

## Bijlage bij ontwerp-structuurvisie Dordrecht 2020

### Onderwerp:

### Verwerking van input uit interactietraject Dordrecht 2020 in ontwerp-structuurvisie Dordrecht 2020

Februari 2008

#### Inleiding

In het voorjaar van 2007 is op verschillende manieren en momenten met 'de stad' gesproken over de inrichting van de ruimte in Dordrecht tot 2020, als input voor de structuurvisie Dordrecht 2020. Doel van het communicatietraject over Dordrecht 2020 was het informeren van Dordtenaren, ideeën en kennis 'van buiten' halen, en meningen van Dordtenaren peilen over de belangrijkste ruimtelijke vraagstukken die er leven.

De communicatie vond op verschillende manieren plaats. Er zijn **gesprekstafels** gehouden met vertegenwoordigers van Dordtse maatschappelijke organisaties, belangengroeperingen en ondernemingen. Dordtenaren konden tijdens een **Rondje Dordrecht 2020** onder andere via een interactieve spreekzuil in de binnenstad en internet hun mening geven over een aantal vragen rond de ruimtelijke toekomst van Dordrecht.

Ook is er een **opinieonderzoek** onder Dordtenaren gehouden over de belangrijkste vraagstukken rond de inrichting van Dordrecht tot 2020. Voor dit onderzoek is het internetpanel van het Sociaal Geografisch Bureau (sinds 1-1-2008 Onderzoekcentrum Drechtsteden) ingeschakeld. In totaal hebben circa 700 Dordtenaren hun mening gegeven.

Alle resultaten van de interactie met de stad zijn gebundeld in een boekje met cd-rom, getiteld 'Dordrecht op naar 2020', dat begin januari 2008 is verschenen. Het boekje is verspreid onder de deelnemers aan de discussie over de inrichting van Dordrecht tot 2020, de leden van de gemeenteraad en andere in- en externe belangstellenden.

De ideeën en input uit de stad die bij het communicatietraject rond Dordrecht 2020 naar voren zijn gekomen, heeft het stadsbestuur gebruikt bij de voorbereiding van de structuurvisie Dordrecht 2020. De reacties die bruikbaar zijn op het niveau van de structuurvisie, zijn verwerkt in de ontwerp-structuurvisie. In deze oplegnotitie is voor een aantal thema's uit de ontwerp-structuurvisie aangegeven welke input er over dat thema is gekomen, en hoe deze input is meegenomen in de ontwerp-structuurvisie. Daarbij past de kanttekening dat het interactietraject niet altijd heeft geleid tot nieuwe beleidskeuzes. Soms waren de reacties een bevestiging van eerdere beleidskeuzes, soms een nuancering.

Welke input uit het interactietraject rond Dordrecht 2020 is opgenomen in de ontwerp-structuurvisie? Op de volgende bladzijden is per thema weergegeven op wat voor wijze de input uit de stad in de ontwerp-structuurvisie is opgenomen of impliciet heeft geleid tot bepaalde ruimtelijke keuzes in de ontwerp-structuurvisie.

## 1. Groen en groenvoorzieningen

### Vraagstuk

Vanuit de stad lopen er drie groene zones in de richting van het buitengebied: de Dordwijkzone (de groene zone tussen het Wantijpark, sportterreinen Reeweg, Dubbelmondepark, Overkamppark en het buitengebied), de Corridor (de groene zone langs de Provincialeweg) en de Wantijzone (de groene zone langs de rivier het Wantij). Momenteel wordt het gemeentelijke beleidsplan Stedelijke Ecologische Structuur geactualiseerd. In dit plan geeft de gemeente aan hoe zij wil omgaan met het groen en de natuur in de stad, en hoe de groene verbindingroutes door de stad en over het Eiland van Dordrecht moeten lopen. Een actueel vraagstuk is de realisering van nieuwe groene 'stadslinten': groene zones die dwars door de stad lopen.

### Input uit de stad

In de gesprekstafels over Dordrecht 2020 is 'groen' een belangrijk thema. Sommige deelnemers vinden dat de Zeedijk de absolute grens moet zijn voor uitbreiding van de stad. Anderen stellen dat het gemeentebestuur niet te voorzichtig moet zijn en de stad de ruimte moeten geven. Weer anderen gaat elke verdere vorm van bebouwing in het buitengebied te ver. Ook in de stad zelf moet voldoende groen en ruimte zijn voor recreatie, vinden zij. De Dordwijkzone (de groene zone tussen de stad en het buitengebied) moet versterkt worden. Als het voetbalstadion op de huidige locatie aan de Krommedijk verdwijnt, kan dit de Dordwijkzone versterken (er komt dan meer ruimte voor groen).

Ook in het Rondje Dordrecht 2020 met de stad is groen een belangrijk thema. Dordtenaren vinden dat het groen in de stad veel aandacht moet krijgen én goed verzorgd moet worden. De meningen over recreatievoorzieningen in het buitengebied zijn verdeeld. De één vindt dat er meer recreatiegebieden moeten komen, de ander vindt juist niet.

