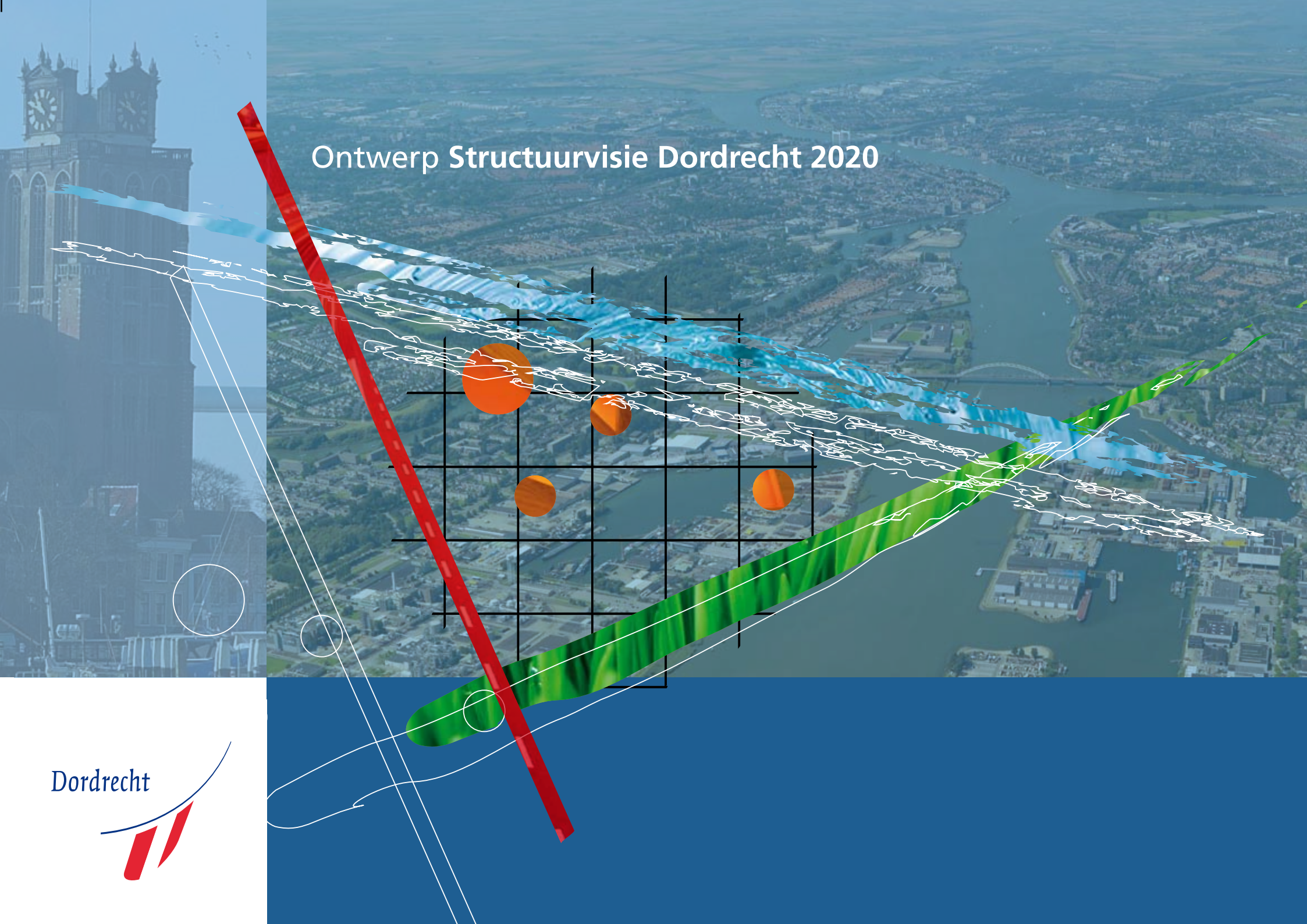


Ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2020



Dordrecht



Ontwerp Structuurvisie Dordrecht 2020

Dordrecht, februari 2008



De structuurvisie laat zien dat de stad met haar tijd mee gaat, en daardoor nog altijd springlevend is.

Voorwoord



Een stad die haar verleden koestert, dient ook vooruit te kijken. Dat doet het stadsbestuur van de oudste stad van Holland met de **structuurvisie Dordrecht 2020**. In deze structuurvisie zijn de ontwikkelingen waar Dordrecht de komende jaren voor staat, vertaald in ruimtelijke opgaven. Opgaven op het gebied van wonen, werken, leren en recreëren. Moet de stad nog groeien, en zo ja, hoe? Met veel hoogbouw of juist met villawijken aan de rand van de stad? Waar kunnen Dordtenaren recreëren? Al doende komt zo de kaart van Dordrecht anno 2020 in beeld. Het is een vooruitblik naar hoe de stad en het Eiland van Dordrecht er over 12 jaar uit zien.

In het Stadsarchief en de vele antiquariaten die deze stad rijk is, zijn prachtige historische kaarten te vinden. Zelfs voor Dordtenaren die in de historie van hun stad thuis zijn, is het soms lastig om hun huidige woning, bedrijf of sportterrein op die kaarten van eeuwen geleden te plaatsen. Nog moeilijker zouden de Dordtenaren van toen zich een voorstelling kunnen maken van wat er allemaal op hun eiland ging veranderen. Je hoeft niet eens eeuwen terug te gaan om grote veranderingen in de stad te zien. Twaalf jaar geleden zag het Statenplein er heel anders uit, lagen er nog de restanten van een scheepshelling aan de Riedijkshaven, en stonden er nog aardappelen in plaats van villa's in de polder die we nu De Hoven noemen.

De komende twaalf jaar zullen minstens zo grote veranderingen te zien geven. Ik denk aan wijken als Krispijn en Wielwijk, aan de Stadswerven, aan de bedrijventerreinen bij de Zeehaven en de Dordtse Kil, maar ook aan de landbouwpolders ten zuiden van de stad. Bedrijven, scholen, zorginstellingen en verenigingen hebben allemaal te maken met nieuwe ontwikkelingen die om een ruimtelijke oplossing vragen, met oog voor het leefklimaat in de stad. De structuurvisie Dordrecht 2020 is dus meer dan een stel lijnen en vlakken op de kaart. Het gaat juist om de ontwikkelingen die aan die kaart ten grondslag liggen. Daarom heeft het gemeentebestuur in de voorbereiding op de structuurvisie onder andere gesprekstafels gehouden met vertegenwoordigers van vele maatschappelijke groeperingen, van kunstenaars tot ondernemers, van natuurbeschermers tot hulpverleners. Hun inbreng en die van andere Dordtenaren was van groot belang voor het opstellen van de structuurvisie.

Het jaartal 2020 is bijzonder. In dat jaar viert Dordrecht zijn 800-jarig bestaan als stad. Deze structuurvisie laat zien dat deze stad met haar tijd mee gaat, en daardoor nog altijd springlevend is.

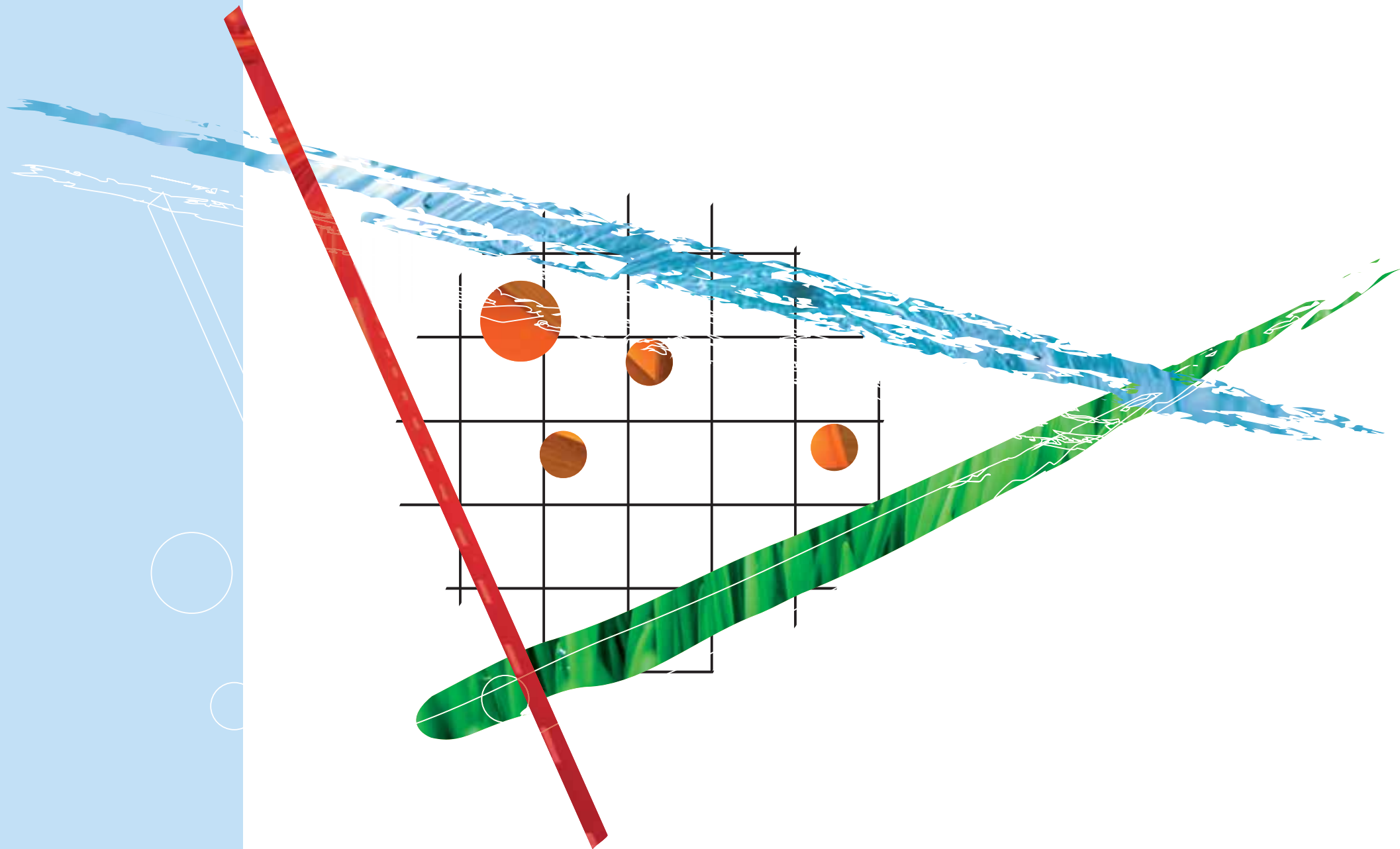
namens het college van Burgemeester & Wethouders,

R.J.G. Bandell
Burgemeester van Dordrecht.

Inhoud

Voorwoord	3
Inhoudsopgave	5
Structuurvisie Dordrecht 2020	7
Deel 1: Over de ontwerp-structuurvisie en de te bereiken doelen	14
1. Een nieuwe structuurvisie voor Dordrecht	15
2. Onze ambitie voor Dordrecht	19
3. Wat willen we bereiken?	21
Deel 2: Agenda voor de stad 2020	30
4. De structuur van Dordrecht	31
5. Stad aan Europese corridors	33
6. Hollandse waterstad	39
7. Stad aan de Biesbosch	45
8. Brandpunten van stad en regio	51
9. Het mozaiek van de stad	57
10. PlanMER	91
11. Uitvoeringsstrategie	95
Bijlagen	
1 Bijlage: Overzicht relevante beleidsnota's	105
2 Bijlage: Fysiek programma voor Dordrecht voor 2010-2020	106
Colofon	110

Structuurbeeld Dordrecht 2020



Structuurvisie Dordrecht 2020

Het hiernaast afgebeelde structuurbeeld geeft de essentie weer van de stad zoals ze is en waar we met het oog op 2020 op willen voortbouwen.

De gekleurde lijnen staan voor de specifieke kwaliteiten van de ligging van Dordrecht en voor de transformaties die de stad de komende jaren wil uitvoeren. De rode, blauwe en groene streep staan voor de positie in respectievelijk een infrastructuur, waterrijk en groen landschap. De lijnen verbeelden Dordrecht als stad aan Europese corridors, als Hollandse waterstad en als stad aan de Biesbosch.

Binnen deze driehoek zien we nog twee elementen: een rechthoekig raster dat een verbeelding is van de structuur van de stad met zijn wijken, straten, pleinen, parken en polders. De rode cirkels op het raster, ten slotte, verbeelden de plekken die door intensivering, herstructurering of functieverandering een nieuwe betekenis krijgen. Zij vormen de brandpunten van stad en regio.

Dit structuurbeeld is de inspiratiebron om ruimtelijke relaties en samenhang voortdurend op het netvlies te houden tijdens studies en discussies. Het zijn onze ambities voor Dordrecht 2020.

Stad aan Europese corridors

De rode lijn, die de Stad aan Europese corridors verbeeldt, staat voor de aansluiting op nationale en internationale verbindin-

gen. De meeste infrastructuur is met de A16, het spoor en de Dordtse Kil vooral aan de westkant van de stad gelegen, maar ook de N3 en de Merwede behoren hiertoe. Onze ambitie is om ook in de toekomst een stad te zijn die optimaal is aangesloten op de verschillende verkeersnetwerken en daar dankbaar gebruik van maakt. Tegelijk is het de ambitie dat de netwerken geen belemmering vormen voor de activiteiten in de stad en geen bedreiging vormen voor de leefbaarheid. Met andere woorden: de logistieke functies van Dordrecht mogen niet zoveel overlast geven dat de leefkwaliteit achteruitgaat of dat andere functies zich hier niet meer kunnen vestigen.

De centrale opgaven hierbij zijn het ontwikkelen en versterken van stedelijke

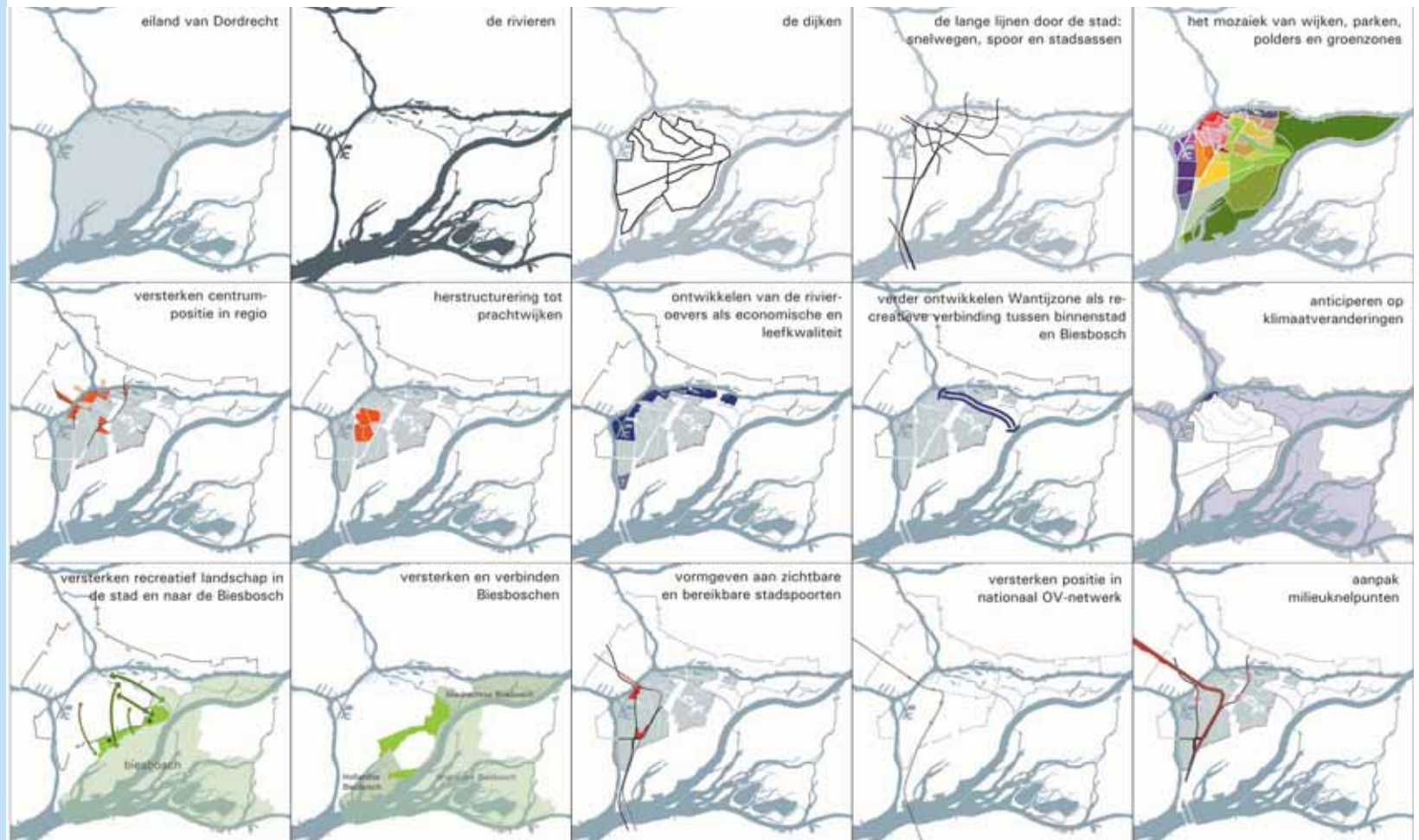


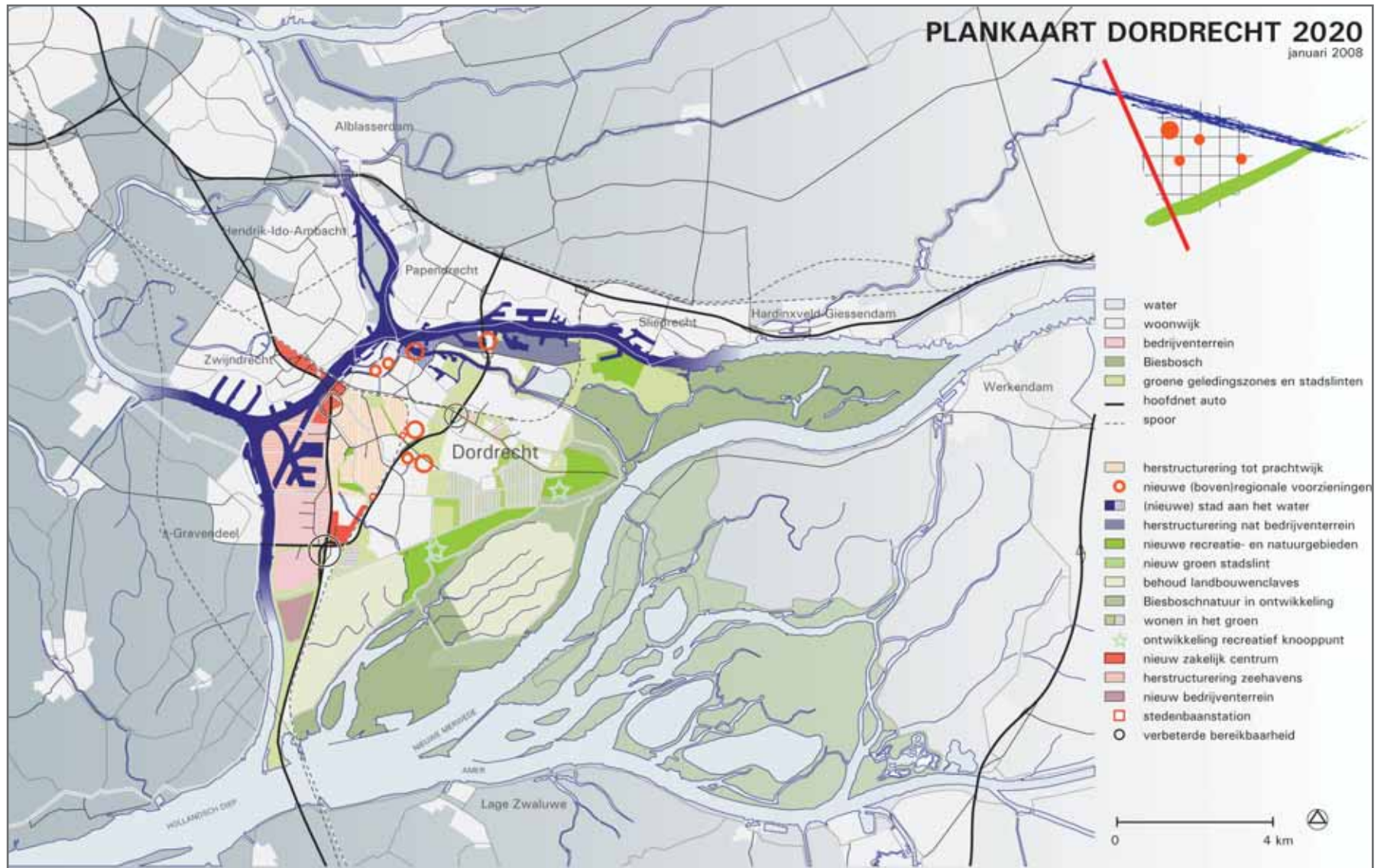
functies die profiteren van de goede ligging, het garanderen van een optimale bereikbaarheid en het zorgen voor balans tussen verkeer en andere functies. Met een zorgvuldige ruimtelijke ordening en een pakket van aanvullende maatregelen wordt de wederzijdse overlast ten aanzien van veiligheid, geluid en luchtkwaliteit binnen de perken gehouden.

Hollandse waterstad

De blauwe lijn, de Hollandse waterstad, staat voor de ligging in de delta van Rijn en Maas, waaraan de stad haar ontstaan heeft te danken. De ambitie is om deze ligging in de toekomst nog meer te benutten voor vervoer en economische activiteiten, voor recreatieve doeleinden en voor de ontwikkeling van bijzondere woonlocaties. Met spraakmakende projecten willen we laten zien dat de toekomstige hogere waterstanden een stimulans zijn voor het vinden van creatieve oplossingen voor het functioneren van de stad, zonder dat de veiligheid in het geding is. Veel projecten concentreren zich aan de noordkant van de stad rond de Merwede en het Wantij. Het thema water speelt nagenoeg bij alle projecten op en rond het eiland.

DE STAD ZOALS ZE IS EN ZOALS WE HAAR VERDER WILLEN ONTWIKKELEN







Stad aan de Biesbosch

De groene lijn, de Stad aan de Biesbosch, staat voor de ligging op de overgang van de Randstad naar één van de grootste aaneengesloten natuurgebieden van Nederland, het Nationaal Park De Biesbosch. Met versterking van het groene karakter aan de zuidkant van het eiland scheppen we aantrekkelijke plekken voor recreanten en rustzoekers. Met nieuwe verbindingzones kunnen we de natuur van de Biesbosch als het ware tot in de stad brengen.

De brandpunten

Binnen deze drie lijnen vinden we op het raster de gekleurde cirkels van de brandpunten, elk met een eigen karakter. Met aansprekende projecten in deze brandpunten, zoals het Leerpark en het Gezondheidspark, wordt ingespeeld op nieuwe kansen die de stad heeft om ook in de toekomst vitaal te blijven. Met het versterken van de culturele en winkelvoorzieningen in binnenstad toont Dordrecht dat het een stad is die de moeite waard is om te bezoeken. Met de thematische uitwerking van de verschillende knooppunten in de stad wordt het voorzieningenaanbod in de stad voor haar bewoners en bezoekers vergroot: een nieuw zakelijk centrum en knooppunten voor leisure, onderwijs en gezondheid. Met herstructurering van verouderde bedrijventerreinen en woonwijken in Dordrecht-West wordt nieuwe vitaliteit in deze stadsdelen gebracht.

Raster

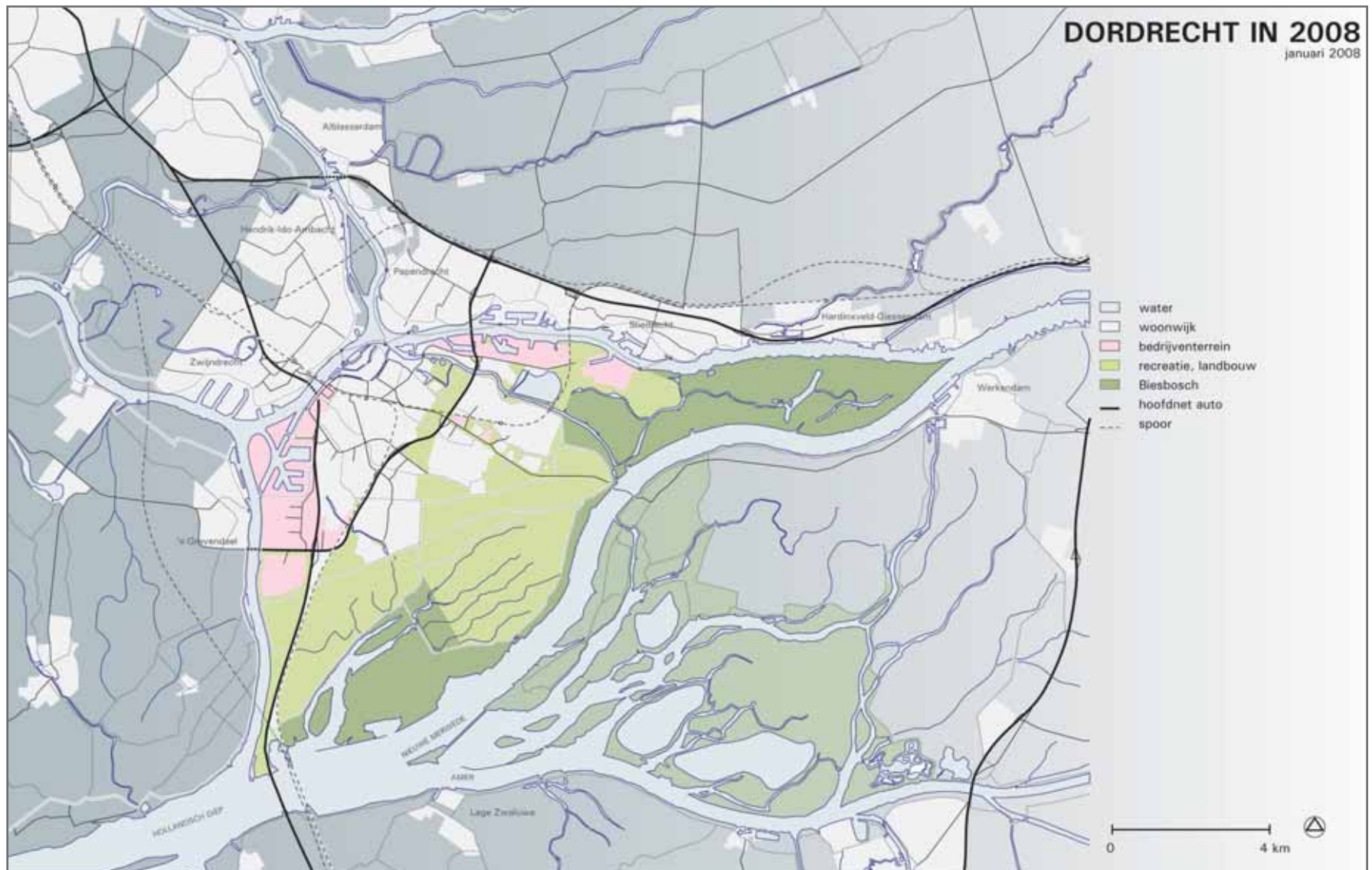
Het zwarte raster geeft de indeling van de stad weer, met wijken, straten, pleinen, parken en polders.





Dit is Dordrecht in 2008

De kaart hiernaast geeft weer hoe we de ruimte in de stad op dit moment gebruiken voor wonen, werken, recreatie, verkeer, landbouw en groen.



DEEL 1: OVER DE ONTWERP-STRUCTUURVISIE EN DE TE BEREIKEN DOELEN

1. Een nieuwe structuurvisie voor Dordrecht

1.1 Waarom een structuurvisie?

Nieuwe vraagstukken voor de stad maken een nieuwe structuurvisie noodzakelijk. Zo nadert het bebouwde deel van de stad zijn grenzen en vragen ontwikkelingen in de ruime omgeving van Dordrecht om nieuwe keuzen.

We moeten keuzen maken over zaken als natte en droge bedrijventerreinen, locaties van stations, van woningbouwlocaties, invullen van stedelijke knooppunten, nieuwe ontsluitingen en locaties voor nieuwe attracties.

