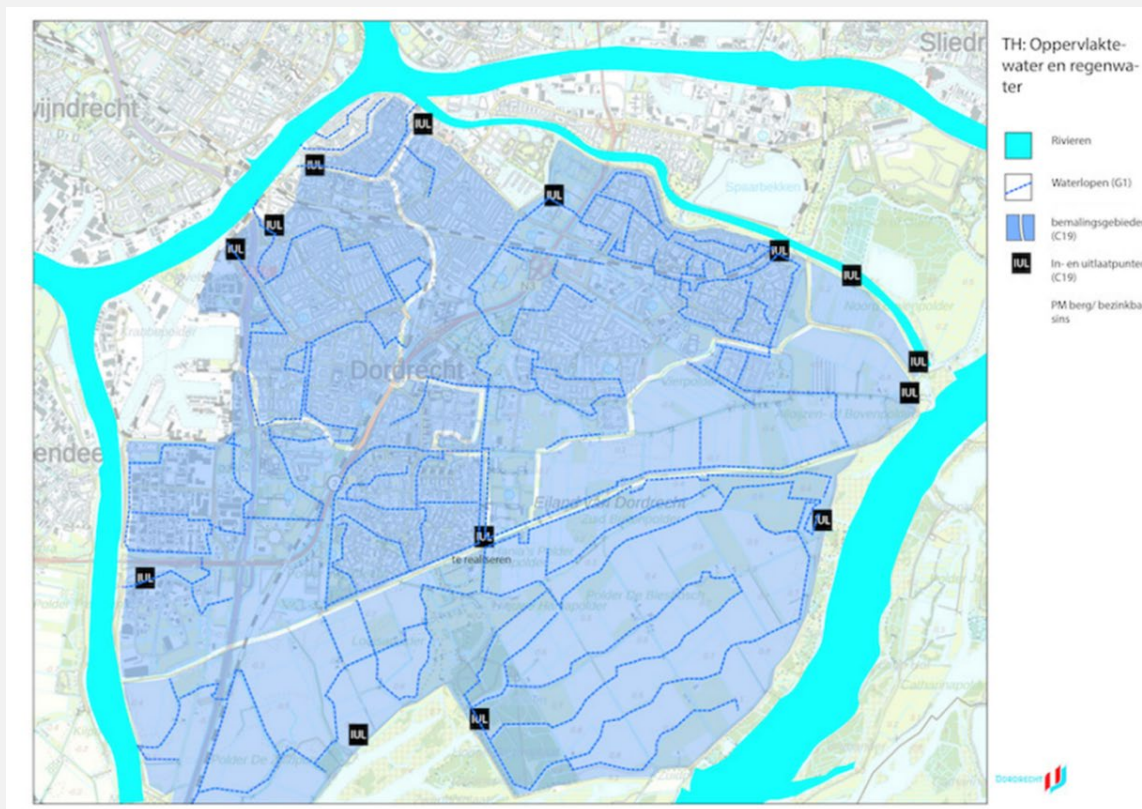
verschilt per gebied. De bodem zakt vooral in gebieden met veen en klei, dus in Dordrecht. Zachte grond houdt gemakkelijk veel vocht vast. Als deze grond uitdroogt, klinkt het in. Door te weinig grondwater, daalt dan de bodem. Droge zomers door klimaatverandering, hebben dit proces de afgelopen jaren versneld. Als het grondwater weer stijgt, komt de zakkende woning sneller in contact met het grondwater. Dat veroorzaakt bijvoorbeeld wateroverlast, vochtproblemen en mogelijk schimmel. Ook daalt de bodem door gewicht van de stad, zoals bebouwing en verkeer.

Als het oppervlaktewater te lang stil staat en opwarmt, gaat de kwaliteit achteruit. Dan kan er bijvoorbeeld blauwalg ontstaan. Dat probleem is in Dordrecht niet groter dan in andere steden, maar het risico neemt door klimaatverandering wel toe.

Bij de oplossingen van wateroverlast en bodemdaling zijn meerdere partijen betrokken. Denk hierbij aan het waterschap, de gemeente en de burgers.

Doelstelling

Er wordt gestreefd om water en bodem meer sturend te laten zijn en wateroverlast op wegen en woningen zoveel mogelijk te beperken. Als gemeente spelen we in op effecten van het veranderend klimaat door hier met ruimtelijke ontwikkelingen rekening mee te houden en de kenmerken van het natuurlijke bodem- en watersysteem leidend te laten zijn. Denk hierbij aan het borgen van voldoende waterafvoer capaciteit, maar ook de plaatselijke berging van water. Daarnaast ondersteunen we andere partijen (bijvoorbeeld bewoners) in het handelen bij hoogwater en wateroverlast en funderingsproblemen.



Figuur 35 - Oppervlaktewater en regenwater

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

We zetten in op het beschermen van het natuurlijke bodem- en watersysteem via het instrument omgevingsplan, met een groenblauwe structuurkaart als toetsingsinstrument. Locatiekeuzes voor nieuwe ontwikkelingen toetsen we aan het 'Ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving'. Dit afwegingskader geeft aan welke inspanning nodig is om duurzaam aan te sluiten bij het water- en bodemsysteem. De doelen voor een klimaatbestendige en biodiverse stad worden nader uitgewerkt in het groenblauwe programma. Dit programma omvat initiatieven om andere partijen te ondersteunen, zoals een tuincoach en groenblauwe schoolpleinen.