Uit het opinieonderzoek onder Dordtenaren komt naar voren dat inwoners meer groenvoorzieningen willen, met name in het buitengebied. Groen en recreatie gaan prima samen, vinden veel Dordtenaren. Wel moet daarbij de rust in deze gebieden worden gewaarborgd.

### Hoe opgenomen in de ontwerp-structuurvisie?

De structuurvisie zet zowel in op groen in de stad als groen in het buitengebied. Door de verbetering van de bestaande groenzones en met de komst van nieuwe groenzones, wordt het groen in de stad versterkt en wordt er meer structuur in het groenaanbod gebracht. Na de aanpak van de Dordwijkzone, de groene gordel tussen de rivier het Wantij, de groene zones langs de N3 en het buitengebied, wordt nu de Wantijzone langs het Wantij versterkt. De gemeente wil de belevingswaarde en recreatieve waarde van de Wantijzone vergroten.

In de structuurvisie worden verder twee nieuwe groene 'stadslinten' aan de stad toegevoegd. Het eerste nieuwe stadslint is de Amstelwijk-Oostkilzone. Dit lint loopt vanaf de rivier Oostkil via het Wielwijkpark en Wielwijk tot aan het Weizigtpark. Het andere nieuwe stadslint is de Alloysenzone, die vanaf de Watertoren Dubbeldam loopt, langs de Zuidpolder en de Meeuwenseweg, richting het buitengebied.

In het buitengebied is intussen de uitvoering van het Strategisch Groenproject gestart, dat bestaat uit de inrichting van nieuwe natuur- en recreatiegebieden. Met meer ruimte voor recreatie en natuur in het buitengebied komt er meer ruimte voor de stedeling om er ook nabij de stad op uit te trekken. Voor de landbouw blijven twee enclaves over in het buitengebied die voldoende levensvatbaar zijn voor een verantwoorde bedrijfsvoering. Al deze aspecten komen aan bod in de ontwerp-structuurvisie.

## **2. Hoogbouw in Dordrecht**

### **Vraagstuk**

Bij ruimtegebrek in een gebied kan hoogbouw nieuwe mogelijkheden bieden, bijvoorbeeld voor woningbouw of kantoren (verdichting). Hoogbouw kan een verrijking zijn voor de diversiteit van onze woonmilieus, omdat wonen op grote hoogte een sensationele woonbeleving kan zijn.

Hoge gebouwen hebben een grote impact op het stadsbeeld. Naar deze impact moet vooraf zorgvuldig worden gekeken. Hoge gebouwen kunnen een positieve bijdrage betekenen voor het silhouet van een stad. Hoogbouw brengt natuurlijk ook gevolgen met zich mee voor de omgeving. Denk aan verkeersdruk, schaduwwerking, enz. Hiermee moet bij de realisering van hoogbouw rekening worden gehouden.

In Dordrecht is het beleid tot nu toe om de gemiddelde maat van de historische binnenstad als leidraad voor de hoogte aan gebouwen aan te houden. De binnenstad zelf is beschermd stadsgezicht; hier is hoogbouw niet toegestaan.

### **Input uit de stad**

Voor 56% van de Dordtenaren is hoogbouw aan de rand van de stad ongewenst, zo komt uit het opinieonderzoek onder Dordtenaren naar voren. Voor hoogbouw op nieuwe woningbouwlocaties aan de Smitsweg en de Zuidpolder is geen draagvlak. Wat betreft de Stadswerven zijn de bewoners verdeeld over de vraag wel of geen hoogbouw. Bewoners hebben over het algemeen liever dat we binnen de bestaande stad mogelijkheden voor woningbouw benutten dan dat we de stad uitbreiden, met woningbouw in het buitengebied. Woningbouw in de bestaande stad mag van Dordtenaren echter niet ten koste gaan van het groen in de stad.

In de gesprekstafels met partners en belangenorganisaties wordt aangegeven dat Dordrecht een flexibel aanbod aan woontypes moet hebben. Hoogbouw moet alleen gerealiseerd worden op locaties die daar specifiek geschikt voor zijn. Ook de reacties van individuele burgers tijdens het Rondje Dordrecht 2020 wijzen die richting op: wel hoogbouw aan de rivier of nabij het station en andere 'geschikte' plekken, maar niet in de binnenstad of aan de stadsrand.

