

[structuurvisie]

DORDRECHT

discussienota

Dordrecht



2020



februari 2007



‘...Een andere conclusie is dat toeval een positieve bijdrage kan leveren aan het karakter van een stad, dat niet alles zo netjes en geordend hoeft te zijn, al blijft een zekere planning natuurlijk noodzakelijk.’

Jan Eijkelboom, De Vierstedenstad

Inhoud

1. Inleiding	5
2. Waarom een nieuwe structuurvisie?	6
3. Dordrecht en zijn omgeving	7
4. Historie en groei	9
5. Dit is Dordrecht in 2007	11
6. Ruimtelijke dragers	15
7. Trends en ontwikkelingen	18
8. Fysiek programma voor Dordrecht 2020	23
9. Vraagstukken voor Dordrecht in 2020	28
10. Naar een structuurvisie Dordrecht 2020: het traject	31



1 Inleiding

Voor u ligt de discussienota over de structuurvisie Dordrecht 2020. Met de structuurvisie wil Dordrecht richting geven aan de ruimtelijke toekomst van de stad. De structuurvisie Dordrecht 2020 schetst hoe Dordrecht in de periode tot het jaar 2020 de aanwezige ruimte in de stad wil inrichten en benutten. Ook biedt het een doorkijkje voor de periode erna.

Deze discussienota geeft u inzicht in de keuzes en vraagstukken rond de ruimtelijke ontwikkeling van Dordrecht tot 2020. Ook geven we in deze nota een overzicht van het traject dat voorafgaat aan de realisering van de structuurvisie. Met deze discussienota wil het college het gesprek met de stad op gang brengen over de ruimtelijke toekomst van Dordrecht tot 2020. De discussienota geeft een beeld van Dordrecht in 2007 en geeft inzicht in de ruimtelijke vraagstukken voor Dordrecht nu en naar de toekomst toe. Daarnaast beschrijven we de maatschappelijke ontwikkelingen en trends die van invloed zijn op de ruimtelijke ontwikkeling van Dordrecht. Op basis van deze discussienota willen we de ruimtelijke vraagstukken voor Dordrecht 2020 nader gaan bepalen.

Deze discussienota is mede gebaseerd op de evaluatie van het Stadsplan uit 2000. Dit Stadsplan gaf de kaders aan voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad tot 2015. De conclusie van deze evaluatie is dat de ruimtelijke kaders uit het Stadsplan nog steeds bruikbaar zijn. De uitvoering van beleid ondervindt echter op onderdelen vertraging en ook het ruimtelijke programma ter discussie. Oorzaken zijn onder meer veranderde marktomstandigheden, onvoldoende afstemming van (onderdelen van) programma's op elkaar en verscherpte milieuregelgeving. Daarnaast benoemt het Stadsplan een groot aantal locaties en uiteenlopende mogelijkheden en ontwikkelingskansen voor die locaties. Het Stadsplan biedt daarmee ook een grote interpretatievrijheid voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van die locaties. Voor bijna alle locaties zijn nu tegelijkertijd plannen in ontwikkeling. De afstemming van het ruimtegebruik van alle stedelijke plannen en programma's verdient daarom veel aandacht.

Samengevat is het niet zozeer de inhoudelijke visie uit het Stadsplan die ter discussie staat, maar veel meer de doorvertaling van het Stadsplan naar de uitvoering van beleid en de afstemming tussen de projecten en programma's op diverse ruimtelijke locaties. Kortom: op welke wijze wil Dordrecht haar stedelijke regie vormgeven?

2 **Waarom een nieuwe structuurvisie?**

In de nabije toekomst komt er veel op Dordrecht af. Dordrecht blijft als stad groeien. Dordrecht geeft in de structuurvisie de ideeën weer over het aanzien van de stad in 2020. De stad is steeds in beweging: er wordt verbouwd, gebouwd en afgebroken. Bij alle aandacht voor uitvoering en ontwikkeling moet er ook aandacht zijn voor de bestaande stad en het beheer daarvan. Het samengaan van ruimtelijke ontwikkelingen met maatschappelijke ontwikkelingen is hierbij de uitdaging. De structuurvisie kijkt ook vanuit de maatschappelijke invalshoek naar de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad. De maatschappelijke thema's krijgen een ruimtelijke vertaling in de structuurvisie.

De Structuurvisie Dordrecht 2020 geeft een beschrijving van de gewenste ruimtelijke invulling van stad en eiland op middellange en lange termijn. De structuurvisie is een middel om grip te krijgen op de stedelijke ontwikkeling. Lopende programma's en projecten worden met elkaar en met de gewenste stedelijke ontwikkeling in verband gebracht.

Mede gebaseerd op de positie van Dordrecht in regionaal en Randstedelijk verband vloeien hier de hoofdlijnen uit voor het stedelijk ruimtelijk beleid. Deze hoofdlijnen worden op wijk- en buurtniveau nader uitgewerkt en geconcretiseerd.

Concreet zal de structuurvisie Dordrecht 2020 een ruimtelijke vertaling genereren van het Meerjarenprogramma 2006-2010. Daarnaast worden de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 in beeld gebracht. Verder zal de structuurvisie ruimtelijke samenhang aanbrengen in de vele (veelal bestaande) plannen en een kader scheppen voor een méér planmatige uitvoering ervan. Hierdoor ontstaat er een realistische prioriteitenstelling.

3 Dordrecht en zijn omgeving

Dordrecht staat niet los van zijn omgeving. In ruimtelijke ontwikkelingsprocessen is de gemeente slechts één van de bepalende spelers. Dordrecht heeft in ieder geval direct te maken met de regio Drechtsteden, waterschap, provincie en Rijk. Onder invloed van de veranderingen in het ruimtelijk beleid van de overheid zijn de rollen die deze publieke partijen in ruimtelijke processen innemen, aan het veranderen. In 2007 wordt de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening ingevoerd. In deze wet staat op het gebied van sturing dat Rijk, provincies en gemeenten straks een structuurvisie op moeten stellen. Een structuurvisie komt in de plaats van de planologische kernbeslissing (Rijk), het streekplan (provincie) en het structuurplan (gemeente). Beleidsdoelen uit de structuurvisie worden gerealiseerd in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan wordt in principe opgesteld door de gemeente. Rijk en provincie kunnen gemeenten algemene regels geven, die zij in acht moeten nemen. Als het Rijk en de provincie vinden dat ze zelf verantwoordelijk zijn voor een bepaalde ontwikkeling of gebied, dan kunnen ze zelf het bestemmingsplan vaststellen. Momenteel gelden de volgende beleidskaders:

Rijksbeleid

De in 2005 vastgestelde Nota Ruimte zet in op een terugtrekkende overheid. Uitvoering van beleid verschuift van het rijk naar lagere overheden en er wordt meer ruimte geboden aan particulier initiatief. De overheid moet zich scherper richten op de regie in de uitvoering van beleid en heeft vooral een sturende en faciliterende rol. Dordrecht wordt in de Nota Ruimte gepositioneerd als onderdeel van de Zuidvleugel.

Provinciaal beleid

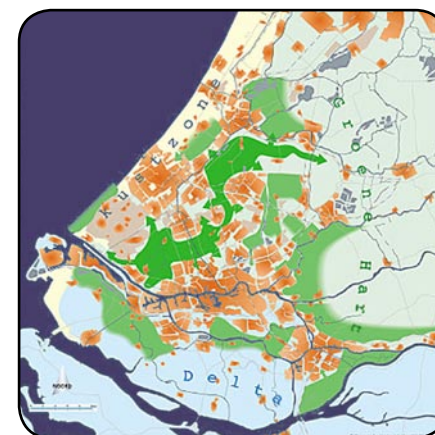
De provincie Zuid-Holland is van plan om het Streekplan Zuid-Holland te herzien. Daarbij wil de provincie invulling geven aan haar nieuwe rol. Een rol die meer uitvoeringsgericht is en meer gericht op regie op gemeentegrensoverschrijdende projecten en processen. De provincie hecht sterk aan regionale samenwerking in de Drechtsteden en dringt aan op een gezamenlijk gedragen visie en uitvoering.

Bestuurlijk platform Zuidvleugel

De stedelijke regio's in het zuidelijk deel van de Randstad en de provincie Zuid-Holland werken samen om de gezamenlijke ruimtelijke ambities te verwezenlijken door vertaling daarvan in aansprekende projecten. Voor de Drechtsteden zijn dat: het realiseren van een regionaal centrum voor dienstverlenende bedrijven in het Maasterras, de Stedenbaan (verbinding Dordrecht-Leiden) en het realiseren van een toplocatie voor dure woningen aan de zuidrand van Dordrecht. Daarnaast is in november 2006 de visie Zuidvleugel: Motor in de Delta vastgesteld. In deze visie is Dordrecht onderdeel van de opgave Deltapoort. Over de Deltapoort is in deze visie het volgende aangegeven: Hierbij gaat het om de herontwikkeling van het gebied tussen Rotterdam en Dordrecht, tussen spoor



Nederland in Noord-West Europa



De Zuidvleugel van de Randstad



Drechtsteden

en de oevers van de Noord en het laatste deel van de Lek, de Beneden Merwede en de Oude Maas. Er zal in de gemeenten van de Deltapoort een langdurig proces van herstructurering op gang moeten komen. Dat moet leiden tot een veel betere ruimtelijke structuur, een verbeterd woningaanbod, hoogwaardiger openbare ruimte, meer groenvoorzieningen en een aantrekkelijker uitstraling van deze bedrijvige steden en dorpen.