Het gemeentelijk rioleringsplan (GRP) en groenplan sluiten aan op het groenblauwe programma. Er wordt dus integraal naar de boven- en ondergrondse ruimte gekeken om dit op te lossen. Een goede manier om de waterkwaliteit te verbeteren is de Waterkraan: een betere doorstroming van het water in de stad via een duiker in de Zeedijk. De Waterkraan realiseren we samen met het waterschap. De funderings-problematiek geven we speciale aandacht, te beginnen met een website en Funderingsloket.

B.2.8 Bebouwing systeem; ruimtelijke kwaliteit en hoogbouw- en verdichtingsvisie

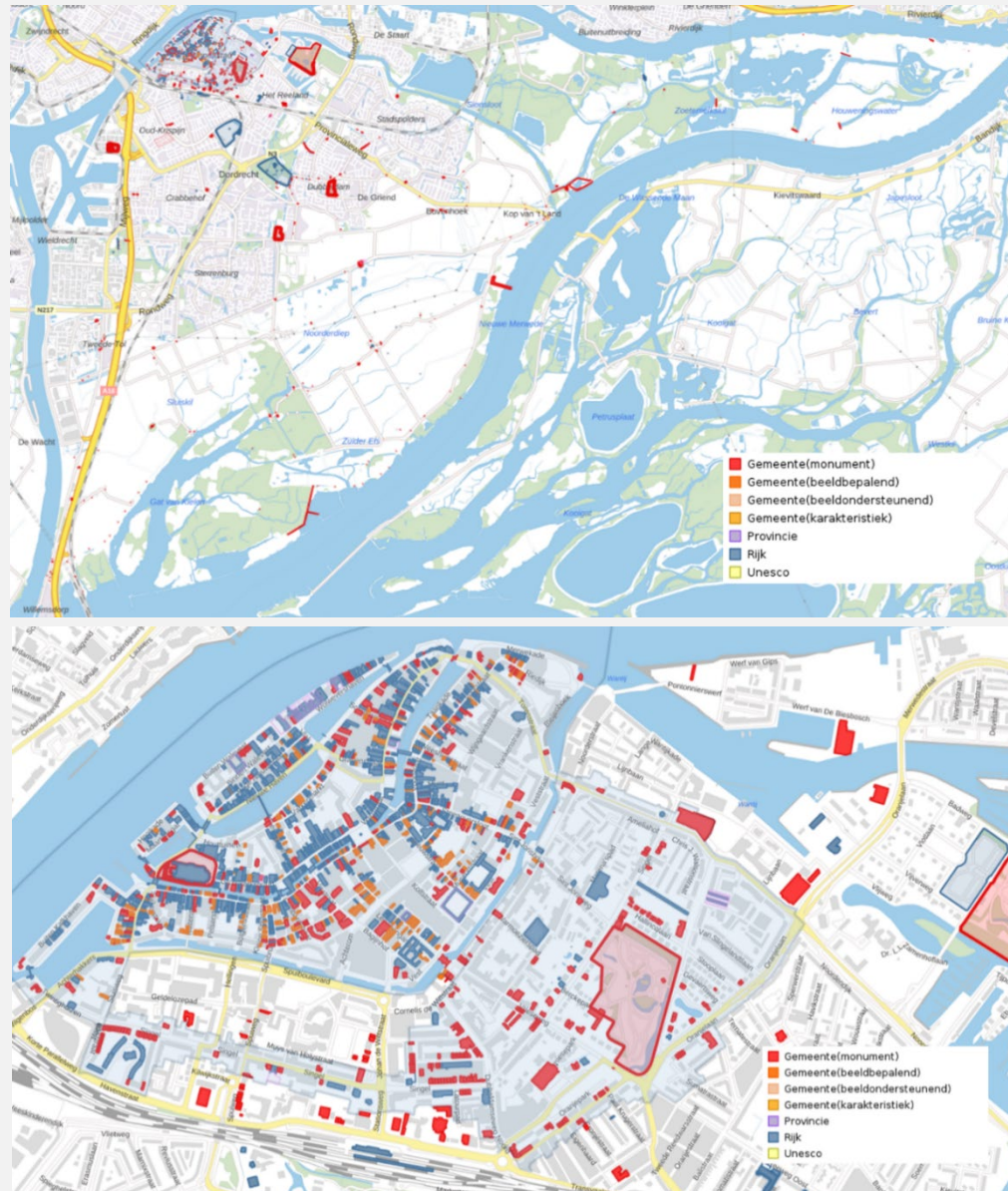
B.2.8.1 Bovengronds erfgoed en cultuurhistorie

Voor het hele Eiland van Dordrecht is een kaart beschikbaar met alle aangewezen monumenten en beschermde stadsgezichten. Daarnaast zijn de cultuurhistorische waarden, bouwhistorische verwachtingen en gebiedshuizen in kaart gebracht in een werkingsgebied in het omgevingsplan. Bij deze aanduiding is nader onderzoek nodig in geval van sloop/versterking. Bij voorkeur wordt bij (her)ontwikkeling de geschiedenis van de plek meegenomen en gebruikt ter inspiratie en zichtbaar gemaakt.

De kaart laat de belangrijkste erfgoedwaarden zien. De historische binnenstad en de 19^e-eeuwse schil zijn beschermde stadsgezichten met ruim 1.200 monumenten. In het polderlandschap daarbuiten met zijn karakteristieke dijken, wegen en killen staan bijna 500 monumenten. De polder de Biesbosch is een kroonjuweel in dit landschap.

Doelstelling

Het behouden en versterken van het erfgoed op het Eiland van Dordrecht. Zie hoofdstuk A.3 Dordtse DNA. Het erfgoed en de cultuurhistorie maakt het Eiland van Dordrecht een uniek en waardevol gebied.