### **Hoe opgenomen in de ontwerp-structuurvisie?**

In de concept-structuurvisie staan voor het eerst richtlijnen opgenomen voor hoogbouw: op welke plekken in de stad staan we hoogbouw toe, en hoe hoog mag die hoogbouw zijn. De gemeente houdt in het hoogbouwbeleid zoals dat in de ontwerp-structuurvisie staat omschreven, zo veel mogelijk rekening met behoeften en standpunten van inwoners van Dordrecht. De ontwerp-structuurvisie geeft aan dat in de binnenstad geen hoogbouw is toegestaan. In de 19<sup>e</sup> Eeuwse Schil is alleen hoogbouw tot 50 meter hoog toegestaan. Voor de gebieden in de stad die regionale brandpunten zijn, zoals het gebied Oostpoort (op de Staart), Stadswerven en de stadspoorten (kantorenlocaties), wordt large hoogbouw toegestaan, dat wil zeggen: hoogbouw tot 90 meter hoogte. In de wijken geldt een maximale bebouwingshoogte van 25 meter. Alleen in de centra van de wijken (met uitzondering van de wijk Dubbeldam) wordt een hoogte tot 50 meter toegestaan. In de stadsrand en in het buitengebied wordt hoogbouw niet toegestaan.

### **3. Woningbouw aan de zuidrand van de stad**

#### **Vraagstuk**

De gemeente wil aan de zuidrand van de stad nieuwe woningbouwlocaties realiseren. In het gemeentelijke meerjarenbeleidsprogramma uit 2006 geeft het gemeentebestuur aan dat het wil onderzoeken onder welke voorwaarden er woningen in de Zuidpolder gebouwd kunnen worden. De vraag is onder andere wat voor soort woningen er gebouwd moeten worden, welk karakter de woonomgeving moet krijgen en hoe voldaan kan worden aan voorwaarden als een goede verkeersontsluiting van de nieuwe wijk.

#### **Input uit de stad**

Deelnemers aan de gesprekstafels zijn het er over eens dat vooral voor de hogere inkomens gebouwd moet worden in Dordrecht, omdat deze wegtrekken uit de stad, zo blijkt uit diverse (verhuis)onderzoeken. Er is sprake van scheefgroei in het woningaanbod: er zijn te weinig duurdere woningen ten opzichte van het aantal goedkope(re) woningen, in vergelijking met vergelijkbare steden en de andere Drechtsteden. Gezien de aanwezigheid van veel goedkope woningen trekt Dordrecht op dit moment juist vooral mensen met lagere inkomens aan. Dordrecht moet echter ook aantrekkelijk blijven voor mensen met hogere inkomens. Sommige deelnemers vinden dat het buitengebied (ten zuiden van de Zeedijk) kansen biedt voor (dure) woningbouw in een landelijke setting, zonder dat de kwaliteit van dit gebied wordt aangetast. Anderen vinden dat echter dat ten zuiden van de Zeedijk absoluut niet gebouwd mag worden.

De reacties uit het Rondje Dordrecht 2020 zijn divers van aard. Een behoorlijk aantal Dordtenaren vindt dat aan de zuidrand van de stad niet gebouwd mag worden en dat ook de Zuidpolder vrij moet blijven van bebouwing. Anderen vinden dat moet worden voorkómen dat alle plekken in de bestaande stad volgebouwd worden. Een aantal mensen vindt dat er niet alleen voor de hoge inkomens gebouwd moest worden, maar dat er ook meer goedkope woningen voor starters gebouwd moeten worden.

Uit het opinieonderzoek onder Dordtenaren komt naar voren dat Dordtenaren vinden dat er voor een gevarieerd publiek in Dordrecht moet worden gebouwd. Bij bebouwing van locaties in de stadsrand moet het om ruim opgezette laagbouw gaan. Hoogbouw is voor de meeste mensen op deze plekken uit den boze.

#### **Hoe opgenomen in de ontwerp-structuurvisie?**

Het gemeentebestuur hecht veel waarde aan het behoud van het groene landschap in het buitengebied. Het college investeert op grote schaal in het buitengebied, door de ontwikkeling en realisering van natuur- en recreatiegebieden ten zuiden van de Wieldrechtsezeedijk. Een deel hiervan (bijvoorbeeld in de Sliedrechtse Biesbosch) is reeds gerealiseerd. Deze ontwikkelingen vragen forse investeringen.

Het college van Burgemeester en Wethouders moet voortdurend afwegingen maken tussen het behoud van het groene landschap enerzijds en de vraag om ruimte voor bedrijven, kantoren en woningen anderzijds. Deze afwegingen moeten zorgvuldig plaatsvinden. Het stadsbestuur wil inwoners graag meer keus en variëteit aanbieden in het woningaanbod. Dordrecht wil een aantrekkelijke woonstad blijven, ook voor mensen met hogere inkomens. Uit de verkoopcijfers van woningbouwprojecten als Plan Tij en De Hoven blijkt dat er in Dordrecht veel vraag is naar ruimere

woningen in een groene, waterrijke omgeving. Een groot deel van deze woningen is verkocht aan Dordtenaren die graag in hun eigen stad willen blijven wonen, maar dan wel in een woning met een bijzondere woonkwaliteit. Het stadsbestuur wil daarom onderzoeken of in de Zuidpolder dit soort woningen kunnen worden gebouwd.