Regionaal beleid Drechtsteden

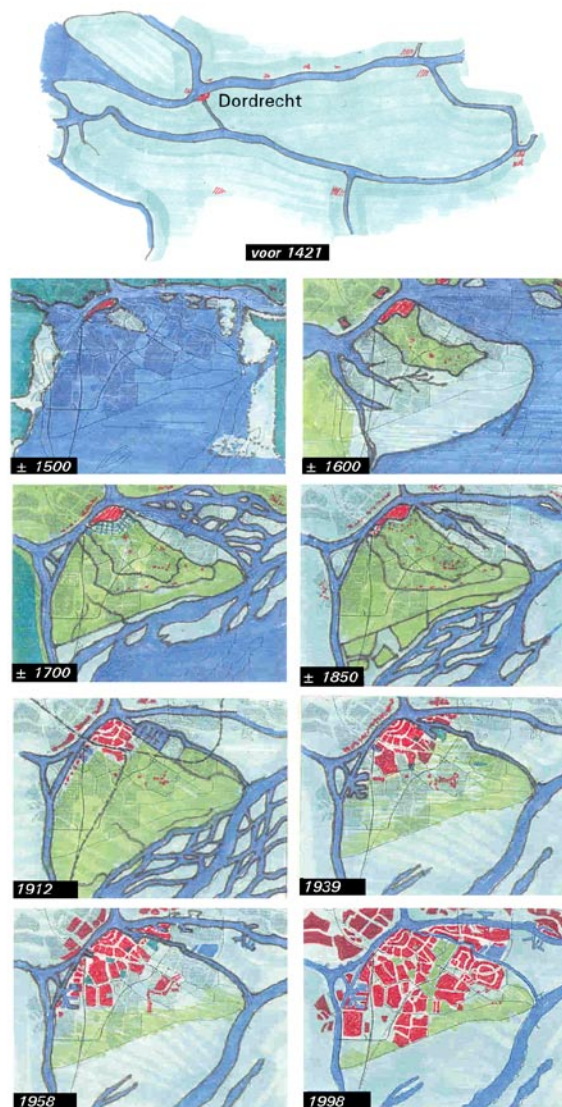
In de regio is begin 2006 het ruimtelijke kader Ruimte Geven vastgesteld. Hierin zijn de regionale relevante beleidskeuzes vastgelegd. De uitvoering van dit beleid vindt plaats via projecten. Momenteel wordt het ruimtelijk kader Ruimte Geven uitgewerkt in een realisatiestrategie voor de ruimtelijke opgave van de Drechtsteden.

4 Historie en groei

Het tegenwoordige ruimtelijke beeld van Dordrecht, als stad en eiland, is niet slechts het resultaat van menselijk plannen, maar zeker ook van de grillen van natuur en toevalligheden uit de geschiedenis. In meer dan acht eeuwen tijd zijn verschillende momenten te vinden die van grote betekenis zijn geweest bij de vorming van Dordrecht tot de plek die het nu is. Zo kreeg Dordrecht in 1299 het stapelrecht. Dit betekende een belangrijke voorwaarde voor de economische groei in de Dordtse 'gouden eeuw'. De Sint Elizabethsvloed uit 1421 verwoestte de Grote Waard waarin Dordrecht was gelegen: een binnenzee bleef achter en Dordrecht werd een eiland. De natuurlijke opwas en aanwas in de Biesbosch volgde de mens vanaf de 16e eeuw met bedijkingen die tegenwoordig als een waaier over het eiland liggen. Met de aanleg van de Nieuwe Merwede in 1866 en het voltooiën van de Biesboschpolder in 1927 werden de huidige contouren van het eiland vastgelegd. Door de industriële revolutie begon de stad snel te groeien buiten de stadsmuren. Toen in 1901 de Woningwet werd vastgesteld, werd Dordrecht, net als andere steden in Nederland, verplicht tot het maken van uitbreidingsplannen. Sindsdien is de stad planmatig uitgelegd in een soort radiaal om de oude stad.

Kenmerkend voor de 20e eeuw is de voortdurende tijdsversnelling in de uitbreiding van de stad. In iedere Dordtse wijk zijn het gedachtengoed en de heersende trends te vinden uit een bepaalde tijd. Een duidelijk voorbeeld hiervan zijn de uitbreidingswijken Wielwijk, Crabbehof en Zuidhoven. Zij kenmerken zich door veel licht, lucht en ruimte, scheiding van functies (zoals wonen en werken) en een typische stempelverkaveling.

Dordrecht is wel benoemd als 'vingerstad': vanuit het centrum strekken vingers zich in verschillende richtingen uit over het eiland met daartussen groene zones. We kenmerken Dordrecht ook wel als een mozaïek van eilandjes op het eiland, van elkaar gescheiden door dijken, treinspoor en wegen.

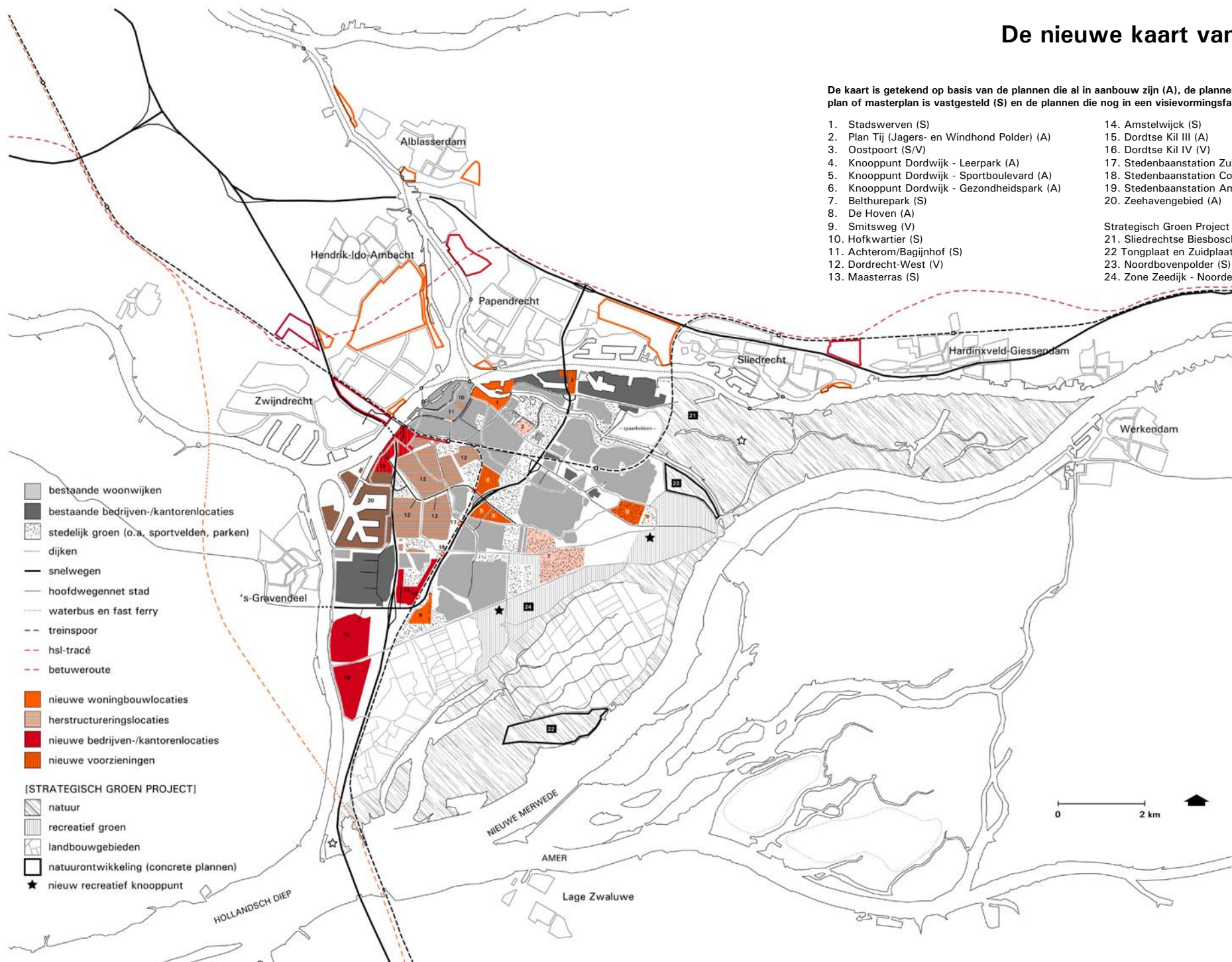


De nieuwe kaart van Dordrecht

22 januari 2007

De kaart is getekend op basis van de plannen die al in aanbouw zijn (A), de plannen waarvoor een structuurplan of masterplan is vastgesteld (S) en de plannen die nog in een visievormingsfase verkeren (V).

- | | |
|--|---|
| 1. Stadswerven (S) | 14. Amstelwijk (S) |
| 2. Plan Tij (Jagers- en Windhond Polder) (A) | 15. Dordtse Kil III (A) |
| 3. Oostpoort (S/V) | 16. Dordtse Kil IV (V) |
| 4. Knooppunt Dordwijk - Leerpark (A) | 17. Stedenbaanstation Zuid (V) |
| 5. Knooppunt Dordwijk - Sportboulevard (A) | 18. Stedenbaanstation Copernicusweg (V) |
| 6. Knooppunt Dordwijk - Gezondheidspark (A) | 19. Stedenbaanstation Amstelwijk (V) |
| 7. Belthurepark (S) | 20. Zeehavengebiet (A) |
| 8. De Hoven (A) | |
| 9. Smitsweg (V) | Strategisch Groen Project (S) |
| 10. Hofkwartier (S) | 21. Sliedrechtse Biesbosch (S) |
| 11. Achterom/Bagijnhof (S) | 22. Tongplaat en Zuidplaatje (S) |
| 12. Dordrecht-West (V) | 23. Noordbovenpolder (S) |
| 13. Maasterras (S) | 24. Zone Zeedijk - Noorderdiep (S) |



5 Dit is Dordrecht in 2007

Op basis van bestaande en geplande ontwikkelingen op het eiland is *De nieuwe kaart van Dordrecht* getekend. Op de kaart zijn zowel de plannen geplaatst die al in ontwikkeling zijn, de plannen waarvoor een structuurplan of masterplan is vastgesteld als de projecten die nog in een fase van visievorming verkeren. Alleen de plannen die een betekenis hebben voor de structuur van stad en eiland zijn weergegeven. De kaart is een momentopname.

Projectenlegenda bij de *Nieuwe kaart van Dordrecht*

A = plannen in ontwikkeling

S = plannen met vastgesteld structuurplan of masterplan

V = plannen in fase van visievorming

1. Stadswerven (S)

Ambitieuw project aan het Drierivierenpunt met bijzondere plekken, binnenstedelijke functies en woonmilieus. De Stadswerven vormt een aanvulling op de binnenstad en wordt een gebied met een eigen karakter en aantrekkingskracht. De Stadswerven wordt ontwikkeld tot cultureel 'hart' van de Drechtsteden. Het gebied kent heel verschillende sferen die inspelen op de prachtige ligging aan de rivieren. Het Wantij en het Watertorenterrein met de doorgetrokken Vlij vormen het waterrijke hart van Stadswerven.

2. Plan Tij (Jagers- en Windhondpolder) (A)

Prijswinnende ontwikkeling van woningbouw op buitendijks gelegen locatie in de Dordwijkzone. Het gaat hier om een beperkt aantal woningen (circa 90), natuurontwikkeling en aanleg van een nieuw getijdengebied. Het gaat om een gevarieerd woningbouwprogramma in het duurdere segment, veelal woningen met aanlegplaats en 18 vrije kavels. De locatie is via een bevaarbare watergang aan het Wantij en de rivieren gekoppeld. De opvallend snelle verkoop wijst erop dat de ontwikkeling voorziet in een behoefte. Start bouw: juni 2006.