De boodschap van deze structuurvisie is dat het vooral gaat om, in aanvulling op de dertien grote projecten van het huidige gemeentebestuur, het toevoegen van nieuwe kwaliteiten aan de bestaande stad en het aanbrengen van samenhang tussen de verschillende ruimtelijke projecten en programma's.

Deze structuurvisie moet niet gezien worden als een vaststaand eindplan, maar als een kader en inspiratiebron voor de verschillende partners en inwoners die aan de realisatie van het toekomstbeeld werken. De definitieve structuurvisie is dan ook een dynamisch beleidsdocument dat iedere vier jaar wordt herzien.

Het is tevens een basisdocument dat een juridisch toetskader vormt voor ruimtelijke initiatieven, mede in het licht van de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening en de

Grondexploitatiewet.

Een structuurvisie heeft 'zelfbindende werking' voor het bestuursorgaan dat deze heeft vastgesteld. Burgers en de andere overheden zijn niet aan de structuurvisie gebonden. Er gaat wel een politiek-bestuurlijke werking uit van een structuurvisie doordat de gemeenteraad zich bij de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een projectbesluit gehouden acht aan wat eerder in een structuurvisie is opgenomen. Als zich een ontwikkeling aandient die afwijkt van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling zoals neergelegd in de structuurvisie, leidt dit in beginsel tot bijstelling van het projectplan. Als een bepaalde ontwikkeling niet strijdig is met een structuurvisie maar daarin ook niet is voorzien, zou kunnen worden volstaan met een motivering waarom de ontwikkeling wenselijk geacht wordt.

De definitieve structuurvisie zal gekoppeld zijn aan een uitvoeringsprogramma op gemeentelijk niveau. Het is dus geen vrijblijvend visiedocument, maar stuurt de ruimtelijke keuzes en de inzet van de instrumenten op gemeentelijk niveau.

1.2 Samenspel met de stad

Samen met Dordtenaren is intensief gesproken over de toekomstige inrichting van de stad. Tijdens het 'Rondje Dordrecht 2020' konden Dordtenaren in juni 2007 op verschillende manieren hun mening geven

over een aantal ruimtelijke vraagstukken: de 'Dordtse Doordenkers'. Vertegenwoordigers van Dordtse maatschappelijke organisaties, belangengroeperingen en ondernemingen hebben in het voorjaar van 2007 aan gesprekstafels laten horen hoe zij denken over de ruimtelijke toekomst van de stad. De gesprekstafels stonden onder leiding van de leden van het college van B en W. Er is uitvoerig meegedacht en -gepraat over de toekomst van de stad en regio. Hierdoor is een goed beeld ontstaan van hoe er in de stad wordt gedacht over het gebruik van de ruimte in de toekomst. Hoewel de meningen zeer uiteenliepen, is opvallend dat veel Dordtenaren zeer begaan zijn met hun stad. Zij hebben zich met passie en goede ideeën in de discussie gemengd. De structuurvisie is het vernieuwde startpunt voor het gezamenlijk verder werken aan de stad en het eiland met bewoners, bedrijven en instellingen in de stad, maar ook met de andere Drechtsteden en andere overheden.

1.3 De beleidsomgeving

Deze kennis is ook belangrijk voor de Drechtsteden, de provincie en het Rijk die daarmee rekening kunnen houden in hun plannen op hogere schaalniveaus.

De provincie Zuid-Holland is van plan om het Streekplan Zuid-Holland te herzien.



De provincie wil meer uitvoeringsgericht gaan werken en zich daarnaast richten op het regisseren van gemeentegrens-overschrijdende projecten en processen. De provincie hecht hierbij sterk aan een regionale samenwerking in de Drechtsteden en dringt aan op een gezamenlijke visie en uitvoering van deze regio.

Ook op het niveau van de stedelijke regio's in het zuidelijk deel van de Randstad, de Zuidvleugel, is al enkele jaren sprake van samenwerking, vooral op het gebied van bovengemeentelijke structuren en projecten. Voor de Drechtsteden zijn dat: het realiseren van een regionaal centrum voor dienstverlenende bedrijven in het Maasteras, het regionaal treinverkeer over Stedenbaan Zuidvleugel (Dordrecht-Leiden) en het realiseren van een toplocatie voor dure woningen aan de zuidrand van Dordrecht.

In november 2006 is de visie 'Zuidvleugel: Motor in de Delta' vastgesteld, waarin Dordrecht onderdeel wordt gemaakt van de opgave Deltapoort die gericht is op het verhogen van de woon- en leefkwaliteit van het 'rommelige' gebied tussen Rotterdam en Dordrecht.

In de gemeenten van de Deltapoort zal 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.

De Drechtsteden hebben begin 2006 het ruimtelijke kader Ruimte Geven vastgesteld voor de regio, waarin de regionale relevante beleidskeuzes zijn vastgelegd. Het kader is vervolgens uitgewerkt in een realisatiestrategie voor de ruimtelijke opgaven van de Drechtsteden. Deze strategie is op regionaal niveau afgestemd met deze ontwerp-structuurvisie en het uitvoeringsprogramma.

1.4 PlanMER

Voor deze structuurvisie is een planMER gemaakt. Dit is een milieu-effectrapportage voor een stedelijk of regionaal plan.

De planMER bevat concrete informatie voor de beoordeling van de ruimtelijke projecten van de structuurvisie en de mogelijke effecten hiervan op natuur en milieu. Tevens geeft de planMER aan of er mogelijk sprake is van locaties waar de milieubelasting de wettelijke grenzen overschrijdt (geluid, externe veiligheid, de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden). Verder wordt een vergelijking gemaakt van de milieueffecten op hoofdlijnen tussen alternatieven en de structuurvisie. De volledige planMER is bijgevoegd als bijlage. In hoofdstuk 10 zijn de hoofdlijnen en hoofdconclusies van de planMER voor de (nieuwe) ruimtelijke keuzes die uit deze structuurvisie volgen, opgenomen.

1.5 Uitvoeringsstrategie

Voor de uitvoering van de stedelijke agenda en de rolbepaling van de gemeente is bij deze structuurvisie een uitvoeringsstrategie opgenomen (hoofdstuk 11). De structuurvisie maakt de sprong van een plan van 'toelatingsplanologie' tot een plan dat geënt is op ontwikkelplanologie waarbij regievoering op stedelijke ontwikkelingen centraal staat.

In de uitvoeringsstrategie wordt op hoofdlijnen aangegeven hoe de gemeente binnen verschillende typen van projecten opereert. Per project wordt vervolgens, rekening houdend met de projectspecifieke kenmerken, bepaald welke rol de gemeente bij de ontwikkeling wil spelen en hoe zij haar grondbeleidsinstrumentarium zal inzetten. Belangrijk nieuw instrument daarbij is de 'structuurmonitor'. Die maakt het mogelijk om veranderingen in het ene project door te laten werken in andere projecten. Consequenties van nieuwe keuzes moeten daarbij integraal worden onderzocht en verwerkt in de totale ontwikkelingsstrategie. Er dient een continue afstemming te bestaan tussen programma (dynamisch programmakader), tijd (dynamisch planningskader) en geld (dynamische investeringsstrategie).

Dit zijn dan ook de onderdelen van deze dynamische uitvoeringsstrategie.

De ambities en de projecten zijn daarbij gebaseerd op de lokale en regionale beleids- en uitvoeringsprogramma's, zoals de Woonvisie Drechtsteden, de regionale Bedrijventerreinenstrategie en dergelijke. Die documenten geven mede richting aan de keuzen die worden gemaakt.

1.6 Leeswijzer

Deze structuurvisie hebben we in twee delen opgebouwd.

De hoofdstukken 1 t/m 3 gaan over de structuurvisie zelf en over doelstellingen die we ermee willen bereiken.

Hoofdstuk 4 schetst vervolgens letterlijk een beeld van de hoofdstructuur in Dordrecht in drie lijnen, zoals bijeengebracht in het structuurbeeld van deze structuurvisie. De rode lijn staat voor Dordrecht als stad aan de Europese corridors, de blauwe lijn voor Dordrecht als Hollandse waterstad en de groene lijn voor Dordrecht als stad aan de Biesbosch.

De hoofdstukken 4 t/m 9 gaan concreet over projecten en programma's die in het kader van deze structuurvisie, wanneer die definitief is, zullen worden uitgevoerd. De hoofdlijnen en hoofdconclusies van de planMER zijn opgenomen in hoofdstuk 10.

Het laatste hoofdstuk behandelt de uitvoeringsstrategie.

2. Onze ambitie voor Dordrecht



In 2020 zien we Dordrecht als een betekenisvolle, complete centrumstad in de regio: een stad met een sterke sociale, culturele en economische functie voor de Drechtsteden. Ook is Dordrecht dan een stad waarin de economie, de infrastructuur en de leefomgeving in een fraai stedelijk netwerk tot ontwikkeling zijn gekomen. Een mooie stad, waarin het prettig wonen en werken is. Een stad die nationaal zichtbaar is, en interessant om te bezoeken.

Op alle niveaus heeft Dordrecht in 2020 kwaliteit toegevoegd. Het is een stad waarin duurzaamheid wordt toegepast en kernkwaliteiten zijn ontwikkeld. In het moderniseringsproces heeft de focus gelegen op veranderingen in de bestaande stad, zoals herstructureringsoperaties, (onconventionele) transformatie van oude bedrijventerreinen en verdichtingsprojecten. Door het bestaande stedelijke landschap optimaal te benutten, worden het landschap en de natuur buiten de stad zoveel mogelijk beschermd.

In het Meerjarenbeleidsprogramma van het gemeentebestuur zijn de volgende stedelijke ambities vastgesteld.

Aantrekkelijk Dordrecht

Dordrecht is een aantrekkelijke en bruisende stad waar de inwoners en bezoekers het prettig vinden om te verblijven. De stad gaat zorgvuldig om met haar ruimte.

Ruimteclaims worden met respect voor het historisch erfgoed ingepast in de bestaande stedelijke structuren. Dordrecht is een stad waar men graag wil wonen, winkelen en verblijven, een stad die een bijdrage levert aan economische groei en sociaal-culturele ontplooiing.

Sociaal Dordrecht

Dordrecht is een stad met sociale samenhang en actieve, verantwoordelijke burgers waarin kwetsbare groepen worden ondersteund, zodat ze mee kunnen doen in de samenleving.

Dordrecht spant zich in voor solidariteit, maatschappelijke participatie en gedeelde verantwoordelijkheid onder de wijkbewoners via investeringen in nieuwe sociale netwerken. Omdat Dordrecht voor al zijn inwoners een complete stad wil zijn, brengt dit ook de zorg met zich mee voor kwetsbare groepen die aan de kant staan en die moeilijk mee kunnen komen in de gemeente.

Leefbaar Dordrecht

Dordrecht wil een schone en veilige stad zijn, waarvan de inwoners tevreden zijn over hun directe leefomgeving. Dit betekent dat niet alleen het beheer, maar ook het onderhoud van de openbare ruimte op een goed niveau moet zijn. De directe leefomgeving is echter meer dan alleen het uiterlijk van de straat of het groen. Ook

de mate waarin men zich thuis en welkom voelt in zijn eigen straat of wijk draagt bij aan een prettige leefomgeving en de beeldvorming van de stad.

Naast deze drie ambities uit het Meerjarenbeleidsprogramma 2006 – 2010 wordt hieraan met oog op 2020 nog een vierde ambitie aan toegevoegd:

Drechtsteden in Europees verband

De positie die de stad in de regio Drechtsteden inneemt, is belangrijk. Met de strategische ligging van de regio Drechtsteden, kan Dordrecht een sterke rol spelen op verschillende schaalniveaus: regionaal, provinciaal, nationaal en internationaal.



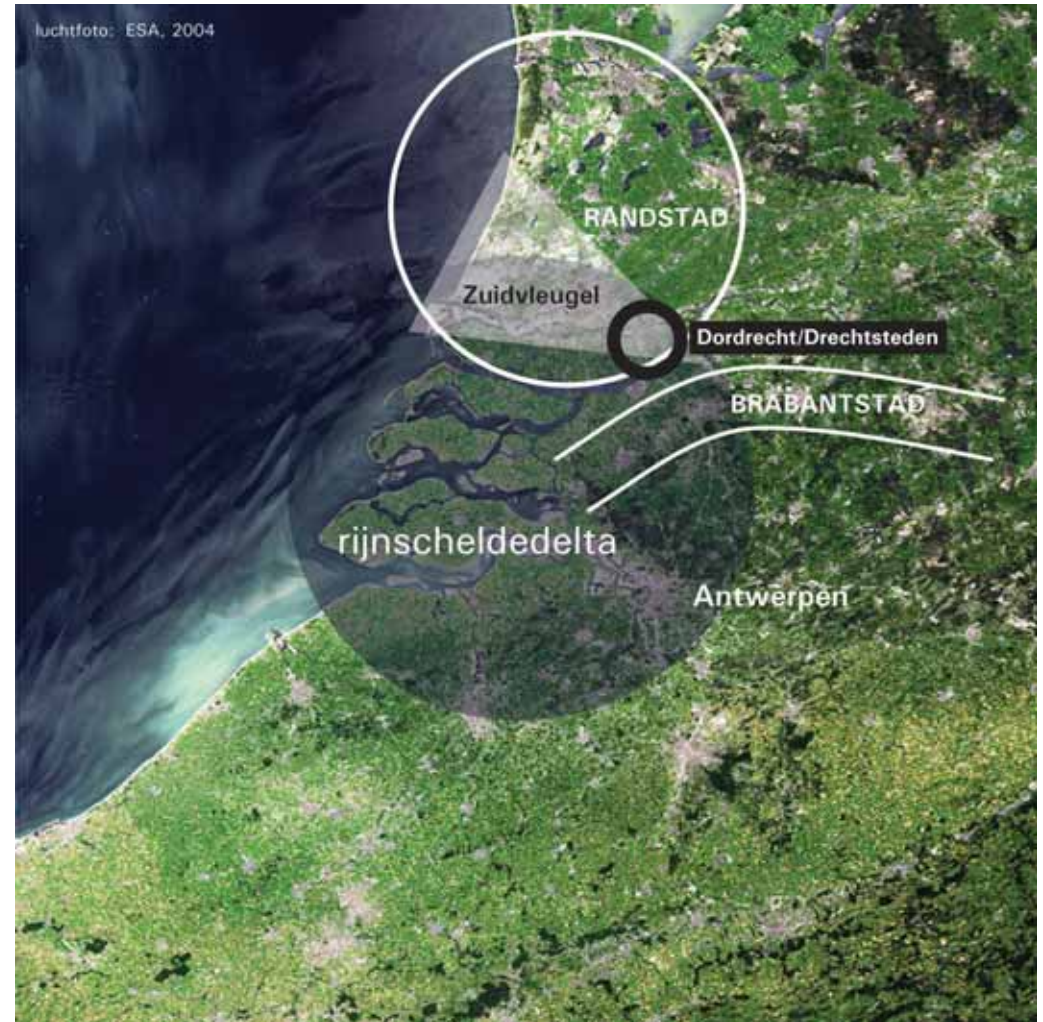


Vanuit deze positie in de Zuidvleugel van de Randstad richt Dordrecht zich meer en meer op Europa. De gunstige ligging ten opzichte van zowel de Randstad als Brabantstad/Antwerpen biedt interessante, economische prestatiemogelijkheden.

Dordrecht zal zijn economische speerpunten benutten om zijn positie in Europa te versterken. Die speerpunten zijn:

- de stad als centrum van toegepaste kennis en bedrijvigheid op het gebied van waterbouw en ecologie
- de stad als centrum van handel en logistiek, gerelateerd aan zijn strategische positie aan Europese corridors
- de stad als trekpleister voor (water)toeristen en cultuurbeleving.

Dit zijn voldoende interessante speerpunten om met recht een sterkere identiteit en zichtbaarheid van de stad op bovenregionaal en Europees niveau na te streven.



3. Wat willen we bereiken?

Het ideaal dat in het vorige hoofdstuk is geschetst, vertalen we in dit hoofdstuk in een aantal meer concrete doelen die we willen bereiken.

3.1 Een sterke regio

De regio Drechtsteden ligt op een strategische plaats midden in één van de welvarendste regio's van Europa. De regio heeft heel veel te bieden, maar de concurrentie is groot. Brabantstad, Antwerpen, de 'dubbelstad' Rotterdam-Den Haag zijn regio's die een sterke aanzuigende werking hebben op investeerders.

Het sterke punt van de Drechtsteden is de ligging aan diep en breed vaarwater die economische mogelijkheden biedt en fraaie vestigingslocaties kan verschaffen aan mensen en bedrijven. Ook het feit dat de regio Drechtsteden juist tussen andere economisch krachtige regio's ligt, biedt voordelen. Ondernemers kunnen hiervandaan als het ware schakelen tussen verschillende economische kerngebieden. Dordrecht werkt daarom ook samen in andere regionale verbanden, in het bijzonder in dat van de Zuidvleugel van de Randstad (de dichtbevolkte band van Leiden tot Dordrecht). Onder de vlag van Deltapoort wordt gewerkt aan een programma om de kwaliteit van het stedelijk gebied tussen Dordrecht en Rotterdam aanzienlijk te verbeteren.

Dordrecht gaat er vanuit dat de samenwerking in de Drechtstedenregio alleen maar

voordelen heeft en wil die samenwerking maximaal tot ontwikkeling laten komen. Voor Dordrecht zelf betekent dit dat de stad, als natuurlijke centrumgemeente, een aantal functies moet vervullen voor de hele regio. Dat willen we graag en vol overtuiging doen, op een kwalitatief hoogwaardige wijze.

De opgave richt zich op de versterking van de ruimtelijke structuur en verbetering van de vestigingsplaats. Voor Dordrecht betekent dit concreet:

- Logisch inrichten van de infrastructuur;
- Versterken ruimtelijk beeld langs de hoofdinfrastructuur;
- Beleving rivieren versterken;
- Verbeteren leefbaarheid van groene landschappen;
- Creëren hoogwaardig aanbod woningen en voorzieningen;
- Versterken kwaliteit van de leefomgeving;
- Organiseren van veilige infrastructuur;
- Aanbod en niveau van onderwijs versterken en aanbod HBO vergroten;
- Garanderen van een bereikbare regio;
- Het economisch perspectief versterken: door meer werkgelegenheid naar de regio te halen en een aantrekkelijke vestigingsplaats voor ondernemers te zijn;
- Beter benutten van de economische potentie van het toerisme.

3.2 Een aantrekkelijke binnenstad

Historie en water geven de Dordtse binnenstad haar aantrekkelijke karakter. We willen deze kwaliteiten beter benutten. Het aanbod aan winkels, uitgaansgelegenheden en culturele voorzieningen zal worden uitgebreid. Daarbij willen we een aantrekkelijk aanbod creëren voor eigen inwoners, Drechtstedelingen en de toeristische bezoeker van buiten de regio.

De aantrekkingskracht van Breda en Rotterdam dwingt Dordrecht om zijn binnenstad steeds interessanter en bereikbaarder te maken voor inwoners uit de Drechtsteden en voor potentiële bezoekers van buiten de regio. De ontwikkeling van de binnenstad van Dordrecht kent daarbij een hoog ambitieniveau. Qua winkelaanbod richt de binnenstad zich op de niet-dagelijkse aankopen en het funshoppen. De binnenstad staat dan ook bovenaan in de regionale voorzieningenpiramide.

Het vitaal houden van de binnenstad heeft absolute topprioriteit. De aantrekkelijkheid van de voorzieningen moet worden vergroot voor inwoners van de regio, om zo het draagvlak voor de voorzieningen in en om de stad te vergroten. Hiertoe zal continu moeten worden geïnvesteerd, in de buitenruimte, maar bijvoorbeeld ook in een aantrekkelijk winkelaanbod, voldoen de uitgaansmogelijkheden en de aansluiting van de binnenstad op het station en de entree vanaf de A16.



Vanuit dit perspectief heeft de binnenstad voortdurend behoefte aan nieuwe impulsen, zowel vanuit de markt als vanuit de lokale overheid. Vandaar ook onze inspanningen op projecten als Drievriendenhof, Achterom/Bagijnhof, Hofkwartier en Voorstraat-Noord. Ook naar de toekomst toe vraagt dit om nieuwe investeringen, met name als het gaat om het vergroten van de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van verbindingen tussen deze trekkers.

3.3 Een aangenaam leefklimaat in de wijken

Het dagelijkse leven speelt zich af in de woonwijken. Het is daarom belangrijk waar mogelijk ervoor te zorgen dat daar een aangenaam leefklimaat bestaat.

De openbare ruimte vormt een belangrijk speeldomein voor kinderen. Bij herstructurering, herinrichting of nieuwbouw geldt de richtlijn dat er 10 m² speelruimte per woning beschikbaar moet zijn voor 'buurtrecreatief gebruik'. Daarnaast hanteren we de richtlijn van één trapveld per 1.000 woningen.

Taak van de gemeente is de openbare ruimte veilig, aantrekkelijk en kindvriendelijk in te richten. We kunnen kleinschalige sport- en speelveldjes en 'kindlinten' ontwikkelen; dat zijn routes waarlangs kinderen zelfstandig, veilig en prettig naar allerlei opvang-, onderwijs- en vrijetijdsvoorzieningen

kunnen lopen en/of fietsen. In een aantal straten moet iets worden gedaan aan de parkeerproblemen. Het streven is erop gericht in elke wijk een compleet pakket aan basisvoorzieningen aan te bieden. We willen de wijkwinkelcentra in stand houden en waar mogelijk versterken door er als gemeente op te sturen dat de verspreide detailhandel meer in deze centra wordt geconcentreerd. In de wijkwinkelcentra wordt beperkt horeca toegelaten, in principe alleen daghoreca.

Steeds meer mensen werken als zelfstandig ondernemer aan huis. We willen daarvoor ruimte scheppen door meer huizen te laten bouwen waarin dat mogelijk is. In de woonwijken kan dat ook in leegstaande winkels en in bedrijfsverzamelgebouwen. Hiermee maken we het voor mensen gemakkelijker om werk met privéleven te combineren en we verhogen de levendigheid van de wijken. Dit is vooral het geval in Oud-Krispijn, Wielwijk en Crabbehof. Om tegen te gaan dat werken aan huis hinder voor omwonenden oplevert, moet de beroepsuitoefenaar wel in de woning zelf wonen en moet het werkgedeelte deel uitmaken van de woning zelf; dus niet in vrijstaande bijgebouwen. Qua energiebesparing is nog veel te bereiken in de wijken. Wij willen in samenwerking met bewoners en corporaties in de bestaande woningvoorraad een reductie van 30% CO₂ realiseren.

3.4 Gedifferentieerde én aantrekkelijke woonmilieus

Dordrecht maakt onderdeel uit van een regionale woningmarkt. Het beleid van de Drechtsteden is erop gericht om te zorgen voor voldoende keuze aan woningen: voor lage en hoge inkomens, voor jong en oud.

De Dordtse woningvoorraad wordt gekenmerkt door een relatief groot aandeel goedkope woningen. Mede hierdoor is er een vertrekoverschot van de hogere inkomens en een instroom van huishoudens met een laag inkomen. Dordrecht biedt huishoudens met een hoog inkomen te weinig mogelijkheden om hun woonwensen in de stad zelf te vervullen, waardoor zij uitwijken naar andere gemeenten en regio's. Als we erin slagen die onbalans op te heffen door dure koopwoningen te bouwen, maken we Dordrecht aantrekkelijker voor mensen met hogere inkomens en we verbreden het draagvlak voor onder meer culturele voorzieningen en kwaliteitswinkels. Dat is goed voor het vestigingsklimaat voor bedrijven en instellingen. Het gaat er niet alleen om nieuwe gezinnen in de hoge inkomenscategorie aan te trekken, maar vooral ook om te voorkomen dat ze Dordrecht verlaten.



Binnen de kaders van het Drechtsteden-beleid zal Dordrecht zich de komende jaren vooral richten op:

- dure koopwoningen en ruimte voor particulier opdrachtgeverschap,
- woningen voor de middeninkomens en gezinnen in de herstructureringswijken,
- seniorenwoningen in een omgeving met een passend voorzieningenaanbod voor welzijn en zorg,
- studentenhuisvesting in samenhang met de uitbreiding van het hoger onderwijs.

Wat betreft de woningen voor de lagere inkomens is regionaal afgesproken dat deze vooral gebouwd worden in de grote uitleglocaties van de andere regiogemeenten. Daardoor is het mogelijk in Dordrecht de goedkoopste woningen te vervangen door woningen voor de middenklasse. Daarnaast zullen ook middenklassewoningen worden gebouwd in de nieuwbouwwijken elders in de regio.

Het doel is de nieuwe woningen zoveel mogelijk klimaatneutraal te bouwen, gericht op energiezuinige en klimaatbestendige woningen en 'floodproof' bouwen in buitendijks gebied.

3.5 Versterking van de economie en het creëren van voldoende werkgelegenheid

De aantrekkelijkheid van Dordrecht als stad en de Drechtsteden als regio wordt in niet geringe mate bepaald door de economi-

sche structuur. De internationalisering van de economie zal zich ook in de bedrijven van de Drechtsteden steeds vaker laten gelden. Om de concurrentie aan te gaan wordt ingezet op innovatie, creatieve economie en kenniseconomie.

Vestigingslocaties

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 verminderen en voorkomen van leegstand. Met de bestaande plannen voor nieuwe kantoorruimte kan in de kwantitatieve vraag worden voorzien.

In het kader van de regionale samenwerking hebben de Drechtsteden een bedrijventerreinen- en kantorenstrategie opgesteld. Aan de hand van de regionale bedrijventerreinenstrategie wordt onder meer ingezet op het behoud en de verbetering van de bereikbaarheid (over weg, water en spoor), het duurzaam oplossen van milieuproblemen, het behoud van lokale specialismen en identiteit en de promotie van een eenduidig beeld van de regio Drechtsteden als de bereikbare poort van de Randstad.

De centrale ligging van de Drechtsteden tussen enerzijds de Randstad en anderzijds het Europese achterland kan beter worden

benut. Met herstructurering van bestaande bedrijventerreinen moet de kwaliteit ervan op peil gehouden worden. Om op de bestaande terreinen ook extra (fysieke) vestigingsruimte te creëren moet ook gedacht worden aan meer onconventionele vormen van herstructurering, zoals meervoudig ruimtegebruik.

Met nieuwe terreinen wordt ruimte geboden voor groei, vooral in de categorie lichte bedrijvigheid. De grootschalige bestaande bedrijvigheid in het hart van de regio wordt beschermd. Bij de Tweede Merwedehaven gaat het met name om het beschermen van het gebied als industrieterrein, door middel van clusterzoning en herstructurering. De Dordtse Zeehaven moet als het ware van het slot worden gehaald door de geluidhinderproblemen op te lossen. Voor de Zeehaven is bovendien een ingrijpende modernisering en herstructurering afgesproken.

Met Dordtse Kil IV beschikt Dordrecht ook voor de langere termijn over vestigingsruimte voor de lokale en regionale vraag naar bedrijventerreinen.

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. In de regionale kantorenstrategie geldt het

Maasterras als een toplocatie die ook interessant is voor de Zuidvleugel van de Randstad en voor West-Brabant. Deze positie is te danken aan de gunstige ligging aan het water en de zeer goede bereikbaarheid. Ook het businesspark Amstelwijck is door de goede bereikbaarheid en zichtbaarheid langs de A16 interessant voor ondernemingen die zich op een strategische locatie tussen de Randstad en Brabantstad willen vestigen.

Centrumfuncties

Wat betreft de economie van Dordrecht als centrumgemeente willen wij ons vooral richten op het aantrekken van zakelijke dienstverlening, zorg, toerisme en horeca. De transformatie van Stadswerven biedt de mogelijkheid voor nieuwe binnenstadskantoren met allure. De knopen Leerpark en Gezondheidspark zijn bedoeld als concentraties van activiteiten die ondernemers en instellingen uitnodigen om zich er te vestigen, passend bij de thematische invulling (zorg en onderwijs) van deze knopen.

Kenniseconomie

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. De versterking van het HBO is nodig om meer studenten aan de stad te binden, nieuw creatief talent aan te trekken en de regionale kenniseconomie te versterken.

In samenhang met het regionale bedrijfsleven zijn initiatieven genomen om de kennisintensiteit van het regionale bedrijfsleven te verhogen. De vestiging van het internationale Topinstituut Waterbouw en Ecologie, tot stand gekomen in samenwerking met toonaangevende regionale bedrijven, is hier het beste voorbeeld van. De vestiging van dit instituut is niet alleen goed voor de concurrentiepositie van de sector maar draagt ook bij aan het wereldwijd positioneren van de Drechtsteden als thuishaven van de baggersector.