Met woningbouwprojecten als De Hoven en toekomstige projecten als Belthurepark, Smitsweg en de Zuidpolder kan Dordrecht de mensen met hogere inkomens die nu wegtrekken, aan zich blijven binden. Dordrecht wil mensen met hogere inkomens graag vasthouden, omdat zij eraan bijdragen dat het aantal voorzieningen in de stad (winkels, scholen, culturele- en sportvoorzieningen) op peil blijft.

In de ontwerp-structuurvisie staat dat nieuwe woonbuurten aan de zuidrand van de stad een goede overgang moeten vormen tussen de bestaande stad en het landelijke buitengebied. Dat wil zeggen dat deze woonbuurten moeten bestaan uit woningbouw in een lage dichtheid in een groene omgeving, in een omgeving waar ook ruimte is voor recreatieve functies. Door woningen te bouwen in een landelijke groene omgeving, met ruimte voor recreatieve voorzieningen, ontstaat een overgangsgebied dat ook aantrekkelijk is voor de stedeling, op weg naar de nieuwe groen- en recreatiegebieden in het buitengebied. Door zorg te dragen voor een goede overgang tussen de bebouwde stad en het groene landschap, wil het bestuur recht doen aan de kwaliteiten van het buitengebied.

#### **Ruimte voor studentenhuisvesting**

Het onderwerp 'studentenhuisvesting' is een aantal keren genoemd tijdens het Rondje Dordrecht 2020 en ook tijdens de gesprekstafels. Deelnemers aan de gesprekstafels en het Rondje Dordrecht 2020 vinden dat er meer ruimte moet komen voor studentenhuisvesting.

In de ontwerp-structuurvisie wordt gesteld dat vooral de binnenstad zich goed leent voor studentenhuisvesting. Gezien het relatief grote aanbod aan goedkope woningen in Dordrecht wordt in de ontwerp-structuurvisie geen extra aandacht besteed aan woningen voor starters. 60 Procent van de woningen in Dordrecht heeft (peildatum 1 januari 2006) een WOZ-waarde tot € 150.000.

## **4. Ruimte voor bioscoop en publieksvoorzieningen**

### **Vraagstuk**

Dordrecht hecht veel waarde aan het instandhouden en creëren van een gevarieerd aanbod aan vrijetijdsvoorzieningen. Actuele vraagstukken zijn nieuwe publieksvoorzieningen en een bioscoop

Sinds bioscoop Eurocinema in het centrum van Dordrecht in 2006 dichtging, heeft Dordrecht geen bioscoop meer. De eventuele komst en *locatie* van een nieuwe bioscoop is al enige jaren onderwerp van onderzoek. De gemeente kan overigens alleen een geschikte locatie voor een bioscoop aanwijzen, maar de daadwerkelijke komst van een bioscoop is een particulier initiatief.

## **Input uit de stad**

Deelnemers aan de gesprekstafels vinden dat het aanbod aan en de ruimte voor (culturele) voorzieningen vergroot moet worden. Dordrecht wordt hierdoor een aantrekkelijker stad om in te wonen, te werken of te recreëren. Vooral de aantrekkelijkheid van de binnenstad moet groter worden. Ook uit het Rondje Dordrecht 2020 komt de vraag om meer aandacht voor een levendige en aantrekkelijke (binnen)stad, met goede voorzieningen.

Uit de discussie aan de gesprekstafels, het Rondje Dordrecht 2020 en het opinieonderzoek onder Dordtenaren blijkt dat veel mensen meer voorzieningen voor vermaak en vrije tijd willen. Voorzieningen voor muziekpodia en vermaak hoeven niet allemaal in het centrum te komen; winkels, horeca en musea wel. Het gemis van een bioscoop is groot. Dit gemis komt vooral tijdens het Rondje Dordrecht 2020 vaak naar voren. De meningen zijn erover verdeeld of de bioscoop in de binnenstad of juist in het gebied Oostpoort op de Staart moet komen.

De deelnemers aan de gesprekstafels vinden de aanwezigheid van culturele voorzieningen een voorwaarde voor verbetering van het vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven en mensen met (hogere) inkomens. Verscheidene deelnemers zien Stadswerven als een goede plek voor uitbreiding van de culturele voorzieningen, met een muziekcentrum, een theater, ruimte voor congressen, enz. Anderen vinden dat deze voorzieningen juist in de binnenstad moeten komen.

Over de beste plek voor een nieuw theater zijn de meningen verdeeld. Sommige Dordtenaren zien Stadswerven als een goede locatie voor een nieuw theater, anderen noemen diverse andere locaties in de binnenstad, zoals de Spuiboulevard. Overigens wordt ook aandacht gevraagd voor het behoud van Schouwburg Kunstmin.