3. Oostpoort (S/V)

Aansprekend programma (megabioscoop, andere vrijetijdsvoorzieningen, kleinschalige bedrijfsruimtes) rond het thema grootschalig gezinsvermaak. De kracht van de locatie ligt in de centrale ligging in de regio, de goede bereikbaarheid, de beschikbare ruimte en de kwaliteit als zichtlocatie vanaf de weg en het water. De functies zijn zodanig geselecteerd dat de combinatie van megabioscoop en ruïne Huis te Merwede

voorziet in een goede wisselwerking en een aantrekkelijk en levendig gebied.

4. Knooppunt Dordwijk - Leerpark (A)

In het geografische centrum van de stad ontstaat een cluster van onderwijsvoorzieningen op het gebied van voortgezet en beroepsvoorbereidend onderwijs. In het Leerpark wordt een samenhangende ontwikkeling gerealiseerd, met scholen, ondersteunende leerbedrijven, voorzieningen en woningbouw. In 2006 wordt gestart met de bouw van een tunnel in de Laan der Verenigde Naties, onder de spoorlijn Rotterdam-Breda en ter hoogte van het Leerpark. Deze tunnel is van groot belang voor de doorstroming van het verkeer op de Laan der Verenigde Naties, dat onderdeel is van het stedelijke hoofdwegennet. De tunnel is berekend op een toekomstige verbreding van de spoorbaan naar vier sporen en op een halteplaats bij het Leerpark.

5. Knooppunt Dordwijk - Sportboulevard (A)

Tegenover het Leerpark, aan de overzijde van de N3, worden de bestaande sportvoorzieningen volledig vernieuwd en uitgebreid. Er ontstaat een sportboulevard waarin binnen- en buitensportvoorzieningen zijn geclusterd: subtropisch zwembad en wedstrijdbad, ijsbaan, turn/sporthal, tennis- en squashhal, ondersteunende voorzieningen en parkeergelegenheden.

6. Knooppunt Dordwijk - Gezondheidspark (A)

Direct naast de Sportboulevard ontwikkelt zich vanuit het bestaande Albert Schweitzer Ziekenhuis het Gezondheidspark. Het ziekenhuis wordt fors uitgebreid. In de overgangszone tussen Sportboulevard en gezondheidsvoorzieningen wordt ruimte geboden aan zorggerelateerde voorzieningen. Woningbouw maakt deel uit van het Gezondheidspark. De verbondenheid van sportzone en gezondheidsvoorzieningen (preventie en genezing) wordt ruimtelijk vertaald in een centraal in het plan gelegen 'Esplanade' die in een diagonale richting de drie zones doorsnijdt.

7. Belthurepark (S)

Het plan voor het Belthurepark gaat uit van een 18-holes golfbaan met wedstrijdstatus gecombineerd met ruim 200 luxe woningen, in het zuidelijk deel van de Dordwijkzone. Het plan biedt ook ruimte aan water, natuurontwikkeling en openbare recreatievoorzieningen. De woningen variëren van vrijstaande tot halfvrijstaande villa's en luxe appartementen. De appartementen zijn ondergebracht in twee 'landgoederen'. Een bestemmingsplanwijziging is in voorbereiding. Start bouw: 2008/2009.

8. De Hoven (A)

De ontwikkeling van woningbouwproject De Hoven vormt het sluitstuk van de ontwikkeling van de Corridor, de zone tussen Dubbeldam en Stadspolders. Villawijk De Hoven gaat uit van ongeveer 350 woningen in het duurdere segment: vrijstaand, 2-onder-1-kap en vrije kavels langs de Noordendijk en Oudendijk. In de overgang met het buitengebied ligt een 'landgoed' (met dure appartementen) in een royale, parkachtige setting en omgeven door waterpartijen.

9. Smitsweg (V)

Voor het gebied aan de Smitsweg werkt een ontwikkelaar een woningbouwplan uit met ongeveer 600 woningen in een gevarieerd programma. De Smitsweg is een locatie die moeilijk tot ontwikkeling te brengen is. Dit gezien ligging en ontsluitingsmogelijkheden, milieuhinder (spoorlijn, A16 en N3), en de aanwezigheid van een hoogspanningsleiding en ecologische verbindingszone. Met het vervallen van station Amstelwijk en de vrij te houden zones langs N3 en spoorlijn is het niet langer realistisch om uit te gaan van een gezamenlijke ontwikkeling van Amstelwijk en de Smitsweglocatie binnen het in het Stadsplan Dordrecht 2000 beoogde Knooppunt Amstelwijk. Stedelijke functies, kantoren en hoogwaardige werkgelegenheid zijn niet langer gewenst op de Smitsweglocatie. Wel blijft de ontsluiting van het gebied en de relatie met Amstelwijk een belangrijk punt van zorg.

Intermezzo

Wie twintig jaar terugkijkt, ziet een andere stad dan nu. Het Dordrecht van vandaag is anders dan het Dordrecht van 20 jaar geleden. Dordrecht wordt steeds meer een multiculturele stad. Een stad met een meer en meer bloeiende economie. Een stad met een vernieuwd centrum. Een stad met nieuwe woonmilieus. Een stad die onderdeel aan het worden is van een veel groter stedelijk gebied, zich uitstrekkend van Dordrecht tot Leiden: de Zuidvleugel van de Randstad. De stad heeft een gunstige ontwikkeling doorgemaakt. Dordrecht is op alle fronten gestaag aan het vernieuwen. Maar er zijn ook nieuwe problemen ontstaan: rond veiligheid, milieuruimte, integratie en bereikbaarheid. Daarom moeten we nadenken over de toekomst: hoe houden we het goede in onze stad en samenleving vast en hoe pakken we de kansen? Daarbij moeten we er rekening mee houden dat de stad zal blijven veranderen.



10. Hofkwartier (S)

Het Hofkwartier is een gebied in de historische binnenstad dat vrijwel onaangetast is gebleven in de grote dynamiek van de afgelopen twee eeuwen. Het gebied wordt een cultureel brandpunt in de binnenstad, waar geschiedenis, maatschappij en kunsten gekoppeld worden aan wetenschap, cultuuroverdracht en ondernemerschap. Met onder meer de uitbreiding van het Dordrechts Museum en de komst van een archeologisch en cultuurhistorisch kenniscentrum zal het gebied verder uitgroeien tot een innovatieve historische ontmoetingsplek voor heroriëntatie, reflectie en inspiratie.

11. Achterom/Bagijnhof (S)

De ontwikkeling van het bouwblok Achterom/Bagijnhof is een tweede, belangrijke stap in de vernieuwing van het winkelhart. Deze vernieuwing is begonnen met de herontwikkeling van Statenplein/Scheffersplein en omgeving. Aan het Achterom maken de dagwinkels plaats voor een nieuwe gevelwand met winkels en de entree/uitrit van een nieuwe parkeergarage, die binnenin het bouwblok ligt. Aan de Spuiboulevard worden delen van de bestaande bebouwing vervangen. De omliggende straten en de Visstraat worden in aansluiting op de Sarisgang heringericht.

12. Dordrecht-West (V)

In Dordrecht-West wordt hard gewerkt aan de herstructurering van Oud- en Nieuw Krispijn, Wielwijk en Crabbehof. Vooral in Oud Krispijn is de renovatie en nieuwbouw van woningen inmiddels in volle gang. Nu wordt er nog volop gebouwd en op korte termijn is de herontwikkeling van Oud-Krispijn afgerond. In Wielwijk is de afgelopen jaren de vernieuwing van de omgeving van het Admiraalsplein in gang gezet. Het nieuwe winkelcentrum in Wielwijk met daarboven woningbouw, de Zilvervloot, is daarbij één van de meest opvallende en aansprekende projecten. Voor de overige wijken binnen Dordrecht-West worden ontwikkelingsstrategieën en plannen voorbereid.

Doelstellingen van de aanpak van Dordrecht-West zijn: tegengaan van de selectieve uitstroom van hogere inkomens en instroom van lagere inkomens, zorgen dat in elke wijk de leefbaarheid op peil is en dat sprake is van een schone, hele en veilige woonomgeving en een adequaat voorzieningenniveau. Woningaantallen, betaalbaarheid, fasering en afstemming vormen in de herontwikkeling van Dordrecht-West belangrijke aandachtspunten.

13. Maasterras (S)

Het Maasterras, deels in Dordrecht en deels in Zwijndrecht gelegen, is het toekomstige zakelijke hart van de Drechtsteden. Het Masterplan Maasterras is begin 2004 vastgesteld en voorziet in een periode van 25 à 30 jaar in de bouw

van circa 300.000 m2 bruto vloeroppervlak (bvo) kantoren en stedelijke voorzieningen en circa 1.400 woningen. Daarvan wordt ongeveer de helft in Dordrecht en de helft in Zwijndrecht gerealiseerd. Het plan is flexibel: de onderlinge verhoudingen tussen de functies kunnen nog variëren en afhankelijk van het aantal bouwlagen kan het totale programma variëren van circa 400.000 tot circa 560.000 m2 bvo. Ontwikkeling van het Maasterras betekent een kwaliteitsimpuls voor de Drechtsteden. Kwaliteitsdragers in het plan zijn de hoogteverschillen en terrassen en de groen- en waterstructuur.

14. Amstelwijk (S/V)

Hoogwaardige bedrijvenlocatie voor zakelijke en specialistische diensten, handel en services, engineering en fijnmechanische industrie. Bedrijvenpark Amstelwijk is uit oogpunt van bereikbaarheid gunstig gelegen aan de rijksweg A16 en de randweg N3. In het Masterplan zijn referentiebeelden en inrichtingselementen opgenomen voor een landschapsconcept, zodat in zijn totaliteit gesproken kan worden van een parkachtige lay-out.

15. Dordtse Kil III (A)

Dordtse Kil III is een onderscheidend regulier bedrijventerrein van circa 70 ha netto uitgeefbaar terrein. Dordtse Kil III is het eerste terrein waarbij een document is vastgesteld voor de beeldvorming en architectonische uitwerking van gebouwen. Men mag op basis van die beelden een zekere veronderstelling hebben van de vestigingsomgeving. Oorspronkelijk bedoeld als opvang voor de regio, huisvest het terrein op dit moment ook enkele omvangrijke vestigingen van bedrijven buiten de Drechtsteden.