3.6 Goed bereikbare sociaal-culturele en recreatieve voorzieningen

Dordrecht blijft investeren in maatschappelijke en culturele voorzieningen. Het gaat om een breed aanbod aan voorzieningen op de volgende terreinen:

- leisure: vrijetijdsvoorzieningen, dagrecreatieve voorzieningen, evenementen e.a.
- opvoeding: buitenschoolse opvang, peuterspeelzalen, kinderdagverblijven e.a.
- gezondheidszorg: huisartsen, tandartsen, apotheken e.a.
- maatschappelijke ondersteuning: welzijnsaccommodaties, maatschappelijk werk e.a.
- cultuur: bibliotheken, musea, podia e.a.
- sport: sportcomplexen, sportzalen, gymlokalen e.a.
- speelvoorzieningen: speelterreinen, hangplekken, trapveld, trimbaan e.a.

- onderwijs: primair en voortgezet onderwijs e.a.
- woonvormen: specifiek t.b.v. ouderen en gehandicapten.

Voorzieningen voor stedelijke en regionale functies, zoals culturele voorzieningen, onderwijs (voortgezet- middelbaar en hoger onderwijs) en leisure situeren we op centrale en goed bereikbare plaatsen (centrum en de knooppunten) in de stad, waar ze bijdragen aan de levendigheid van stad en regio. Voor welzijn, zorg en primair onderwijs is er een aanbod nodig van goed bereikbare (gemaks)voorzieningen, zoals basisscholen, peuterspeelzalen, dokter en apotheek, dicht bij huis. Voor het basisonderwijs wordt het integraal huisvestingsplan uitgevoerd.







Kleinschaliger voorzieningen moeten dicht bij huis te vinden zijn. Dat geldt voor basisscholen, peuterspeelzalen, dokter en apotheek. De gemeente wil komen tot vijf à zeven multifunctioneel inzetbare welzijnsaccommodaties (mfa's) en het instellen van een aantal woonservicezones, zoveel mogelijk gekoppeld aan deze accommodaties. De eerste van deze accommodaties is onlangs opgeleverd in Oud Krispijn. Deze biedt een bundeling van onderwijs, sportvoorzieningen, ouderenwerk en buurthuis. Het is de bedoeling dat, afhankelijk van de gebieden waar de andere mfa's komen, er ook andere functies bij elkaar worden ondergebracht. De komende jaren wordt gewerkt aan een dekkend netwerk van laagdrempelige inloopvoorzieningen voor opgroei- en opvoedondersteuning.



Deze kunnen gevestigd zijn in scholen, peuterspeelzalen, consultatiebureaus, buurthuizen en multifunctionele accommodaties.

Wat betreft sport en spel is de inzet om een breed aanbod van verschillende voorzieningen aan te bieden. Naast sportaccommodaties en sportparken op stedelijk niveau moet er vooral ook ruimte zijn in de wijken. Sporten en spelen moeten dicht bij huis plaats kunnen vinden.

3.7 Een prettige openbare ruimte

De gemeente hecht grote waarde aan een openbare ruimte waar mensen zich op hun gemak en veilig voelen. De openbare ruimte is daarbij een belangrijk onderdeel binnen de structuur van de stad. Verblijven en verplaatsen zijn de belangrijkste functies. Intensiteit van verplaatsing en de verschillende soorten verkeersdeelnemers leiden tot een specifieke inrichting. Veiligheid, bereikbaarheid en oriëntatie zijn belangrijke kwaliteitsaspecten.

Naarmate de verblijfsfunctie toeneemt, neemt ook de sociale betekenis van de openbare ruimte toe. Ook de ruimtelijke en functionele relatie met de omringende bebouwing gaat een grotere rol spelen. Voor het tot stand brengen van sociale contacten zijn de ruimtelijke inrichting en de toegankelijkheid van publieke voorzieningen belangrijke aangrijpingspunten.

De inrichting van de openbare ruimte is een verantwoordelijkheid van de gemeente. De gemeente is verantwoordelijk voor de beschikbaarheid en kwaliteit van de ruimte waar burgers zich veilig kunnen verplaatsen en verblijven. Er bestaat daarbij een sterke relatie tussen de fysieke voorzieningen en de samenlevingsvraagstukken.

De openbare ruimte wordt dan ook nadrukkelijk ingezet als één van de fysieke en sociale bouwstenen, gericht op het bevorderen van deelname van alle burgers aan het maatschappelijk verkeer, en het voorkomen van uitsluiting.

Multifunctionele gebruiksmogelijkheden vergemakkelijken het tot stand brengen van deze sociale relaties.

De gemeente streeft ernaar om met de inrichting van de openbare ruimte bij te dragen aan het vergroten van de leefbaarheid in de stad. De openbare ruimte moet vooral bijdragen aan:

- de mogelijkheden van mensen met een beperking om deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer;
- de mogelijkheden van kinderen en jongeren om meer te bewegen, te spelen en sporten;
- de mogelijkheden van alle bewoners om te ontspannen, te recreëren en elkaar te ontmoeten in en buiten de stad.



3.8 Groene en waterzones verbeteren

Groensysteem

Het water en het groen in en om de stad hebben meerdere functies en kunnen nog beter worden benut. Ze zijn dragers van flora en fauna. Het zijn ook kwaliteiten die de stad als geheel en de afzonderlijke wijken aantrekkelijk maken. Op de derde plaats zijn water en groen van belang voor recreatie, zowel voor Dordtenaren zelf als voor bezoekers.

Centraal staan de ecologische zones, zoals de Dordwijkzone en de Wantijzone, die samen met de parken en landgoederen de Stedelijke Ecologische Structuur vormen. De ecologische zones leiden de natuur van buiten het stedelijk gebied in. Wij willen deze verbindingzones beschermen en verbeteren, onder andere door barrières passeerbaar te maken. Buiten de stad is uitbreiding van het groen- en watergebied nodig voor zowel recreatie als natuur. Met de uitvoering van het project Nieuwe Dordtse Biesbosch en de groen-ecologische afronding van de stadsrand wordt hierin voorzien.

Watersysteem

Het watersysteem in Dordrecht moet de komende decennia:

- voorzien in voldoende oppervlaktewater, zowel in de bestaande stad als in de nieuwe uitleggebieden;
- zorg dragen voor een goede waterkwaliteit;

- de zichtbaarheid en leefbaarheid van water als onderdeel van de identiteit van de stadsdelen versterken;
- gesteld staan voor de gevolgen van de klimaatverandering, dat wil zeggen: het kunnen opvangen van korte, zeer hevige regenbuien (veel neerslag in een zeer korte periode), langere periodes van hitte en droogte, het stijgen van de zeespiegel en het vaker voorkomen van grote piekafvoeren op de rivier;
- voldoende bluswater (sloten, vijvers etc.) garanderen binnen tien meter vanaf de openbare weg.

Urban Flood Management

In het project Urban Flood Management bundelen publieke en private partijen hun krachten voor onderzoek en innovatie van duurzame stedelijke ontwikkeling in waterrijk gebied. Dit doen we in internationaal verband. Gelet op de ligging in de delta, aan de grote rivieren, biedt het Eiland van Dordrecht bij uitstek de mogelijkheid om op vernieuwende manieren te experimenteren met waterbestendige bouwvormen.

Het doel van het project is het ontwerpen van woningen en wijken in een buitendijks gebied dat mag overstromen, zonder dat de inwoners gevaar lopen en met beperking van de materiële schade. Tegelijkertijd moet de omgeving aantrekkelijk zijn om te wonen, te werken en te recreëren. In het project leren we het overstromingsrisico

mee te nemen in het stedenbouwkundig ontwerp en daar de juiste architectonische, planologische en beleidsmatige oplossingen voor te vinden. Er loopt een proefproject voor het hoogwaterveilig (waterbestendig) bouwen van woningen in Stadswerven. De kennis en de ervaringen worden gebruikt om op andere locaties buitendijks aan de slag te gaan.

3.9 Bereikbaarheid verbeteren

De ligging van Dordrecht aan weg, water en spoor maakt de stad van buiten goed bereikbaar. Omdat het autoverkeer blijft groeien, zullen we toch moeten investeren om die bereikbaarheid op peil te houden. Zowel bestaande als nieuwe locaties vragen om een goede bereikbaarheid per auto, fiets en openbaar vervoer. De autonome groei van het autogebruik versterkt deze vraag. Dat mag niet ten koste gaan van de leefomgevingskwaliteit.

Voor de ontsluiting van de binnenstad, de westelijke bedrijventereinen en de oostelijke stadsdelen, zowel wat betreft autoverkeer als openbaar vervoer, blijft Dordrecht afhankelijk van het hoofdwegennet (A16, N3). Dat is het gevolg van het historisch gegroeide en geografisch te verklaren ontbreken van een 'eigen' regionale hoofdwegenstructuur.



Bij de interne ontsluiting van de stad zullen we moeten investeren in goede bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer van bestaande en nieuwe locaties, zoals Stadswerven, Oostpoort en het Maasterras. Daarnaast investeren we in aanlooproutes, fietsverbindingen en vaarroutes als aantrekkelijke alternatieven van en naar het buitengebied.

Wanneer de belangen van bereikbaarheid en leefbaarheid botsen, gaan we gebiedsgericht maatwerk uitvoeren, om deze belangen te combineren. Dat betekent dus dat de groei van de automobiliteit niet ongeremd overal kan doorgaan.

Een afzonderlijke opgave is de bereikbaarheid van alle plekken in de stad voor de brandweer en andere hulpdiensten. Hiervoor gelden aparte criteria. Zo dient de brandweer na ontvangst van een brandmelding binnen acht minuten ter plaatse te zijn. Als dat niet kan, dient gekeken te worden naar maatregelen die de overschrijding van deze norm kunnen compenseren, zoals brandpreventieve bebouwing en automatische brandblusvoorzieningen.

Het brandweeroefencentrum op Dordtse Kil III kan een belangrijke bijdrage leveren aan een optimale veiligheidskennis in de stad en in het land.

3.10 Veiligheid vergroten en verminderen milieubelasting

De doorgaande snelwegen en spoorlijnen en de 'zware' industrieterreinen op het Eiland van Dordrecht zijn belastend voor de luchtkwaliteit en de externe veiligheid (branden, explosies, vrijkomen giftige stoffen). Daarom zal de gemeente verder moeten werken aan het oplossen van drie soorten vraagstukken:

- bedrijventerreinen en geluidhinder
- infrastructuur en luchtkwaliteit
- infrastructuur en externe veiligheid.

De oplossingen voor deze vraagstukken bepalen in belangrijke mate de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van de stad. Bij het zoeken naar oplossingen gaat het vooral om het 'plaatsen' van functies op de juiste plek.

Ten aanzien van de CO₂-reductie heeft Dordrecht de ambitie om samen met het Rijk en andere gemeenten (Bestuursakkoord klimaatinitiatief gemeenten en het Rijk 2007-2011) grote stappen te nemen in de transitie naar één van de duurzaamste en efficiëntste energievoorzieningen in Europa in 2020.

Naast het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen (onder andere 30% in woningen en gebouwen) zal met het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk worden ingespeeld op de klimaatverandering.

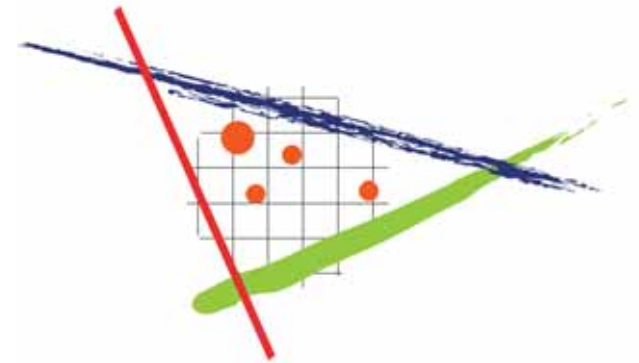
De gemeente wil in samenwerking met bewoners en corporaties in de bestaande woningvoorraad maatregelen nemen om een reductie van 30% CO₂ te realiseren. Bij nieuwbouw en bij herstructurering zal gebruik worden gemaakt van duurzame energiedistributiesystemen. Diverse gebieden, zoals Leerpark, Gezondheidspark, Sportboulevard en Dordt-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 het ontwikkelen van buitendijks, hoogwaterbestendig bouwen. De maatregelen worden meegenomen in de Strategische nota klimaat.

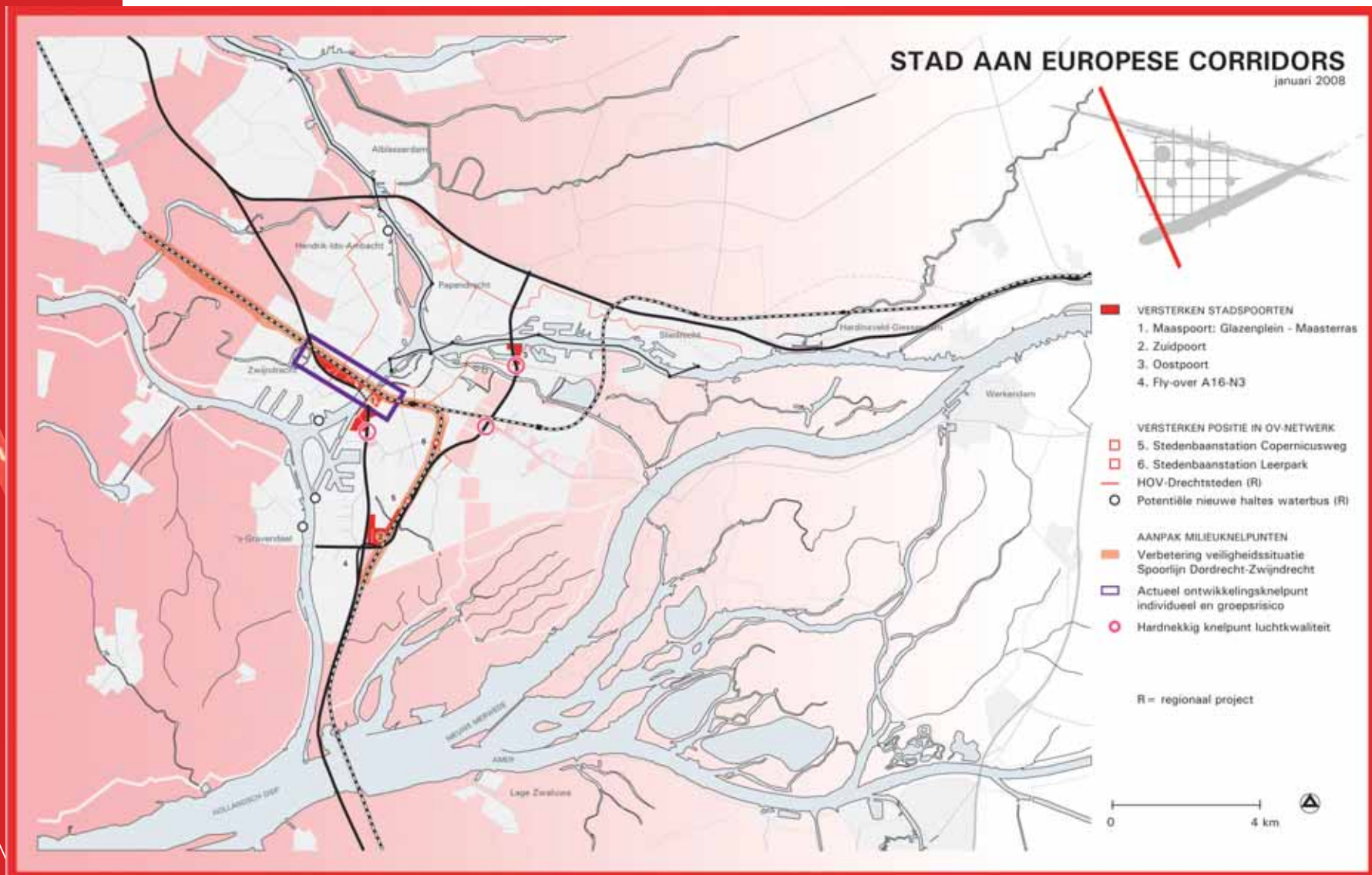


DEEL 2: AGENDA VOOR DE STAD 2020

4. De structuur van Dordrecht

In het vorige hoofdstuk hebben we beschreven welke doelen we voor de stad nastreven tot 2020, zoals die al zijn vastgelegd in bestaande beleidsprogramma's of onderdeel zijn van nog nieuwe beleidsvorming. In de volgende hoofdstukken worden we concreet. Het gaat over de projecten en programma's die we op ons gaan nemen. Dit doen we aan de hand van de in het structuurbeeld gekozen thema's Stad aan Europese corridors, Hollandse waterstad, stad aan de Biesbosch en Brandpunten.





5. Stad aan Europese corridors

Dordrecht wil een bereikbare en zichtbare stad zijn die zich veilig en schoon kan ontwikkelen aan de Europese corridor waaraan zij ligt.

Hoofdoopgaven:

- versterken van de poorten van de stad
- nieuwe stations van Stedenbaan Zuidvleugel
- aanpak milieuknelpunten

Dordrecht en de Drechtsteden maken deel uit van twee belangrijke Europese corridors: de verstedelijkte zone tussen Amsterdam en Antwerpen en de industriële zone tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen en het achterland. De ligging van Dordrecht aan de transportcorridors (A16, N3, spoor en water) is een belangrijke vestigingskwaliteit. De keerzijde is de milieubelasting van het verkeer. Die dwingt ons daarmee rekening te houden bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bij het Maasterras, of het nemen van bronmaatregelen aan de weg of het spoor.

5.1 Versterken van de poorten van de stad

Dordrecht wil zichtbaarder zijn voor de talloze reizigers en transporteurs die langs de stad rijden, en dan niet via een geluidsscherm, maar met beelden die iets over de kwaliteiten van de stad vertellen. De gemeente zal daarom voor de gehele zone van de A16 een integraal kwaliteitsbeeld opstellen. Dat beeld biedt de basis voor het

uitvoeren van afzonderlijke projecten in deze A16-zone.

De Maaspoort

De Maaspoort (Glazenplein-Maasterras) is een van de belangrijkste entrees naar de stad. Op dit moment heeft dat knooppunt niet de uitstraling die Dordrecht verdient. Met de ontwikkeling van het Maasterras als zakelijk centrum van de Drechtsteden wordt de entree aan deze kant van de stad belangrijker en indrukwekkender.

De Zuidpoort

De oversteek van de Moerdijkbrug - per trein of auto - van het brede Hollands Diep markeert voor iedere Nederlander de overgang van Brabant naar Holland. Enkele kilometers noordelijker ziet de reiziger de Wieldrechtse Zeedijk - Amstelwijck, de harde grens tussen het buitenlandschap en de stad. Dit markante punt, de poort van de Randstad vanuit het Zuiden, moet herkenbaar worden als een stuk van Dordrecht. Wij streven ernaar de harde grens tussen het buitenlandschap en het stadslandschap te handhaven.

Het eerste wat automobilisten in de toekomst vanuit de richting Breda zien na het passeren van de Moerdijkbrug, is, aan de linkerkant, het bedrijventerrein Dordtse Kil IV.

Als entree naar de bedrijvige Zuidvleugel van de Randstad moet dit een bedrijven-

gebied worden dat goed is ingepast in de overgang van het rivierenlandschap naar het stadslandschap. Het bedrijventerrein moet een groene uitstraling houden en dus visueel eerder bij het buitenlandschap horen dan bij het stadslandschap. Dat geldt ook voor de woningbouwlocatie Smitsweg tussen de A16 en het spoor.

Vervolgens komt de automobilist bij het knooppunt van de A16 met de N3 dat zal worden voorzien van een fly-over. Bij die knoop ligt het Businesspark Amstelwijck, de eerste bebouwing van Dordrecht die je vanuit de richting Breda tegenkomt aan de oostzijde van de snelweg. In het gebied aan weerszijden van de A16 van Amstelwijck tot de Maaspoort is, ten gevolge van de beperkingen door geluidbelasting en luchtkwaliteit, vrijwel geen ruimte voor nieuwe toevoegingen. Wel wordt in Dordrecht-West geïnvesteerd in kwaliteit door de aanleg van een groenzone ten oosten van de A16.

De Oostpoort

Oostpoort zien we als knooppunt voor de ontwikkeling van leisure (zie paragraaf 8.4). Door de ligging aan de N3, nabij de Papendrechtse brug, zien wij deze locatie als stadspoort. In het stedenbouwkundige ontwerp en de architectonische uitstraling van dit stedelijke knooppunt moet het karakter van een 'stadspoort' daarom ook tot uitdrukking komen.



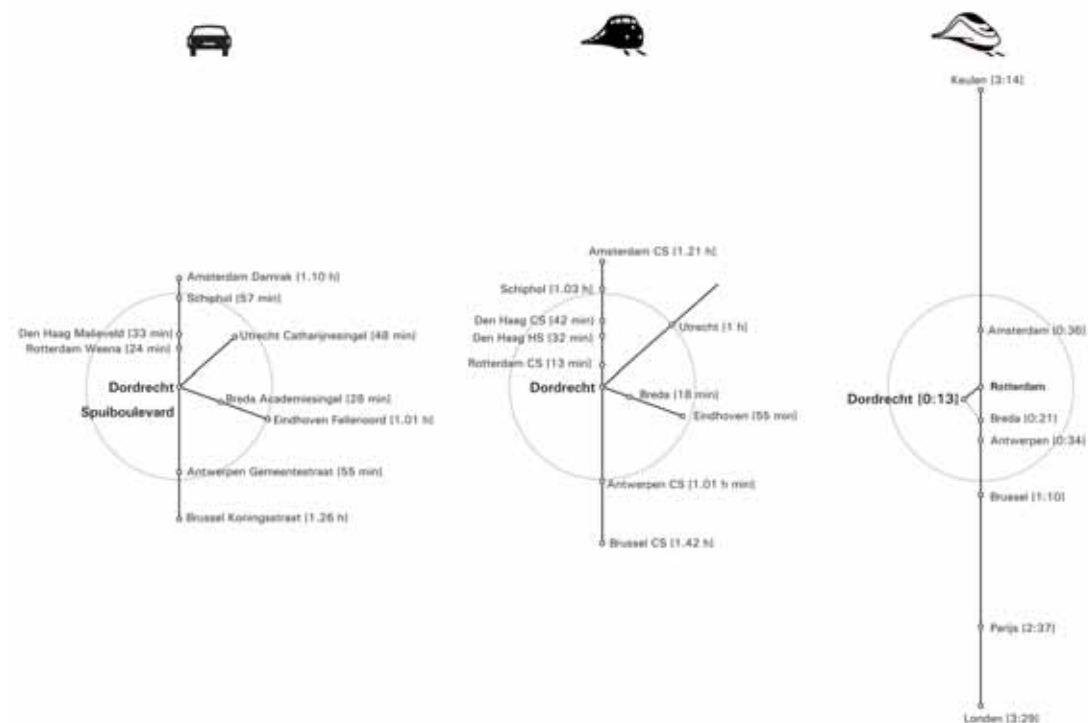
5.2 Nieuwe stations van Stedenbaan Zuidvleugel

Op het nationale spoorwegnet rijden over een aantal jaren Intercity's, die alleen de hoofdstations aandoen, en Sprinters, snelle treinen die ook alle tussenliggende stations aandoen. Station Dordrecht Centraal behoudt de status van intercitystation en blijft het centrale station van de regio Drechtsteden.

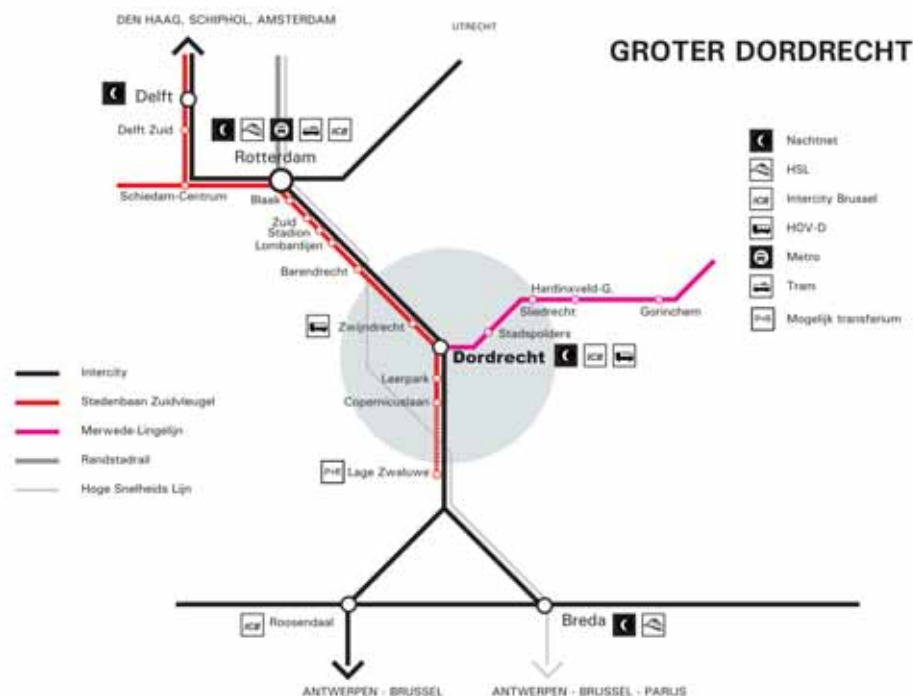
Het uitwerken van een systeem van personentransport naar de tussenliggende stations is het doel van het programma Stedenbaan Zuidvleugel. De Nederlandse Spoorwegen (NS) streven er op den duur naar zoveel passagiers per Sprinter te laten reizen dat elke zes minuten een trein op deze stations kan stoppen. Dit programma richt zich op het hoofdrailnet tussen Sassenheim/Hillegom en Dordrecht, tussen Den Haag en Gouda en tussen Rotterdam en Gouda (de 'Oude Lijn' en de 'Goudse Lijnen'). Doelstelling van Stedenbaan Zuidvleugel is niet alleen het ontwikkelen van snel en frequent spoorvervoer, maar ook het optimaal benutten van de beschikbare ruimte bij de stations. Hoe meer mensen wonen en werken bij stations, des te groter is het aantal passagiers en des te hoger kunnen de frequenties van de treinen zijn. Ook het optimaliseren van de bereikbaarheid van alle stations per fiets, openbaar vervoer en auto is een belangrijke doelstelling van Stedenbaan Zuidvleugel.

In dit verband maakt Dordrecht zich sterk voor:

- het verplaatsen, op korte termijn, van het huidige station Dordrecht-Zuid naar de locatie ter hoogte van de Copernicusweg, waardoor de zuidelijke stadsdelen beter worden ontsloten;
- op langere termijn realiseren van een nieuw station Leerpark;
- onderzoek naar verdichtingsmogelijkheden (van wonen en werken) rond deze Stedenbaanstations.







5.3 Aanpak milieuknelpunten

De keerzijde van de ligging aan grote corridors is dat de veiligheid langs het spoor en de luchtkwaliteit de leefbaarheid en de toekomstige ontwikkeling van de stad onder druk zetten. Op de korte termijn zijn maatregelen noodzakelijk om ruimtelijke en economische ontwikkelingen langs het spoor mogelijk te maken. Op de lange termijn zet de gemeente in op structurele oplossingen.

Externe veiligheid

De spoorlijn Dordrecht-Zwijndrecht was tot voor kort de enige grootschalige achterlandverbinding van de Rotterdamse haven. Uit studies blijkt dat het spoortransport door de stad leidt tot aanzienlijke knelpunten op het gebied van externe veiligheid (explosiegevaar e.d.). Zo is er voor het plaatsgebonden risico een contour van maximaal 55 meter en is er sprake van een

grote overschrijding van het groepsrisico. De ingebruikname van de Betuwelijn kan enige verlichting geven, maar prognoses voor 2020 laten een verdere groei van het transport van gevaarlijke stoffen zien. Deze voorziene groei maakt een uitgebreid pakket van maatregelen nodig om de veiligheid een flinke impuls te geven.