Figuur 36 - Uitsnede binnenstad en 19-eeuwse schil Dordrecht. Erfgoed Registratie Systeem, september 2024.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

Bij toekomstige ontwikkelingen dient iedereen de beschreven waarden te respecteren en uit te bouwen. Het is onlosmakelijk verbonden met doel 1 van deze omgevingsvisie: aantrekkelijke stad, en daarmee een randvoorwaarde voor ontwikkelingen.

B.2.8.2 Welstandsnota en welstandsbeleid

Doelstelling

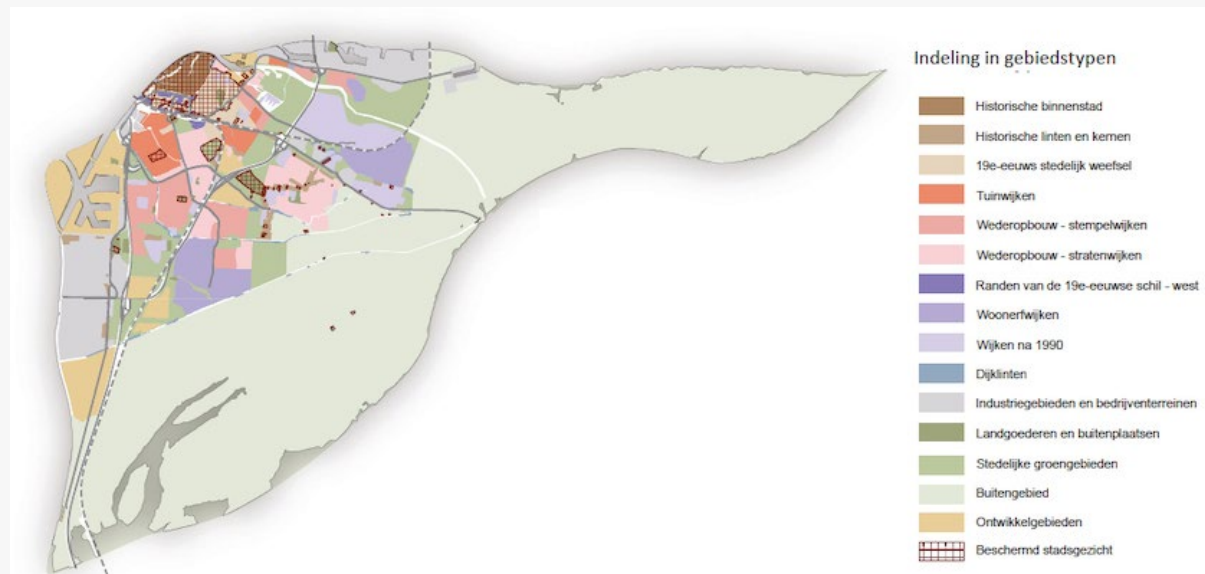
De verantwoordelijkheid voor een goede leefomgeving dragen we samen: eigenaren, bewoners, beleggers en gemeente. De gemeente behartigt het publieke belang. Hierbij wegen we de individuele vrijheid van de burger of ondernemer af tegen de ruimtelijke kwaliteit in het algemeen. Bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit zijn onder meer het uiterlijk van individuele gebouwen en bouwwerken, het beeld van de gebouwen gezamenlijk, de erfinrichting en de inrichting van de openbare ruimte.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

In de Welstandsnota Dordrecht staat het gemeentelijk ruimtelijk beleid beschreven en de criteria die worden gehanteerd bij plantoetsing. De nota is de basis voor beoordeling van aanvragen van omgevingsvergunningen door de Adviescommissie Ruimtelijke kwaliteit.

Gebiedsgerichte benadering

In de Welstandsnota Dordrecht is gekozen voor behoud en samenhang op grond van cultuurhistorische, stedenbouwkundige en landschappelijke waarden. De plattegrond van het Eiland van Dordrecht is als een mozaïek: wijken, buurten en polders zijn de vlakken met elk een eigen kleur en karakter. Voor de openbare ruimte is er een nota Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR) die aansluit op de systematiek van de Welstandsnota. De rivieren, dijken, wegen, spoorlijnen en groenzones vormen als het ware de specie die



Figuur 37 - Kaartweergave gebiedstypen



Figuur 38 - Kaartweergave welstandsniveau

alles verbindt en bij elkaar houdt. Deze netwerken bepalen de structuur van de stad.

De stedenbouwkundige en architectonische opvattingen uit de verschillende (bouw)perioden van de stad, meestal ondersteund door een bepaalde dominerende functie, bepalen de kleuren van het mozaïek. Op basis van dat palet zijn er – naast vijf basiscriteria die voor de hele stad gelden – specifieke criteria opgesteld voor de verschillende gebiedstypen. Deze gebiedsgerichte criteria zijn een uitwerking van de basiscriteria, per gebiedstype. De gemeente toetst daarmee of plannen passen binnen de karakteristiek van de verschillende identiteiten die de stad rijk is. Deze gebiedsgerichte aanpak is een belangrijke pijler van het welstandsbeleid.

De gemeente vindt niet alle gebieden even belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit en het aanzien van het Eiland van Dordrecht. Daarom is er in de Welstandsnota Dordrecht een onderscheid gemaakt in welstandsniveaus. Er zijn op het Eiland van Dordrecht vier welstandsniveaus: intensief, regulier, ontwikkeling en welstandsvrij.