16. Dordtse Kil IV (V)

Dordtse Kil IV is het laatste nieuwe bedrijventerrein in de regio met 65 ha netto uitgeefbaar terrein. Bij de ontwikkeling van Dordtse Kil IV is nadrukkelijk aandacht voor de landschappelijke kwaliteit. Zo wordt een vloeiende overgang tussen het rivierenlandschap en het stadslandschap ten noorden van de Wieldrechtse Zeedijk bereikt. Daarbij is hoogwaardige bebouwing vereist in de meest zuidelijke entree van de Drechtsteden en van de Randstad.

17, 18, 19. Stedenbaanstations (Zuid (17), Copernicusweg (18), Amstelwijk (19)) (V)

Binnen de huidige spoorcapaciteit en dienstregeling is er ten zuiden van station Dordrecht één NS-station te bedienen. Bestaande plannen voorzien in nieuwe stations op Amstelwijk en Leerpark. Recent is gebleken dat station Amstelwijk niet op korte termijn zal worden gerealiseerd. Momenteel wordt onderzocht of een nieuw station aan de Copernicusweg een

alternatief kan zijn voor het bestaande station Zuid en het geplande station Amstelwijk. Deze stations spelen een rol in de Stedenbaan, een snelle spoorverbinding in de Zuidvleugel van de Randstad, tussen Dordrecht en Leiden.

20. Zeehavengebied (A)

Het programma voor de revitalisering van het zeehavengebied heeft als doel om het zeehavengebied Dordrecht maximaal economisch te ontwikkelen. Dit programma is eind 2004 in het leven geroepen omdat bleek dat extra inspanning nodig was om dat doel te bereiken. Belangrijkste aanleiding was echter dat door een uitspraak van de Raad van State medio 2004 het verlenen van nieuwe milieuvergunningen werd stilgelegd totdat overschrijdingen van de 50dB(A)-geluidscontour zijn gecorrigeerd. Voorzover zij niet met een AMVB-vergunning kunnen volstaan, kunnen bestaande bedrijven niet meer uitbreiden en nieuwe bedrijven zich niet vestigen in het gebied.

Om de economisch vitale zeehaven te realiseren werkt de gemeente allereerst aan het oplossen van de geluidsproblematiek, maar ook aan het verbeteren van het vestigingsklimaat en het stimuleren van gewenste bedrijvigheid.

21, 22, 23, 24. Strategisch Groen Project (S)

Op het Eiland van Dordrecht wordt gewerkt aan een Strategisch Groenproject. In het buitengebied van Dordrecht komt een nieuw natuur- en recreatiegebied, dat verweven is met natuurontwikkeling. In totaal gaat het om 400 hectare nieuw recreatiegebied en 780 hectare nieuwe natuur. Het plan gaat uit van het onderling verbinden van de Dordtse en Slie-drechtse Biesbosch. Beide vormen samen met de Brabantse Biesbosch het Nationaal Park De Biesbosch (als zoetwatergetijdengebied en Wetland uniek in West-Europa).

Op basis van een vastgesteld Raamplan, dat is uitgewerkt in een plan van aanpak, is dit najaar gestart met het maken van een inrichtingsplan. In de Slie-drechtse Biesbosch zijn al delen van het Strategisch Groen Project uitgevoerd (20). Voor de Tongplaat en Zuidplaatje (21) en de Noordbovenpolder (22) zijn inrichtingsschetsen gemaakt. Bij het gebied tussen de (Wieldrechtse) Zeedijk en het Noorderdiep (23) is onder andere sprake van het uitbreiden van natuurgebied en het vergroten van de recreatieve gebruiksmogelijkheden. Het Strategisch Groenproject betekent ook herpositionering van de landbouw op het Eiland van Dordrecht.

Ruimtelijke dragers

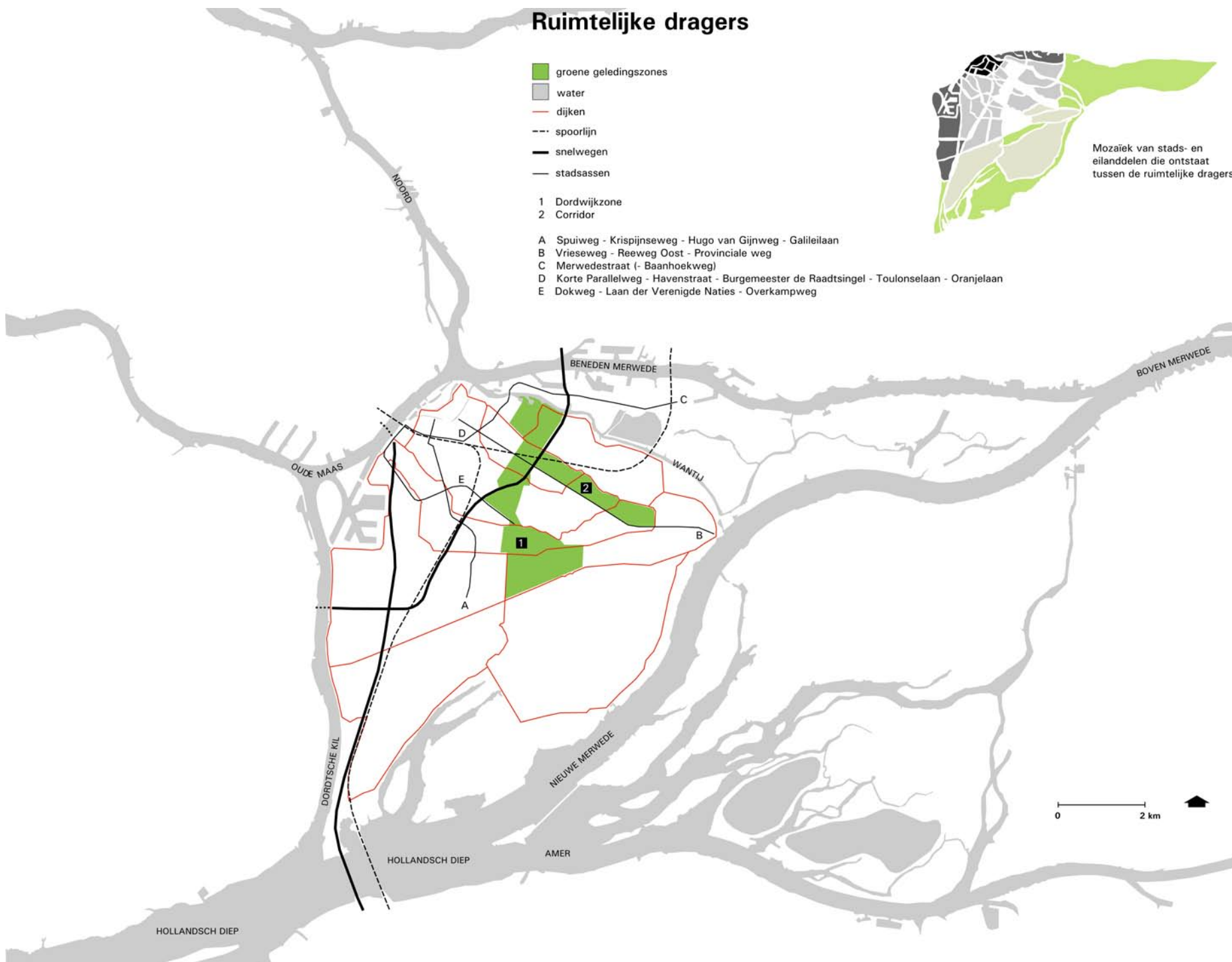
- groene geleidingszones
- water
- dijken
- spoorlijn
- snelwegen
- stadsassen

- 1 Dordwijkzone
- 2 Corridor

- A Spuiweg - Krispijnseweg - Hugo van Gijnweg - Galileilaan
- B Vrieseweg - Reeweg Oost - Provinciale weg
- C Merwedestraat (- Baanhoekweg)
- D Korte Parallelweg - Havenstraat - Burgemeester de Raadsingel - Toulonselaan - Oranjelaan
- E Dokweg - Laan der Verenigde Naties - Overkampweg



Mozaïek van stads- en eilanddelen die ontstaat tussen de ruimtelijke dragers



0 2 km



De ruimtelijke dragers van Dordrecht

6 Ruimtelijke dragers

Belangrijk voor het opstellen van de structuurvisie Dordrecht 2020 zijn de ruimtelijke dragers voor de stad die we kunnen onderscheiden. Voor de opstelling van de structuurvisie gaan we uit van de volgende dragers:

1. De rivieren die het eiland omgeven en hun oevers:

De rivieren Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Hollandsch Diep en Dordtsche Kil.

2. De rivier het Wantij;

3. De dijken op het eiland;

4. De groene geleidingszones Dordwijkzone en Corridor;

5. De snelwegen A16 en N3;

6. De spoorlijnen;

7. De stadsassen.

Andere belangrijke structuuronderdelen zijn de oriëntatiepunten in de stad: gebouwen, parken en kunstwerken. Voorbeelden zijn Grote Kerk en de spoorbrug naar Zwijndrecht. En de stadsdelen die zich bevinden tussen de rivieren, snelwegen en andere ruimtelijke dragers. Deze stadsdelen zijn als het ware de eilanden op het eiland.

Opgaven voor de versterking van de ruimtelijke dragers uit de evaluatie Stadsplan 2005

De toegankelijkheid van de *rivieren en hun oevers* is een thema waarmee Dordtse visies zich al geruime tijd bezighouden. De zuidoostelijke oever van het eiland vormt een kwetsbaar gebied, de Biesbosch, met slechts een beperkte publieke toegankelijkheid (Strategisch Groenproject). De noordwestelijke oever is onderdeel van het regionale project Drechtoevers. Hiervoor is in het verleden een visie gemaakt waarin visuele kwaliteit (zicht vanaf het water en zicht vanaf de oevers) en samenhang centraal stonden. Deze visie kent momenteel zijn vertaling in verschillende projecten. In Dordrecht zijn dit het Maasterras, de Stadswerven en de Oostpoort.

Aandachtspunten:

- Watergebonden bedrijvigheid versus rivierfronten met woonfunctie;
- Parallele ontwikkelingen aan beide zijden van de rivier; wordt dit nog steeds nagestreefd?

Het *Wantij* en de omliggende oevers vormen een ecologische zone vanuit het buitengebied de stad in. Het Wantij is ook een recreatieve watersportroute naar de havens, Plan Tijn en de Biesbosch.

Aandachtspunten:

- Het behouden en versterken van de continuïteit van deze zone is aan de orde in het beheer van de bestaande stadsdelen en in de ontwikkeling van nieuwe plannen.