Ingezet wordt op de realisatie van een aantal korte en middellange termijn maatregelen:

- Het realiseren van een verschuiving van het vervoer van LPG van spoor naar water waardoor er minder treinen door Dordrecht rijden.
- Het rijden in zogeheten bloktreinen (trein samengesteld uit uitsluitend ketelwagens met brandbaar gas of uitsluitend ketelwagens met zeer brandbare vloeistoffen) en een verbod om LPG samen met brandbare vloeistoffen (benzine) te vervoeren, waardoor de kans op een incident sterk afneemt. Hierover wil het Rijk afspraken maken met het bedrijfsleven.
- Het eventueel verlagen van de snelheid van het goederentransport naar 40 km per uur. Ook hiermee verminderen de kansen op een ongeval. Het Rijk heeft toegezegd dat binnen het basisnet voor transport van gevaarlijke stoffen (operationeel in 2009) deze maatregel wordt ingezet voor de oplossing van restproblemen.



- Het verbeteren van het seinsysteem. Ook hiermee vermindert de kans op een ongeval.
- In het ruimtelijk en stedenbouwkundig ontwerp van nieuwe projecten langs het spoor naast bereikbaarheidsaspecten rekening houden met de externe (on)veiligheidseffecten. Hiervoor is op initiatief van de brandweer het toetsingskader externe veiligheid ontwikkeld.

Voor de lange termijn is de inzet gericht op het scheiden van goederen- en personen-transport per spoor door de aanleg van een vrijliggende goederenlijn van Kijfhoek naar het zuiden.

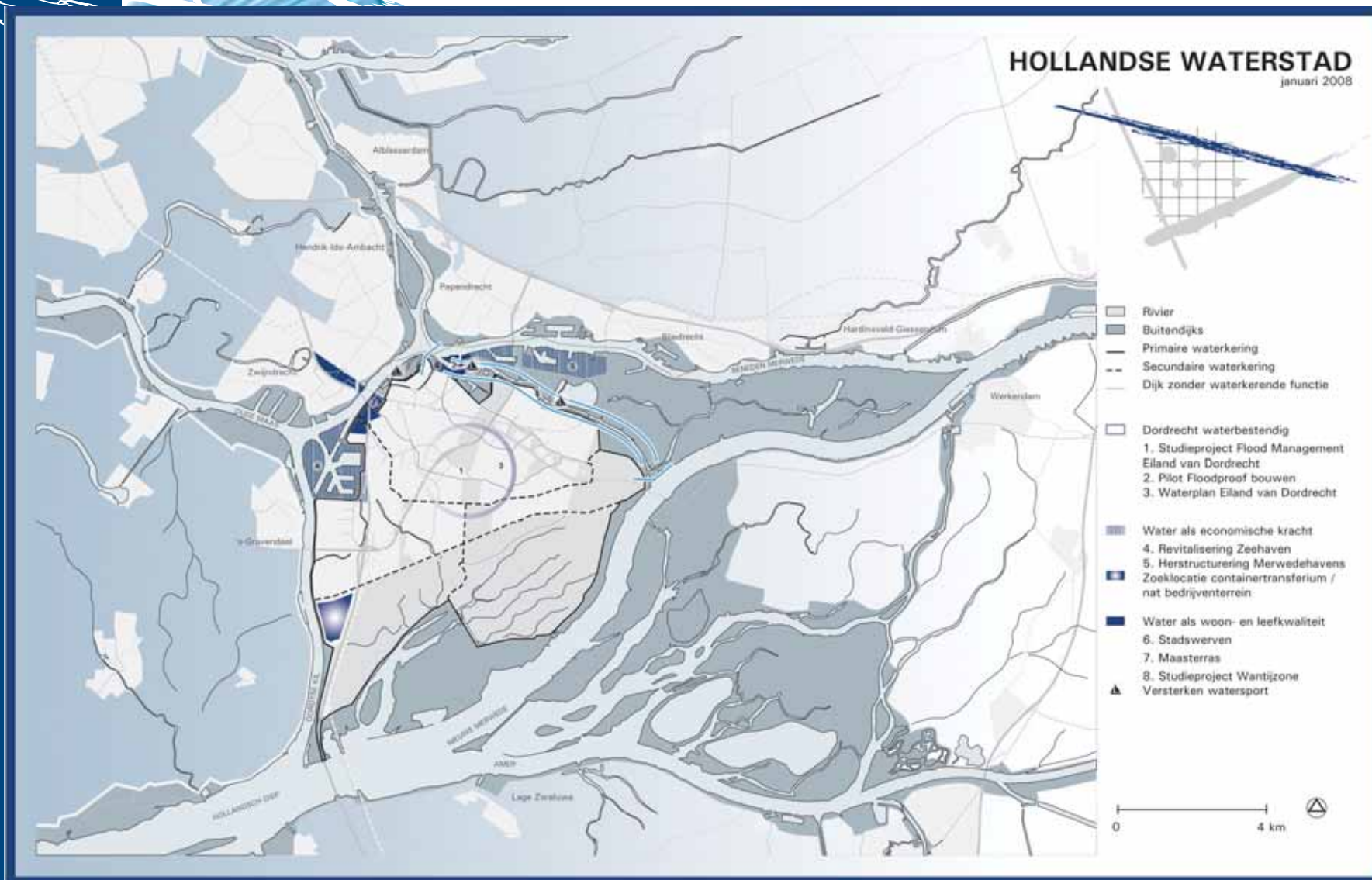


Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteitsproblemen in Dordrecht en de Drechtsteden doen zich voornamelijk voor rondom de rijkswegen A16 en N3 en de aansluitingen hierop. Ook bij sommige lokale wegen worden de normen overschreden. De maatregelen die nodig zijn om de luchtkwaliteit in Dordrecht te verbeteren zijn opgenomen in het Regionaal Programma Luchtkwaliteit 2006-2010 van de Drechtsteden. Deze maatregelen hebben onder meer betrekking op een beter aanbod van openbaar vervoer, gebruik van schone brandstoffen, benutting van industriële restwarmte, walstroomvoorzieningen voor de binnenvaart, doorstroombaatregelen voor het stedelijk verkeer en het stimuleren van het fietsgebruik.

De Wet luchtkwaliteit (november 2007) maakt door de introductie van een categorie projecten die niet vooraf hoeven te worden getoetst op luchtkwaliteit, meer ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Wel moet in 2015 (na verkregen uitstel van de EU) worden voldaan aan de grenswaarden van de wet. De marges op het gebied van luchtkwaliteit blijven nu en in de toekomst echter klein. Belangrijk bij nieuwe ontwikkelingen is daarom dat de luchtkwaliteit niet verslechtert en dat er geen nieuwe knelpunten ontstaan. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten juist een bijdrage leveren aan het oplossen van knelpunten en verbeteren van de luchtkwaliteit.





6. Hollandse waterstad

Dordrecht is bij uitstek de Hollandse waterstad. Haar hele geschiedenis is verbonden met het water en het water is bepalend voor de identiteit van de stad. Wij streven ernaar water als 'kwaliteitsdrager' van de stad verder te ontwikkelen. Daarbij is de vraag actueel hoe Dordrecht moet reageren op de nieuwe vraagstukken die door de klimaatverandering op de stad afkomen.

Dat leidt tot de volgende hoofdpunten:

- Dordrecht in relatie tot de klimaatverandering waterbestendig maken
- water benutten als economische kracht
- water benutten als kwaliteit in het woon- en leefmilieu



6.1 Dordrecht waterbestendig maken

De verwachting is dat de waterstanden op de rivieren rond Dordrecht door de klimaatverandering een halve meter per 100 jaar stijgen en dat hoge waterstanden (piekafvoeren) zullen optreden op de rivieren. Als gevolg hiervan neemt buitendijks het risico op hoog water, onderlopen van de kades en overstromingen toe. Binnendijks moet meer ruimte worden gevonden om (neerslag)water tijdelijk op te vangen, om op die manier te voorkomen dat straten onder water komen te staan. Dit doen we onder meer door:

- experiment floodproof (hoogwaterveilig) bouwen
- een aangepast stedelijk watersysteem
- dijkversterking.



Een aangepast stedelijk watersysteem

Binnendijks is het zaak om in tijden van hevige neerslag het water op te vangen, tijdelijk te bergen en geleidelijk af te voeren naar de rivieren. Het stedelijke watersysteem is daar nu nog toe in staat, maar moet worden aangepast om ook in de toekomst te blijven voldoen.

Ook in tijden van droogte is het van belang om de waterkwaliteit in Dordrecht op orde te houden. Daarvoor wordt water ingelaten vanuit de rivieren en door de stad geleid. Het huidige watersysteem voldoet op dit punt, maar aandacht is blijvend nodig, onder meer met het oog op mogelijke verzilting in de verdere toekomst.

Al sinds 2002 worden maatregelen uitgevoerd om het systeem op niveau te brengen. Doel is om in de binnendijks gelegen stad een robuust en samenhangend watersysteem te creëren dat voldoende ruimte biedt aan het water en garant staat voor een goede waterkwaliteit.

Dijkversterking

Dordrecht is goed beschermd tegen hoog water. Dijken beschermen het binnendijkse gebied. Het buitendijkse gebied ligt over het algemeen zo hoog dat deze gebieden ook bij extreem hoge waterstanden droog of vrijwel droog zullen blijven. Door de klimaatverandering zullen de waterstanden op de rivier gemiddeld een halve meter per 100 jaar stijgen en zullen extremere weersomstandigheden optreden. Ook onder die omstandigheden moet Dordrecht goed beschermd blijven tegen extreem hoog water. Waterschap Hollandse Delta onderzoekt op dit moment alle dijken en zal er in samenspraak met de gemeente, de provincie en het Rijk voor zorgen dat deze in de komende decennia worden aangepast waar dat nodig is.

6.2 De economische waarde van ligging aan het water

Dordrecht beschikt over de meest landinwaarts gelegen zeehaven van Nederland en daarmee maakt Dordrecht deel uit van het Rotterdamse havenindustriële complex. Kustvaarders kunnen tot 50 kilometer

doorvaren in het binnenland en besparen daarmee veel transportkilometers over overbelaste wegen. Bovendien is Dordrecht één van de zeer weinige plaatsen waar nog natte bedrijventerreinen beschikbaar zijn. Hechte samenwerking in het haven-industriële complex en het bieden van faciliteiten is dus noodzakelijk.

De Zeehaven zal in de periode tot 2014 grondig worden gerevitaliseerd. Het Masterplan hiervoor beschrijft welke ingrepen en investeringen daartoe zullen plaatsvinden. Daartoe behoort het oplossen van de geluidhinderproblematiek.

Het structuurplan voor bedrijventerrein Dordtse Kil IV (DK IV) voorziet in de behoefte aan regulier (lees: droog) bedrijventerrein voor de periode 2010 – 2020, met mogelijkheid tot een dedicated verbinding met de Zeehaven Dordrecht (verbinding met containerterminal). Naast het belang van de ontwikkeling van het Dordtse zeehavengebied als Europees intermodaal knooppunt wordt samen met het Havenbedrijf Rotterdam onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van Dordtse Kil IV als nat bedrijfterrein, met insteekhaven bestemd voor kadegebonden bedrijvigheid. Naast de technische haalbaarheid wordt in de afweging gekeken naar de financieel- economische, ruimtelijke en verkeerstechnische aspecten van een natte ontwikkeling. Daarnaast beschikt Dordrecht met de



Merwedehavens aan de noordzijde van de stad over een belangrijk aanbod aan gemengd (droog en nat) bedrijventerrein. Voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied (gelegen tussen Stadswerven en Oostpoort) is de Gebiedsvisie Merwedehavens opgesteld voor de periode tot circa 2014. In deze visie wordt ingezet op het behoud van de Merwedehavens als gemengd bedrijventerrein, inclusief de eerste Merwedehaven. Uitzondering hierop is het gebied Oostpoort. Dit gebied wordt beschouwd als knooppunt voor vrijetijdsvoorzieningen.

Aandachtspunt hierbij zijn de milieuaspecten, waaronder de omgang met gevaarlijke stoffen op gemengde bedrijventerreinen.

In de regionale bedrijventerreinenstrategie ('Drechtsepoort') is een zogenaamd clusterzoneringsmodel ontwikkeld waarbij de zittende kapitaalintensieve bedrijven worden beschermd door zones van lichtere vormen van bedrijvigheid. Mogelijk biedt een (beperkte) herstructurering in het gebied aanknopingspunten het tot stand komen van deze zonering.





6.3 Water als kwaliteit in woon- en leefmilieu

Spetterend wonen

Door de verschuiving en groei van de bedrijven op de waterflanken van de stad is de nabijheid van de rivieren in een groot deel van de stad niet voelbaar. Samen met de Drechtsteden worden delen van de oevers herontwikkeld tot gemengde stedelijke gebieden, zodat de Drechtsteden hun blik weer op de rivieren richten. Met Stadswerven en het Maasterras heeft Dordrecht twee troeven in handen. De gemeente wil deze gebieden ontwikkelen tot aantrekkelijke nieuwe stedelijke gebieden, met volop mogelijkheden voor 'spetterend' wonen aan het water.

Watersport

De mogelijkheden van watersport zijn in Dordrecht economisch-toeristisch nog sterk onderbenut. Er zullen, in het kader van het reeds lopende watersportprogramma, de komende jaren diverse projecten worden uitgevoerd om de economische opbrengsten van de watersport te vergroten. De kansrijke plekken van Dordrecht voor watersportontwikkeling liggen zowel in de binnenstad als aan de noordwestelijke rand van het Eiland van Dordrecht, zoals Stadswerven. Stedelijke locaties zijn kansrijke plekken voor watersport, vanwege hun verwevenheid met de historische stad, met horeca en culturele functies. Vroegere nau-

tische functies verdwijnen in toenemende mate naar grotere havens op bedrijventerreinen, waardoor havenbekkens liggen te wachten op herontwikkeling.

Dordrecht wil de potenties op het gebied van watersport benutten door:

- het creëren van meer aanlegplaatsen voor passagiersvaart op riviercruises;
- ontwikkelen van een Nautisch Kwartier op Stadswerven, als centrum voor de watersport;
- het ontwikkelen van een locatie voor kleinschalige watersportrecreatie in de Wantijzone/ Spaarbekken;
- een recreatief-groene invulling van het gebied ten zuiden van het toekomstige bedrijventerrein Dordtse Kil IV (Transberg);
- uitbreiding van watersportvereniging De Kil als zeilcentrum (tevens als eerste zichtlocatie op de punt);
- de Binnen Kalkhaven vrijmaken voor nieuwe ligplaatsen voor watersport;
- in de binnenstad meer aanlegplaatsen bieden voor het groeiend aantal sloepen en schepen van meer dan vijftien meter.





7. Stad aan de Biesbosch

Dordrecht is de stad aan het Nationaal Park De Biesbosch, een uniek zoetwatergetijdengebied in Europa. De betekenis van de Biesbosch is niet te overschatten. Het park ligt aan de zuidrand van één van de meest verstedelijkte gebieden van Noordwest-Europa, de Zuidvleugel, en maakt onderdeel uit van het deltalandschap waaraan de Zuidvleugel zijn betekenis en zijn economische welvaart dankt. De Biesbosch heeft een zeer hoge ecologische waarde en een toenemende recreatieve betekenis. Een groot deel ervan ligt op het Eiland van Dordrecht. Die nabijheid van stad en natuur is een troefkaart voor Dordrecht als aantrekkelijke woonstad. Om de positie van de stad aan de Biesbosch te versterken, stellen we de volgende hoofdpunten:

- ontwikkelen van nieuwe groene stadslinten: Amstelveen-Oostkilzone en Alloyszone;
- invulling van de zuidelijke stadsrand als overgangszone tussen stad en land;
- aan de zuidrand nieuwe toplocaties voor woningbouw creëren;
- uitvoering van het project Nieuwe Dordtse Biesbosch (voorheen Strategisch Groen Project);
- ontsluiting oostelijke stadsdelen.

Als het gaat om de positie van de Biesbosch zelf kijken we samen met Breda en andere partijen hoe we die positie recreatief-toeristisch beter kunnen benutten, met behoud van de natuurlijke waarde.

7.1 Nieuwe groen- blauwe stadslinten

In de ruimtelijke structuur van Dordrecht zijn de groene stroken die dwars door de stad lopen heel belangrijk. De Dordtzone en Wantijzone zijn groene 'geledingszones', dat wil zeggen: zij 'geleiden' de natuur van buiten de stad in. Zij maken eveneens verbinding met de grote rivieren om het Eiland van Dordrecht, welke op hun beurt weer als belangrijke blauwe zones gezien kunnen worden, vooral ook vanwege hun rol bij de zoetwatergetijden natuur op de rivieroever en de havenkades.

Naast deze zones lopen ook verschillende groene stadslinten door de stad naar het buitengebied. De belangrijkste hiervan zijn de dijken. Deze groene stadslinten zijn kleiner van maat dan de geledingszones, maar vormen wel groene routes tussen de wijken en het buitengebied.

De geledingszones en groene stadslinten vormen ecologische en recreatieve verbindingen naar het buitengebied, zorgen voor recreatieve plekken in de wijk en voor aangesloten gebieden tussen de wijken waar sporters, recreanten en kinderen veilig doorheen kunnen bewegen. In warme zomers bieden ze verkoeling. Aan deze groene gebieden kun je mooi wonen en ze geven een eigen gezicht aan een wijk. Op sommige plekken zijn de groene zones en linten onderbroken. Één van de opgaven is om dat te herstellen.

Amstelveen-Oostkilzone en Alloyszone

De ontwikkelingen in de zuidelijke stadsrand en de herstructurering van Dordt-West maken het mogelijk om van de Amstelveen-Oostkilzone en de Alloyszone (tussen Dubbeldam en de Zuid- en Bovenpolder) nieuwe groene stadslinten te maken, die één geheel vormen en zo breed mogelijk zijn.

Wantijzone: de nieuwe waterboulevard

De Wantijzone is een tot nog toe onderbelicht gebied dat veel meer betekenis voor de stad kan krijgen. Het is een fraaie doorgaande vaarroute van de Beneden Merwede, via Stadswerven naar de Biesbosch. Via het Wantij kan Dordrecht dus ook van binnenuit beter ontsloten worden voor waterrecreanten. Zeker wanneer de nieuwe wijk Stadswerven wordt ontwikkeld. De blik van de stad hoeft dan niet meer alleen op de grote rivieren gericht te zijn, maar krijgt nog meer variatie.

Met andere woorden: zowel de beleefingswaarde als de recreatieve waarde van de Wantijzone kunnen aanzienlijk worden vergroot. De gemeente zoekt een locatie voor nieuwe jachthavens, bijvoorbeeld aan het Spaarbekken, en ruimte voor meer kleinschalige watersportrecreatie. Op dit moment beschikt Dordrecht niet over een locatie om boten te water te kunnen laten.



De zuidelijke stadsrand: een publieke ruimte

De (Wioldrechtse) Zeedijk en verlengde Bildersteeg vormen de grens van de bebouwing van Dordrecht. Hier eindigt de stad en begint het landschap. Wij kiezen ervoor om de stad niet verder uit te breiden. De Zeedijk is dus de lijn waar (nieuwe) woningbouw- en natuurontwikkelingen elkaar ontmoeten.

Deze overgangszone is een openbaar gebied dat toegankelijk moet blijven voor alle bewoners en bezoekers. Door enkele aanpassingen op de juiste maat en de juiste schaal willen we de overgang van land naar stad op een fraaie manier vormgeven. Hierbij gaat het om massief openbaar groen voor alle inwoners van de stad.



7.2 Nieuwe Dordtse Biesbosch (SGP)

Door de inpolderingen is de Hollandse Biesbosch in het verleden in tweeën geknipt, slechts verbonden door een smalle strook langs de Nieuwe Merwede. Samen met onder andere de provincie, het waterschap en Staatsbosbeheer werkt de gemeente in het project Nieuwe Dordtse Biesbosch, voorheen het Strategisch Groen Project (SGP), aan het versterken en verbinden van de Biesboschen. Door middel van zonering vindt een toedeling plaats van de drie hoofdfuncties natuur, recreatie en landbouw. De recreatiemogelijkheden zijn sterk verbonden met de natuur en liggen het dichtst bij de stad.

In totaal gaat het om ongeveer 400 ha. nieuw recreatiegebied en 780 ha. nieuwe natuur. Naast de bestaande recreatiegebieden de Hollandse Biesbosch en Bruggehof/Willemsdorp worden twee nieuwe recreatieve centra gerealiseerd: de Knoop in 't Land en Sterren/Schenkel. Deze knooppunten zijn goed bereikbaar vanuit de stad en verminderen de recreatiedruk op meer kwetsbare natuurgebieden.

Naast het versterken en verbinden van de Biesboschen willen we de landbouwgebieden behouden.

In de landbouwgebieden blijft de landbouw als hoofdactiviteit centraal staan. Onder bepaalde voorwaarden wordt het mogelijk om nevenactiviteiten te ont-

plooien, maar deze mogen niet uitgroeien tot de hoofdactiviteit van een bedrijf of tot een zelfstandige, niet-agrarische functie.

7.3 Overgang van stad naar buitengebied

Op de grens van stad en land wordt binnen de verstedelijkingsgrens een overgangsgebied ontwikkeld, waar binnen een groene omgeving ruimte is voor kleinschalige stadsuitbreidingen en recreatieve groenvoorzieningen in een ecologische setting. In de Zuidpolder, de Bovenpolder en het Belthurepark is ruimte voor luxe woningbouw in Dordrecht, die de stad nodig heeft om hogere inkomensgroepen aan zich te binden. In de Drechtsteden behoren deze polders tot de zeer weinige locaties van enige omvang in een groene omgeving die in dit woningsegment kunnen voorzien. Op andere plaatsen in de Drechtsteden is ook wel luxere woningbouw mogelijk, maar dan als onderdeel van bredere projecten of in drukkere delen van de stad. Een dergelijk luxe woonmilieu vergroot niet alleen de aantrekkelijkheid van het wonen in Dordrecht of de Drechtsteden, maar heeft een positieve uitstraling op het wonen in de gehele zuidvleugel van de Randstad. In Zuidvleugelverband wordt het belang van dergelijke topmilieus erkend en zijn er afspraken gemaakt over realisatie van drie van deze milieus, waarvan de zuidkant van Dordrecht er één is.

In de ontwikkeling van de Zuidpolder en de Bovenpolder wordt aansluiting gezocht bij de groene stadslinten en het aansluitende project Nieuwe Dordtse Biesbosch. Zo krijgen deze gebieden een landelijke uitstraling, waar het ook voor bezoekers vanuit de stad aangenaam is om doorheen te komen op weg naar de Biesbosch. Door de mogelijkheid te geven om woningen te bouwen in particulier opdrachtgeverschap, kunnen we de welvarende doelgroep beter aan de stad binden en een gevarieerd geheel van woningen tot stand laten komen.

Voor een iets lager segment van de woningmarkt is inmiddels de locatie Smitsweg in ontwikkeling.

7.4 Ontsluiting oostelijke stadsdelen

De capaciteit van de Provincialeweg in de ochtend- en avondspits loopt tegen zijn grenzen aan, ook door de grenzen van de luchtkwaliteit. Dit wordt nog eens versterkt door nieuwe woningbouw in de Zuidpolder en de Bovenpolder en door de autonome groei van het autogebruik. Dit maakt verbetering van de ontsluitingsstructuur voor de oostelijke stadsdelen noodzakelijk. De mogelijkheden moeten worden onderzocht.

Het streven is om het gebruik van de auto naar en in de Nieuwe Dordtse Biesbosch (voorheen het gebied van het Strategisch-Groen Project) zoveel mogelijk te beperken. We zullen dus moeten investeren in

aanlooproutes, fietsverbindingen en vaar-routes als aantrekkelijke alternatieven.







8. Brandpunten van stad en regio

Wij willen Dordrecht aantrekkelijker maken voor haar eigen inwoners en de centrum-functie van de stad voor de Drechtsteden versterken. Ook voor toeristen, ongeacht of die komen voor de geschiedenis of voor de winkels, wil de stad aantrekkelijker worden. Om dat te bereiken gaan we ons inspannen voor de projecten en programma's die in deze paragraaf aan de orde zijn.

8.1 De bruisende binnenstad

De binnenstad is het kloppend hart van Dordrecht en de regio, maar zij moet voortdurend haar kwaliteiten verbeteren, want de aantrekkingskracht van Breda en Rotterdam is groot. Van belang zijn het aanbod aan culturele voorzieningen, het winkel- en horeca-aanbod en de sfeer en de kwaliteit van het geheel: de historische straten, kades en pleinen: kwaliteiten die nergens geëvenaard worden. Aan al deze aspecten zullen we aandacht moeten schenken.

Op het gebied van culturele voorzieningen zal Dordrecht zijn achterstand ten opzichte van andere middelgrote steden moeten inhalen. Met het Hofkwartier, het Energiehuis en de Voorstraat Noord- ontwikkeling zijn al belangrijke stappen gezet. De winkels en de horeca in de binnenstad kunnen alleen bestaan wanneer zij voldoende aantrekkingskracht hebben. De gemeente kan dat ondersteunen door te zorgen voor een aantrekkelijke buitenruimte en goede bereikbaarheid. De

mogelijkheden voor de gemeente om het winkel- en horeca-aanbod te beïnvloeden zijn uiteraard beperkt, maar zij zal zich wel inspannen voor een gevarieerd aanbod. Daarbij is het belangrijk dat Dordrecht zich kan onderscheiden van andere binnensteden, door aantrekkelijke zwervestraatjes en leuke terrassen aan het water.

Wat de horeca betreft streven we naar het aantrekkelijker maken van de al aanwezige bedrijven en het bieden van meer variatie, vooral door het uitbreiden van het aantal cafés/bars en van de restaurants in het midden- en topsegment. Om hiervoor ruimte te scheppen, sturen we aan op verdichting van de concentraties door panden in de buurt van bestaande horeca ook een horecabestemming te geven. Ook zijn er enkele locaties waar nieuwe horeca kan worden geconcentreerd. De bestaande concentratieplekken voor horeca zijn het Scheffersplein, de Houttuinen en 't Groothoofd. Nieuw zijn de Nieuwstraat en de Visbrug.

De binnenstad wordt de komende jaren uitgebreid met Stadswerven en het Maas-terras. De verbindingen tussen deze delen zullen dus vooral onze aandacht moeten krijgen.

8.2 Bereikbaarheid

Voor het economisch functioneren van de binnenstad is de bereikbaarheid per

auto van essentieel belang. Het openbaar vervoer kan een grote rol spelen dankzij de grote omvang van de bezoekersstromen aan de binnenstad. Ook de bereikbaarheid over het water voor voetgangers en fietsers is belangrijk.

Meer bezoekers naar de stad vraagt om extra aandacht voor parkeergelegenheid, openbaar vervoer en fietsverbindingen. De ruimte voor auto en het openbaar vervoer is beperkt, zij is vooral aan de rand van de binnenstad, de 'schil', beschikbaar. Van daaruit zijn er slechts vijf radiale verbindingen met de hoofdwegen (de rijkswegen en de Laan der VN) namelijk de Dokweg, de Krispijnseweg, de Crayensteynstraat, de Noordendijk en de Merwedestraat. Al deze radialen zijn benoemd als stadsweg en hebben dus een ontsluitende functie. Ze zijn verschillend van karakter:

- De buitenste radialen (Merwedestraat-Oranjelaan en de Dokweg) zijn de primaire invalswegen voor de binnenstad en schil. Hier zullen dus geen capaciteitsbeperkende maatregelen worden genomen. De keuze voor deze oplossing stelt niet alleen eisen aan de kwaliteit van deze radialen, maar tevens aan de ruimtelijke ontwikkelingen langs of aan deze radialen. Dit betekent dat milieu-gevoelige bestemmingen op voldoende afstand moeten blijven. Tevens zal rekening gehouden moeten worden met de inpassing van mogelijkheden voor het



parkeren-op-afstand ten behoeve van de binnenstad.

- De binnenste radialen (Krispijnseweg, Crayensteynstraat/Krommedijk/Transvaalstraat en de Noordendijk) blijven functioneren als stadsradiaal voor de auto maar de kwaliteit van de doorstroming ligt lager. Vanwege de belangrijke functie voor openbaar vervoer en fiets krijgen deze modaliteiten (indien het de hoofdnetten van deze modaliteiten betreft) op deze radialen prioriteit.

Wat betreft het parkeren is er vanuit economisch oogpunt op korte termijn behoefte aan meer parkeerplaatsen in de binnenstad, ook omdat de binnenstad intensiever gebruikt gaat worden en er nieuwe projecten op stapel staan. Om de buitenste radialen optimaal te benutten moeten ook de parkeerplaatsen bereikbaar zijn vanaf deze radialen. Aan de zuidzijde vanaf de Dokweg is dit met de Havenstraat–Stationsweg en Spuiboulevard goed te organiseren. Aan de oostzijde is momenteel vrijwel geen parkeerruimte. Verkeer komende vanaf de Merwedestraat is genooddaakt door de schil te rijden naar het zuidelijke deel. De oplossing is dat nieuwe parkeerplaatsen aan de oostzijde worden gerealiseerd. De noodzaak om door de schil te rijden wordt hiermee weggenomen. De druk op de Toulonselaan en het Oranjepark wordt hierdoor een stuk kleiner.