B.2.8.3 Hoogbouwvisie

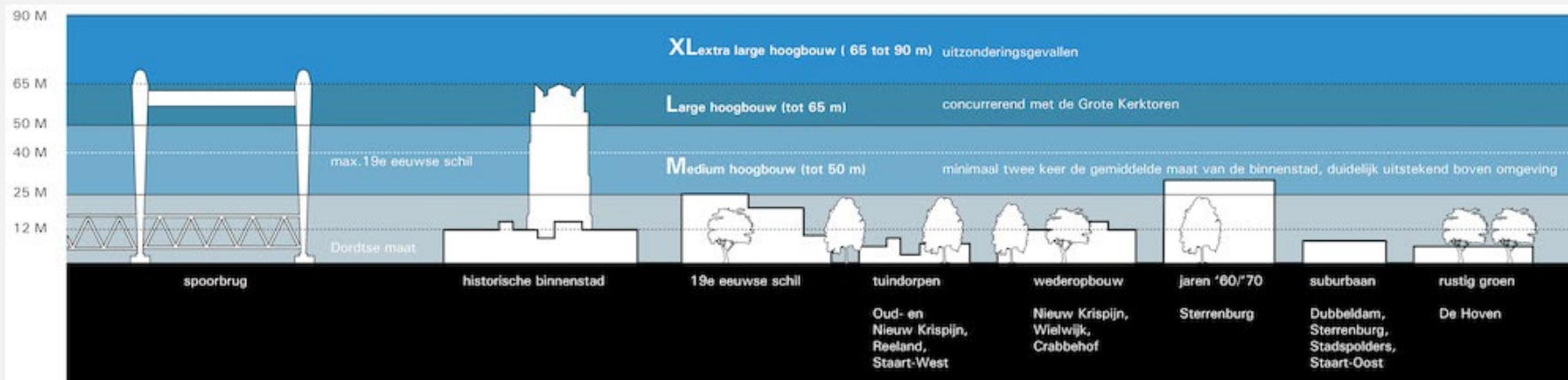
Hoogbouw is één van de manieren om te verdichten. Hiermee kan kwaliteit, identiteit en karakter gegeven worden aan selecte plekken in de stad. Als we het in deze tekst hebben over hoogbouw bedoelen we in principe kantoor-, hotel- of woongebouwen. Met bijzondere gebouwen kan een positieve bijdrage geleverd worden aan het stadssilhouet. Een hoog gebouw op de juiste plek vergroot de oriëntatie en leesbaarheid van de stad. Het weidse uitzicht zorgt voor een bijzondere werk- en/of woonbeleving en vergroot de differentiatie in het woningaanbod.

Hoogbouw is echter geen doel op zich. Hogere gebouwen hebben (over het algemeen) meer impact op hun omgeving dan lage gebouwen. Een onzorgvuldige inpassing met willekeurig door de stad verspreide torens leidt tot aantasting van het stadssilhouet, maatschappelijke weerstand en overlast voor de omliggende buurten in de vorm van parkeerhinder, windoverlast en schaduwwerking.

Dordrecht is een stad met een rijke cultuurhistorie, bescheiden van schaal met overwegend laagbouw en grote groene

structuren als de Wantijzone en de Dordwijkzone die de verbindingen leggen met het unieke buitengebied. In Dordrecht spreken we van hoogbouw vanaf een hoogte van 25 meter. Bebouwing tot ca. 25 meter valt veelal binnen de boomgrens en is op een zorgvuldige manier in te passen in de bestaande omgeving. De hogere gebouwen in de stad zitten voornamelijk in de categorie middelhoogbouw (tot 50-65 meter). Hogere torens passen minder in het silhouet van het beschermd stadsgezicht, de beleving vanuit de polders en van het Nationaal Park De Biesbosch. Hoger bouwen dan 65 meter is per definitie een uitzondering en alleen mogelijk bij een aantoonbare hoge ambitie en kwaliteit, op bijzondere plaatsen in de stad en onder strenge voorwaarden.

- Alles wat hoger is dan 25 m (ongeveer 2x de gemiddelde maat van de historische binnenstad, boven de kruinen van de bomen) wordt gedefinieerd als hoogbouw.
- Vanaf 25 m worden twee gradaties onderscheiden: tussen 25-50 m spreken we over Medium hoogbouw, duidelijk uitstekend boven de omgeving. Tussen



Figuur 40 - Schematische illustratie hoogbouwniveaus

- 50-65 m is sprake van Large hoogbouw, concurrerend met de Grote Kerktoeren.
- 65-90 meter is in uitzonderingsgevallen de maximale Extra Large hoogte die past bij Dordrecht.

Doelstelling

Het bewaken van de ruimtelijke kwaliteit door hoogbouw in te zetten op plekken waar dit waarde toevoegt aan de stad en past binnen de structuur van het Eiland van Dordrecht.

Wat gaan we doen om dit te bereiken?