De ruimtelijke structuur van een gebied wordt gevormd door het patroon van ruimtelijke bestandsdelen - stadsdelen, parken, pleinen, gebouwen, polders, bossen - en de relaties daartussen, die gelegd worden door wegen, zichtlijnen en andere lineaire elementen. De kwaliteit van een dergelijke structuur wordt bepaald door de mate waarin die kan worden waargenomen en onthouden. Een goede structuurvoorstelling stelt ons in staat orde te scheppen in het grotere geheel en delen in hun onderlinge relaties te kunnen onderscheiden. Zo'n structuurvoorstelling bevordert niet alleen de oriëntatiemogelijkheden bij het uitvoeren van acties in de stad, maar het vormt ook een ruimtelijk denken en communicatiekader, waarin gezamenlijke en persoonlijke indrukken en gevoelens over de stad kunnen worden ondergebracht.

(vrij overgenomen uit Stadsbeeld Dordrecht, 1982)



De *Dordwijkzone* vormt de groene geleiding door de stad tussen de Wantijzone en het buitengebied. Beide zones hebben een belangrijke rol als ecologische verbinding, maar ook een recreatieve betekenis als plek en als verbinding vanuit de stad naar het buitengebied.

De *Corridor* is een belangrijke groene geleidingszone in de stad. Het ruimtelijke concept voorziet in een samenspel van bebouwing binnen groene kamers door middel van groene 'gordijnen' en 'vitrages' en open te houden zichtzones.

Aandachtspunten:

- Tot dusver blijft het beplantingsaandeel in de Corridor ver achter. Hierdoor overheerst de uitstraling van bebouwing sterk.
- Waar ligt de grens voor bebouwingsplannen?

De *dijken* vormen belangrijke structuurlijnen op het Eiland. Ze kennen verschillende karakteristieken, van stedelijk tot landelijk, en ze zijn te lezen als hoofdstukken uit het geschiedenisboek. Vaak zijn de dijken onderdeel van het stedelijke fietsnetwerk. Daarnaast hebben verschillende dijken nog steeds een waterkerende functie.

Aandachtspunten:

- Continuïteit van de dijken;
- De beperkte rol van de auto.

De *snelwegen en spoorlijnen* die over het eiland van Dordrecht lopen, zijn elementen van een hoger schaalniveau. Ze verbinden Dordrecht met de Drechtsteden, maar ook Amsterdam met Antwerpen. De presentaties van het eiland langs deze lijnen vormen de visitekaartjes naar de buitenwereld.

Aandachtspunten:

- Infra- en milieuhinder;
- Knooppunt A16-N3; relatie rijkswegennet en het lokale wegennet;
- Externe veiligheid;
- Intercitystatus station;
- Stedenbaan ontwikkeling.

De *stadsassen* vormen belangrijke verbindingroutes tussen de binnenstad en de overige wijken en tussen de stad en het buitengebied. Op één punt wijkt een stadsas af van de werkelijke route: de Reeweg Oost en Vrieseweg zijn onderdeel van een stadsas, terwijl de hoofdroute in de stad hier afbuigt naar de Crayensteinstraat en Krommedijk/Transvaalstraat.

Aandachtspunten:

- Autoverkeersintensiteit;
- Uitstraling en functionele betekenis van aangrenzende bebouwing;
- Langzaam verkeer;
- Ingangen (van wijken), overgangen en randen (tussen stadsdelen).

7 Trends en ontwikkelingen

Inleiding

De koers van Dordrecht naar 2020 wordt mede bepaald door algemene trends en ontwikkelingen. De mate waarin lokaal invloed wordt ondervonden van algemene trends is afhankelijk van de demografische en economische samenstelling van een gemeente.

Trends in demografie, economie, maatschappij, technologie en natuur/milieu hebben gevolgen voor het gebruik van ruimte. Deze effecten worden in de laatste paragraaf uitgewerkt en zijn belangrijk voor de Structuurvisie.

Demografische ontwikkeling

De autonome groei van het aantal inwoners in Dordrecht en de regio is steeds geringer. De prognoses voor de regio voorspellen dat de bevolking tot ca. 2020 licht zal groeien en daarna daalt. De laatste jaren is het aantal inwoners van Dordrecht door onvoldoende aanbod van nieuwe woningen zelfs nu al licht gedaald.

Net als in de rest van Nederland, is er in Dordrecht sprake van vergrijzing en ontgroening. Het aandeel jongeren daalt tot 2020 en zal daarna licht groeien. Vooral het aantal mensen tussen de 25 en 45 jaar neemt af. Tot 2010 neemt het aantal senioren van 55 tot 65 jaar nog sterk toe, na 2010 groeit de groep boven 65 jaar. Vanaf 2020 neemt de groep boven de 75 jaar sterk in aantal toe. Momenteel zijn er nog relatief weinig allochtone ouderen in Nederland, maar hun aantal gaat na 2010 snel groeien. Met name onder ouderen met lage inkomens neemt het percentage allochtonen toe. Deze ontwikkelingen hebben gevolgen voor de vraag naar woningen en zorg- en welzijnsvoorzieningen. Dit geldt ook in Dordrecht.

Maatschappelijke Trends

Sociaal-economisch

De trend van individualisering en flexibilisering is al ingezet en zal zich blijven manifesteren. Er zal steeds meer vraag zijn naar producten en diensten op maat en vraag naar keuzemogelijkheden en kwaliteit. Individualisering leidt er tevens toe dat 'traditionele' sociale structuren en verbanden – huwelijk, vereniging, vakbond – onder druk komen te staan.

Het aantal vrouwen dat deelneemt aan betaalde arbeid zal aanzienlijk toenemen. Als de trend van de afgelopen jaren zich voortzet, zal dat leiden tot een toename van de behoefte aan kinderopvang.

De inkomenspositie en met name de vermogenspositie van ouderen zal de komende 15 jaar belangrijk verbeteren. Het aantal ouderen met een laag inkomen blijft ongeveer constant, terwijl het aantal ouderen met een middeninkomen groeit. Dit betekent dat mensen zich meer kunnen veroorloven en dat de vraag naar kwaliteit van diensten en producten (incl. woonruimte) toeneemt. Daarbij komt de

Tabel 1: Prognose bevolkingsontwikkeling volgens Primos 2005



Dordrecht								
Leeftijd	1-1-2005	'05-'20	1-1-2020	'05-'10	'10-'15	'15-'20	'20-'25	'25-'30
0-14	22.247 (18,6%)	-2.396	19.851 (17,2%)	-1.159	-564	-673	-300	-187
15-64	80.555 (67,5%)	-6.517	74.038 (64,0%)	-1.603	-3.020	-1.894	-1.716	-1.919
64-99	16.518 (13,8%)	5.339	21.857 (18,9%)	484	2.655	2.200	2.084	2.077
Totaal	119.320 (100%)	-3.574	115.746 (100%)	-2.278	-929	-367	68	-29

Drechtsteden								
Leeftijd	1-1-2005	'05-'20	1-1-2020	'05-'10	'10-'15	'15-'20	'20-'25	'25-'30
0-14	49.732 (19,0%)	-1.132	48.600 (17,7%)	-945	-145	-42	1.321	1.551
15-64	173.806 (66,4%)	773	174.579 (63,6%)	2.781	-1.709	-299	-1.341	-2.608
64-99	38.319 (14,6%)	12.806	51.125 (18,6%)	2.665	5.978	4.163	4.423	4.729
Totaal	261.857 (100%)	12.447	274.304 (100%)	4.501	4.124	3.822	4.403	3.672

Nederland			Bron: CBS
Leeftijd	1-1-2005	1-1-2020	
0-14	3.009.904 (18,5%)	2.752.872 (16,4%)	
15-64	11.001.301 (67,5%)	10.858.437 (64,6%)	
64-99	2.283.384 (14,0%)	3.188.510 (19,0%)	
Totaal	16.294.589 (100%)	16.799.819 (100%)	

trend dat een groot deel van de ouderen tegenwoordig langer fit en mobiel is. Dit heeft effect op de reikwijdte van het ondernemen van activiteiten, gebruik van voorzieningen en hun oriëntatie op de woningmarkt.

Als de mobiliteit van mensen afneemt, worden voorzieningen nabij de woning belangrijker. Dit geldt ook voor mensen in een sociaal of cognitief kwetsbare positie. De Wet Maatschappelijke Ondersteuning streeft ernaar dat ouderen en mensen met een handicap langer zelfstandig blijven wonen in hun eigen wijk. Dit stelt eisen aan een – goed bereikbaar – basispakket van (woonzorg)voorzieningen in de wijk.

Door de afname van het aantal jongeren zal er een andere behoefte aan sport- en recreatieve voorzieningen en onderwijsfaciliteiten ontstaan in de stad. Dit behoeftenpatroon hangt wel sterk af van de leeftijdsopbouw per wijk.

Verder is er bij alle leeftijdsgroepen in toenemende mate behoefte aan veiligheid op straat en aan vermaak en vertier.

Informatie- en Communicatietechnologie

Van belang is ook de toenemende integratie van informatie- en communicatietechnologie, zowel bij bedrijven als in het dagelijks leven van mensen. Nieuwe toepassingen van ICT maken nieuwe vormen van dienstverlening mogelijk. Hierbij kan die dienstverlening onafhankelijker worden van plaats en tijd. Er zullen overigens ook mensen zijn die niet kunnen meeliften op de golven van deze ontwikkelingen.

Door het steeds hogere opleidingsniveau van ouderen en de steeds grotere toegang tot informatie - onder andere door het toenemende PC-bezit - presenteren steeds meer ouderen zich op de markt als kritisch vergelijkende consument. Zij denken - vaak al in een vroeg stadium - na over hun wensen op het gebied van wonen, zorg en welzijn. Steeds beter weten zij wat er mogelijk is op de drie terreinen. ICT kan ondersteunend werken in het leveren van zorg.

Economische trends

Economische groei

Dit jaar lijkt een einde te komen aan een periode van laagconjunctuur. De economische groei wordt geraamd op 2,75 procent en kan in 2007 nog versnellen tot 3 procent. De Nederlandse economie groeit naar verwachting voor het eerst sinds jaren sneller dan die van het eurogebied. Er is sprake van groeiherstel bij de consumptie, de investeringen en de uitvoer en de concurrentiepositie verbetert.

Andere opbouw van de economie

Landelijk groeit het besef dat we flink moeten innoveren om de concurrentie met de groei-economieën uit het verre oosten (India, China) vol te houden. Het aandeel van de industrie in de economie neemt af. Daarnaast zien we met name in de grote steden een ontwikkeling naar een kenniseconomie. Voor de Drechtsteden liggen er kansen in de maritieme industrie: baggersector, binnenvaart en



shortsea. Het gaat dan deels om productie, maar steeds meer om kennis. Dienstverlening blijft toenemen (tertiaire sector). Vooral toerisme biedt kansen door toenemende mondialisering en vergrijzing. Toename geldt ook voor het aandeel van de quataire sector in de economie (zorg, welzijn, overheid). Dordrecht is al sterk in de zorgsector en kan deze trend benutten.