8.3 Stadswerven

De komende jaren vindt versterking vooral plaats aan de oostzijde van het centrum. Met name het plan Stadswerven en de hier te realiseren publieksvoorzieningen zullen de aantrekkingskracht van de binnenstad vergroten. Wij zien hier de ontwikkeling en functioneren van Stadswerven in samenhang met, en niet ten koste van, de historische binnenstad.

De bijzondere publieksvoorzieningen dragen bij aan de versterking van het woon-, werk- en leefklimaat in de stad. Dergelijke publieksvoorzieningen werken als aanjager voor de totale ontwikkeling van Stadswerven en de rest van de binnenstad. Schouwburg Kunstmin blijft behouden als theater voor Dordrecht.

De relatie van Stadswerven met het water kan nog intenser worden door het aanleggen van een centraal 'waterplein' het Wantij, met omringend wandelgebied en veel ondersteunende voorzieningen, waaronder het inmiddels als hotel-restaurant in gebruik genomen Watertorenterrein.

Om de bestaande en nieuwe publiekstrekken met elkaar te verbinden zijn nieuwe verbindingssassen nodig. De kwaliteit van deze routes – de uitstraling van de openbare ruimte en de activiteiten op de begane grond van de gebouwen – bepaalt in belangrijke mate hoe bewoners en bezoekers

de stad kunnen 'gebruiken' en in hoeverre de levendigheid van de oude binnenstad zich weet uit te strekken naar het nieuwe deel, Stadswerven. Daarbij gaat het niet alleen om fysieke verbindingen en routes, maar ook om afstemming van sferen en ontwikkeling van gebieden met elk een eigen accent, die elkaar aanvullen. Hierin neemt de ontwikkeling van de Voorstraat-Noord tot creatief-cultureel dwaalmilieu een essentiële positie in.

Belangrijk onderdeel van het routesysteem vormen de 'aanlandingspunten', zoals parkeergarages en halteplaatsen van het openbaar vervoer. Daarvoor worden strategische impulsen binnen het routesysteem gedaan (in samenhang met de trekkers). Ook wordt gewerkt aan de verbetering van de bereikbaarheid over het water, door het realiseren van nieuwe aanlandpunten en steigers voor sloepvaart en watertaxi's.

8.4 Het Maasterras

Het Maasterras ontwikkelt zich tot het nieuwe zakelijke hart van de Drechtsteden. Het ligt deels in Dordrecht, deels in Zwijndrecht en wordt over de rivier heen verbonden door de Zwijndrechtse brug en de A16. Met het Maasterras presenteren Dordrecht en de regio zich als aantrekkelijke vestigingslocaties aan de grote corridors. In dit gebied zal de komende decennia een modern kantorenaanbod, in combinatie met woningen, tot stand komen.





Daarbij zijn ondersteunende voorzieningen in de sfeer van detailhandel en horeca denkbaar.

Voorwaarde voor een veilige ontwikkeling van dit gebied is dat er bronmaatregelen worden genomen om de binnen het gebied aanwezige veiligheidsproblematiek beheersbaar te maken. Hiervoor is medewerking van het Rijk onmisbaar. Ook in het ruimtelijk ontwerp moet rekening worden gehouden met de randvoorwaarden externe veiligheid, luchtkwaliteit en geluid.

8.5 De knooppunten aan de N3

De knooppunten in de wegenstructuur van Dordrecht lenen zich goed voor functies die niet alleen voor de stad maar voor de hele regio van belang zijn. Het Businesspark Amstelwijck is mede om die reden ontwikkeld.

De knooppunten aan de N3 zijn gelet op de goede bereikbaarheid bij uitstek geschikt voor grootschalige voorzieningen die niet in de binnenstad van Dordrecht passen. Grootschalige voorzieningen dienen onderscheidend te zijn, van hoge kwaliteit en goed bereikbaar per auto en het openbaar vervoer. Deze voorzieningen zijn hoogwaardig, publieksgericht en thematisch geclusterd, zoals de ontwikkeling van de Sportboulevard.

Ons beleid is er, zoals in hoofdstuk 3 gezegd, op gericht om op wijkniveau het

aanbod voor de dagelijkse behoeften te behouden en waar mogelijk ook te versterken. De binnenstad heeft het primaat voor de niet-dagelijkse aankopen en funshoppes, zowel voor Dordrecht als voor de regio. Ontwikkeling van detailhandel buiten deze centra kan alleen plaatsvinden wanneer sprake is van opschaling en verplaatsing, extreem ruimtebeslag (bouwmarkten en tuincentra) of thematische clustering (woonbranche op woonboulevard, health en wellness op het Gezondheidspark en vrijetijdsvoorzieningen in het gebied Oostpoort).

In het knooppunt Dordwijk wordt een combinatie van een Gezondheidspark, Sportboulevard en Leerpark ontwikkeld. De Sportboulevard is een concentratie van sportvoorzieningen als een 50 meter wedstrijdbad, doelgroepenbassins en recreatiebad, een ijsbaan bestaande uit een 250 meter hardrijbaan, ijshockeyveld en 'krabbelbaan', een sporthal en turnhal. Daarnaast bevat het complex centrale horeca- en verenigingsruimten. Het geheel is ruimschoots voorzien van tribunecapaciteit en geschikt voor grootschalige (sport)evenementen.

In combinatie met de uitbreiding van het Albert Schweitzerziekenhuis en commerciële gezondheids- en welzijnsvoorzieningen en zorggerelateerde dienstverlening ontstaat hier een brandpunt van stedelijke

activiteit rond individueel welzijn, gezondheid en sport.

Op het Leerpark ontwikkelt zich een concentratie van onderwijsinstellingen voor voorbereidend en middelbaar beroepsonderwijs voor de regio. Er wordt ook een aantal leer-werk-bedrijven opgezet. Het gebied krijgt een veelzijdig en levendig karakter en biedt tegelijkertijd voldoende kwaliteiten om de individualiteit van de leerlingen tot haar recht te laten komen. De locatie Oostpoort is door haar ligging zeer geschikt voor ontwikkeling tot 'funpoort' van Dordrecht en de regio, met vrijetijdsvoorzieningen, zoals een bioscoopcomplex, een evenementenhal (met bijvoorbeeld een indoor skatebaan, een overdekt speelcentrum voor kinderen,



partycentrum etc.). Een verplaatst stadion van FC Dordrecht kan daarbij een belangrijke bijdrage leveren aan de invulling van dit knooppunt en als katalysator dienen voor andere vrijetijdsvoorzieningen op deze locatie. Afhankelijk van de daadwerkelijke toename van verkeersstromen die deze ontwikkeling met zich meebrengt is wellicht aanpassing van dit knooppunt nodig. Er komt met een brug over het Wantij ook een tweede ontsluiting van het gebied in oostelijke richting tussen Stadspolders en Merwelanden. Dat is alleen al nodig in verband met de toegankelijkheid van het gebied voor hulpdiensten en de mogelijkheid om het gebied te evacueren bij calamiteiten in de industriezone Staart Oost.



Wat betreft het knooppunt N3/Provincialeweg ontbreekt er op dit moment nog de fysieke ontwikkelingsruimte om hier tot een ontwikkeling van een stedelijk programma te komen. Wanneer de locatie beschikbaar komt, moet ook voor deze knoop een stedelijk programma worden uitgewerkt.

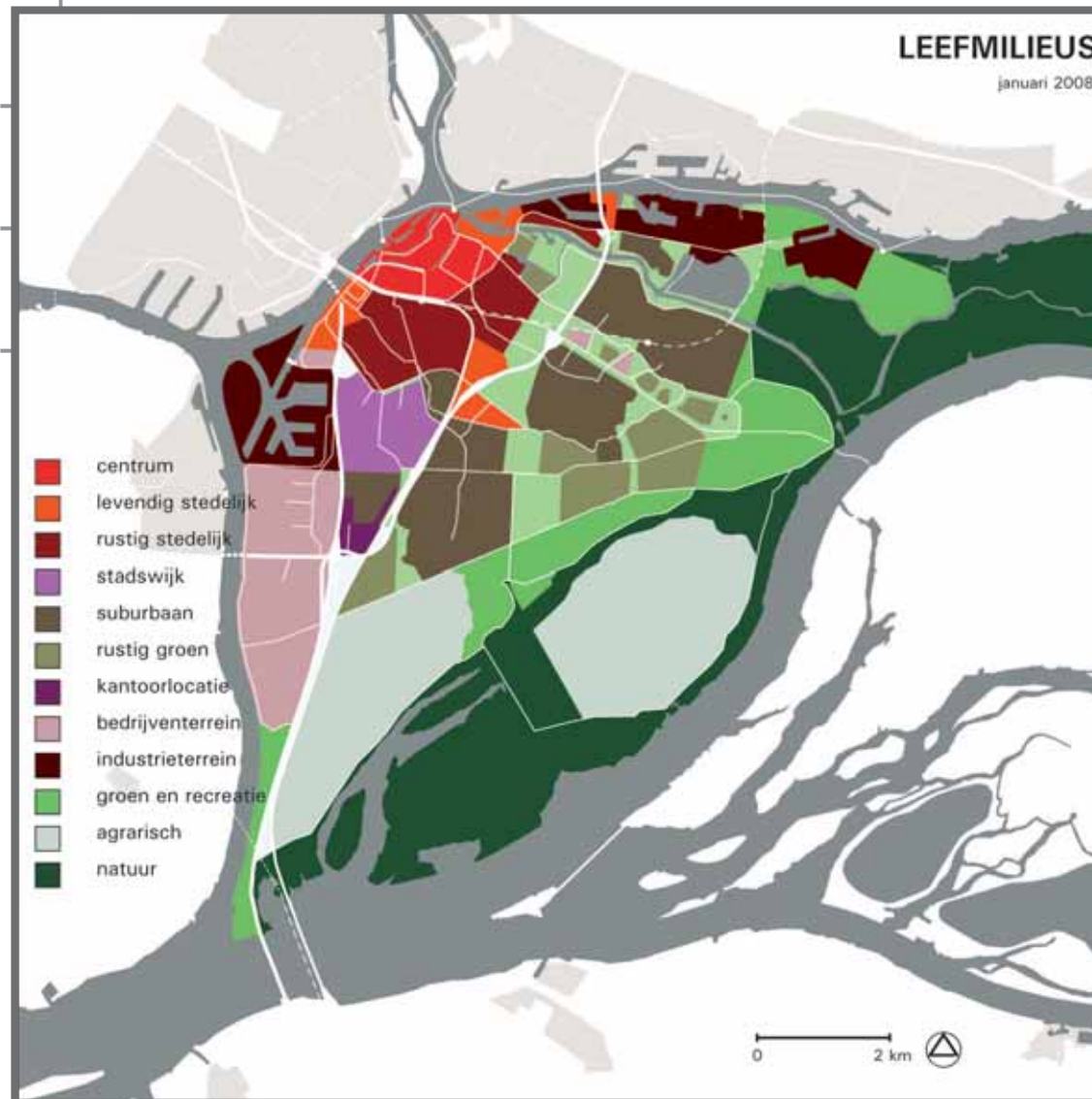
8.6 Herstructurering Dordrecht-West

Een (langlopend) brandpunt van stedelijke vernieuwing is de ingrijpende verbetering van de wijken in Dordrecht-West. Deze is zowel sociaal opbouwend als fysiek ingrijpend. Het één kan niet zonder het ander. Deze verbeteringslag, die nog een fors aantal jaren zal doorlopen, is door zijn omvang van belang voor het aanzien van de hele stad.

De bevolkingssamenstelling van Dordrecht-West (Oud- en Nieuwkrispijn, Wielwijk, Crabbehof) zal diverser worden, doordat er ook woningen voor mensen met hogere inkomens worden gebouwd. Tegelijk worden de huidige bewoners ondersteund door bijvoorbeeld het verbeteren van hun kansen op de arbeidsmarkt en financiële ondersteuningsprogramma's. Door in de wijken ruimte te scheppen voor werken aan huis, in nieuwe woon-werk-woningen, in leegstaande ruimten en in bedrijfsverzamelgebouwen, neemt de werkgelegenheid toe en leveren we een bijdrage aan de levendigheid in de wijken.

In woningaantallen gaat het om een niet

geringe opgave. Veel verouderde, gestapelde en kleine woningen verdwijnen, waarvoor laagbouw en grotere woningen in de plaats komen. Het streven is om evenveel woningen terug te bouwen als er worden gesloopt. Het groen mag niet verdwijnen en er moeten voldoende parkeerplaatsen overblijven. De milieudruk is een complicerende factor voor het terugbouwen van woningen op deze locatie, door de aanwezigheid van de autosnelweg en het spoor.



9. Het mozaïek van de stad

De plattegrond van de stad en het raster van het logo zijn als een mozaïek: wijken, buurten en polders zijn de tegels met ieder een eigen kleur en karakter. De rivieren, dijken, wegen, spoorlijnen en groenzones vormen als het ware de specie die alles aan elkaar verbindt. Deze netwerken bepalen de structuur van de stad. In dit hoofdstuk behandelen we dit mozaïek en de netwerken.

De kleuren van het mozaïek worden vooral bepaald door de stedenbouwkundige en architectuuropvattingen uit de verschillende ontwikkelingsperioden uit de stad; meestal ook ondersteund door een bepaalde dominerende functie. Voor het functioneel inkleuren van de stad zijn de verschillende gebieden ingedeeld in een twaalfstal leefmilieus: de tegels van het mozaïek. In elk leefmilieu komen één of meer functies voor. Soms voert één functie de boventoon, soms komen meerdere functies gelijkwaardig voor.

Deze leefmilieus gebruiken we ook om een aantal ruimtelijke regels mee te geven. De regels vloeien grotendeels voort uit de programma's van de verschillende beleids-terreinen.

De te onderscheiden architectuur en stedenbouw in de verschillende stadsdelen vormen ook de basis voor het welstandsbeleid, vastgelegd in de welstandsnota. Ruimtelijke en functionele veranderingen kunnen aan de hand hiervan gestuurd worden in het

versterken van helderheid van de structuur van de stadsdelen. In de praktijk komt dit vaak neer op het doseren van verschil en samenhang: het vermijden van teveel verschil waardoor de samenhang verloren gaat en het vermijden van teveel samenhang waardoor teveel van hetzelfde ontstaat.

In paragraaf 9.1 werken we de netwerken verder uit. In 9.2 gaan we in op ruimtelijke kaders die van toepassing zijn op alle leefmilieus. In 9.3 worden de leefmilieus verder uitgewerkt.

9.1 Netwerken

Mobiliteitsnetwerk

De netwerken voor autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer zijn bepalend voor de bereikbaarheid van de afzonderlijke stadsdelen.

Auto

Wat betreft het autohoofdnet gaat het vooral om de bereikbaarheid van de binnenstad. In het hoofdnet wordt onderscheid gemaakt in

- bovengemeentelijke doorstroomwegen (zoals de A16-N3);
- gemeentelijke doorstroomwegen (zoals Laan der VN) en
- stadswegen (zoals Copernicusweg, Provincialeweg of Krispijnseweg).

Voor dit hoofdnet staat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling voorop. Buiten de hoofdstructuur, in de woongebieden, heeft

de leefbaarheid de hoogste prioriteit. Het toenemende autogebruik en het toenemende aantal woon- en werkgebieden in de stad leggen een grote druk op zowel de fysieke als de milieucapaciteit van het verkeersnetwerk. De uitdagingen voor de komende jaren zijn dan ook het oplossen van de luchtkwaliteits- en geluidsproblematiek op de hoofdstructuur van het (auto)wegennet in relatie tot de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

De N3, als bovengemeentelijke doorstroomweg, heeft een belangrijke functie in het transportnetwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Rondom deze infrastructuur mogen binnen een zone van 100 meter geen nieuwe functies worden gesitueerd gericht op vestiging van beperkt kwetsbare personen. Het gaat hierbij onder meer om lagere scholen, crèches, bejaardentehuizen, ziekenhuizen, medische voorzieningen met nachtverblijf, etc. Momenteel is het Rijk bezig voor het hele Nederlandse transportnetwerk een dergelijke zonering tot stand te brengen. Zodra hierover meer duidelijkheid is, zal de nu vigerende zonering aangepast worden aan het landelijk beleid.

De ontsluitingen naar de grotere bedrijven- en industrieterreinen zijn aangewezen als gemeentelijke routes voor gevaarlijke stoffen. Ligging aan een dergelijke route is een dwingende randvoorwaarde voor

de vestiging van bedrijven die zich bezighouden met productie, op- en overslag van grotere hoeveelheden gevaarlijke stoffen. De overige terreinen zijn door het ontbreken van een route in principe niet geschikt voor de vestiging van dit type bedrijven. Met uitzondering van bedrijven die een beperkte hoeveelheid gevaarlijke stoffen opslaan (tot 10 ton gevaarlijke stoffen of 400 kg bestrijdingsmiddelen) onder de richtlijn PGS 15.

De verbeteringen aan het Glazenplein en de nieuwe fly-over N3-A16, de aanpak van het Stationsplein en de bouw van parkeergelegenheden zullen leiden tot betere bereikbaarheid van de westelijke industriegebieden en bedrijventerreinen en van de binnenstad. Ook de luchtkwaliteit verbe-

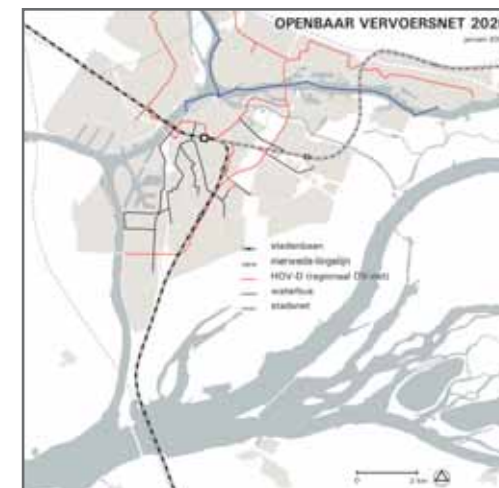
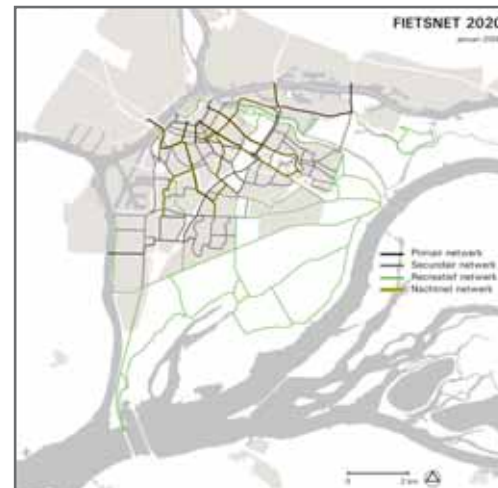
tert door een verbetering van de doorstroming op deze plaatsen.

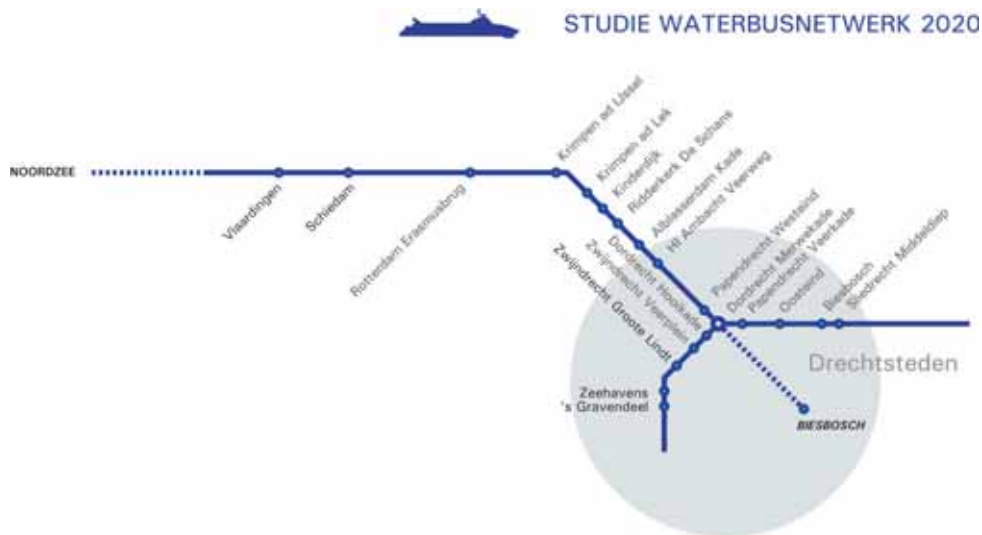
Het toenemend autogebruik maakt nu al aanpassing van de aansluiting van de Provincialeweg op de N3 nodig. Tegelijk maakt dit de ontwikkeling van het Strategische Groenproject en woningbouw in de Zuidpolder mogelijk. Onderzocht wordt of dit voldoende is, en of eventueel een nieuwe ontsluiting aan de zuidzijde nodig is om een kwalitatief goede ontsluiting te kunnen realiseren. Vanuit de wens om kwalitatief hoogwaardige woningbouw en kwalitatief hoogwaardige recreatie te ontwikkelen, dient ook de (beeld)kwaliteit van de ontsluitingsstructuur een rol te spelen.

Fiets

Het fietsnet wordt in vier type netwerken verdeeld, namelijk het primair, secundair, nacht- en recreatief netwerk. Hierbij dient het primair netwerk als ruggengraat voor het totale fietsnet. Deze verbindt de wijken en de belangrijkste bestemmingen met elkaar. Bij de belangrijkste bestemmingen, zoals het station, de binnenstad, het Leerpark en het Gezondheidspark, worden voldoende fietsstallingen gerealiseerd.

In de uitvoering van het fietsplan ligt verder het accent op het verbeteren van de doorstroming, het comfort, de (fysieke en sociale) veiligheid en het realiseren van ontbrekende schakels.





Hiermee wordt getracht het fietsgebruik te bevorderen. Deze maatregelen vormen een van de pijlers onder het plan van aanpak luchtkwaliteit Drechtsteden dat voor 2015 de luchtkwaliteitsproblematiek binnen de Drechtsteden wil oplossen.

Bus, waterbus en HOV

Met de regionale aanbesteding van het busvervoer en de Merwede-Lingelijn is de regionale afstemming ervan verbeterd. Dordrecht werkt samen met de andere Drechtsteden aan Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de Drechtsteden (HOV-D). Dit wordt gestimuleerd door bijvoorbeeld op plaatsen waar congestie optreedt doorstrotingsmaatregelen te treffen en haltevoor-

zieningen te verbeteren.

Sinds enige jaren ontwikkelt de waterbus zich eveneens tot een succesvolle vorm van openbaar vervoer tussen de gemeenten in de Drechtsteden en richting Rotterdam. Op de korte afstand leent het zich bij uitstek ook voor woon-werkverkeer, vooral ook doordat de fiets mee kan. Op de langere afstand is de waterbus ook aantrekkelijk voor bezoekers van stad en regio. In Dordrecht zijn op dit moment drie aanlegpunten. Verdere uitbreiding van de vaarroutes, de vaartijden en het aantal aanlegplaatsen zal de aantrekkelijkheid van de waterbus verhogen. Kansen liggen er richting 's Gravendeel en richting Gorinchem.

Spoor

Het spoor in Dordrecht vervult zowel voor het personen- als het goederenvervoer een belangrijke functie in het landelijk netwerk. Rijksdoelstellingen op het gebied van spoorvervoer voorzien in een sterke groei van zowel goederen- als personenvervoer. Een van de middelen om de groei van 5% per jaar in het personenvervoer te realiseren is de ontwikkeling van Stedenbaan Zuidvleugel.

Naast het intercitystation en de twee sprinterstations (Zuid en Stadspolders) krijgt Dordrecht in het kader van Stedenbaan Zuidvleugel mogelijk twee nieuwe stations: een nieuw of vernieuwd station Dordrecht Zuid ter hoogte van de Coper-

nicusweg waardoor de bereikbaarheid van het zuidelijke deel van Dordrecht wordt verbeterd en op lange termijn een nieuw station Leerpark.

Het goederenvervoer per spoor, waaronder dat van gevaarlijke stoffen, is de laatste vier jaar explosief gegroeid. De verwachting is dat deze trend nog aanhoudt. Het goederentransport voegt geen ruimtelijke en/of economische kwaliteit aan de stad toe. Wel leidt het tot toenemende druk op de milieukwaliteit (externe veiligheid en geluid).

Aanpassingen van overwegen, zoals de tunnel bij de Laan der VN en de tunnel Kilweg, zorgen voor een lichte verbetering van de (externe) veiligheid op en rond het spoor. Het is de uitdaging om in de komende jaren de beoogde groei te faciliteren met behoud van de rond het spoor gelegen ontwikkelingsmogelijkheden en milieukwaliteit.

Ten aanzien van ontwikkelingen langs het spoor geldt verder dat in een zone van 200 meter langs het spoor geen nieuwe functies mogen worden gesitueerd gericht op vestiging van beperkt kwetsbare personen. Het gaat hier onder meer om: lagere scholen, buitenschoolse opvang, crèches, bejaardentehuizen, verzorgingstehuizen en ziekenhuizen.

Watersysteem

Het watersysteem van Dordrecht bestaat uit rivieren, havens, singels, kreken, sloten en plassen, en de waterkeringen en gemalen die dit water beheersen. Grote delen vallen samen met het groensysteem. Dordrecht ligt in het rivierensysteem precies op het punt waar de invloed van de zee en de rivier elkaar ontmoeten. Een belangrijk deel ligt buitendijks: de natuurgebieden van de Hollandse en de Sliedrechtse Biesbosch, maar ook delen van de stad zelf: het historische havengebied in de Binnenstad, de Zeehaven en de Staart. De buitendijkse gebieden liggen onder directe invloed van de omliggende rivieren. In dit gebied is de invloed van eb en vloed én de invloed van hoge en lage rivierafvoeren dagelijks voelbaar.

In de binnendijkse gebieden is een watersysteem aangelegd dat erop is gericht de stad en de agrarische gebieden droog te houden.

Groensysteem

Groen is een belangrijk structurerend element op het Eiland van Dordrecht. Het draagt bij aan de herkenbaarheid van de stad. In de beleving kan Dordrecht grofweg in twee delen worden onderscheiden: de bebouwde kom en het buitengebied. Het vorige stadsplan gaf door middel van een verstedelijkingscontour de grens hiertussen aan. Ook binnen de verstedelijkingscontour

liggen nog enkele polders, gereserveerd voor mogelijke toekomstige woningbouw. Het kan als een uitdagende opgave worden gezien deze locaties evenzeer te gebruiken voor het inbrengen van stevige landschapselementen. Niet alleen rukt de stad op richting landschap, maar omgekeerd rukt het landschap ook op richting stad. De verstedelijkingscontour vraagt om een publiek karakter vanwege de bijzondere betekenis als stadsrand en de spannende beleving van grote contrasten. Het project Nieuwe Dordtse Biesbosch (voorheen Strategisch Groen Project), gelegen aan de buitenkant van de verstedelijkingscontour, draagt ook sterk bij aan het optimaliseren van de beleving en gebruikswaarde van de stadsrand. Een zeer rijk scala aan landschapsbeleving vormt de toekomstige omlijsting van de stad.

Het groen in en rond de stad is allereerst natuurlijk een onmisbaar element voor ontspanning en het aangenaam vertoeven voor de inwoners en bezoekers, maar daarnaast is het van belang voor de aanwezige flora en fauna op het eiland.

Het groensysteem bestaat uit onderdelen op verschillende schaalniveaus. De zuidkant van het eiland maakt deel uit van de nationale ecologische hoofdstructuur. Tegelijk is deze zuidkant onderdeel van de 'groene contramal' om het verstedelijkte gebied van de Drechtsteden. Die sluit aan op het

Groene Hart in de Alblasserwaard en op het nationaal landschap van de Hoeksche Waard. Met de uitvoering van het project Nieuwe Dordtse Biesbosch wordt de groene contramal belangrijk versterkt. Vanuit de rivieren en het landschap aan de zuidkant van de stad lopen ecologische zones door de stad: de Wantijzone, de Amstelveijkzone, de Corridor en de Dordwijkzone. Ter completering worden hier de nieuwe Amstelveijkzone en Alloysenzone aan toegevoegd. Met de groengebieden, zoals de parken en de landgoederen, vormen zij de 'stedelijke ecologische structuur'.