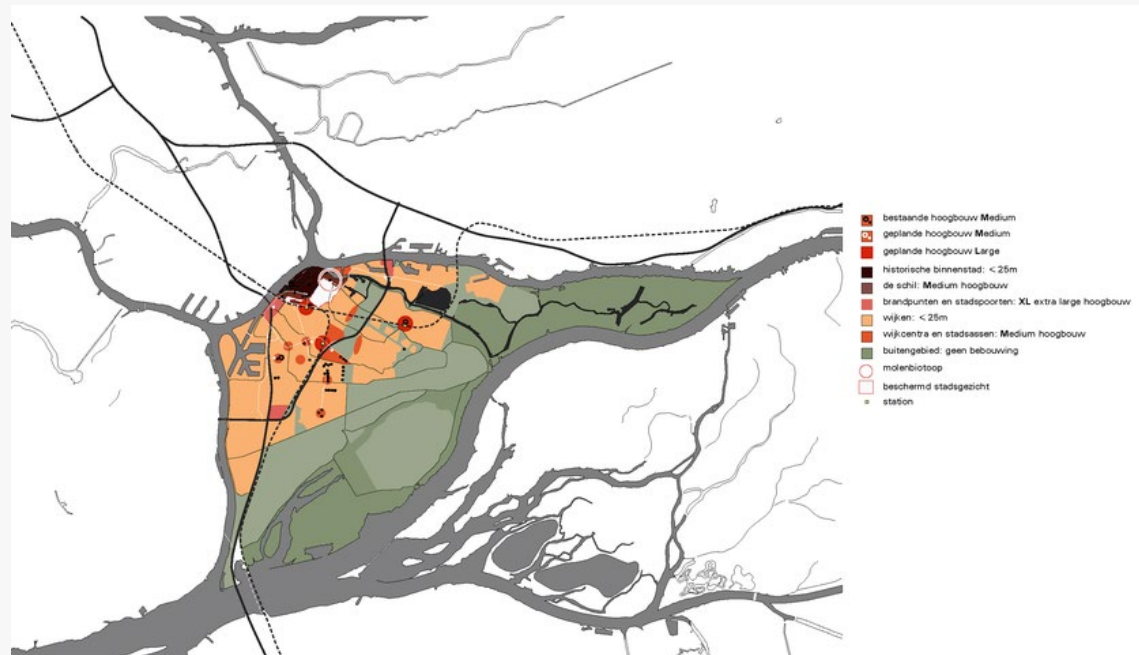
Voor de inpassing van hoogbouw binnen de ruimtelijke structuur gelden de volgende uitgangspunten:

- Rondom OV-knooppunten/centra voorzieningen;
- Langs de randen van rivieren/grote groenzones;
- In of net uit de as van een belangrijke structuur/route (zichtassen);
- Aan belangrijke kruispunten;
- Bij de entree van de stad en/of een wijk;
- Aan belangrijke openbare ruimte (park/plein).

Bovenstaande kan alleen als:

- Belangrijke zichtlijnen, op onder andere de kerktoeren, niet geblokkeerd worden;
- Het silhouet van de historische binnenstad niet wordt aangetast;
- Er zo min mogelijk windhinder (zogwerking) en schaduwwerking optreedt;
- Molenbiotoop en straalpaden (t.b.v. telecommunicatie) worden gerespecteerd.

Op basis hiervan zijn op de kaart de plekken aangewezen waar hoogbouw kansrijk is (potentiële hoogbouwzones). Nadere studie moet aantonen of, en binnen welke condities, hoogbouw ruimtelijk inpasbaar is. Initiatiefnemers kunnen met de gemeente in gesprek om de mogelijkheden te verkennen.



Figuur 41 - Kaartweergave potentiële hoogbouwzones

Zie Figuur 41. En voor nadere toelichting de Hoogbouwvisie.

B.2.8.4 Verdichtingsvisie

Doelstelling

In Dordrecht is de ambitie uitgesproken om tussen 2018 en 2030 11.000 woningen te realiseren. Die ambitie gaat gepaard met het doel om de stad sociaal en economisch te versterken, en zo de kwaliteiten van de stad te verbeteren. Door deze groei in de vorm van verdichting en op een kwalitatieve wijze te accommoderen, waarbij woningen, voorzieningen en werkplekken binnen de bestaande stad worden toegevoegd, ontstaan kansen om straten, buurten en de stad als geheel sterker en mooier te maken.

Hoe gaan we dit doen?

Nieuwbouw kan bijdragen aan opgaven zoals de verduurzaming van woningen, het op gang brengen van doorstroming en het verbeteren van de woonomgeving in bestaande wijken. Daarnaast biedt verdichting een kans om het aanbod in de wijken meer in balans brengen en daarmee toekomstbestendiger maken. Een grotere groep inwoners vlakbij een station, winkels of sportvoorzieningen draagt eraan bij om deze voorzieningen stabiel en sterker te maken. Wanneer inwoners dicht bij deze voorzieningen, hun baan, stage of onderwijs wonen, is het ook makkelijker om

deze lopend, met de fiets of het OV te bereiken. Door in te zetten op duurzame mobiliteit ontstaat er meer ruimte voor groen en water in straat, buurt en stad, wat de stad als geheel aantrekkelijker maakt als woon- en werkstad. Daarnaast kan met meer groen en water de klimaatbestendigheid verbeteren. Zo versterkt de verdichtingsopgave de kwaliteiten van de straat, de buurt, en de stad Dordrecht als geheel.

De effecten op de stad zijn breed en leiden zowel tot directe baten als tot indirecte vermeden kosten. Door in te zetten op verdichting volgens een integrale aanpak worden de hiernaast staande effecten verwacht, georganiseerd per thema. Zo verwachten we onder andere meer doorstroming op de huizenmarkt, stimulering van duurzame en gezonde mobiliteit, een klimaatbestendigere stad, een aantrekkelijker vestigingsklimaat en een levendigere stad met een vitaler voorzieningenaanbod. Samen maken ze de stad Dordrecht aantrekkelijker om te wonen, werken, ontspannen, verplaatsen, en een bedrijf te beginnen - een meer toekomstbestendige stad. Al met al een breed palet van voordelen en versterkingen voor Dordrecht. Daarom ook deze belangrijkste conclusie: kwalitatief verdichten doe je om de kwaliteiten van de straat, buurt en stad te versterken.