Het agrarische landoppervlak is gedaald en zal blijven dalen. Boeren hebben te maken met steeds meer regels en hevige concurrentie uit het buitenland. Agrarische bedrijven worden nog intensiever of zoeken alternatieven in andere sectoren (agrarisch natuurbeheer, zorgboerderij, campings).

Werkgelegenheid

Op de arbeidsmarkt is sprake van een positieve ontwikkeling. De werkgelegenheid neemt sinds eind 2005 weer toe terwijl de werkloosheid daalt. Deze ontwikkelingen lijken zich in 2007 versterkt voort te zetten. In de Drechtsteden zien we een wisselend beeld in ontwikkeling van werkgelegenheid: bij toerisme en zorg neemt deze toe. Bij metaalelectro, maritieme cluster en zakelijke dienstverlening neemt de werkgelegenheid af. Door vergrijzing, en in het bijzonder 'verwitting' (toename 75-plussers) nemen de groeikansen voor zorg toe.



Andere eisen aan vestiging

De eisen die bedrijven en voorzieningen stellen aan vestigingslocaties veranderen. Lange tijd was bereikbaarheid voor bedrijven de belangrijkste vestigingsvoorwaarde. Bereikbaarheid blijft belangrijk, maar tegenwoordig wegen ook de aanwezigheid van voorzieningen en kwaliteit in de uitstraling van gebouwen steeds zwaarder mee. De behoefte aan dit soort zaken verschilt per bedrijfstak. Dit leidt tot een andere positie van bedrijfsterreinen en kantorenlocaties, woonwijken en de binnenstad. Goed uitziende bedrijfslocaties nabij voorzieningen (functiemenging) worden relatief interessanter dan monofunctionele gebieden.

Verder is landelijk een trend van verkantoring zichtbaar: het aandeel kantoren in het totale bedrijfsaanbod neemt toe en binnen (productie)bedrijven neemt het aandeel kantoor toe. De scheiding tussen bepaalde typen werklocaties (kantoren of bedrijven) wordt hierdoor minder sterk. Bij sommige bedrijfstakken is schaalvergroting zichtbaar waardoor de behoefte aan vierkante meters - en ook de behoefte aan parkeerruimte - toeneemt. Dit is het meest duidelijk in detailhandel. De benodigde oppervlakten kunnen niet altijd meer in wijken of zelfs binnensteden worden gevonden. Dit kan tot verschraling van het aanbod van voorzieningen in wijken leiden.

De vraag naar zorgvoorzieningen neemt door de vergrijzing toe. Zorg wordt steeds vaker aan huis gevraagd en aangeboden. Door toegenomen digitalisering kunnen voorzieningen soms van een afstand worden geleverd. Hierdoor is fysieke aanwezigheid van een voorziening niet meer belangrijk.

Infrastructuur

In toenemende mate is er sprake van congestie op de snelwegen. Vervoer over water, van vracht en personen, wordt steeds vaker als goed alternatief gezien. De aanwezigheid van snelle glasvezelnetwerken zijn eveneens een belangrijk onderdeel van de stedelijke infrastructuur. Dit komt vooral doordat steeds meer diensten digitaal worden geleverd en mensen steeds meer op elke plek waar ze zijn gebruik willen maken van het internet voor communicatie en informatie.

Trends in natuur en milieu

De laatste jaren is er veel veranderd in de groene ruimte. Steeds meer ruimte komt onder het beheer van natuur- en recreatieve organisaties, zoals Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en de provinciale landschappen. Ecologische verbindingen en natuurgebieden worden gevormd ter bevordering van de flora en fauna en voor recreatief gebruik. Ook zien we een toenemend collectief ecologisch bewustzijn. Er is, ook vanuit de samenleving, toenemende aandacht voor natuurbehoud en –ontwikkeling. Naast bescherming van natuur verdwijnt de open groene ruimte in een fors tempo door de toename van het bebouwde oppervlak van steden en dorpen. De stedelijke ruimte blijft gestaag groeien. Door deze toename van het bebouwde oppervlak en de verspreide bebouwing in het buitengebied wordt het landelijke gebied als steeds voller ervaren. De kwaliteiten van het landelijke gebied staan onder druk. Open landschappen zijn in omvang afgenomen, evenals besloten en kleinschalige landschappen.

Klimaatveranderingen leiden tot een scala aan watervraagstukken waar ook Dordrecht een antwoord op moet vinden. Het gaat dan voor de binnendijkse gebieden om het omgaan met regenwater (het opvangen van pieken). Voor de buitendijkse gebieden speelt het vraagstuk van verhoogde waterstanden als gevolg van hogere piekafvoeren van de rivieren en de stijgende zeespiegel. Verder wordt vanuit milieuwetgeving sterk gestuurd op beperking van groepsrisico (vervoer van gevaarlijke stoffen), industrielawaai en fijnstof. Ook worden productiebedrijven in de zwaardere milieucategorieën uit de buurt van woonwijken geweerd.

Ruimtelijke Effecten

Deze trends hebben effecten op het gebruik van de ruimte in Dordrecht.

In het algemeen leidt de trend van functiemenging – van bedrijven, voorzieningen en/of woningen – ertoe dat de opgave om verschillende functies naast/bij elkaar te situeren extra ingewikkeld wordt. Ook omdat tegelijkertijd moet worden voorzien in goede bereikbaarheid en parkeermogelijkheden en rekening moet worden gehouden met milieuaspecten.

Bedrijfs- en kantoorlocaties

Vooraf kantoor- en bedrijfslocaties in Dordrecht die goed bereikbaar zijn, voorzieningen in de nabijheid hebben (functiemenging) en een kwalitatief goede uitstraling zullen extra interessant worden in de toekomst. Echter, doordat rekening moet worden gehouden met eisen vanuit milieuwetgeving (groepsrisico) kan niet elke plek die vanuit oogpunt van bedrijfsvoering interessant is daadwerkelijk worden bebouwd.

Woonwijken: voorzieningen en woningen

In de woonwijken moet, vooral in verband met vergrijzing, plek zijn voor winkels en zorg- en welzijnsvoorzieningen. De wijk wordt voor deze sectoren een belangrijker werklocatie. Ook voor kinderopvang moet voldoende ruimte worden gereserveerd. Deze voorzieningen moeten goed bereikbaar zijn. Ook moet er ruimte in de wijken blijven voor andere vormen van bedrijvigheid in verband met





behoud van de leefbaarheid, hoewel rekening moet worden gehouden met milieucategorieën. Wijken of buurten die te weinig inwoners hebben om zelfstandig voorzieningen te kunnen dragen, moeten in ieder geval infrastructureel goed worden aangesloten op nabijgelegen wijken/buurten die wel beschikken over een voorzieningenaanbod. In de wijken moet ook voor sport- en recreatieve voorzieningen voldoende ruimte worden geboden. De behoefte aan dit soort voorzieningen hangt af van de demografische opbouw van de wijk.

Door de toenemende vraag naar kwaliteit, ook bij woonruimte, voldoen sommige woningen qua grootte en indeling niet meer aan de eisen van de huidige tijd. Herstructureringsoperaties lossen dit probleem op. Consequentie is echter dat de huizen meer oppervlak vergen en dat vaak in lagere dichtheden wordt gebouwd. Het is vaak niet mogelijk om na herstructurering hetzelfde aantal woningen terug te bouwen. Dit kan effect hebben op de behoefte aan nieuwe woningbouwlocaties elders.

Openbare ruimte

Behoeftte aan veiligheid op straat en groeiende vraag naar vermaak en vertier stellen eisen aan de rol en inrichting van de openbare ruimte. Stedelijke herontwikkeling kan hierbij een middel zijn.

Gezien het toenemende belang van toerisme is het vooral voor de binnenstad belangrijk dat mensen zich daar prettig voelen op straat en dat zij de stad makkelijk kunnen 'lezen'.

Infrastructuur, water en groen

Het goed functioneren van de weginfrastructuur is noodzakelijk om een goede bereikbaarheid te garanderen naar de stad toe en binnen de stad. De druk op het regionale wegennet kan toenemen, enerzijds door een algemene toename van mobiliteit, anderzijds door een toenemende arbeidsparticipatie. Als dit tot congestie leidt, zijn wellicht ruimtelijke ingrepen nodig. Als weg- en spoorverbindingen een barrière vormen, kan ondertunneling soms een oplossing bieden.

Daarnaast moeten we er rekening mee houden dat het water in toenemende mate gebruikt zal worden voor transport van goederen en personen. Dit kan ruimtelijk gezien ondersteunende faciliteiten vergen (kades bijvoorbeeld). Voor de opvang van water in binnen- en buitendijkse gebieden zijn ruimtelijke reserveringen nodig. Overigens blijft water een aantrekkelijke plek om aan te wonen. Dit kan conflicteren met werkfuncties die aan water gelegen moeten zijn.

In het buitengebied zal een deel van de ruimte moeten worden gereserveerd voor natuurontwikkeling, maar een deel ook voor andere functies, zoals wonen in het groen en recreatiefuncties met ondersteunende voorzieningen.

Fysiek programma voor Dordrecht 2020

Wat is programmatisch gezien de opgave voor de stad? Welke ruimteclaims levert deze opgave op en wat betekent dit voor de structuur? In bijgevoegd schema is voor de verschillende sectoren aangegeven wat de belangrijke beleidsopgaven zijn en, waar mogelijk, wat dat kwantitatief betekent en waar die beleidsopgaven al in projecten zijn vertaald. Het betreft indicaties waarvan de reikwijdte per sector kan verschillen. In de verschillende sectoren wordt verschillend omgegaan met ramingen, opgaven en geplande projecten.

Wonen

Vooral onder senioren is er veel vraag naar geschikte woningen. Voor jongeren bestaan er in de bestaande voorraad genoeg kansen, zij het dat extra aandacht nodig is voor studentenhuisvesting, in samenhang met de versterking van het hoger beroepsonderwijs. Met het aanbod van woningen in de duurdere sector bieden we mensen met hogere inkomens de kans om in de stad te blijven wonen. De hoofdoggaven liggen in de bouw van woningen in een centrumstedelijk woonmilieu, in het oppakken van de herstructurering in Dordrecht-West en de bouw van woningen in een groen, hoogwaardig dan wel landelijk woonmilieu. In binnenstedelijke-en herstructureringsgebieden is de woningontwikkeling inmiddels goed in de steigers gezet. De bouw van woningen in een groene omgeving nabij de stadsrand verdient nog extra aandacht.