## **Hoe opgenomen in de ontwerp-structuurvisie?**

De ontwerp-structuurvisie zet in op het bieden van ruimte aan verschillende (vrijtijds)voorzieningen. In de binnenstad is ruimte voor culturele voorzieningen. In de binnenstad wordt daarnaast ingezet op versterking van de horeca. Er zijn vijf plekken in de binnenstad aangewezen waar de horeca wordt geconcentreerd: drie al bestaande plekken, namelijk het Scheffersplein, het Groothoofd en de Houttuinen, en twee nieuwe plekken: de Nieuwstraat en de Visbrug.

Verder benadrukt de ontwerp-structuurvisie dat er goede verbindingen moeten komen tussen het winkelgebied in de binnenstad en het gebied Stadswerven.

Daarnaast biedt Stadswerven ruimte voor nieuwe publieksvoorzieningen die de aantrekkingskracht van de stad vergroten. Ook de realisatie van het Energiehuis, met een bundeling van meerdere culturele voorzieningen, is een belangrijke impuls voor dit gebied. Uitgangspunt is overigens dat ook in een eventuele nieuwe situatie, met nieuwe publieksvoorzieningen op Stadswerven, Schouwburg Kunstmin behouden blijft.

Het gebied Oostpoort op de Staart, nabij de rondweg N3, kan in de toekomst dé plek worden voor vrijetijdsvoorzieningen voor stad en regio, met ruimte voor een grote bioscoop, mogelijk een voetbalstadion (in plaats van het huidige voetbalstadion aan de Krommedijk) en andere vrijetijdsvoorzieningen. Het gaat om grootschalige voorzieningen die door hun schaal en omvang niet op andere plekken passen, zoals de binnenstad. Het gebied Oostpoort is door zijn ligging nabij de N3 uitstekend bereikbaar voor inwoners van stad en regio.

## **5. Voorzieningen voor de jeugd**

### **Vraagstuk**

Een kwart van de Dordtenaren is jonger dan 20 jaar. Het stadsbestuur besteedt veel aandacht aan beleid en voorzieningen voor de jeugd.

### **Input uit de stad**

Reacties uit gesprekstafels en Rondje Dordrecht 2020:

Er moeten meer voorzieningen voor de jeugd komen. Dordrecht moet niet alleen investeren in voorzieningen voor mensen boven de 18, maar ook in een ruim en passend aanbod voor de jeugd. In de stad moet voldoende ruimte zijn voor jongeren om te spelen (speelvoorzieningen), om te gaan met leeftijdsgenoten, en om uit te gaan (ruimte voor uitgaansgelegenheden, discotheken, enz.). Geef ruim baan aan voorzieningen voor de jeugd. De jeugd is de toekomst!

### **Hoe opgenomen in de ontwerp-structuurvisie?**

Op verschillende wijze wordt in de ontwerp-structuurvisie ingezet op voorzieningen voor de jeugd. Daarbij wordt een richtlijn van 10 m<sup>2</sup> per woning gehanteerd voor speelplekken in de eigen leefomgeving. Het is de bedoeling dat in elke wijk ruimte is voor sportvelden, zodat kinderen ook dichtbij huis kunnen sporten. Op de Sportboulevard komt ruimte voor binnensporten. Op het Leerpark worden allerlei voorzieningen voor jongeren gerealiseerd. Het Energiehuis biedt straks ruimte aan culturele activiteiten, met name voor jongeren.

## **6. Watersport/nieuwe jachthavens**

### **Vraagstuk**

Dordrecht biedt unieke mogelijkheden voor de ontwikkeling van de watersport, in combinatie met nieuwe jachthavens, gezien de ligging aan de rivieren (aan de staande mast-route), de recreatieve ontwikkeling van de Biesbosch en de vele kansrijke watersportplekken in de binnenstad. Naast het feit dat watersport bijdraagt aan de belevingswaarde van de binnenstad (voor inwoners) en de aantrekkingskracht van de binnenstad (voor toeristen) leveren zowel bezoekende schepen als vaste ligplaatsen de stad extra bestedingen en werkgelegenheid op.

### **Input uit de stad**

Uit de gesprekstafel toerisme, natuur en milieu komt onder andere naar voren dat de historische binnenstad op dit moment in toeristisch opzicht nog onvoldoende profiteert van zijn unieke karakter. De binnenstad moet meer gaan bruisen. Daarnaast zijn er kansen voor intensivering van recreatieve voorzieningen in het buitengebied. Uitgangspunt daarbij is het vinden van de juiste balans tussen natuur, landbouw, recreatie en toerisme.

Onderwerpen die zijn ingebracht tijdens het Rondje Dordrecht 2020 met Dordtenaren, zijn:

- Bied meer mogelijkheden voor de watersport
- Zorg voor meer ligplaatsen in en nabij het centrum van Dordrecht
- Zorg voor meer groen en water in het buitengebied

Uit het opinieonderzoek blijkt dat tweederde van de Dordtse bevolking vindt dat natuur en recreatie prima samen gaan. Toch geeft de helft van de Dordtse bevolking aan dat zij behoud van rust en ruimte belangrijker vindt dan meer recreatievoorzieningen in het buitengebied.