Op een lager schaalniveau is de stad doordradend met een fijn netwerk van groene linten in de vorm van aaneengesloten groene straatprofielen en bomenrijen. Een bijzondere positie daarin wordt ingenomen door het netwerk van dijken dat herinnert aan de geleidelijke landterugwinning na de Sint Elisabethsvloed.

De laatste twee schaalniveaus zijn onmisbare bouwstenen uit de mozaïekstructuur.

9.2 Ruimtelijke kaders

Cultuurhistorische hoofdstructuur

Als oudste stad van Holland, waar in het centrum de oorspronkelijke middeleeuwse structuur nog herkenbaar is, dient Dordrecht bij het uitwerken van nieuwe plannen respectvol en zorgzaam met zijn

historische kwaliteiten om te gaan.

De cultuurhistorische hoofdstructuur van het Eiland van Dordrecht bestaat uit meerdere lagen. De bovenste laag is de buitenkant die iedereen kan zien: de bebouwing, de wegen, dijken, waterlopen en groenstructuren.

De middelste laag is de bouwhistorie, die verborgen zit in de gebouwen. Vooral in de binnenstad bevinden zich achter de voorgevels vaak (sporen van) gebouwen die ouder zijn dan de buitenkant verraadt.

De derde en onderste laag is de archeologie. Onder de grond bevinden zich talloze sporen van bebouwing, wegen, dijken, waterlopen en groenstructuren. Deze laag openbaart zich bij archeologisch onderzoek. In de binnenstad gaat deze derde laag schuil onder het zichtbare. In het buitengebied zijn soms bovengrondse aanduidingen aanwezig voor archeologische sporen zoals reliëfverschillen.

In het kader van de structuurvisieprogramma's zijn met name de grote structuren van de bovenste en de onderste laag van belang, zoals deze terugkomen in het huidige landschap, maar ook zoals deze naar voren kunnen komen wanneer bij grote projecten de bodem op de schop gaat. Het gaat hierbij concreet om de dijken, de buitenplaatsen en het stelsel van kreken zoals dat na de Elisabethsvloed is ontstaan.

Hoogbouw

Overall in Nederland en de rest van de wereld wordt steeds meer hoog gebouwd. Hoge gebouwen hebben een grote impact op het stadsbeeld, zowel vanuit de verte als vanaf de voet van het gebouw. Hoogbouw geeft vorm aan de stedelijkheid van een plek. Ook zorgt hoogbouw voor een sensationele woon- of werkbeleving. Hoogbouw kan een positieve bijdrage leveren aan het silhouet van de stad en het kan een middel zijn om te verdichten.

Voor een Dordtse definitie van hoogbouw is de gemiddelde maat van de historische binnenstad als leidraad genomen. De maximale hoogte die past bij Dordrecht is 90 meter, ook gelet op de hoogte van de Grote Kerk. Uitzondering wordt gemaakt voor windmolens langs de Dordtse Kil. Daar is een maat afgesproken van 120 meter.

Alles wat hoger is dan 25 meter (ongeveer twee keer de gemiddelde maat van de historische binnenstad) wordt gedefinieerd als hoogbouw. Vanaf 25 meter worden twee gradaties onderscheiden: tussen de 25-50 meter is 'gematigde hoogbouw' (medium hoogbouw); hoogbouw die duidelijk uitsteekt boven de omgeving. Tussen de 50-90 meter noemen we 'bijzondere hoogbouw' (large hoogbouw). Per leefmilieu moet worden bepaald waar welke hoogbouw past.

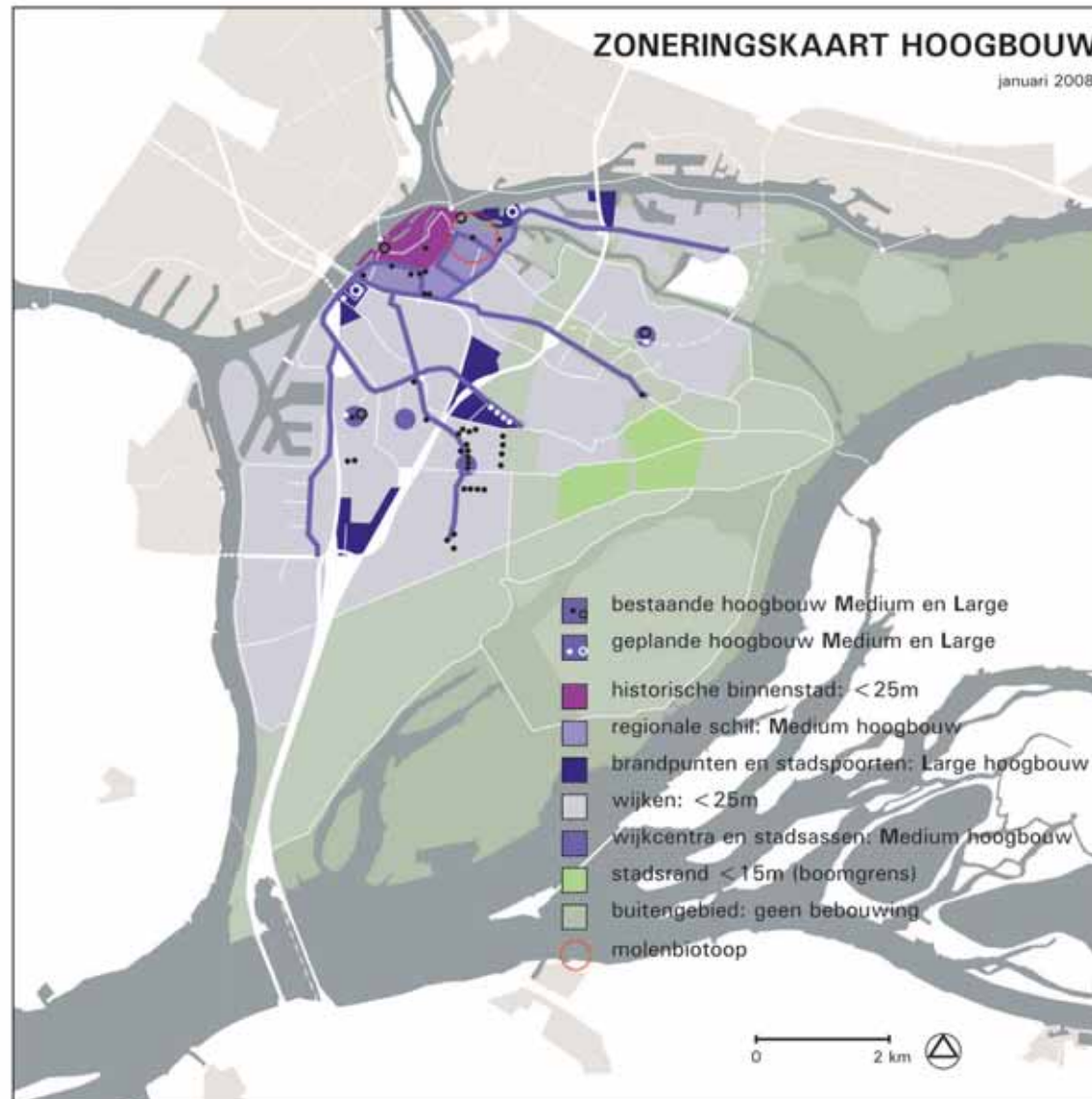
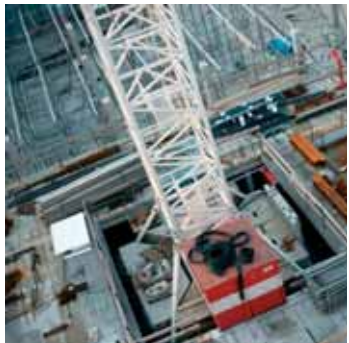
Openbare ruimte

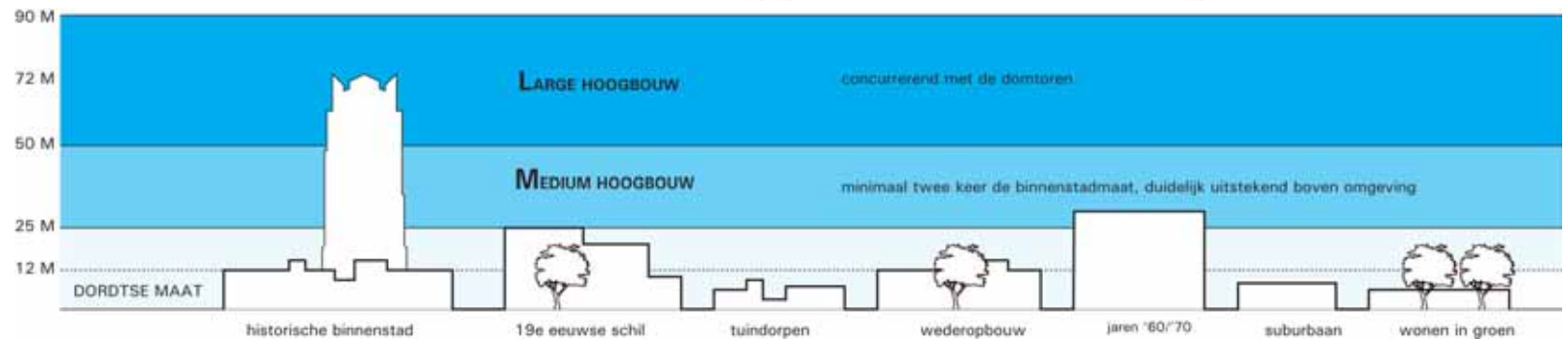
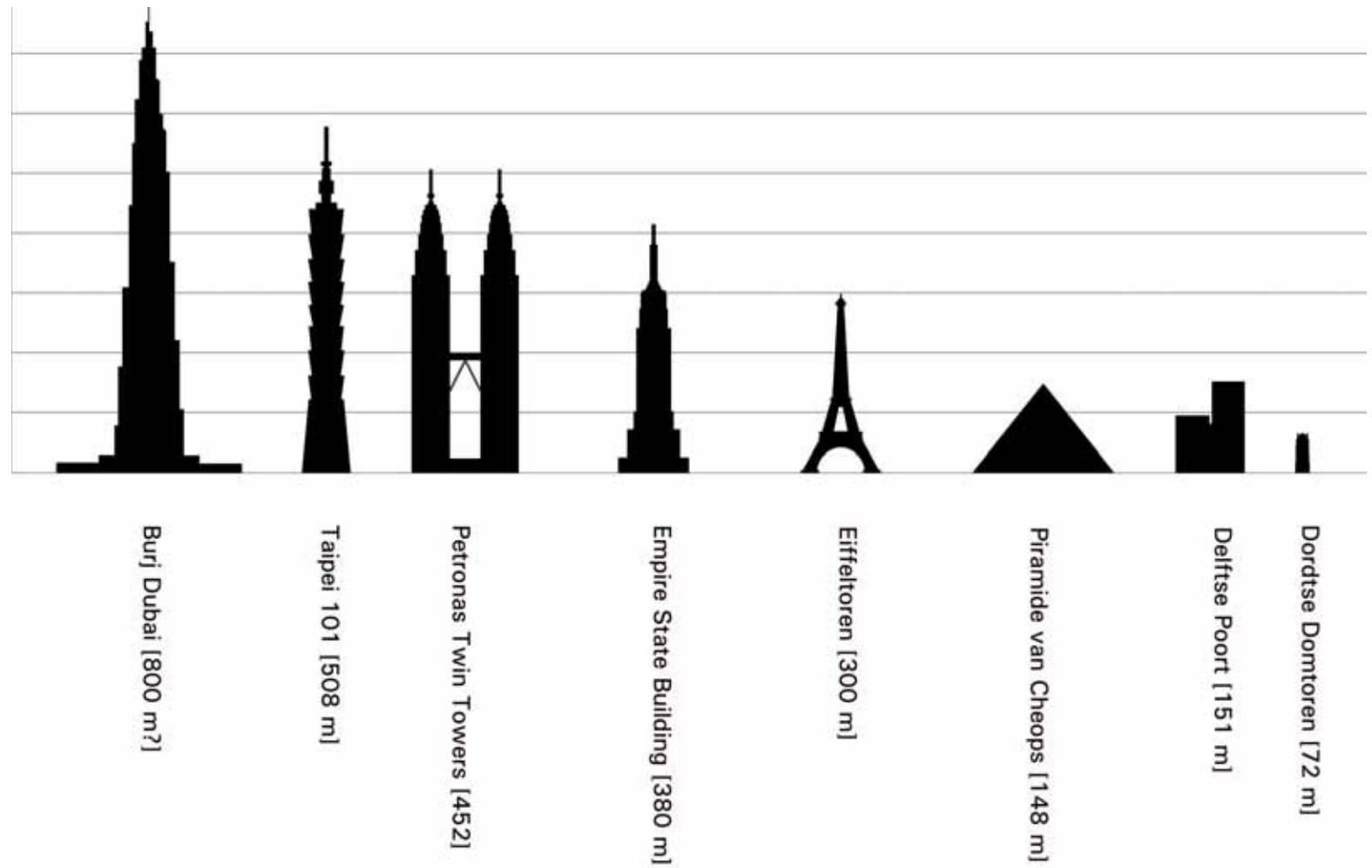
De openbare ruimte is belangrijk voor de kwaliteit en de beleving van een stad. Veiligheid, bereikbaarheid en oriëntatie zijn belangrijke kwaliteitsaspecten. Een openbaar gebied waar mensen graag komen, heeft een belangrijke sociale functie. Ook de ruimtelijke en functionele relatie met de omringende bebouwing speelt dan een grote rol. Voor het tot stand brengen van sociale contacten zijn de ruimtelijke inrichting en de toegankelijkheid van publieke voorzieningen dus belangrijke aangrijpingspunten.

De gemeente streeft er dan ook naar met de inrichting van de openbare ruimte de leefbaarheid van de stad te verbeteren. De openbare ruimte moet vooral bijdragen aan:

- de mogelijkheden van mensen met een beperking om deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer
- de mogelijkheden van kinderen en jongeren om te bewegen, te spelen en te sporten
- de mogelijkheden van alle bewoners om te ontspannen, te recreëren en elkaar te ontmoeten.

Het beleid in Dordrecht rond de inrichting is vastgelegd in een handboek dat gaat over een integrale kijk op kwaliteit in de wijken. De inzet is het optimaliseren van de gebruikswaarde (multi-functionaliteit) en de belevingswaarde. Daarnaast is het







streven vormgeving, technische kwaliteit en beheer samenhangend te betrekken bij de inrichting van de openbare ruimte, mede gericht op duurzame kwaliteit. Verder wordt o.a. behandeld: het aanpassen van speelvoorzieningen aan ouder wordende jeugd, het snoeien van groen, het verminderen van de parkeerdruk of het verbeteren van de openbare verlichting met het oog op sociale veiligheid. Als norm voor spelen en recreatief gebruik op buurtniveau houden we 10 m² per woning aan. Dit is exclusief de ruimte voor sportactiviteiten op wijkniveau.

9.3 Twaalf leefmilieus

Om het specifieke karakter van stadsdelen aan te geven, zijn twaalf verschillende leefmilieus onderscheiden. Deze onderscheiden zich door hun combinatie van verschillende functies, de ligging in de stad, de dichtheid en de gebruiksintensiteit. Hieronder wordt van elk leefmilieu de karakteristiek gegeven. Vervolgens is per functie indicatief uitgewerkt welke richtlijnen er vanuit het betrokken beleidsterrein worden gesteld. Ook is voor een aantal aspecten specifieke beleidsregels geformuleerd. Met deze opzet willen we bereiken dat er meer onderscheid komt tussen de verschillende gebieden in de stad, dat de functies meer van elkaar kunnen profiteren, zonder dat ze conflicteren. We willen benadrukken dat het hier gaat om richtlijnen. In nieuwe projectplannen en bestemmingsplannen kan

gemotiveerd afgeweken worden van de voor de leefmilieus opgenomen richtlijnen.

Centrum

De historische binnenstad en de 19e-eeuwse schil vormen samen het centrum van Dordrecht. Ze liggen geografisch gezien centraal in de regio Drechtsteden. Het centrum kenmerkt zich door veel functiemenging, een hoog voorzieningenniveau en een afwisselende bebouwing met ruimte voor kantoren. De woningvoorraad in het centrum is gevarieerd met een hoge dichtheid en intensiteit.

Wonen	In de gevarieerde woningvoorraad (appartementen en stadswoningen, huur en koop, klein en groot) is sprake van een brede bevolkingssamenstelling, waarbij het hoge voorzieningenniveau vooral aantrekkingskracht heeft voor jongere en oudere huishoudens. Binnen Dordrecht ligt er in de binnenstad een kans voor de realisatie van huisvesting van studenten. De opgave is gericht op het toevoegen van luxe appartementen en stadswoningen.
Werken	De historische binnenstad is een unieke locatie voor kleinschalige financiële en zakelijke dienstverlening en creatieve ondernemers. Tussen de binnenstad en het spoor ligt er een sterker accent op zakelijke functies, met meer kantoren.
Voorzieningen	In de binnenstad is het belangrijkste winkelareaal van de regio gesitueerd. Aan de noordkant, tegen de rivier rond de oude havens is sprake van een menging van bedrijven, horeca, wonen en recreatieve functies in een historische sfeer. Vooral hier is de toeristische aantrekkingskracht groot. Aan de oostkant ontwikkelt zich een zeker accent op culturele functies, zowel in het Hofkwartier als in het gebied Stadswerven. Deze nieuwe toeristische voorzieningen zorgen de komende jaren voor een extra stroom bezoekers en toeristen in Dordrecht. Ook HBO-onderwijsvoorzieningen hebben een plek gekregen in het centrum. Verder wordt ingezet op meer horeca, door verdichting van de bestaande concentraties, herontwikkeling van panden met functies anders dan horeca door ontwikkeling van nieuwe horecaconcentraties.
Verkeer en vervoer	Een goede bereikbaarheid staat in het centrummilieu voorop, met de auto, per fiets en met het openbaar vervoer. Belangrijk is dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het centrum gewaarborgd blijft. Tegelijk zijn er beperkingen van de toegankelijkheid om het gebruik voor andere functies en de leefbaarheid te garanderen. Betere verbindingen binnen de binnenstad zelf, nieuwe parkeergelegenheden, uitbreiding van het vervoer over water, parkeren op afstand (uitbreiding Weeskinderdijk) zijn enkele maatregelen die genomen worden.
Milieu	In het centrum staan de levendigheid en het elkaar wederzijds stimuleren van functies centraal. Het voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder is daardoor niet altijd realistisch, maar ook niet noodzakelijk. Een geluidbelasting van 58 dB is onder voorwaarden voor wonen in het centrum aanvaardbaar. In het kader van spoorveiligheid dient als gevolg van de 10-6 contour een zone van 30 (basisnet); 55 (actueel); 84 (beleidsvrij) vrij van verblijfsfuncties wonen en werken te blijven. Verder wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico, met een maximum waarde niet groter dan 4 maal de oriënterende waarde (bij overschrijdingssituaties is dit een streefwaarde).
Hoogbouw	De historische binnenstad leent zich niet voor hoogbouw, de maximale bebouwingshoogte is 25 m. In de negentiende-eeuwse Schil gaan we uit van medium hoogbouw tot 50 meter Rond de molen 'Kijk over den dijk' moet rekening worden gehouden met de molenbiotoop. Nabij het spoor kunnen vanuit beperking van het groepsrisico beperkingen gelden voor de situering van hoogbouw.
Groen en openbare ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: in de historische binnenstad hoogwaardig conform handboek KOR; in de negentiende-eeuwse schil standaardniveau, op specifieke plekken hoogwaardig niveau. Speelnorm voor buurtrecreatief gebruik: 10 m ² per woning.
Monumentenzorg en archeologie	De binnenstad van Dordrecht is vanwege zijn goed bewaard gebleven middeleeuwse structuur en vele hoogwaardige monumenten door het Rijk aangewezen als beschermd stadsgezicht gebied. Bij restauratie en verbouwing is bouwhistorisch onderzoek gewenst als onderlegger voor plannen en om de kennis over de stad te vergroten. Voor de gehele binnenstad geldt bovendien terughoudendheid ten aanzien van grondwerkzaamheden dieper dan 40 cm. De ondergrond in de binnenstad bevat grote archeologische schatten die het beste gediend zijn met behoud in situ. De intentie is om een groot deel van de negentiende-eeuwse schil, park Merwestein en omgeving tot en met de Rozenhof en omgeving, in 2008 als beschermd stadsgezicht gebied aan te wijzen. Het gebied is in het kader van de landelijke inventarisatie van architectuur en stedenbouw uit de periode 1850-1940 geïnventariseerd als waardevol en vervolgens geselecteerd voor aanwijzing. In het gebied is inmiddels ook al een groot aantal rijksmonumenten aangewezen.



Levendig stedelijk

Deze leefmilieus zijn te vinden in de directe nabijheid van het centrum en op plekken waar door het samenkomen van meerdere verkeersstromen sprake is van goede bereikbaarheid. Gebieden dicht bij het centrum zijn Stadswerven en het Maasterras. Daarnaast behoren ook het Leerpark, het Gezondheidspark en Oostpoort tot dit milieu. Door de ligging aan de N3 zijn deze gebieden goed bereikbaar (te maken).

In deze gebieden is sprake van een sterke menging en veel combinaties van functies als wonen, kantoren en allerlei (al dan niet themagerelateerde) commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Leerpark, Gezondheidspark en Oostpoort hebben niet de compleetheid aan functies van het centrum, maar bieden door hun grootschaliger karakter deels ruimte aan publieksgerichte functies die vanwege hun schaal niet in het centrum passen. De intensiteit is hoog tot middelhoog.

Wonen	Mede door hun goede bereikbaarheid zijn de locaties aantrekkelijk voor een bepaalde groep bewoners. Het milieu is vooral in trek bij overwegend één- en tweepersoonshuishoudens. Het zijn bewoners die een dynamisch woonmilieu zoeken, met een aanbod van gemaksvoorzieningen en een optimale bereikbaarheid. Het gaat overwegend om luxe appartementen en stadswoningen in een compacte setting. De locaties bieden ook kansen voor pied-à-terrewoningen. Dordrecht wil binnen deze gebieden circa 3.000 nieuwe woningen realiseren. In Oostpoort wordt, gezien de aanwezige milieubelasting, de woonfunctie (en andere milieugevoelige functies) uitgesloten.
Werken	In dit milieu is ruimte voor kantoren en beperkt voor intensief te benutten bedrijfsruimte. Deze voorzieningen richten zich veelal op de thematische invulling van de locatie. Maasterras moet uitgroeien tot het zakelijk hart van de regio met hoogwaardige kantoren, met aanvullende bedrijvigheid en voorzieningen in combinatie met woningen en andere voorzieningen. In Stadswerven is ruimte voor een mix van wonen/werken en voorzieningen. In het Leerpark, Gezondheidspark en Oostpoort zijn de kantoren en bedrijvigheid thematisch georiënteerd op het thema van de voorzieningen.
Voorzieningen	In dit leefmilieu zijn vaak grootschalige stedelijke en regionale voorzieningen te vinden. Gezien hun grootschaligheid passen deze voorzieningen niet in de binnenstad. Als de locatie een specifiek thema heeft meegekregen, richten deze voorzieningen zich op dat thema. Daarnaast vinden we er (tot een bepaalde omvang) voorzieningen als detailhandel en horeca ter ondersteuning van de overige functies. Leerpark, Gezondheidspark en Oostpoort krijgen een thematische uitwerking: in het Leerpark onderwijs, in het Gezondheidspark gezondheids- en sportvoorzieningen, in Oostpoort leisure. In Stadswerven wordt een woonservicezone gerealiseerd, welke zich mede richt op het oostelijk deel van het centrum.
Verkeer en vervoer	Een goede bereikbaarheid zowel per auto, als per fiets als met het openbaar vervoer is een belangrijk uitgangspunt. Dit vergt extra aandacht voor het optimaliseren hiervan, rekening houdend met leefbaarheid en milieueisen (lucht, geluid, externe veiligheid). Vanwege de te verwachten verkeersaantrekkende werking van commerciële voorzieningen in dergelijke gebieden, moet expliciet aandacht aan parkeervraagstukken worden geschonken, mede in relatie tot de beeldkwaliteit. Ook aan de toegangswegen kunnen extra maatregelen nodig zijn om de goede bereikbaarheid te garanderen.
Milieu	Levendigheid staat centraal; daarom is een maximale geluidbelasting voor woonbebouwing van 58 dB onder voorwaarden aanvaardbaar. Maasterras: op het punt van de spoorveiligheid dient als gevolg van de 10-6 contour een zone van 30 (basisnet); 55 (actueel); 84 (beleidsvrij) vrij van verblijfsfuncties wonen en werken te blijven. Verder wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico, met een maximum waarde niet groter dan 4 maal de oriënterende waarde (bij overschrijdingssituaties is dit een streefwaarde). Voor de knooppunten, zoals Leerpark en Oostpoort wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico, met een maximum waarde niet hoger dan 1,5 maal de oriënterende waarde (richtwaarde bij overschrijdingssituaties). In het kader van de veiligheid dient bij de Oostpoort ontwikkeling als gevolg van de 10-6 contour 90 meter vrij van verblijfsfuncties werken te blijven. De N3 is de omleidingroute gevaarlijke stoffen.
Hoogbouw	De regionale brandpunten worden de nieuwe centra voor stad en regio en mogen herkenbaar zijn en stedelijkheid uitstralen. Large hoogbouw (tot 90 m) is hier mogelijk.
Groen en openbare ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: hoogwaardig conform handboek KOR. Speelnorm voor buurtrecreatief gebruik: 10 m² per woning.



Rustig stedelijk

Tot dit milieu behoren de wat oudere, relatief dicht bij het centrum gelegen wijken: Oud Krispijn, Nieuw Krispijn, Reeland en Staart-West. De stedelijke voorzieningen zijn goed bereikbaar per fiets, openbaar vervoer en auto. Anderzijds veroorzaakt deze ligging een zekere verkeersoverlast over de wegen naar het centrum.

De nadruk ligt in dit milieu op wonen. In grote delen van deze wijken zijn goed functionerende woonmilieus aanwezig, met aantrekkelijke woningen in een gewaardeerde omgeving. In de delen die dicht bij het centrum zijn gelegen en langs de assen liggen, bestaan er mogelijkheden om de diversiteit aan functies te vergroten en om deze te transformeren tot een nog stedelijker milieu. De woonintensiteit is hier middelhoog.

Wonen	Er zijn redelijk welvarende bewoners, oudere huishoudens die er al een tijd wonen en gezinnen die er een doorstart maken. Andere delen worden gekenmerkt door een grote hoeveelheid verouderde kleine woningen. De bewoners vormen zo een gemengd gezelschap, verschillende inkomensniveaus, ouderen die er al lang wonen, starters, zowel alleenstaand, tweepersoonshuishoudens en gezinnen. Ook de groep allochtonen is vertegenwoordigd. In sommige delen moet de woonfunctie worden versterkt met kwalitatief betere woningen in een wat rustiger omgeving. De nadruk ligt daarbij op eengezinswoningen voor de middeninkomens, maar ook op appartementen die geschikt zijn voor ouderen.
Werken	Verspreid is er ruimte voor bedrijvigheid, veelal ambachtelijk. In het kader van wijk economie wordt in Oud-Krispijn en de Staart ruimte gecreëerd voor werken aan huis, nieuwe woon-werk woningen, in bestaande ruimten, in plinten onder woonbebouwing en in bedrijfsverzamelgebouwen.
Voorzieningen	De winkelveorzieningen zijn relatief kleinschalig en liggen vooral langs de hoofdverkeersassen en soms ook verspreid door de wijk. Dat schept ook mogelijkheden om met nieuwe voorzieningen voor de aanwezige ouderen een levendig en aantrekkelijk woonmilieu te maken. Op een aantal locaties zullen multifunctionele accommodaties worden gerealiseerd. Gewenst is dat er verspreid over de wijken woonservicezones komen. In de wijkwinkelcentra zal beperkt horeca worden toegelaten. In Nieuw Krispijn zal een woonservicezone worden gerealiseerd.
Verkeer en vervoer	Het primaat ligt hier op leefbaarheid. Alleen op de vaak doorsnijdende stadsassen is de auto van belang. Op andere plekken is de auto te gast en zullen fietsers, voetgangers en openbaar vervoer voorrang krijgen.
Milieu	De maximale geluidbelasting voor woonbebouwing bedraagt 53 dB. In het kader van de spoorveiligheid dient als gevolg van de 10-6 contour een zone van 30 (basisnet); 55 (actueel); 84 (beleidsvrij) vrij van verblijfsfuncties wonen en werken te blijven. Verder wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico, met een maximum waarde niet groter dan 0,75 maal de oriënterende waarde (richtwaarde bij overschrijdingssituaties).
Hoogbouw	In de wijken is de maximale bebouwingshoogte 25 m. De wijkcentra en stadsassen vormen op een iets lager schaalniveau dan de regionale brandpunten hoogstedelijke plekken. Medium hoogbouw tot 50 m is hier toegestaan.
Groen en openbare ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: standaardniveau; op specifieke intensief gebruikte plekken als winkelcentra: hoogwaardig niveau conform handboek KOR. Speelnorm voor buurtrecreatief gebruik: 10 m ² per woning.