Economie

In de toekomst blijft er vraag naar nieuwe kantoorruimte en bedrijventerreinen. Wat betreft kantoorruimte ligt de opgave vooral in het aantrekkelijker maken van het vestigingsklimaat door te investeren in meer kwaliteit van locaties en gebouwen en het terugbrengen en voorkomen van leegstand. Met de bestaande plannen voor nieuwe kantoorruimte kan in de kwantitatieve vraag worden voorzien.

De kracht van de Drechtsteden ligt wat betreft de localisering van bedrijventerreinen in haar scharnierfunctie tussen de Randstad en het Europese achterland. De strategie is deze positie verder uit te bouwen met verschillende acties. Met clusterzonering als basis wordt de milieuproblematiek aangepakt. Met herstructurering van bedrijventerreinen wordt de kwaliteit op peil gehouden. Met nieuwe terreinen wordt ruimte geboden voor groei in nieuwe en bestaande sectoren, vooral in de categorie lichte bedrijvigheid. De grootschalige bestaande industrieën in het hart van de regio worden beschermd. Er wordt uitgegaan van een beperkte onttrekking van terreinen. Gewerkt wordt aan een betere aansluiting op de stedelijke omgeving en aan een betere bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.

Steeds meer is er ook in de woonwijken behoefte aan ruimte voor financiële en zakelijke dienstverlening. Door hier ruimte te scheppen voor werken aan huis, in nieuwe woon-werkwoningen, in bestaande ruimten, in plinten onder woonbebouwing en in bedrijfsverzamelgebouwen, neemt de werkgelegenheid toe en leveren we een bijdrage aan de levendigheid in de wijken.

De agrarische sector vervult op het Eiland van Dordrecht nog steeds een belangrijke rol. Het gaat hier vooral om grootschalige landbouwactiviteiten. Om de sector ook in de toekomst gezond te houden, wordt gestreefd naar grote kavels en moet de verbinding met de landbouwgebieden in de Hoeksche Waard worden verbeterd.

Voorzieningen

Qua detailhandel is het streven er op gericht de binnenstad te versterken en de bestaande wijkwinkelcentra in stand te houden. Ook daar is nog enige ruimte voor uitbreiding van het winkelbestand. Het streven is om de verspreide detailhandel meer in deze centra te concentreren.

Ook bestaat de wens om horecavoorzieningen meer te concentreren, met name in de binnenstad. In de wijkwinkelcentra zal beperkt horeca worden toegelaten.

De demografische ontwikkeling en ook (sport-)technische ontwikkelingen, zoals de opkomst van kunstgras, hebben ook gevolgen voor de sportvoorzieningen. De belangstelling voor individuele sporten neemt toe, evenals de behoefte aan overdekte voorzieningen, hoofdzakelijk ingegeven door de populariteit van fitness. Gemeentebreed onderzoek naar het gebruik van de sportvoorzieningen biedt wellicht mogelijkheden voor multifunctioneel gebruik of afstoten van terreinen.

Met de aanleg van de Sportboulevard wordt een belangrijke kwaliteitsslag gemaakt in de verbetering van het aanbod aan gebouwde sportvoorzieningen. Hiermee wordt Dordrecht ook regionaal en landelijk beter op de kaart gezet. De aanleg van een tweede golfterrein in het project Belthurepark draagt bij aan de stad als woonstad voor de midden- en hogere inkomensklassen.

Op het gebied van het basisonderwijs, voortgezet onderwijs en de onderwijsvoorzieningen op basis van de Wet Expertisecentra is in 2005 het Integraal Huisvestingsproject vastgesteld waarmee alle scholen weer van passende huisvesting worden voorzien. Daarbij komen ook locaties vrij en wordt op andere locaties in passende huisvesting voorzien.

Voor het MBO en het VMBO is het leerpark in ontwikkeling. We vinden hier straks een concentratie van deze vormen van onderwijs in combinatie met aanvullende detailhandel en enige kantoor- en bedrijfshuisvesting. De samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven in deze combinatie zal bijdragen aan een grotere praktijkgerichtheid van het onderwijs.

In de binnenstad is met de concentratie van het hoger beroepsonderwijs (HBO) aan de Spuiboulevard een impuls gegeven aan de verdere uitbouw van dit type onderwijs. Verdere versterking van het HBO is een belangrijke voorwaarde om meer hoogwaardige economische activiteiten in de stad aan te trekken.

Op het vlak van zorg en welzijn is het Integraal Huisvestingsplan Welzijnsaccommodaties in ontwikkeling. Er wordt gestreefd naar flexibele en multifunctioneel inzetbare accommodaties. Voor het langer thuis kunnen blijven wonen van ouderen en mensen met een functiebeperking worden woonservicezones gerealiseerd: zones met een minumpakket aan servicevoorzieningen in een straal van 500 meter. Een drietal woonservicezones krijgen momenteel extra aandacht: Stadserven, Nieuw Krispijn en Dubbeldam. In het gezondheidspark worden het Albert Schweitzerziekenhuis en andere samenhangende zorgvoorzieningen geconcentreerd. Op de langere termijn komt daardoor de ziekenhuislocatie Amstelwijck vrij.

Verbetering van het culturele klimaat is een belangrijke factor voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor zowel nieuwe bewoners als ondernemers. De komende jaren zal hier veel geïnvesteerd worden, met name in en rond de binnenstad. De plannen voor het Hofkwartier beginnen vorm te krijgen. De discussie over het theater zal worden afgerond. Het Energiehuis zorgt met de combinatie van diverse culturele voorzieningen voor een belangrijke impuls. In de binnenstad moeten niet alleen concrete voorzieningen komen, er moet ook een 'slentermilieu' ontstaan. Een ontwikkeling als Voorstraat-Noord kan hier goed aan bijdragen.

Groen en water

In de stad zijn voldoende groenvoorzieningen aanwezig. Er wordt gestreefd naar multifunctionele bruikbaarheid van deze voorzieningen. Buiten de stad is uitbreiding van het groengebied nodig voor zowel recreatie als natuur.

De waterhuishouding speelt een steeds grotere rol bij de inrichting van de stad. Hogere piekafvoeren van de rivier en een hogere zeespiegel vergen meer ruimte voor de rivier en extra voorzieningen voor hoog water. Binnendijs is meer ruimte nodig voor open water en voor opvang van regenwater. Tegelijk heeft water een belangrijke recreatieve functie.

Verkeer

Het beleid voor het autoverkeer is erop gericht de bereikbaarheid van het centrum te waarborgen, de bereikbaarheid van de industrieterreinen te waarborgen en het autoverkeer uit verblijfsgebieden te weren. Diverse projecten zullen hieraan bijdragen. Voor een belangrijk knelpunt, de aansluiting van de N3 op de A16, is er een oplossingsrichting die met het rijk wordt besproken. Voor het knooppunt A16/A15 moet nog een oplossing worden gezocht.

Met diverse projecten wordt gewerkt aan het streven om het gebruik van het openbaar vervoer verder te vergroten.

In Dordrecht liggen er nog kansen om het gebruik van de fiets te vergroten. Belangrijk daarvoor zijn verbeteringen aan het primaire fietsnetwerk, vrijliggende fietspaden, voorrangskruisingen en ongelijkvloerse kruisingen. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt in een sociaal veilig nachtnetwerk en een recreatief netwerk. Ook moet worden voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen bij centra van voorzieningen zoals de binnenstad, winkelcentra, stations, Gezondheidspark en Leerpark.



WONEN**KANTOREN****BEDRIJVEN****Opgave en indicatie projecten in Dordrecht 2005-2020**

Wonen		
Opgave woningbouw	6.000 woningen 9.500 woningen 3.500 woningen	Uitbreiden netto Bouwen Onttrekken
Woonmilieus, aanbod	2.200 1.400 3.000 1.200 1.300	Centrumstedelijk Subcentra Stedelijk gemengd Suburbaan Groen, dorps, landelijk
Projecten en locaties	1.400 600 900 2.900 350 600 200 500 pm 1.900	Stadswerven Maasterras Dordrecht Leerpark en Gezondheidspark Dordrecht-West De Hoven Smitsweg Belthurepark Zuidpolder Bovenpolder (reservelocatie woningbouw) overige projecten
Bron	Jaarplan WSV Drechtsteden 2006	
Economie		
Raming behoefte kantoorlocaties	265.000 m2	behoefte tot 2015 Drechtsteden
Voorlopige indicatie projecten	6.000 m2 58.000 m2 29.000 m2 70.000 m2	Binnenstad Maasterras Leerpark en Gezondheidspark Amstelwijck
Bron	Raming: SGB 2005	
Opgave bedrijventerreinen	Opgave totaal Drechtsteden: max.45 ha. 25 ha. min. 100 ha. min. 250 ha.	Onttrekken Intensiveren Toevoegen Herstructureren
Indicatie projecten	12 ha. 70 ha. 123 ha. bruto 73 ha. bruto	omgeving Maasterras intensiveren Amstelwijk/Dordtse Kil nieuw toevoegen Zeehaven (Herstructureren en clusterzoning) 2e Merwedehaven (Herstructureren en clusterzoning)
Bron	Bedrijventerreinenstrategie voor de Drechtsteden, De Drechtsteden, concept september 2006	
Agrarische sector	Opgave: Inperken areaal van 2100 ha. tot 1500 ha. Project: Strategisch Groenproject Eiland van Dordrecht	
Bron	Strategisch Groenproject Eiland van Dordrecht	
Voorzieningen		
Detailhandel, dienstverlening en horeca	Projecten 3.000m3 PM 3.500 m2 2.000 m2 7.600 m2 14.400 m2 1.200 m2 500 m2	Achterom/Bagijnhof en Drievriendenhof Stadswerven Maasterras Leerpark Gezondheidspark winkelcentrum Sterrenburg Damplein winkelcentrum Bieshof

