

**Datum**  
6 augustus 2020

**Onderwerp**  
Zienswijze ontwerp bestemmingsplan  
Gezondheidspark West / Middenzone

**Doorkies telefoonnummer**  
(078) 6523601

**Doorkies faxnummer**  
(078) 6523606

**Afdeling**  
Raad van Bestuur

**Albert  
Schweitzer**  
ziekenhuis



### **Locatie Dordwijk**

Albert Schweitzerplaats 25 Postbus 444 3300 AK Dordrecht  
Telefoon (078) 654 11 11 Telefax (078) 652 35 69

Gemeenteraad van Dordrecht  
Postbus 8  
3300 AA DORDRECHT

Geachte raad,

In de Staatscourant jaargang 2020 nummer 33301 van 26 juni 2020 is de tervisielegging van het ontwerp bestemmingsplan Gezondheidspark West / Middenzone per 29 juni 2020 bekendgemaakt. Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

In Artikel 3.1 lid 6 onderdeel f Bro wordt bepaald dat: "Een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor gaan vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd: (...) f. de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan". De uitvoerbaarheid zoals dit onder meer in Hoofdstuk 6 van het ontwerp bestemmingsplan is uitgewerkt, geeft geenszins de inhoudelijke onderbouwing die geleverd dient te worden.

Wij hebben veelvuldig gehoor gezocht voor onze grote zorgen over de nadelige gevolgen van de beoogde substantiële verhoging van de parkeertarieven in toekomstige gebouwde parkeervoorzieningen voor het ASz. Ook hebben wij onze grote zorgen geuit over het proces van de gemeente. We hebben intussen al vele routes bewandeld: er zijn diverse ambtelijke en bestuurlijke overleggen geweest, we hebben onze visie op de toekomstige parkeerbehoefte aangereikt (reeds in januari 2019), we hebben in de loop van 2019 diverse brieven gestuurd aan B&W en de gemeenteraad en we hebben op 8 juli 2020 inspraak gepleegd in de raadscommissie Grote Projecten. Tot dusverre hebben onze inspanningen niet tot resultaat geleid. We zijn wel aangehoord, maar we zijn niet gehoord. Essentiële informatie, waaronder de voorgenomen tarieven, heeft ons alleen indirect bereikt en onderbouwing ervan is ondanks herhaald verzoek niet verstrekt. De gemeente blijft plannen en ook het proces aan ons presenteren als voldongen feiten waarin geen ruimte is voor participatie noch voor het grote maatschappelijke belang dat het ASz vertegenwoordigt. Hierdoor voelen we ons genoodzaakt om na alle andere routes die reeds bewandeld zijn, ook deze formele route van inspraak met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan te bewandelen.

Voordat wij ingaan op onze bezwaren geven wij graag nogmaals aan geen tegenstander te zijn van een herontwikkeling van de Middenzone. Wij kijken juist uit naar de positieve kwaliteitsimpuls die de herontwikkeling aan het gebied zal kunnen geven.

Het Albert Schweitzer ziekenhuis omvat de locaties  
Dordwijk, Sliedrecht en Zwijndrecht



Ook verwelkomen wij het beoogde bouwprogramma dat een waardevolle bijdrage zal leveren aan de leefbaarheid en ook de sociale veiligheid in deze wijk. Dit neemt echter niet weg dat wij menen dat er een mooi en positief toekomstperspectief ontwikkeld kan worden dat echt rekening houdt met de belangen van stakeholders in het gebied. Het huidige plan doet dat niet en daardoor doet ook het ontwerp bestemmingplan dat niet.

Wij zetten hieronder als eerste onze bezwaren uiteen over de paragraaf 6.2 met betrekking tot inspraak c.q. de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Vervolgens gaan we in op ons bezwaar tegen de suggestie die in paragraaf 4.5 gewekt wordt dat de langdurende kwestie van mobiliteit en het parkeren in het gebied opgelost zal worden met het plan van de gekozen ontwikkelaar. Dat plan bevat voornamelijk geen concrete oplossingen. Dit zet uiteraard ook paragraaf 1.6 over de milieueffectrapportage onder druk: om de nadelige milieueffecten van het planvormen weg te nemen is het "terugdringen van automobilititeit" benodigd. Tot slot zetten we onze bezwaren uiteen over het beeld van paragraaf 6.1, namelijk dat sprake zou zijn van een financieel uitvoerbaar planvoornemen, enkel en alleen doordat er sluitende afspraken zijn of nog worden gemaakt met de ontwikkelaar van het plan over kostenverhaal.