Stadswijk

Tussen de vooroorlogse wijken en de groene suburbane buitenwijken liggen de vroeg-naoorlogse wijken. Tot dit milieu horen de wijken Wielwijk en Crabbehof. Beide wijken maken deel uit van de herstructuringsopgave Dordt-West. De hoofdfunctie in de wijk is wonen. Verder vinden we er winkels en beperkt enige bedrijvigheid. Ondanks de redelijke dichtheid kent dit milieu veel openbaar groen.

Wonen	De woningbouw in de wijk wordt gekenmerkt door een relatief hoog aandeel etagebouw, maar ook eengezinswoningen komen in ruime mate voor.
Werken	In de wijk kan zowel rond het centrale winkelcentrum als verspreid ruimte gevonden worden voor kleinschalige bedrijvigheid. Verkeersaantrekkende bedrijvigheid kan alleen langs hoofdassen en nabij de winkelcentra komen.
Voorzieningen	De winkelvoorzieningen zijn geconcentreerd in het centrum van de wijk. Gespreid, maar vooral rond dit centrum zijn ook de maatschappelijke voorzieningen te vinden. Voor zover van toepassing is dit ook de locatie van de multifunctionele accommodatie voor maatschappelijke voorzieningen. Het streven is om rond dit centrum ook een woonservicezone te realiseren. In de wijkcentra zal maar beperkt horeca worden toegelaten.
Verkeer en vervoer	Het primaat ligt hier op leefbaarheid. Alleen op de vaak doorsnijdende stadsassen is de auto van belang. Op andere plekken is de auto te gast en zullen fietsers, voetgangers en openbaar vervoer voorrang krijgen.
Milieu	In het kader van de luchtkwaliteit wordt bij de herstructurering van Wielwijk om gezondheidsredenen een zone van 80 m langs de A16 vrijgehouden van woningbouw, scholen e.d. De maximale geluidbelasting voor woonbebouwing bedraagt 53 dB. Crabbehof: : de spoorveiligheid dient als gevolg van de 10-6 contour een zone van 30 (basisnet); 55 (actueel); 84 (beleidsvrij) vrij van verblijfsfuncties wonen en werken te blijven. Voor de N3 geldt: 80 meter. Verder wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico, met een maximum waarde niet groter dan 0,75 maal de oriënterende waarde (richtwaarde bij overschrijdingssituaties).
Hoogbouw	In de wijken is de maximale bebouwingshoogte 25 m. De wijkcentra en stadsassen vormen op een iets lager schaalniveau dan de regionale brandpunten hoogstedelijke plekken. Medium hoogbouw (tot 50 m) is hier toegestaan.
Groen en openbare ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: standaardniveau; op specifieke intensief gebruikte plekken als winkelcentra: hoogwaardig niveau conform handboek KOR. Speelnorm voor buurtrecreatief gebruik: 10 m² per woning.



Suburbaan

Suburbane wijken zijn overwegend vanaf de jaren '60 gebouwd en liggen verder van het centrum af. Kenmerkend voor deze wijken zijn de groene uitstraling en de ruimte. Hiertoe behoren de wijken Sterrenburg, Dubbeldam, Stadspolders en Staart-Oost. In dit milieu domineert het wonen. Wel vinden we er detailhandel en wijkgerichte maatschappelijke voorzieningen. De wijken zijn over het algemeen grootschalig van opzet. Alleen Dubbeldam heeft ook nog in enige mate een dorpskarakter en is daarmee kleinschaliger van opzet. De intensiteit is er laag.

Wonen	Die groene uitstraling zien we in een relatief groot aandeel eengezinswoningen met privé tuinen. Ook gestapelde bouw komt voor, maar dan in een groene parkachtige omgeving.
Werken	In de wijk kan op specifieke locaties ruimte gevonden worden voor kleinschalige bedrijvigheid
Voorzieningen	De detailhandel is er geconcentreerd in winkelcentra. Dubbeldam krijgt een woonservicezone.
Verkeer en vervoer	Het primaat ligt hier op leefbaarheid. Alleen op de vaak doorsnijdende stadsassen is de auto van belang. Op andere plekken is de auto te gast en zullen fietsers, voetgangers en openbaar vervoer voorrang krijgen.
Milieu	De maximale geluidbelasting voor woonbebouwing bedraagt 48 dB. Ten behoeve van de spoorveiligheid dient als gevolg van de 10-6 contour een zone van 30 (basisnet); 55 (actueel); 84 (beleidsvrij) vrij van verblijfsfuncties wonen en werken te blijven. Voor de N3 geldt: 80 meter. Verder wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico, met een maximum waarde niet groter dan 0,75 maal de oriënterende waarde (richtwaarde bij overschrijdingssituaties).
Hoogbouw	In de wijken is de maximale bebouwingshoogte 25 m. De wijkcentra (met uitzondering van Dubbeldam) en stadsassen vormen op een iets lager schaalniveau dan de regionale brandpunten hoogstedelijke plekken. Medium hoogbouw tot 50 m is hier toegestaan.
Groen en openbare ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: standaardniveau; op specifieke intensief gebruikte plekken als winkelcentra: hoogwaardig niveau conform handboek KOR. Speelnorm voor buurtrecreatief gebruik: 10 m ² per woning. Kenmerkend voor de gebieden is de rustige omgeving, waarin het voor gezinnen goed wonen is en in de omgeving genoeg ruimte is om te spelen.



Rustig groen

Aan de randen van de stad vinden we kleinschalige locaties met een rustig groen milieu. Hiertoe behoren de gebieden Dordtse Hout, Smitsweg, Belthurepark, De Hoven, de Zuidpolder en Bovenpolder. Hier is ruimte voor wonen in een ruime, rustige en groene omgeving. Ook is er sprake van een sterke menging met extensieve bedrijven en recreatieve voorzieningen. De gebruiksintensiteit is hier laag.

Wonen	De bebouwing is gevarieerd. De vrijstaande en twee-onder-een-kap-woningen zijn sterk vertegenwoordigd. Ook gestapelde bouw in de vorm van villa's of een landgoedachtige bebouwing behoort tot de mogelijkheden. Gezien de doelgroep is bij nieuwe ontwikkelingen particulier opdrachtgeverschap een belangrijk uitgangspunt.
Werken	Er is een mogelijkheid voor bedrijven en recreatieve voorzieningen. Ze passen fysiek en qua karakter in de groene omgeving en ze trekken slechts op kleine schaal publiek aan.
Voorzieningen	Gezien de lage dichtheid zijn er over het algemeen geen maatschappelijke voorzieningen aanwezig.
Verkeer en vervoer	Gezien de ligging in de stad en de lage dichtheid is de bereikbaarheid per auto niet optimaal. Ook een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer kan niet worden gegarandeerd. De ligging tussen de stad en het buitengebied zorgt wel voor een goede aansluiting op het net van fietsverbindingen.
Milieu	In beginsel bedraagt de maximale geluidbelasting voor woonbebouwing 48 dB. Ten behoeve van de spoorveiligheid dient als gevolg van de 10-6 contour een zone van 30 (basisnet); 55 (actueel); 84 (beleidsvrij) vrij van verblijfsfuncties wonen en werken te blijven. Voor de N3 geldt: 80 meter. Verder wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico, met een maximum waarde niet groter dan 0,75 maal de oriënterende waarde (richtwaarde bij overschrijdingssituaties).
Hoogbouw	De stadsrand vormt de overgang naar de Biesbosch: om in de Biesbosch het 'alleen-in-de-wildernis-gevoel' te behouden is in de stadsrand alleen bebouwing toegestaan die niet boven de 15 m uitsteekt.
Groen en openbare ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: standaardniveau conform handboek KOR. Speelnorm voor buurtrecreatief gebruik: 10 m ² per woning. De omgeving kan zowel ruim ingericht zijn met ruime plantsoenen en verzorgd openbaar groen, als met een landelijke uitstraling en een meer informele vormgeving, smalle wegen en dergelijke.



Kantoorlocatie

De locaties liggen dicht bij de hoofdverkeersverbindingen en richten zich uitsluitend op kantoren. In Dordrecht is Businesspark Amstelwijck de enige kantoorlocatie in dit milieu. Er kan wel sprake zijn van aanvullende voorzieningen in de zin van horeca en hotelfunctie, maar een woonfunctie is uitgesloten.

Werken	De locatie richt zich op kantoren waarbij een goede bereikbaarheid voorop staat. Aanvullend op de kantoorruimte is enige aanvullende bedrijfsruimte toegestaan.
Voorzieningen	Incidenteel is enige aanvullende horeca ter ondersteuning van de bedrijfsfunctie toegestaan, eventueel samen met een verblijfsfunctie.
Verkeer en vervoer	Uitgangspunt is een goede bereikbaarheid per auto vanaf de A16 of N3. Op de locatie dient in voldoende parkeergelegenheid te worden voorzien. Ook is er een aansluiting op het primaire of secundaire fietsnet. Openbaar vervoer is niet gegarandeerd.
Milieu	Ten behoeve van spoorveiligheid dient als gevolg van de 10-6 contour een zone van 30 (basisnet); 55 (actueel); vrij van verblijfsfuncties wonen en werken te blijven; voor de N3 geldt 80 meter; Verder wordt gestreefd naar een zo laag mogelijke waarde voor het groepsrisico met een maximum waarde van 1,5 maal de oriënterende waarde (richtwaarde bij overschrijdingen).
Hoogbouw	De maximale bebouwingshoogte is 50 m.
Groen en openbare ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: standaardniveau conform handboek KOR. De openbare ruimte is verzorgd en functioneel.



Bedrijventerrein

Bedrijventerreinen liggen langs de westelijke en noordelijke oevers van de stad, met een ontsluitingsweg die direct is aangesloten op een afslag van de A16 of de N3. Tot dit leefmilieu horen de bedrijventerreinen Louterbloemen, Dordtse Kil II (deels) en III en het toekomstige bedrijventerrein Dordtse Kil IV. Deze terreinen richten zich op bedrijven met maximale milieuklasse 4. Ontwikkeling van detailhandel kan alleen plaatsvinden wanneer sprake is van extreem ruimtebeslag (bouwmarkten, tuincentra) of thematische clustering. De gebruiksintensiteit is laag tot gemiddeld.

Wonen	Buiten bestaande woningbouw in de omgeving van deze terreinen wordt verdere woningbouw uitgesloten.
Werken	Met de aanleg van Dordtse Kil IV wordt ruimte geboden voor groei in nieuwe en bestaande sectoren, vooral in de categorie lichte bedrijvigheid; er is ruimte voor grotere kavels en spelers; zichtbaarheid en representativiteit naar de snelweg zijn belangrijke factoren; nadruk op schone, arbeidsintensieve sectoren als smart logistics en dienstverlening Met de herstructurering Louterbloemen en de upgrading van Dordtse Kil I , II en Amstelwijck West wordt de kwaliteit op peil gehouden.
Voorzieningen	Op de beter bereikbare plekken is perifere detailhandel toegestaan.
Verkeer en vervoer	Uitgangspunt is een goede bereikbaarheid per auto vanaf de A16 of N3. De locaties zijn aangesloten op het primaire of secundaire fietsnet. Openbaar vervoer is niet gegarandeerd.
Milieu	Bedrijventerreinen in milieucategorie 1 tot en met 3 zijn, gezien veelal de kleine afstand tot de woonbebouwing in principe niet geschikt voor vestiging van risico-relevante bedrijven. Bedrijventerreinen in milieucategorie 4 zijn geschikt voor het toelaten van risico-relevante bedrijven, de zogenaamde niet categoriale inrichtingen uit het BEVI.; aandacht voor de 10-6 contour, waarbij het uitgangspunt is dat de 'risico's binnen de 'poort' blijven.
Hoogbouw	De maximale bebouwingshoogte is 25 meter. Bij de uitbreiding van het brandweeroefencentrum op Dordtse Kil III is sprake van een afwijking.
Groen en openbare ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: standaardniveau conform handboek KOR.



Industrieterrein

Industrieterreinen liggen langs de westelijke en noordelijke oevers van de stad, met een ontsluitingsweg die direct is aangesloten op een afslag van de A16 of de N3. De Zeehaven Dordrecht, Dordtse Kil I en II (deels) en de Eerste en Tweede Merwedehaven horen hiertoe. Het zijn geluidgezoneerde terreinen.

Het gebruik van deze terreinen is uitsluitend bestemd voor bedrijven. Incidenteel vindt men er ook perifere detailhandel, maar woningen en grootschalige kantoren zijn hier uitgesloten. De maximale milieuklasse op deze terreinen is 5. De bebouwing is grootschalig en de gebruiksintensiteit is laag tot gemiddeld.

Werken	Het transport over water zal blijven groeien. Met de Zeehaven Dordrecht wordt hier krachtig op ingezet. De revitalisering moet uiteindelijk 1250 extra nieuwe banen opleveren.
Verkeer en vervoer	Uitgangspunt is een goede bereikbaarheid per auto vanaf de A16 of N3 met extra aandacht voor vrachtvervoer. Wegen worden in een ruime maatvoering uitgevoerd. Waar mogelijk zijn de terreinen ook met vervoer over rails en over water bereikbaar. De locaties zijn aangesloten op het primaire of secundaire fietsnet. Openbaar vervoer is niet gegarandeerd.
Milieu	Industrieterreinen milieucategorie 4 of hoger zijn geschikt voor het toelaten van risicorelevante bedrijven; aandacht voor de 10-6 contour, waarbij het uitgangspunt is dat de 'risico's binnen de poort' blijven. Uitzondering wordt gevormd door het industrieterrein Staart-Oost. Ligging tegenover woonwijk Merwedepolder en de slechte kwaliteit van de route gevaarlijke stoffen op de N3 maakt dat nieuwvestiging niet mogelijk is; uitbreiding van bestaande vestiging is mogelijk. Wel geldt hierbij: risico's binnen de poort houden. Voor het Zeehavengebied en de 2e Merwedehaven wordt gebruik gemaakt van clusterzonering. Clusterzonering gaat uit van het principe dat de hindergevoelige industrie wordt ingepakt met lichtere bedrijvigheid. De kern bestaat uit (kapitaalsintensieve) zware industrie (milieucategorie 4 en groter): Zeehaven Dordrecht en DuPont; rondom de kern ligt een schil van gemengde bedrijvigheid, zowel licht als zwaar (milieucategorie kleiner of gelijk dan 4); de buitenste schil bestaat uit lichtere vormen van bedrijvigheid. Deze zijn arbeidsintensiever en vereisen een goede representatie en bereikbaarheid. Het model wordt gebruikt bij het vestigingsbeleid.
Hoogbouw	De maximale bebouwingshoogte is 25 meter.
Groen en openbare ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: standaardniveau conform handboek KOR.



Groen en recreatie

Over het algemeen komt groen en recreatie voor in de groene geleidingszones en het buitengebied. Tot dit leefmilieu behoren de stadsparken, de sportterreinen, grote delen van de Dordwijkzone, het recreatieterrein de Merwelanden en delen van het project Nieuwe Dordtse Biesbosch (SGP) in het buitengebied. Dit milieu is overwegend gericht op recreatie, maar natuur is hierbij ook van belang. Dit is het geval bij specifieke recreatievoorzieningen of een openbare ruimte waar men elkaar kan ontmoeten en zich kan ontspannen, zoals het park. In dit milieu kan op beperkte schaal worden gewoond en is de gebruiksfrequentie vrij laag.

Wonen	Incidenteel voor bedrijfswoningen.
Werken	Incidenteel voor kleinschalige recreatieve doeleinden.
Verkeer en vervoer	De recreatieve knooppunten zijn redelijk bereikbaar per auto, de overige gebieden matig. Alle gebieden zijn goed bereikbaar per fiets en over het algemeen slecht bereikbaar per openbaar vervoer. De natuurgebieden zijn over het algemeen alleen te voet of per fiets toegankelijk, per auto alleen voor de beheerders.
Voorzieningen	Incidenteel als aanvulling op de recreatieve functie enige horeca en voorzieningen voor recreatieve doeleinden mogelijk.
Milieu	De maximale geluidbelasting voor woonbebouwing bedraagt 48 dB.
Hoogbouw	In het buitengebied is in principe geen bebouwing toegestaan. Waar incidentele bebouwing nodig is geldt een maximum hoogte van 10 meter.
Groen en openbare ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: sober conform handboek KOR.



Agrarisch

In het buitengebied, ten zuiden van de Wioldrechtse Zeedijk, is de hoofdfunctie voornamelijk gericht op de agrarische sector, waterberging en natuur. In dit milieu staat grondgebonden land- en tuinbouw centraal. Mogelijke nevenfuncties van het milieu zijn extensieve recreatie en bedrijvigheid; maar ook extensief wonen. De functiemenging is hiermee matig en de gebruiksintensiteit laag, ook omdat het leefmilieu alleen voorkomt in het buitengebied.

Wonen	Incidenteel voor bedrijfswoningen.
Werken	Agrarisch en als nevenfunctie voor agrarische of kleinschalige recreatieve doeleinden.
Voorzieningen	Geen
Verkeer en vervoer	De locaties zijn bereikbaar voor vracht- en landbouwverkeer
Milieu	Gezien de ligging behoeven er geen extra normen voor geluid en externe veiligheid te worden geformuleerd.
Hoogbouw	In het buitengebied is in principe geen bebouwing toegestaan. Waar incidentele bebouwing nodig is geldt een maximum hoogte van 10 meter.
Groen en openbare ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: natuurgericht conform handboek KOR.



Natuur

Door de ligging in het buitengebied is natuur de hoofd-functie in dit milieu met een lage gebruiksintensiteit, maar worden de functies in andere gevallen gecombineerd met vormen van extensieve recreatie of waterberging.

Ligging	In het buitengebied.
Functies en menging	In dit milieu is de hoofdfunctie natuur. Soms blijft het hiertoe beperkt, in andere gevallen wordt het gecombineerd met vormen van extensieve recreatie. Daarnaast is een combinatie mogelijk met waterberging. Over het algemeen zijn deze gebieden in het buitengebied gelegen. De gebruiksintensiteit is zeer laag.
Wonen	niet van toepassing
Werken	niet van toepassing
Voorzieningen	niet van toepassing
Verkeer en vervoer	Matig bereikbaar per auto, goed bereikbaar per fiets, slecht bereikbaar per openbaar vervoer. De natuurgebieden zijn soms niet toegankelijk, in andere gevallen alleen te voet of per fiets, per auto alleen voor de beheerders.
Milieu	De maximale toegestane geluidbelasting bedraagt 33 dB.
Hoogbouw	In het buitengebied is in principe geen bebouwing toegestaan. Waar incidentele bebouwing nodig is, geldt een maximum hoogte van 5 meter.
Groen en openbare ruimte	Kwaliteitsniveau inrichting: sober conform handboek KOR.



10. PlanMER

De Wet Milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage 1994 schrijven dwingend voor welke type activiteiten mer-plichtig zijn. In de structuurvisie Dordrecht 2020 worden onder andere locaties aangewezen voor mer-plichtige activiteiten. De structuurvisie is daarmee kaderstellend voor de locatiekeuze van deze projecten. Om deze reden is ten behoeve van de opstelling van de structuurvisie de uitvoering van een planMER vereist.

Parallel aan de voorbereiding van de structuurvisie is de planMER uitgevoerd. Aan de hand van het programma en de plankaart van de structuurvisie zijn de mer-plichtige activiteiten onderscheiden. Vervolgens is een milieubeoordelingskader en de huidige milieusituatie in Dordrecht in kaart gebracht. Tot slot zijn de milieueffecten van de mer-plichtige activiteiten in kaart gebracht en getoetst aan het beoordelingskader. Het resultaat is neergelegd in het milieurapport, dat als bijlage is opgenomen bij deze nota.

Conclusies planMER

Belangrijk uitgangspunt van de structuurvisie is de keuze om de stad te ontwikkelen binnen de verstedelijkingscontour zoals die is neergelegd in het huidige streekplan van de Provincie Zuid-Holland. De focus van de structuurvisie ligt op het vormgeven aan veranderingen in de bestaande stad. Er vindt nog slechts in beperkte mate

uitbreiding van stedelijke functies plaats in het nu nog agrarische buitengebied. In het landelijk gebied buiten de verstedelijkingscontour ligt het accent op verdere ontwikkeling van natuur en recreatie; het Strategisch GroenProject Eiland van Dordrecht waarborgt een duurzaam groene inrichting van de meest waardevolle delen het buitengebied. Bezien vanuit de belangen van ecologie, landschap en waterhuishouding kan dit beleid alleen als positief worden beoordeeld.

De focus van de structuurvisie ligt dus vooral op het vormgeven aan grote veranderingen in de bestaande stad met herstructureringsoperaties, transformatieopgaven en verdichtingsprojecten. De strategie is om enerzijds duurzaam en zorgvuldig om te gaan met de kernkwaliteiten van de bestaande stad en anderzijds kwaliteit toe te voegen op alle niveaus.

Het bestaande stedelijke gebied van Dordrecht kent op diverse locaties een behoorlijk hoge milieubelasting door infrastructuur en industrie (geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit). Toevoeging van nieuwe functies en verdichting kan in dat licht op gespannen voet staan met een goed woon- en leefmilieu. Per locatie en ontwikkeling zal daarom een zeer zorgvuldige afweging moeten worden gemaakt. Bij een aantal locaties, zoals het Maasterras en de herstructurering Zeehavens, zal de

uitwerking in nauwe samenhang moeten plaatsvinden. Op dit moment bestaat nog niet altijd afdoende inzicht in de haalbaarheid van ontwikkelingen.

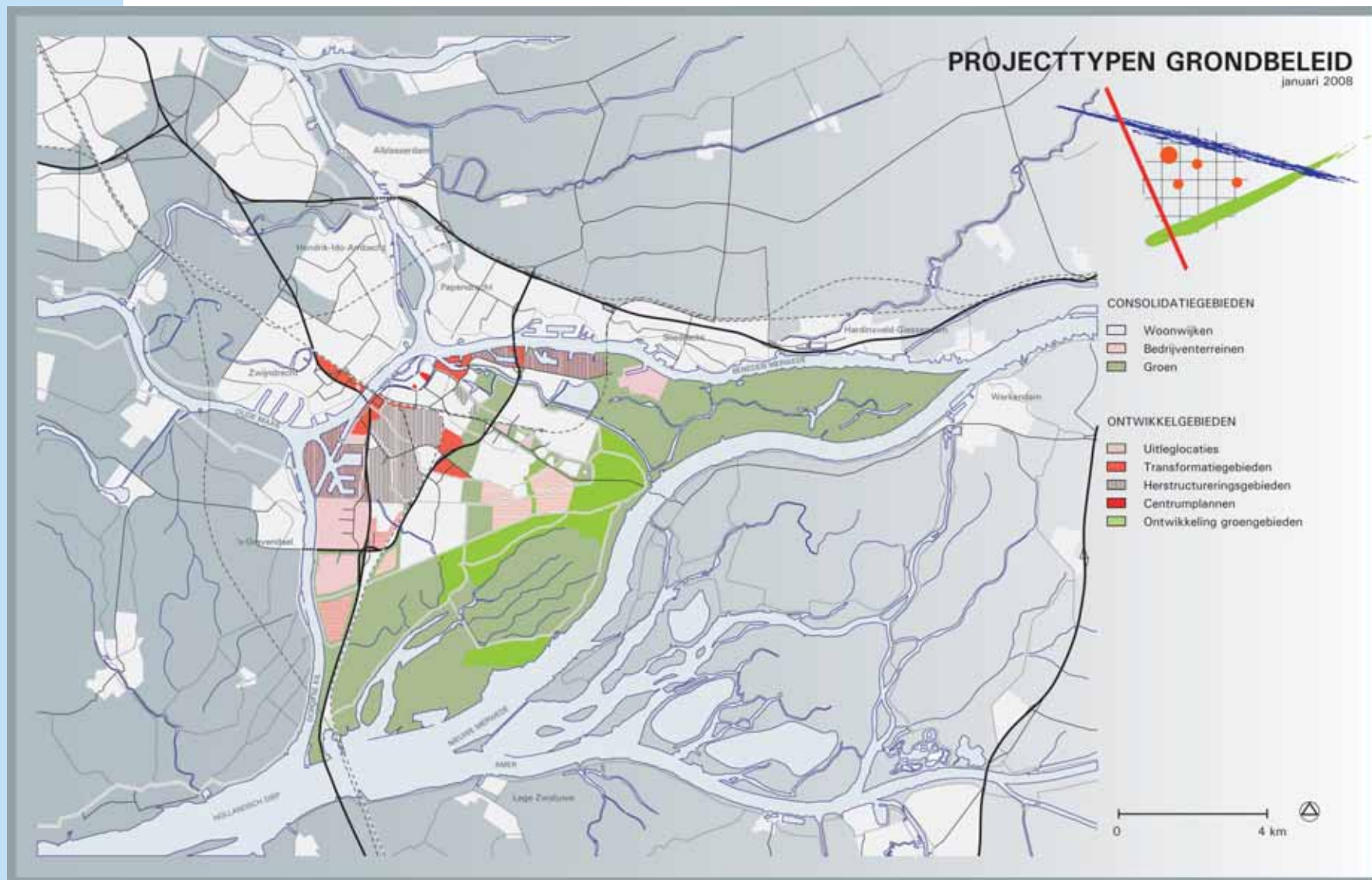
De structuurvisie Dordrecht 2020 beschrijft op hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Programma's en concrete ruimtelijke uitgangspunten per project ontbreken in deze fase van de planvorming veelal nog of liggen hieronder. Daardoor zijn de uitspraken in de planMER over de haalbaarheid en te verwachten milieueffecten in het algemeen kwalitatief van aard en vooral op het niveau van de stad gericht. De uitgevoerde beoordeling geeft per ontwikkeling wel inzicht welke ontwikkelingen goed verantwoord zijn in relatie tot relevante milieuaspecten en welke beperkingen eventueel gelden voor de programmatische invulling of inrichting. Zo nodig wordt aangegeven op welke punten nader onderzoek vereist is om uitsluitsel te geven over de haalbaarheid van (delen van) beoogde ontwikkelingen. Ook wordt inzicht geboden op welke punten nader onderzoek nodig of wenselijk is om in de verdere planvorming tot een zorgvuldige afweging van programma en inrichting te komen.



Per relevante ontwikkeling worden de volgende conclusies getrokken:

Beoogde ontwikkeling	Conclusie	Aanbevelingen
Maasterras	(voorlopig) positief	Nader onderzoek naar externe veiligheid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit en archeologie.
Oostpoort; leisureknoop	Onder voorwaarden positief	Nader onderzoek naar externe veiligheid, luchtkwaliteit en geluidhinder.
Dordtse Kil IV	Als droog terrein positief. Inrichting als nat bedrijventerrein onder voorwaarden mogelijk.	Bij keuze voor nat bedrijventerrein: nader onderzoek naar vaarveiligheid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.
Nieuwe Jachthavens	Locaties binnen Natura 2000-gebied onhaalbaar; in het stedelijke gebied goed uitvoerbaar.	In vervolgonderzoek per locatie aandacht voor externe veiligheid, ecologie, archeologie en ruimtelijke inpassing.
Zuidpolder - Bovenpolder	Woningbouw met een lage dichtheid in combinatie met recreatief groen is mogelijk.	Oplossing vinden voor de ontsluiting en de geluidsbelasting van het extra wegverkeer.
Nieuwe groene stadslinten	Positief	In uitwerking rekening houden met ecologie, water en landschappelijke inpassing.
Hoogbouw	In het algemeen positief. Locaties op korte afstand van hoofdinfrastructuur niet altijd wenselijk.	In vervolgonderzoek aandacht voor externe veiligheid, akoestisch onderzoek, luchtkwaliteit, bodem en archeologie.