VOORZIENINGEN



Sport	Grote projecten: Bouw sportboulevard met cluster van gebouwde sportvoorzieningen voor verschillende sporten Aanleg tweede golfterrein in Belthurepark. Dit leidt ook tot herstructurering sportterrein Schenkeldijk
Onderwijs	Opgave 60.000 m2 opleidingsruimte MBO, VMBO Projecten: Afronden huisvestingsplan basisonderwijs Realisatie Leerpark voor MBO en VMBO Uitbouw van HBO-voorzieningen in de binnenstad
Zorg en welzijn	Projecten Realiseren Gezondheidspark Woonservicezones Stadswerven, Nieuw Krispijn, Dubbeldam
Cultuur	Projecten: Hofkwartier theater Energiehuis
Bron	o.a. Integraal Huisvestingsplan Onderwijs
Infrastructuur	
Auto	Projecten: Aanleg tunnel 'onder het spoor door' voor de Laan der VN Verleggen van de aansluiting van de Zwijndrechtse Brug als onderdeel van het plan Maasterras Zoeken naar oplossingen voor de congestie nabij de aansluiting A16/N3, als onderdeel van de plannen voor dit knooppunt (Amstelijk/Dordtse Kil IV). Verbinding Strategisch Groen Project - Hoeksche Waard
Openbaar vervoer	Projecten Aanleg Stedenbaan, verplaatsen NS-station Dordrecht-Zuid Uitbreiden waterbussysteem Ombouwen van de Lingelijn tot lightrailstelsel
Fiets	Projecten Diverse projecten Fietsplan
Bron	Mobiliteitsplan Dordrecht
Leefomgeving	
Groen en recreatie	Opgave groen buiten de stad: 595 ha. voor recreatie, 185 ha. voor natuurontwikkeling. Projecten Afronden inrichting Dordtse Zijlzone Herinrichting 't Vissertje Strategisch Groen Project
Water en recreatie	Opgave 1% totale oppervlak voor open water binnendijks Projecten Herinrichting 't Vissertje, mede voor waterrecreatie Herinrichting havens Binnenstad Inrichten Maritiem cluster Stadswerven Uitbreiden open water in herstructureringsprojecten
Openbare ruimte	Kwaliteitsverbetering Bevorderen multifunctionaliteit
Bron	o.a. Strategisch Groenproject Eiland van Dordrecht, Stedelijk Waterplan Dordrecht

9 Vraagstukken voor Dordrecht in 2020

De *Nieuwe kaart van Dordrecht* brengt de bestaande ruimtelijke projecten in beeld. Samen met de ambities uit het *Meerjaren Beleidsprogramma* (MJP) voor 2006-2010 en andere onontkoombare ontwikkelingen in stad, regio en verder, leidt dit tot vraagstukken waar in de structuurvisie Dordrecht 2020 een antwoord op moet worden gegeven. Negen vraagstukken – die vaak niet los van elkaar kunnen worden gezien – zijn hieronder benoemd:



1. Waar kan Dordrecht nog woningen realiseren in de bestaande stad en welke kwaliteitsambities horen hierbij? Hoe ver kunnen we gaan met verdichten? Op welke bouwvormen, woningtypen en woonmilieus zetten we in? Wat wil Dordrecht met hoogbouw? En voor wie gaan we bouwen?



2. Waar kan en wil Dordrecht tot 2020 woningen realiseren buiten de bestaande stad, maar binnen de verstedelijkingscontour (Wieldrechtse Zeedijk - verlengde Bildersteeg)? En met welke kwaliteitsambities?



3. Welke voorzieningen kan en wil Dordrecht aanbieden voor de stad en de regio en wat zijn hierbij de aangewezen locaties?



4. Aan welke bedrijvigheid wil Dordrecht plaats bieden en waar?



5. Hoe gaan we om met de A16-zone als visitekaartje van de stad en in relatie tot milieubelasting?



6. Welke ontwikkelingen van bestaande en nieuwe infrastructuur zijn noodzakelijk, maar ook wenselijk en mogelijk als de stad en het autogebruik verder groeit?

7. Wonen en bedrijvigheid langs de Dordtse waterfronten: welke functie willen we versterken? Moeten we actief locaties vrijmaken om onze wensen ten aanzien van wonen en/of werken te realiseren? Welke locaties hebben dan de meeste potentie? Als we weten dat door toenemende congestie op de wegen het water een goed alternatief biedt voor vrachtvervoer; dat Dordrecht en Drechtsteden aan belangrijke vaarwegen voor binnenvaart zijn gelegen; en dat we sterk zijn in het maken en onderhouden van dergelijke schepen, hoe zwaar wegen we dit belang van water dan mee in het maken van keuzes voor functies aan het water?



8. Hoe ontmoeten stad en het groene landschap elkaar? Hoe geven we vorm aan de overgang tussen stad en landschap met vastgestelde kaders zoals het Strategisch Groenproject en Belthurepark als uitgangspunt?



9. Hoe behouden en versterken we de bereikbaarheid van en per openbaar vervoer? Hoe ontwikkelen we de knooppunten van vervoersstromen verder? Waar en hoe kunnen overstap-punten (transferia) tussen trein-bus-waterbus-auto-fiets verbeterd of toegevoegd worden?

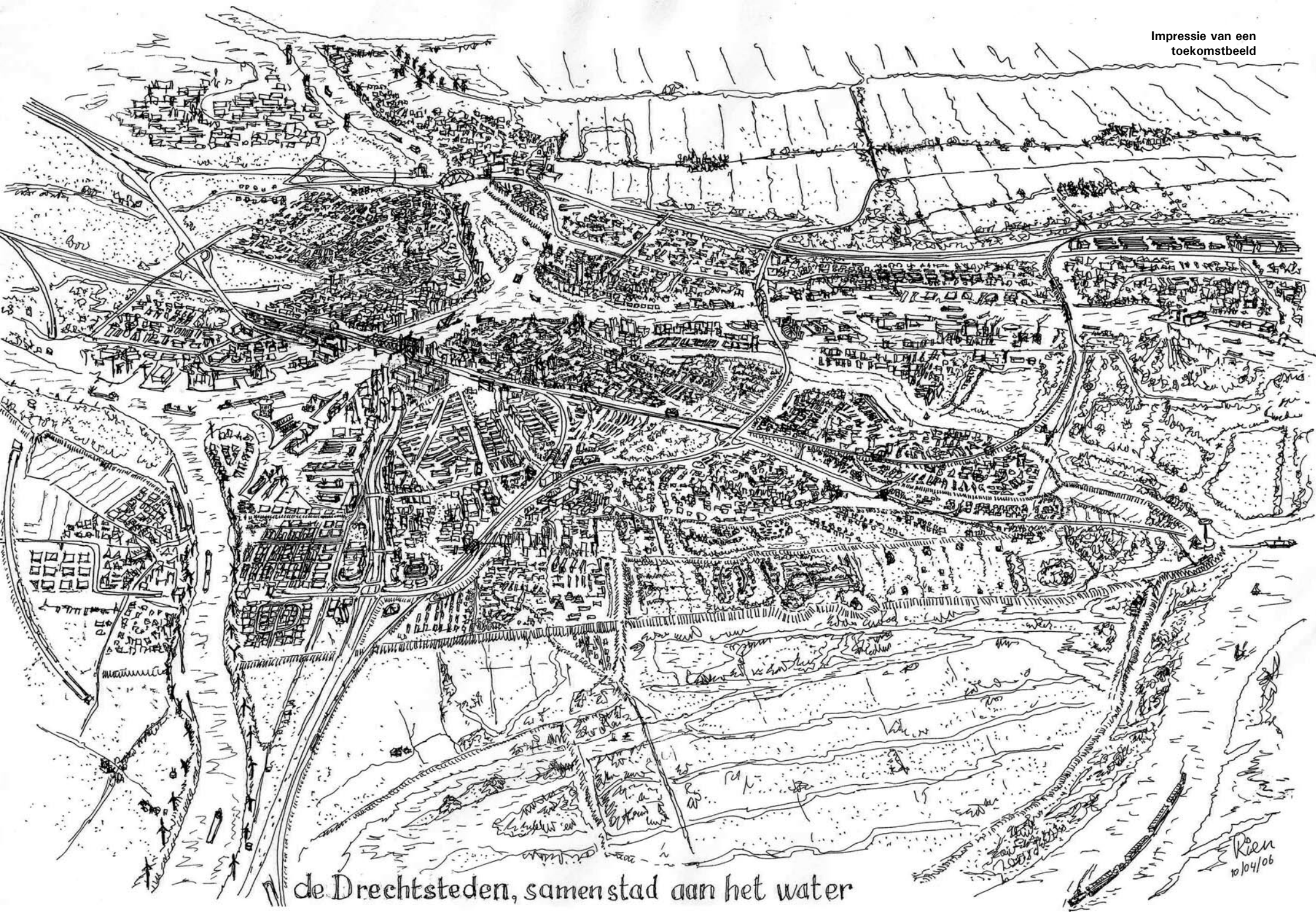


10. Hoe gaan we om met de inrichting van de ruimte in relatie tot de integrale veiligheidsvraagstukken zoals sociale veiligheid, externe veiligheid, verkeersveiligheid en brandveiligheid ?



11. Wat zijn de gevolgen van de toenemende milieubelasting onder meer op het gebied van lucht-kwaliteit en geluid voor de ruimtelijke ontwikkelingen en leefkwaliteit van Dordrecht?





de Drechtsteden, samen stad aan het water

10 Naar een structuurvisie Dordrecht 2020: het traject

In de hoofdstukken hiervoor is een beeld gegeven van het hoe en waarom van de structuurvisie Dordrecht 2020. Er zijn beelden gegeven van de historie, het heden en de trends en ontwikkelingen in de toekomst. Daarnaast is het ruimtelijke programma voor Dordrecht tot 2020 weergegeven. Het ruimtelijke programma zal worden geconfronteerd met de fysieke, milieu- en wettelijke ruimte. Daarnaast is voor het bepalen van de structuurvisie Dordrecht 2020 antwoord nodig op de vraagstukken die zijn benoemd in hoofdstuk 9.

Eerst zullen de komende periode de vraagstukken uiteen worden gerafeld. Belangrijke input daarvoor hopen we te krijgen door gesprekken in de stad en waar nodig aanvullend onderzoek onder burgers.

Het vrijgeven van deze 'Discussienota Dordrecht 2020' als basis voor de gesprekken met de stad is de eerst stap in het traject naar de structuurvisie Dordrecht 2020. Zo spoedig mogelijk daarna volgen externe bijeenkomsten en wordt aangesloten bij bestaande overleggen. Daarnaast vindt discussie plaats met ambtelijke diensten van de betrokken overheden en belangenorganisaties.

Verder zal er ambtelijk de verdieping plaats vinden van inhoudelijke onderwerpen en wordt er gewerkt aan het opstellen van een concept-structuurvisie en een milieueffectrapportage structuurvisie Dordrecht 2020.

In september 2007 streven wij naar vaststelling van de concept-structuurvisie door het college en start de inspraakfase. In deze fase vindt naast communicatie en voorlichting ook een consultatieronde plaats op concept-structuurvisie. Het streven is om de structuurvisie begin maart 2008 te laten vaststellen door de gemeenteraad.