Wijziging t.o.v. omgevingsvisie 1.0:

- Teksten omtrent verdichten geactualiseerd



Figuur 42 - Verwachte effecten op stedelijk niveau van verdichting (DZH/Ravenkop, 2024)

B.3 Omgevingsbeleid

B.3.1 In dit hoofdstuk

In dit hoofdstuk geven we aan wat de status is van de omgevingsvisie volgens de Omgevingswet.

We leggen uit hoe de beleidscyclus werkt en welke rol de omgevingsvisie en de (uitvoerings)instrumenten uit de Omgevingswet hebben. Vervolgens geven we aan wat de sturingsfilosofie van onze gemeente is. Dat doen we aan de hand van de rollen die de gemeente kan innemen.

B.3.2 Aanleiding Omgevingsvisie

In de structuurvisie uit 2013 staat: *“Stedelijke ontwikkeling is de komende decennia fundamenteel anders dan we gewend zijn. Ook de rol van de overheid verandert. We zitten op veel terreinen in een overgangssituatie naar een nieuwe ordening. Dat vraagt om een nieuwe kijk op de rol en positie van de overheid, haar sturingsmogelijkheden en de instrumenten die daarbij nodig zijn. Eén van die instrumenten is de structuurvisie. Bij deze actualisering is een nieuwe ontwikkelstrategie, gebaseerd op uitnodigingsplanologie, de leidraad.”*

We kunnen stellen dat de omgevingsvisie een concrete stap is in die nieuwe Ordening. De Omgevingswet vraagt om een andere rol van de overheid. In de omgevingsvisie (en het omgevingsplan) maakt de gemeente keuzes over hoe zij wil functioneren in het fysieke domein en welke ambities zij daar heeft. Dit gaat dus om de bevoegdheidsverdeling, sturingsmogelijkheden, afwegingsruimte en (de)regulering. Met de Omgevingswet en omgevingsvisie geven we meer ruimte aan initiatieven in en uit de stad.

Mogelijk lokaal omgevingsbeleid speelt in op lokale behoeften en doelstellingen. Er gelden meer algemene regels, in plaats van gedetailleerde vergunningen. Het doel staat voorop en niet het middel om er te komen. De houding bij het beoordelen van plannen wordt daarom ‘ja mits’ in plaats van ‘nee tenzij’. Zo ontstaat ruimte voor bijvoorbeeld bedrijven en organisaties om met ideeën te komen.

Een integrale en brede kijk op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving op het Eiland van Dordrecht vraagt om een omgevingsvisie Dordrecht. Met de versie 1.0 is een eerste stap gezet in het kader van de Omgevingswet en de bijbehorende nieuwe werkstructuur. De versie 1.0 is grotendeels gebaseerd op staand beleid. Nu de Omgevingswet is ingevoerd (per 1 januari 2024) is voorliggende 2.0 versie opgesteld. Hierin kijken we integraler en krijgen ook nieuwe aandachtspunten een plek.

B.3.3 Omgevingswet

De Omgevingswet is per 1 januari 2024 in werking getreden. Deze wet betreft een grote wetgevingsoperatie. De wet bundelt wetgeving en regels voor onder meer ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Het doel van deze operatie is:

- Het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit.
- Het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving om er maatschappelijke behoeften mee te vervullen.

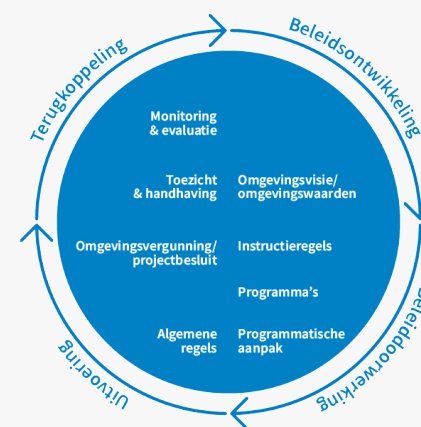
Met het vernieuwen van het zogenaamde omgevingsrecht wil de wetgever de volgende verbeteringen bereiken:

- Inzichtelijker omgevingsrecht: het huidige recht over de fysieke

leefomgeving is namelijk versnipperd geraakt.

- De fysieke leefomgeving moet op een samenhangende manier centraal staan in beleid, besluitvorming en regelgeving.
- Er moet meer afwegingsruimte zijn voor overheden, waaronder gemeentes, om doelen voor de leefomgeving te bereiken.
- De besluitvorming over projecten in de leefomgeving moet sneller en beter.

Bij het ontwerp van dit nieuwe stelsel is de beleidscyclus gebruikt om te beoordelen welke verschillende instrumenten nodig zijn in de diverse fasen van deze cyclus. Deze beleidscyclus ziet er als volgt uit.



Figuur 43 - Schematische weergave beleidscyclus

De vier belangrijke instrumenten zijn:

B.3.3.1 Omgevingsvisie

De wetgever stelt een omgevingsvisie verplicht, ook voor gemeentes. Zie kwadrant 1 van de beleidscyclus, beleidsontwikkeling. In deze visie geeft de gemeenteraad aan wat de kernkwaliteiten zijn van de gemeente, wat de ambities zijn voor de lange termijn en welke kaders er zijn voor toekomstige ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving.

Deze omgevingsvisie beschrijft doelen in de fysieke leefomgeving voor Dordrecht, op integrale wijze en voor de langere termijn. De visie heeft een zelfbindend karakter en biedt de basis voor de inzet van andere gemeentelijke instrumenten op grond van de Omgevingswet.