### **Hoe opgenomen in de ontwerp-structuurvisie?**

In de ontwerp-structuurvisie zijn de volgende aandachtspunten opgenomen:

- Er volgt een studie naar locaties voor kleinschalige watersportrecreatie bij het Spaarbekken/ de Wantijzone (het gebied langs het Wantij)
- Er volgt een onderzoek naar mogelijkheden voor watersport en pleziervaart in de Binnen Kalkhaven; een mogelijkheid is het creëren van ligplaatsen langs de staande mastroute
- De bereikbaarheid van de binnenstad over het water wordt verbeterd, onder andere door het realiseren van steigers en aanlegplaatsen voor sloepen
- Er komen recreatieve knooppunten in het buitengebied van het Eiland van Dordrecht. De knooppunten maken deel uit van het project Nieuwe Dordtse Biesbosch (SGP), een project voor meer natuur en recreatie op het Eiland van Dordrecht.

## **7. Openbaar vervoer**

### **Vraagstuk**

De optimalisering van het openbaar-vervoersnet verdient veel aandacht. Het project Stedenbaan is gericht op de optimalisering van het openbaar vervoerssysteem in de Zuidvleugel van de Randstad, door het realiseren van een frequenter hoofdrailnet in dit gebied. Voor Dordrecht betekent dit onder andere inzet op de realisatie van nieuwe NS-stations, op de korte termijn in de omgeving van de Copernicusweg (Sterrenburg) en op langere termijn nabij het Leerpark (Reeland), nabij het knooppunt Laan der VN/N3.

### **Input uit de stad**

Deelnemers aan de gesprekstafels vinden het belangrijk dat het centraal station van Dordrecht zijn intercityfunctie behoudt. Dit bevordert een goede bereikbaarheid van de stad. Een andere ontwikkeling die de bereikbaarheid van de stad bevordert, is een extra station, bijvoorbeeld bij het Leerpark.

Uit het Rondje Dordrecht 2020 komt onder meer de opmerkingen naar voren dat er ruim baan moet komen voor openbaar vervoer, frequenter openbaar vervoer nodig is en de nachttreinen weer moeten gaan rijden (dit laatste is inmiddels weer het geval).

## Hoe opgenomen in de ontwerp-structuurvisie?

Binnen het openbaar vervoer per spoor wordt landelijk gezien ingezet op een stelsel van intercitytreinen die alleen de hoofd-NS-stations aandoen, en een stelsel van snelle treinen die ook alle tussenliggende stations aandoen. Station Dordrecht CS behoudt de status van Intercitystation en wordt beschouwd als het centrale NS-station van de regio Drechtsteden.

Verder noemt de ontwerp-structuurvisie:

- het optimaliseren van de ontsluiting per trein van de zuidelijke stadsdelen in Dordrecht, door inzet op realisatie van een nieuw NS-station in de omgeving van de Copernicusweg,
- op langere termijn: inzet op het realiseren van NS-station Leerpark
- er komt een onderzoek naar de verdichtingsmogelijkheden rond de Dordtse stedenbaanstations: het NS-station Dordrecht Centraal en het NS-station Leerpark. Het gaat hier om het dichterbij elkaar brengen van de functies wonen en werken rond deze stations.

## 8. Entrees van de stad

### Vraagstuk

De entrees naar de stad, zoals de entrees vanaf de A16 en de rondweg N3, zijn van belang voor een goede uitstraling en positionering van Dordrecht. Het Maasterras, ook wel het Glazenplein genoemd, is het gebied tussen de NS-stations van Dordrecht en Zwijndrecht. Het is een van de belangrijkste entrees naar de stad. Op dit moment is de uitstraling en het kwaliteitsbeeld van het gebied matig.

Langs de A16- zone spelen diverse ontwikkelingen, die elk hun eigen effect en uitstraling hebben. De belangrijkste ontwikkelingen langs de A16 zijn de ontwikkeling van bedrijventerrein Dordtse Kil IV langs de A16 en de komst van de fly-over bij het knooppunt A16-N3. Er ontbreekt op dit moment een kwaliteitsbeeld voor het totale gebied langs de A16 (vanaf Moerdijk tot de Drechtunnel).

### Input uit de stad

Deelnemers aan de gesprekstafels vinden dat de entrees van de stad geen goede uitstraling hebben. Passanten rijden Dordrecht zó voorbij, zonder dat ze iets meekrijgen van al het moois dat de stad heeft te bieden. Dit is volgens de deelnemers aan de gesprekstafels niet alleen het geval als je vanaf de A16 Dordrecht binnenrijdt, maar ook als je vanaf de rondweg N3 Dordrecht inrijdt. Een gemiste kans, vinden zij.