11. Uitvoeringsstrategie

Dit hoofdstuk behandelt de uitvoering van de projecten, die eerder in de hoofdstukken 5 t/m 8 zijn beschreven. Waar worden de prioriteiten gelegd en hoe ziet de samenhang eruit ten aanzien van de uitvoering? Hoe de structuurvisie als stedelijk ruimtelijk kader functioneert en hoe deze actueel kan worden gehouden, komt eerst aan de orde.

11.1 Structuurvisie als stedelijk ruimtelijk kader

De structuurvisie vormt het stedelijk ruimtelijk kader voor de periode tot 2020, waarin het ruimtelijk programma voor de korte en lange termijn in zowel kwantitatieve als kwalitatieve zin is opgenomen. De structuurvisie is te vergelijken met een stedelijk planningsinstrument: wat kan een stad op welk moment qua programma realiseren en hoe verhouden de onderlinge projecten zich tot elkaar?

Het is zaak om stedelijke programma's te bewaken en te beheren, omdat de ontwerp-structuurvisie geen blauwdruk is. De ontwikkeling van de stad is een dynamisch ontwikkelingsproces. De gemeente moet telkens afwegingen maken tussen het gedefinieerde programma, de ruimtelijke mogelijkheden en de financiële haalbaarheid. De consequenties van het maken van nieuwe keuzes zullen steeds integraal moeten worden onderzocht en daarna worden verwerkt in de totale ruimtelijke ontwikke-

lingsstrategie. Er moet continu geschakeld worden tussen het stedelijke niveau en de projecten.

11.2 Samen werken aan de stad

Regievoering door kaderstelling

In een vroegtijdig stadium worden op basis van deze structuurvisie en de stedelijke programma's de kaders voor een project vastgesteld.

Ontwikkelstrategie per project

Per project wordt een ontwikkelstrategie gekozen die aansluit bij projectspecifieke kenmerken, maatschappelijke en financiële ambities. Deze ontwikkelstrategie beschrijft hoe de gemeente haar samenwerking inricht, welke samenhangende inzet van het grondbeleidsinstrumentarium zij daarbij kiest en wat de financiële inzet is. De gemeente werkt graag samen met marktpartijen aan de stad. Afhankelijk van de situatie, bijvoorbeeld wanneer dit uit maatschappelijk oogpunt gewenst is, kan de gemeente ook zelf het initiatief nemen tot een ontwikkeling.

Private samenwerking

Bij samenwerking met de markt kiest de gemeente voor een professionele en zakelijke opstelling. Daarbij zijn verschillende arrangementen denkbaar in private, publieke of gemengde vorm. Op basis van het gekozen samenwerkingsarrangement

zullen de samenwerking en de daarbij behorende rollen verder worden ingericht. De ontwikkelaar moet daarbij voldoende speelruimte krijgen om plannen te ontwikkelen die rendabel zijn. Dit betreft een realistisch ambitieniveau voor zowel het programma als het kwaliteitsniveau van bijvoorbeeld openbare ruimte en architectonische kwaliteit. De uitdaging daarbij is het definiëren van een optimaal programma met voldoende ruimtelijke kwaliteit dat niet alleen goed op de markt aansluit, maar ook financieel haalbaar is. Er moet een nieuwe dynamiek ontstaan waarbij markt en overheid elkaar uitdagen tot creatieve oplossingen, met als doel het behalen van een gemeenschappelijk voordeel. Hoe meer noodzaak en perspectief bestaat, des te meer kans er is op een succesvolle samenwerking.

Daar waar de gemeente geen marktpartij vindt om de gestelde ambities gezamenlijk te realiseren, of met een marktpartij met (grond)positie niet tot overeenstemming komt, zal de gemeente zelf de regie nemen. De gemeente zal in dat geval al het benodigde sturingsinstrumentarium inzetten om haar ambities te realiseren.

Financieel

De gemeente streeft bij haar ruimtelijke ontwikkelingsopgave natuurlijk een optimaal financieel resultaat na. Op basis van scenarioanalyse en/of het opstellen van een



gebiedsexploitatie en business case, kunnen de bandbreedtes van een project worden bepaald. Hierbij worden marktpartijen uitgedaagd om in de stad te investeren en in te spelen op subsidies.

Dit zijn ontwikkelingen in de omgeving waar de gemeente op inspringt:

- Koppeling tussen verschillende levensfasen van een project, bijvoorbeeld in Zeehaven, waarbij een nieuwe kade is aangelegd, terwijl tegelijkertijd percelen zijn aangekocht door de gemeente om de herontwikkeling op gang te brengen.
- Toepassing van innovatieve en vernieuwende financieringsconstructies; denk hierbij aan de business case-benadering in het Zeehavengebied en gebiedsexploitatie.
- Integratie van verschillende projectonderdelen, zoals bijvoorbeeld bij de gebiedsontwikkeling van Wielwijk, waarbij een gekozen leefomgeving wordt vertaald in ruimtelijke en sociale aspecten.
- Toepassing van innovatieve en vernieuwende technische oplossingen. Een voorbeeld hiervan is het zogeheten 'floodproof' bouwen.

11.3 Sturingsinstrumentarium

Grondexploitatiewet en WRO

Met de nieuwe Grondexploitatiewet (GEW)

en de Wet ruimtelijke ordening (Wro)¹ nemen de mogelijkheden voor de inzet van het grondbeleid toe. Zodra deze wetgeving van kracht is geworden kan de gemeente voor de ruimtelijke opgaven waarover nog geen afspraken zijn gemaakt met marktpartijen, gebruik maken van de nieuwe mogelijkheden. De sturingsmogelijkheden van de gemeente nemen op de volgende aspecten toe:

Locatie-eisen

De gemeente zal ter verbetering van haar kaderstelling in een vroegtijdig stadium de kwaliteitseisen per project definiëren². De nieuwe wetgeving maakt het mogelijk deze kwaliteitseisen op te nemen in een exploitatieplan voor bijvoorbeeld de inrichting van de openbare ruimte en de nutsvoorzieningen. De nieuwe Wro maakt het verder mogelijk in een bestemmingsplan percentages voor sociale woningbouw en particulier opdrachtgeverschap op te nemen. Op grond van de regionaal afgesproken ambitie van minimaal 10% moeten in Dordrecht tussen 2010 en 2020 minimaal 600 woningen in particulier opdrachtgeverschap worden gebouwd. De grootste kansen hiervoor liggen in de groene uitleggebieden, de Zuidpolder/Bovenpolder. In de herstructureringsgebieden wordt ingezet op een aandeel van 10%, in de uitleggebieden op een hoger percentage.

Kostenverhaal³

De gemeente streeft naar een optimaal kostenverhaal. Op dit moment vindt vooral samenwerking plaats op basis van private contractvorming. Ook in de nieuwe situatie blijven de huidige methoden van gemeentelijk kostenverhaal via gronduitgifte en samenwerking met marktpartijen bestaan. De gemeente blijft inzetten op private contractvorming. Het publieke spoor wordt alleen ingezet als achtervang. Zodra er op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan in de Gemeenteraad geen private contracten gesloten zijn met partijen binnen het exploitatiegebied, is de gemeente wettelijk verplicht tot kostenverhaal. Als de nieuwe grondexploitatiewet (GEW) haar intrede heeft gedaan zal de gemeente de geboden mogelijkheden van kostenverhaal benutten:



¹ En de daarmee samenhangende Onteigeningswet, Wet Voorkeursrecht gemeenten en Woningwet

² De uitgangspunten voor de kwaliteit van de openbare ruimte in Dordrecht heeft de gemeente vastgelegd in het 'Handboek Kwaliteit openbare ruimte' en het 'Technisch handboek kwaliteit openbare ruimte'.



a) Kostenverhaal op vrijwillige basis

Kostenverhaal op vrijwillige basis kent twee aspecten:

- 1) bijdrage ruimtelijke ontwikkeling en 2) bovenplans verevenen. Het is mogelijk om op vrijwillige basis met een private partij een ruimtelijke bijdrage overeen te komen, voor bijvoorbeeld een parkeerfonds. Van bovenplans verevenen is sprake wanneer positieve resultaten uit bepaalde projecten ingezet worden voor onrendabele projecten. Beide aspecten worden meegenomen in de nieuwe nota BOVO.

b) Afdwingbaar kostenverhaal

Een bovenwijkse voorziening is van

openbaar nut als die het belang van één projectgebied overstijgt. Het gaat vaak om infrastructurele werken of grootschalige groenvoorzieningen. Er wordt een nieuwe nota Bovenwijkse Voorzieningen (BOVO) opgesteld waarin drie criteria centraal staan, te weten:

- 1) profijt
- 2) toerekenbaarheid en
- 3) proportionaliteit.

Op basis van de nieuwe wetgeving is het noodzakelijk om de kosten van de aanleg van bovenwijkse voorzieningen te kunnen verhalen. Bovenwijkse voorzieningen zijn opgenomen als verhaalbare kosten in een vernieuwde kostensoortenlijst.

In een bijlage bij de nieuwe nota BOVO wordt een matrix opgenomen met:

1. een lijst van vastgestelde bovenwijkse voorzieningen en de daartoe benodigde investeringen voor een vooraf vastgelegde periode;
2. de procentuele toedeling van de benodigde investeringen over de betreffende projecten of over de stad als geheel.

11.4 Projecttypen

Het palet aan ruimtelijke ontwikkelingen in Dordrecht is divers. Om een indicatie te kunnen geven van de beoogde aanpak worden de projecten onderscheiden naar de aard van de ingreep. Hoewel een absoluut onderscheid niet te maken is, worden

hierna de verschillende typen ruimtelijke ontwikkelingen geschetst.

Uitleglocaties, nieuwbouw woningbouw en bedrijventerreinen

Op uitleglocaties aan de randen van het bestaande bebouwde gebied gaat het vaak om woningbouwprojecten, inclusief ondersteunende wijkvoorzieningen of om bedrijfsfuncties. In deze gebieden is een forse ontwikkelopgave mogelijk en vormt de opgave een belangrijk deel van de gemeentelijke woningbouwopgave of bedrijventerreinprogrammering. Nieuwbouwprojecten zijn hier over het algemeen minder complex, omdat er geen sprake is van versnipperd eigendom en de opgave financieel haalbaar is. Er hoeft in mindere mate rekening gehouden te worden met een aansluiting op de bestaande situatie.

Transformatiegebieden

Transformatiegebieden zijn vaak perspectiefvolle locaties, nabij centrumgebieden, die door het toenemende gebrek aan ruimte aan potentie winnen. De nieuwe programma's zijn hier vaak typisch stedelijk opgezet en worden gecombineerd met wonen, werken en andere voorzieningen. De veelal ingrijpende fysieke maatregelen vragen in deze gebieden vaak om een nieuwe stedenbouwkundige structuur.

Herstructurering

Door de bebouwing en omgeving aan te passen en te vernieuwen wordt ingespeeld op veranderende marktomstandigheden. Veroudering van bebouwing en omgeving gaan veelal samen met een neergang in de waardering en verloedering van de omgeving. Met een aanpak van de woningen, woonomgeving en het voorzieningenniveau in combinatie met een sociaal programma, wordt het gebied weer toekomstbestendig gemaakt. De noodzaak tot bijvoorbeeld herontwikkeling van bedrijventerreinen kan verschillende achtergronden hebben; denk aan de milieuproblematiek, het voorkomen van hinder, het intensiveren van het ruimtegebruik en het doorbreken van een negatieve spiraal.

Centrumplannen (Bruisende binnenstad)

Met de centrumplannen wordt het functioneren van de gehele binnenstad versterkt. Verschillende kleine projecten zijn hierin benoemd, die qua grootte uitgaan boven het karakter van beheersgebied.

Consolidatiegebieden

In consolidatiegebieden moet de situatie stabiel blijven, maar kan er toch sprake zijn van kleinschalige initiatieven.

De in de hoofdstukken 5, 6, 7 en 8 benoemde projecten in de uitleggebieden, de transformatiegebieden, de herstructureringsgebieden en de centrumplannen

gelden als projecten waar de gemeente hoge prioriteit aan geeft voor realisatie. De projecten uit de consolidatiegebieden hebben een lagere prioriteit. De gemeente zal zich hier veelal beperken tot het faciliteren van ontwikkelingen.

11.5 Sleutelprojecten, onderlinge afstemming projecten en onderzoeksvragen

In de structuurvisie worden niet alleen de op zichzelf staande projecten benoemd, maar ook een aantal projecten met een afhankelijkheidsrelatie. Het gaat hierbij om projecten die qua uitvoering afhankelijk zijn van andere projecten op het gebied van bijvoorbeeld infrastructuur en/of milieu. Dat wil niet zeggen dat bepaalde projecten per definitie niet kunnen worden gerealiseerd, maar wel dat al in een vroegtijdig stadium van deze projecten het milieuaspect als belangrijke component in het proces van planvorming moet worden meegenomen.

Hieronder staan de belangrijkste onderlinge verbanden:

- De verbetering van het knooppunt A16/N3 heeft topprioriteit. Dit punt is met name van belang voor de herstructurering van de Zeehavens, de bereikbaarheid van Dordtse Kil I, II, III en in de toekomst voor Dordtse Kil IV. Tevens is een verbetering van de ontsluiting Maaspoort (Glazenplein/ Mijlweg) noodzakelijk om de gebieden Zeeha-

ven, het Maasterras en de binnenstad bereikbaar te houden.

- In de projecten Maasterras en de binnenstad zal rekening moeten worden gehouden met externe veiligheid. Ook zal voor het Maasterras het industriela-waai vanuit het zeehavengebied in het oog moeten worden gehouden.
- De luchtkwaliteit biedt directe beperkingen voor de strook langs de A16. Dit is onder meer in Wielwijk van invloed op de herontwikkeling.
- Afhankelijk van de invulling van Oostpoort is wellicht ook aanpassing nodig van het kruispunt
- Verbetering van de ontsluiting van de oostelijke stadsdelen wordt in gang gezet vanwege de autonome groei en de geplande stadsuitbreidingen, zoals bij de Zuidpolder, Bovenpolder en het Strategisch Groen Project. Een verbeterde ontsluiting aan de ene kant van de stad betekent vanzelfsprekend ook een ontlasting voor het verkeer in Dubbeldam.

Om onderlinge concurrentie tussen projecten te voorkomen, kiest Dordrecht ervoor om:

- De Bovenpolder niet tegelijk, maar in aansluiting op het Belthurepark en de Zuidpolder te ontwikkelen, nadat deze twee woningbouwlocaties zijn gerealiseerd.
- secuur om te gaan met de toevoeging





van het kantoraanbod, conform de regionale kantorenstrategie (elders dan Amstelveen en Maasterras).

Uit deze structuurvisie Dordrecht 2020 vloeien de volgende onderzoeksopgaven voort:

Ruimtelijke onderzoeksopgaven:

- Kwaliteitsbeeld A16-zone
- Businesscase natte bedrijvigheid DK IV (i.s.m. Havenbedrijf Rotterdam)
- Floodproof bouwen Stadswerven
- Verdere ontwikkeling Wantijzone (incl. potenties Waterbekken)
- Nieuwe jachthavens
- Verkeersontsluiting oostelijke stadsdelen
- Strategische nota klimaat

Onderzoeksopgaven gericht op de uitvoering:

- Onderzoeken of we de mogelijkheid van ruimtelijke bijdrage en bovenplans verevenen willen gebruiken.
- Beleid aanscherpen hoe in Dordrecht om te gaan met bestaande en nieuwe sociale woningbouw en particulier opdrachtgeverschap.
- Stedelijke investeringsstrategie opstellen.

11.6 Een blijvend actueel en dynamisch kader

Het realiseren van het uitvoeringsprogramma is na het vaststellen van de structuurvisie nog niet afgerond. De uitvoering wordt namelijk gezien als een continu proces. Een proces waar de gemeente Dordrecht tot 2020 actief mee aan de slag is. De gemeente bepaalt zelf hoe vaak of op welke onderdelen de structuurvisie herzien moet worden.

De structuurvisie-monitor

Om de samenhang tussen het programma en het planningskader van de structuurvisie te kunnen monitoren, wordt de structuurvisie-monitor ingezet. Een structuurvisie-monitor maakt het mogelijk om de ruimtelijke en programmatische doelen te volgen en de financiële resultaten inzichtelijk te maken³. Hiervoor moet een stedelijke investeringsstrategie worden opgesteld. De resultaten van de monitor hebben een signaalfunctie, zodat de stad een sturingsinstrument in handen heeft om veranderingen in het ene project door te laten werken op andere projecten.

Dynamische integrale ontwikkelstrategie

Consequenties van nieuwe keuzes moeten integraal worden onderzocht en verwerkt



³ De marktpartijen dragen bij aan de investeringen die de gemeente t.b.v. de openbare ruimte doet

in de totale ontwikkelingsstrategie. Wijzigingen in een programma of planning hebben immers ook financiële consequenties. In een dynamische uitvoeringsstrategie worden programma, tijd en geld continu op elkaar afgestemd.

Dynamisch programmakader

De gemeente moet kunnen inspelen op nieuwe mogelijkheden of invalshoeken die zich gaandeweg ontwikkelen. Vanwege de planhorizon kan en mag de structuurvisie geen planologisch keurslijf zijn en moet het programmakader ruimte bieden voor dynamiek.

Dynamisch planningsinstrument

Dit vergt een dynamisch stedelijk planningsinstrument. De functionele programma's uit de structuurvisie vormen het programmatische kader voor de concrete uitwerking in de programma's en projecten. Binnen het programmatische kader kan worden geschoven in de planning, mits het totale programma niet uit het oog wordt verloren. Het veranderen van onderdelen van het programma op bepaalde locaties zal gevolgen hebben voor programma's op andere locaties en de investeringsstrategie.

Dynamische investeringsstrategie

Dit vergt een dynamisch stedelijk investeringsinstrument waarmee in hoofdlijnen op stedelijk niveau in beeld wordt gebracht welke financiële consequenties de ruimtelijke opgave heeft.

Evaluatie structuurvisie

Voorgesteld wordt in het laatste jaar van elke collegeperiode de stand van zaken van de structuurvisie te evalueren. Deze evaluatie moet informatie bevatten over de doeltreffendheid en de doelmatigheid van het gevoerde beleid die onmisbaar zijn voor de verdere ontwikkeling van het beleid in de volgende collegeperiode.

Sturingsmomenten

Het is van belang dat het uitvoeringsprogramma is verankerd in de meerjarenplanning van de gemeente. In deze meerjarenplanning is het mogelijk om per raadsperiode andere accenten te leggen.

Deze reguliere partiële herziening heeft betrekking op:

- o beleidshoofdstuk: 4-jaarlijks herzien (met beschrijving van effect op structuurvisie)
- o uitvoeringsstrategie: 4-jaarlijks herzien. Bovendien kan gekozen worden voor een partiële herziening zodra Wvg/ont-eigening dit noodzaakt c.q. wenselijk maakt.





Het volgende schema vat de sturingsmomenten van de raad en het college samen:

Wanneer	Wat	Sturing op
VERANTWOORDELIJKHEID RAAD:		
1x per raadsperiode (aan het begin)	Herziening structuurvisie, inclusief uitvoeringsstrategie	Actualisatie en vaststellen beleids- kaders en financiële kaders
1x per raadsperiode (aan het einde)	Evaluatie uitvoeringsprogramma structuurvisie	Actualisatie en vaststellen beleids- kaders, financiële kaders en kaders van het grondbeleid
1x per raadsperiode (aan het begin)	Nota Grondbeleid, waaronder herziening nota Bovenwijkse Voorzieningen	Vaststellen nota; inzicht in en kaders van het grondbeleid
Zodra aan de orde	Partiële herziening Structuurvisie	Zodra een dusdanige program- matische wijziging of het vestigen van een voorkeursrecht dit voor een onderdeel van de structuurvisie wenselijk maakt
Jaarlijks	Actualisatie hoofdstukken beleid en uitvoeringsstrategie en actualisatie financiële overzicht BOVO	Actualisatie door opnemen nieuwe beleidsstukken, beleids- programmering en actualisatie financiële gegevens en uitvoering



Bijlage: Overzicht relevante beleidsnota's

Stadsplan Dordrecht; 2000

Ruimte Geven, ruimtelijk kader voor een beter functionerende regio Drechtsteden; regio Drechtsteden; 2006

Drechtsteden Ruimte geven, realisatiestrategie fase; regio Drechtsteden; 2007

Deltapoort, koers, programma's en projecten, Bestuurlijk Platform Zuidvleugel; 2007

Streekplan Zuid-Holland Zuid, Provincie Zuid-Holland; 1999

'Spetterend Wonen in de Drechtsteden', Woonvisie regio Drechtsteden; Drechtsteden, 2004

Topmilieus wonen in de Zuidvleugel, Bestuurlijk Platform Zuidvleugel; 2005

De Drechtse Poort, Bedrijventerreinenstrategie voor de Drechtsteden; Drechtsteden; 2007

High Five, Kantorenstrategie voor de Drechtsteden, Drechtsteden/Zandbelt & van den Berg; 2007

Stedelijke Ecologische Structuur Dordrecht (SES); Dordrecht, 1998

Stedelijk Waterplan Dordrecht Visienota; 2002

Mobiliteitsplan Dordrecht; 2005

'Dordrecht fietst door', Fietsnota 2007-2012, Dordrecht; 2007

Beleidskader onderwijshuisvesting en integraal huisvestingsplan; 2004, jaarlijks herijkt

Actieprogramma wonen, zorg en welzijn voor ouderen en gehandicapten in Dordrecht; 2005

Beleidskader Dordt sport; 2007

Handboek KOR (Kwaliteit Openbare Ruimte), deel ontwerp-beheer; 2006

Welstandsnota Dordrecht

Erfgoednota: Dordrecht maakt geschiedenis, Monumentenzorg & Archeologie

Milieubeleidsplan Dordrecht 2005-2010

Regionaal Programma Luchtkwaliteit 2006-2010

Toetsingskader Externe Veiligheid

Bijlage Fysiek programma voor Dordrecht voor 2010-2020

Opgave en indicatie projecten

Wonen

Opgave woningbouw	4.000	woningen	Uitbreiden netto
	6.500	woningen	Bouwen
	2.500	woningen	Onttrekken
Aanbod locaties naar leefmilieus	200	bouwen	Centrumstedelijk
	100	onttrekken	Centrumstedelijk
	3.000	bouwen	Levendig stedelijk
	900	bouwen	Rustig stedelijk
	500	onttrekken	Rustig stedelijk
	1.500	bouwen	Stadswijk
	1.300	onttrekken	Stadswijk
	200	bouwen	Suburbaan
	1.400	bouwen	Rustig groen
Projecten en locaties	1.600	Stadswerven	
	600	Maasterras Dordrecht	
	900	Leerpark en Gezondheidspark	
	2.400	Dordrecht-west	
	600	Smitsweg	
	200	Belthurepark	
	500	Zuidpolder	
	pm	Bovenpolder (reservelocatie)	
	400	overige projecten	

Bron

Jaarplan WSV Drechtsteden 2008

Economie

Raming behoefte kantoorlocaties
Voorlopige indicatie projecten

265.000 m²

behoefte tot 2015 Drechtsteden

6.000 m²

Binnenstad

58.000 m²

Maasterras

29.000 m²

Leerpark en Gezondheidspark

70.000 m²

Amstelwijck

Bron

Raming: SGB 2005

Opgave bedrijventerreinen

Opgave totaal Dordrecht:

min. 100 ha.

Toevoegen

min. 196 ha.

Herstructureren

Indicatie projecten

Intensiveren

12 ha.

omgeving Maasterras

nieuw toevoegen

70 ha.

Amstelveen/Dordtse Kil

Herstructurering en clusterzoning

123 ha. bruto

Zeehaven

73 ha. bruto

2e Merwedehaven

Bron

*Bedrijventerreinenstrategie voor de Drechtsteden,
De Drechtsteden, 2007*

Agrarische sector

Opgave:

Inperken areaal van 2.100 ha. tot 1.500 ha.

Project

Nieuwe Dordtse Biesbosch Eiland van Dordrecht

Bron

project Nieuwe Dordtse Biesbosch Eiland van Dordrecht

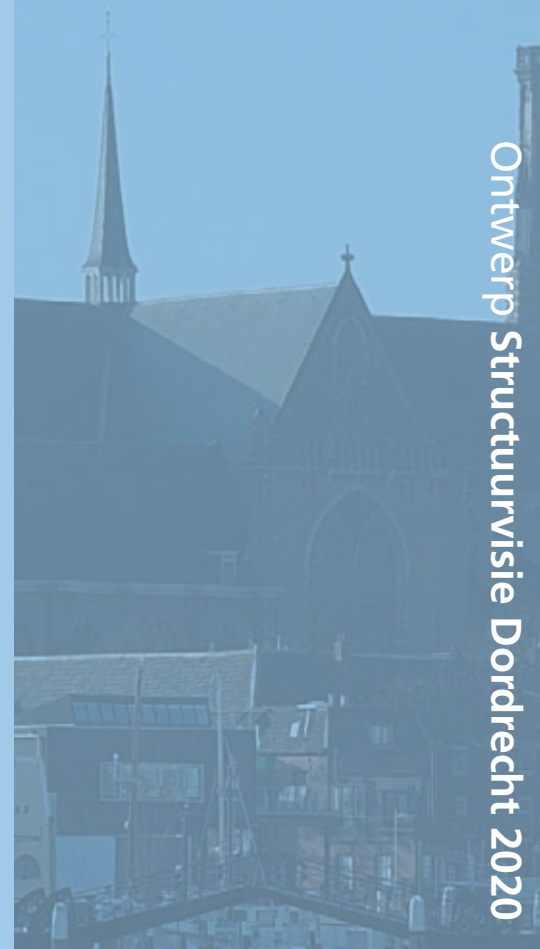
Voorzieningen

Detailhandel, dienstverlening en horeca	Projecten 3.000m² Achterom/Bagijnhof en Drievriendenhof PM Stadswerven 3.500 m² Maasterras 2.000 m² Leerpark 7.600 m² Gezondheidspark 14.400 m² Winkelcentrum Sterrenburg 1.200 m² Damplein 500 m² Winkelcentrum Bieshof
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 Afronden opleidingsruimte MBO, VMBO Projecten: Afronden huisvestingsplan basisonderwijs Afronden 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 Publieksvoorzieningen Energiehuis
Bron	<i>o.a. Integraal Huisvestingsplan Onderwijs</i>

Infrastructuur	Auto	Projecten: Verleggen van de aansluiting van de Zwijndrechtse Brug als onderdeel van het plan Maasterras Verbetering Glazen Plein Verbetering aansluiting A16/N3 Realiseren verbetering ontsluiting oostelijke stadsdelen Verbinding Strategisch Groen Project (Nieuwe Dordtse Biesbos) - Hoeksche Waard
	Openbaar vervoer	Projecten: Aanleg Stedenbaan, verplaatsen station Dordrecht Zuid Uitbreiden waterbussysteem Ombouwen van de Lingelijn tot lightrailstelsel
	Fiets	Projecten: Diverse projecten Fietsplan
	Bron	<i>Mobiliteitsplan Dordrecht</i>
Leefomgeving	Groen en recreatie	Opgave groen buiten de stad: 305 ha. voor recreatie, 250 ha. voor natuurontwikkeling. Projecten Afronden inrichting Dordwijkzone Herinrichting 't Vissertje Strategisch Groen Project (Nieuwe Dordtse Biesbos)
	Water en recreatie	Opgave: 1% totale oppervlak voor open water binnendijks Projecten: Kwaliteitsverbetering havens Binnenstad Nautisch kwartier Stadswerven Uitbreiden open water in herstructureringsprojecten
	Openbare ruimte	Opgave: Kwaliteitsverbetering Bevorderen multifunctionaliteit
	Bron	<i>o.a. Nieuwe Dordtse Biesbosch Eiland van Dordrecht, Stedelijk Waterplan Dordrecht</i>

Colofon

Uitgave:	gemeente Dordrecht
In opdracht van:	het gemeentebestuur van Dordrecht
Productiebegeleiding:	afdeling Communicatie gemeente Dordrecht
Vormgeving:	Impuls Publiciteit
Kaartmateriaal:	Judit Bax, sector Stadsontwikkeling
Fotografie:	Judit Bax, Arij van der Stelt, Rien Val, Henk Veenstra, Jarko De Witte van Leeuwen e.a.
Datum	Februari 2008



Dordrecht