De omgevingsvisie vervangt de structuurvisie inclusief herzieningen en brengt verkeers- en vervoersplannen, milieubeleidsplannen, waterplannen, woonvisies en allerlei andere visies op het gebied van ruimtelijke ordening samen. Dit betekent dat de omgevingsvisie een integraal en samenhangend verhaal is waarin al het beleid, dat voorheen in fysieke

sectorale plannen was opgenomen, op hoofdlijnen samenkomt.

B.3.3.2 Programma's

Het programma is een nieuw instrument dat meerdere doelen kan dienen. Dit instrument is opgenomen in kwadrant 2: beleidsdoorwerking. Het programma kan:

1. Een uitwerking van het beleid voor ontwikkeling, gebruik, beheer, bescherming en behoud van de fysieke leefomgeving zijn.
2. Maatregelen bevatten om aan omgevingswaarden te voldoen.
3. Maatregelen bevatten om één of meer andere doelstellingen voor de fysieke leefomgeving te bereiken.

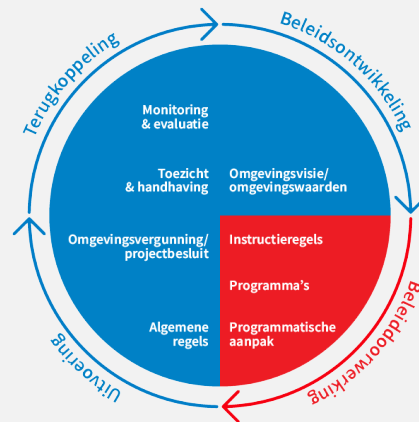
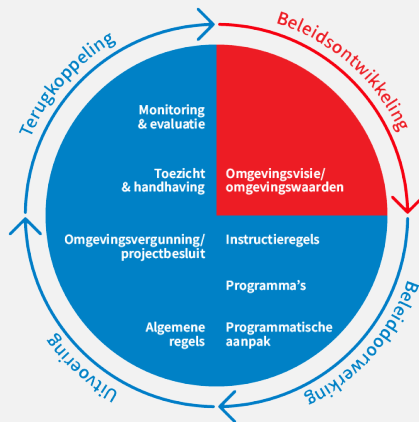
Burgemeester en wethouders stellen deze programma's vast. In paragraaf A.7.2 staat welke programma's burgemeester en wethouders opstellen om de omgevingsvisie uit te voeren. Voor elk nieuw programma organiseren ze participatie.

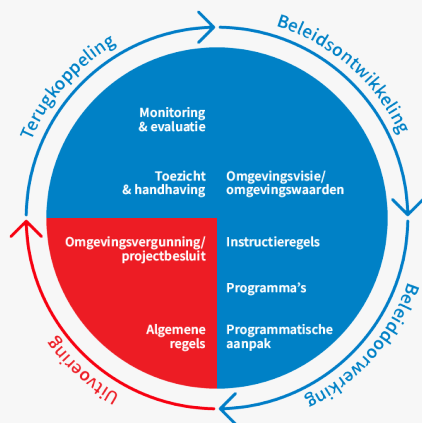
Alle te maken programma's die op dit moment voortkomen uit de omgevingsvisie zijn op een rij gezet in paragraaf A.7.2. Hierin is te zien aan welke doelen deze bijdragen. Daarnaast heeft de gemeente een aantal visies/beleidsnota's etc. die we in de systematiek van de Omgevingswet als programma kunnen zien. Deze blijven dus bestaan. Vanwege bijvoorbeeld actualiteiten kan behoefte ontstaan aan het opstellen van een programma. Een programma moet altijd bijdragen aan de zeven doelen.

B.3.3.3 Omgevingsplan

Net zoals het bestemmingsplan de vertaling was van de huidige structuurvisie, is het omgevingsplan de juridische vertaling van de omgevingsvisie. Zie kwadrant 3: uitvoering algemene regels. De gemeenteraad stelt één omgevingsplan vast (of wijzigingen ervan). Voor de uitvoering van de visie brengt de gemeente na inwerkingtreding van de Omgevingswet wijzigingen van het omgevingsplan in procedure.

Het omgevingsplan bevat in principe alle regels die de gemeenteraad aan en over de fysieke leefomgeving wil stellen. Dit alles maakt het omgevingsplan tot hét centrale juridische instrument van de gemeente. Voor het omgevingsplan is een heldere omgevingsvisie, waarin de belangrijkste keuzes zijn gemaakt, van groot belang. Het omgevingsplan is tenslotte niet meer of minder dan de juridische vertaling van vastgesteld beleid. Bij afwijking van het omgevingsplan is toetsing aan de omgevingsvisie nodig.



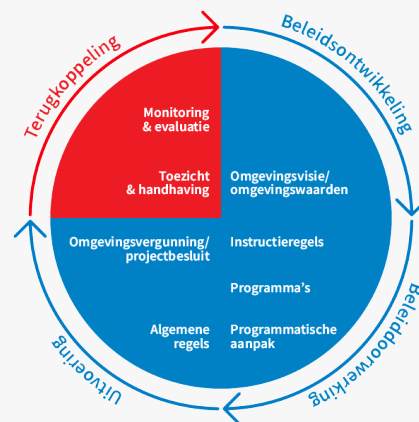


B.3.3.5 Monitoring

Het sluitstuk van de beleidscyclus (kwadrant 4, terugkoppeling) is toezicht en handhaving en monitoring en evaluatie. Levert de inzet van bovengenoemde instrumenten gezien de opgaven en doelen van deze visie en de uitgangspunten het beoogde resultaat op? Daarmee is de beleidscyclus doorlopen en kan deze opnieuw starten. Verschillende redenen kunnen hiervoor aanleiding geven, zoals de terugkoppeling van kwadrant 4, beleidswensen of -aanpassingen, nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, wensen vanuit de samenleving, een nieuw gemeentebestuur en nieuwe wetgeving. De gemeenteraad houdt de vinger aan de pols. De omgevingsvisie wordt een levend document.