Wie op de A16 rijdt, ziet niet dat er langs de A16 bij Dordrecht een hoogwaardige kantorenlocatie (bedrijventerrein Amstelwijck) ligt. Dat moet veranderen, vinden deelnemers aan de gesprekstafels. Om Amstelwijck te profileren, moet de gemeente iets spectaculairs doen; denk aan het neerzetten van bijzondere architectuur op deze locatie. Laat weggebruikers zien dat hier een hoogwaardige kantorenlocatie te vinden is. De entrees moeten veel meer dan nu het visitekaartjes van de stad worden. Kies bij de entrees van de stad voor kwaliteit, met toevoeging van nieuwe functies, zoals kantoren. Deze geluiden vielen met name te beluisteren bij de gesprekstafels over de thema's economie en bereikbaarheid.

## **Hoe opgenomen in de structuurvisie?**

De gemeente zet de komende jaren in op de versterking van de entrees naar de stad. Het verbeteren van het kwaliteitsbeeld van de A16 is als uitwerkingsopgave in de ontwerp-structuurvisie opgenomen.

Dit punt komt overigens ook aan bod in de regionale structuurvisie 'Ruimte Geven', omdat een dergelijk kwaliteitsbeeld in samenhang met buurgemeente Zwijndrecht moet worden ontwikkeld.

Het Maasterras (het gebied tussen de NS-stations van Dordrecht en Zwijndrecht) wordt in de komende jaren hét zakencentrum van de regio. De ontwikkeling van het Maasterras houdt een verbetering in van de entree aan deze kant van de stad.

Een goede uitstraling van de A16 past bij de ambitie van het stadsbestuur om te investeren in de poort-functie van de stad en de presentatie langs de Europese corridors.

## **10. Bedrijvigheid en bedrijventerreinen**

### **Vraagstuk**

De Dordtse economie kan niet los gezien worden van de regionale economie. Daarom is in regionaal verband een aanpak voor de bedrijventerreinen opgesteld. Aan de hand van de regionale bedrijventerreinenstrategie wordt onder meer ingezet op het behoud en de verbetering van de bereikbaarheid van bedrijven (over weg, water en spoor), het duurzaam oplossen van milieuproblemen, het behoud van de lokale identiteit van bedrijven en de promotie van een eenduidig beeld van de regio Drechtsteden, als de bereikbare poort van de Randstad.

### **Input uit de stad**

Volgens de deelnemers aan de gesprekstafels liggen er zeker kansen voor de groei van bedrijventerreinen in Dordrecht. In de Zuidvleugel bestaat in de komende decennia een ruimtetekort aan bedrijventerreinen. Dit tekort geldt zowel voor Rijnmond als de Drechtsteden. Met haar gunstige ligging aan de vervoersassen (weg-spoor-water) beschikt Dordrecht over goede vestigingskwaliteiten.

Vanuit de gesprekstafel 'Economie en Bereikbaarheid' is nadrukkelijk gewezen op de noodzaak van een goede bereikbaarheid voor nieuwe bedrijventerreinen. Bedrijven kiezen locaties die goed bereikbaar zijn, in het bijzonder met de auto. Voordat Dordtse Kil IV wordt ontwikkeld, moet daarom de ontsluiting via A16/N3 worden geoptimaliseerd. Daarnaast moet Dordtse Kil IV worden bestemd als bedrijfsterrein voor de categorie 'zware bedrijvigheid', in aansluiting op de al bestaande westelijk gelegen bedrijfsterreinen.

Volgens het opinieonderzoek onder Dordtenaren vindt driekwart van de Dordtse bevolking het belangrijk dat Dordrecht ruimte geeft aan nieuwe bedrijven en/of bestaande bedrijven die groeien. Toch is 44 procent van de Dordtenaren van mening dat er in de toekomst geen nieuwe bedrijventerreinen bij moeten komen. De meeste mensen vinden het beter om bestaande bedrijventerreinen op te knappen dan om nieuwe terreinen aan te leggen. Een wijk waarin woningen en bedrijven elkaar afwisselen, vindt 43 procent van de Dordtenaren een goed idee. 46 Procent zou wel in zo'n wijk willen wonen.

Deelnemers aan de gesprekstafels vinden het belangrijk dat de van oudsher gevestigde bedrijvigheid voor Dordrecht behouden blijft. Dit is essentieel voor de economische ontwikkeling van Dordrecht. Deze industrie hoort volgens hen bij de identiteit van Dordrecht. Maar (zware) industrie moet wel

geconcentreerd worden op de plekken die daarvoor geschikt zijn. (Zware) bedrijvigheid moet geen overlast veroorzaken voor omwonenden.