B.3.3.4 Omgevingsvergunningen

De omgevingsvergunning (kwadrant 3) is een belangrijk uitvoeringsinstrument. Voor het uitvoeren van bepaalde activiteiten kan men met een aanvraag toestemming krijgen. De Omgevingswet bevat een aantal vergunningstelsels, maar ook het omgevingsplan kan verboden (afgezien van vergunning) bevatten. Daarnaast is het mogelijk om met een omgevingsvergunning van het omgevingsplan af te wijken. Bij deze afwijking om af te wijken, speelt de omgevingsvisie een rol. Draagt het initiatief bij aan de gestelde doelen?



B.3.4 Sturingsfilosofie

B.3.4.1 Rollen

Voor de inzet van de verschillende instrumenten is het van belang welke rollen de gemeente wenst te vervullen. Om bepaalde doelen te bereiken is het soms nodig om actief te handelen, bijvoorbeeld bij de aankoop van grond. Om andere doelen te behalen is samenwerking nodig, zoals bij de bouw van woningen. Voor andere situaties is de samenleving aan zet. De rol die de gemeente aanneemt kan veranderen gedurende processen. Vaststaat dat de gemeente het niet alleen kan en de samenwerking met de samenleving zoekt. Dat geldt andersom uiteraard ook.

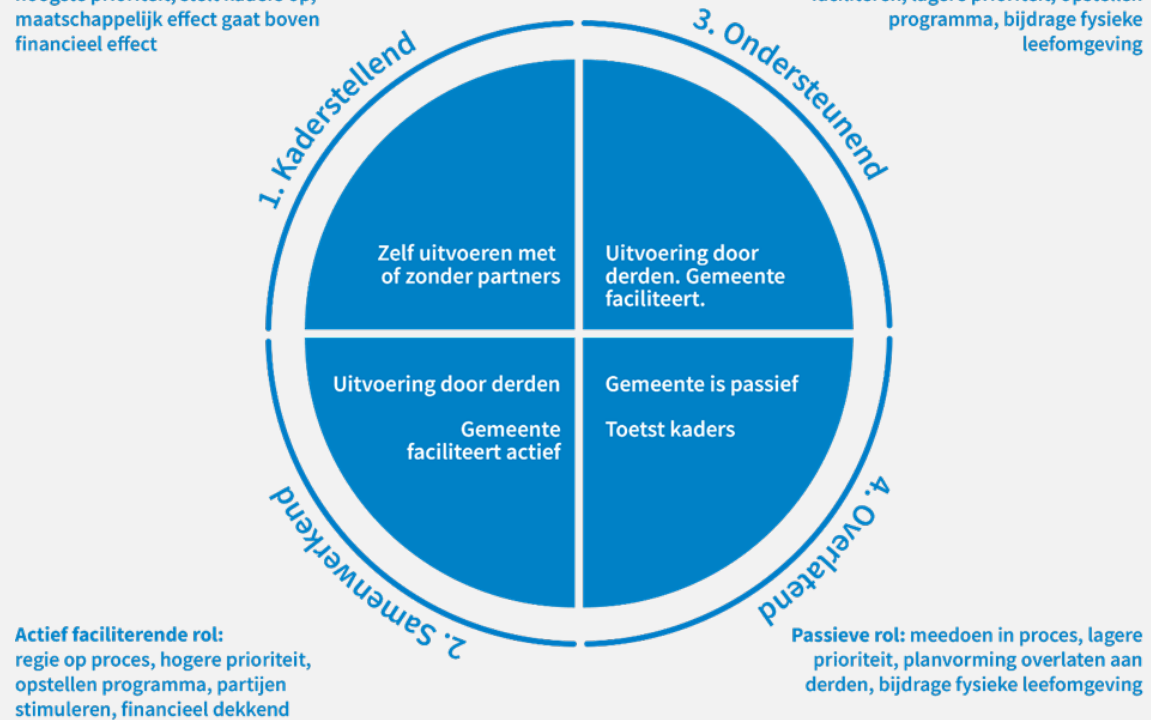
In deze visie onderscheiden we de volgende rollen:

- Kaderstellend (waaronder regulerend en instruerend). Dit is de meer traditionele rol, de gemeente geeft aan wat er (niet) mag en onder welke voorwaarden.
- Samenwerkend (waaronder regisserend en stimulerend).
- Ondersteunend (ook faciliterend).
- Overlatend aan de samenleving.

Eén van de vertrekpunten van de Omgevingswet is vertrouwen. Vertrouwen tussen overheid en samenleving, vertrouwen tussen markt en overheid en tussen markt en samenleving. Het opbouwen van wederzijds vertrouwen kost tijd. Belangrijk daarbij is het geven van duidelijkheid in rollen en verwachtingen als gemeente en door het inzetten van participatiemogelijkheden.

Zeer actieve rol: proces sturen, hoogste prioriteit, stelt kaders op, maatschappelijk effect gaat boven financieel effect

Passief faciliterende rol: proces faciliteren, lagere prioriteit, opstellen programma, bijdrage fysieke leefomgeving



Figuur 44 - Schematische weergave mogelijke rolgeving gemeente

Bijlagen



Bijlage 1 – Participatie- en consultatieverslag

Colofon

Titel rapport	Dordtse Omgevingsvisie 2.0; Eiland met kwaliteit
Status	Vastgesteld
Datum vaststelling	23 september 2025
Versie	1.2