### **Hoe opgenomen in de ontwerp-structuurvisie?**

De ontwerp-structuurvisie wil vooral samenhang aanbrengen tussen de verschillende al bestaande ruimtelijke projecten en programma's, in plaats van het honoreren van nieuwe grote ruimtelijke claims. Met betrekking tot bedrijventerreinen betekent dit: inzet op vernieuwing van bestaande bedrijfsterrinen en het vergroten van de bereikbaarheid van de bestaande westelijk gelegen bedrijfsterrinen. Dit komt overeen met de wens van Dordtenaren om vooral te investeren in het opknappen van bestaande bedrijventerreinen, in plaats van nieuwe bedrijventerreinen uit te geven. Daarnaast zet de ontwerp-structuurvisie in op bescherming van de (zware) bedrijvigheid rond de Tweede Merwedehaven. Alleen het gebied Oostpoort, een gebied op de Staart dat nu nog de aanduiding heeft als (nat) bedrijfsterrin, verandert van kleur: Oostpoort wordt in de ontwerp-structuurvisie genoemd als een gebied voor grootschalige vrijetijdsvoorzieningen (zie verder onder H 4).

Naast alle bestaande bedrijventerreinen beschikt Dordrecht nog over een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrin: bedrijventerrin Dordtse Kil IV. Met bedrijventerrin Dordtse Kil IV beschikt Dordrecht over het laatste uitgeefbaar bedrijfsterrin van grote omvang (70 hectare). Het terrin is daarmee van grote waarde voor de opvang van de toekomstige vraag naar bedrijfsterrinen. Randvoorwaarde voor de ontwikkeling van bedrijventerrin Dordtse Kil IV is de realisatie van de fly-over over de A16 en de N3.

Behalve gebieden die alleen gebruikt worden voor (zware) bedrijvigheid en kantoren, zet de ontwerp-structuurvisie ook in op de menging van de functies wonen en werken op bepaalde plekken in de stad. De structuurvisie noemt gebieden als het Maasterras (het gebied tussen de NS-stations van Dordrecht en Zwijndrecht), het Leerpark en het Gezondheidspark als toekomstige voorbeelden van gebieden waarin woningen en bedrijvigheid c.q. kantoren elkaar afwisselen.

## **11. Beleid rond klimaatsveranderingen**

### **Vraagstuk**

Het klimaat en klimaatsveranderingen worden binnen Nederland steeds belangrijker onderwerpen. Ook de gemeente Dordrecht houdt zich bezig met dit onderwerp. De gemeente wil de problematiek van klimaatverandering aanpakken door de uitstoot van broeikasgassen te beperken en door het aanpassen van het gemeentelijke beleid aan de gevolgen van klimaatsveranderingen (adaptatie).

### **Input uit de stad**

Deelnemers aan de gesprekstafels vinden dat de gemeente creatief moeten omgaan met de klimaatsveranderingen. Gebieden moeten niet alleen aangepast worden aan klimaatsveranderingen, zodat deze veranderingen geen negatieve invloed hebben op de ontwikkeling van een gebied, maar je moet ook kijken welke kansen en mogelijkheden de nieuwe klimaatsituatie kan opleveren.

Ook bij Dordtenaren leven de klimaatsveranderingen, maar in mindere mate en op andere wijze dan bij de deelnemers aan de gesprekstafels. Bewoners willen graag droge voeten houden en op een veilige plek blijven wonen.

## Hoe opgenomen in de ontwerp-structuurvisie?

In de ontwerp-structuurvisie is het onderwerp klimaatsveranderingen meegenomen door aandacht te besteden aan de ontwikkelingen binnen 'Urban Flood Management' (UFM). Dordrecht is dé waterstad van Nederland. Urban Flood Management (UFM) levert kennis en kunde om de stedelijke gebieden langs de rivieren in Dordrecht veilig en leefbaar te maken en te houden. Een van de doelen van Urban Flood Management is het ontwerpen van woningen en wijken in een buitendijks gebied dat mag overstromen, zonder dat de inwoners daarbij gevaar lopen.

Ook wil de gemeente bij het bouwen in het buitengebied goed inspelen op klimaatsveranderingen, door waar dat kan en nodig is klimaatneutraal en 'floodproof' te bouwen. Andere ambities van de gemeente op het gebied van klimaatneutraal beleid zijn: streven naar gebruik van industriële restwarmte, streven naar klimaatneutrale ontwikkeling van de woningbouwlocatie Zuidpolder en het creëren van nieuwe locaties voor windmolens.

Ten aanzien van de CO<sup>2</sup>-reductie heeft Dordrecht de ambitie om samen met het rijk en andere gemeenten grote stappen te nemen in de realisering van één van de duurzaamste en efficiëntste energievoorzieningen in Europa in 2020. Naast het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen wordt met het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk ingespeeld op de klimaatverandering. Bij nieuwbouw en bij het aanpakken van bestaande woongebieden zal gebruik worden gemaakt van duurzame energiedistributiesystemen. Projecten als Leerpark, Gezondheidspark, Sportboulevard en de vernieuwing van de wijken in Dordrecht-West bieden goede mogelijkheden om gebruik te maken van industriële restwarmte. Het doel is verder om nieuwe woningen zoveel mogelijk klimaatneutraal (energiezuinig en klimaatbestendig) te bouwen. Daarnaast is Dordrecht actief in initiatieven op het gebied van buitendijks, hoogwaterbestendig bouwen.