#### **Bezwaar maatschappelijke uitvoerbaarheid: paragraaf 6.2 Inspraak**

Met verbazing vernamen wij in de bijlage 20 van het ontwerp bestemmingsplan, de Nota van inspraak en overleg, dat de twee infoavonden in september 2019, waar wij op de avond van 24 september 2019 vertegenwoordigd waren, gekwalificeerd worden als inspraak. Of eigenlijk als participatie in de zin van de Participatie- en inspraakverordening van de gemeente Dordrecht. We zien echter dat niet alle vragen en aandachtspunten in de Nota zijn verwerkt. Alleen de inbreng van die paar mensen die een formulier hebben ingevuld, is betrokken in de Nota.

Mogelijk heeft de gemeente op voorhand besloten om van participatie af te zien en alleen uit te gaan van de formele inspraak in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Voor een herontwikkeling waar er veel stakeholders zijn, zou echter verwacht mogen worden dat de gemeente actief inhoudelijke participatie opzoekt en dit faciliteert. Dit is niet gedaan. Omwonenden zijn met de bewonersbrief d.d. 11 september 2019 uitgenodigd voor een informatieavond waarin de gemeente de bewoners zou informeren over planvoornemens. Nergens is daarin aangegeven dat dit om een participatieavond ging. De avond van 24 september 2019 was zeer druk bezocht en er werden vele vragen gesteld. De planvoornemens werden toegelicht in de vorm van 'tafels' waarbij aan elke tafel een ander beleidsthema centraal stond in relatie tot de toekomstige invulling. De nadruk lag op zenden door de gemeente, op het schetsen van globale ambities en op het tonen van artist impressions. In antwoord op vragen van meerdere aanwezigen over 'hoe verder?', werd aangegeven dat "later in het jaar" nog een gelegenheid zou zijn voor "inspraak". Dit komt overigens overeen met dezelfde belofte die in deze periode meermalen aan het bestuur van het ASZ is gedaan; en naar wij later hebben vernomen ook met de belofte die aan Optisport is gedaan. Daardoor is het niet vreemd, dat van al die aanwezigen op de twee avonden, maar een handvol aanwezigen de tijd hebben genomen om een van de formuliertjes die op tafel lagen in te vullen. Er zou immers een andere gelegenheid komen.

De twee informatieavonden zijn alles wat de gemeente bij wijze van inspraak heeft georganiseerd. Er is geen verslag gemaakt van de avonden, zoals dit aan de hand van de participatieverordening zou mogen worden verwacht. Er is alleen gekeken naar de paar formulieren. Nu ook gebleken is dat er later in het jaar, zoals op de avond verteld is geen andere mogelijkheid voor participatie geboden is, maar die twee avonden het waren, bevreedt ons dit zeer.



Wij hebben, zoals is aangegeven, veelvuldig en tijdig contact gezocht met de gemeente over al onze zorgen en ook vragen over het planvoornemen en het proces. Nergens zien wij onze vragen terug. We hechten mede daarom onze brief van 2 oktober 2019 aan deze brief. Die brief maakt integraal deel uit van ons bezwaar tegen de wijze waarop door de gemeente invulling is gegeven aan participatie c.q. inspraak. Wij vertrouwen erop dat al onze vragen behandeld worden en voorzien worden van een antwoord in een geactualiseerde bijlage 20, de Nota van inspraak en overleg.

Wij maken bezwaar tegen deze kwalificatie van de informatieavonden. Wij stellen dat er geen participatie en/of inspraak heeft plaatsgevonden. Wij roepen u op om naar aanleiding van deze ronde aan zienswijzen en formele inspraak ruimte te maken voor de beloofde en in het vooruitzicht gestelde betekenisvolle participatie en inspraak door belanghebbenden alvorens een volgende stap te zetten met het bestemmingsplan en met het concretiseren van het planvoornemen.

### **Bezwaar uitvoerbaarheid mobiliteit: paragraaf 4.5.1 Mobiliteit en paragraaf 1.6**

#### **Milieu-effectrapportage**

De beleidsvoornemens van de gemeente Dordrecht inzake mobiliteit en het terugdringen van met name automobilititeit zijn ons goed bekend. Zoals u weet, participeert het ASz in het Drechtstedelijke 'Platform Samen Bereikbaar, Duurzaam op Weg' dat het terugdringen van auto-gebruik in de hele regio beoogt. Tevens stimuleert het ASz het gebruik van de fiets en maakt het de aanschaf van e-bikes door medewerkers fiscaal aantrekkelijk. Echter, de gemeente dient diverse voorwaarden te scheppen, die een dergelijk beleidsvoornemen in de praktijk mogelijk zal maken. Het ASz is in belangrijke mate afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van de gemeente Dordrecht: niet alleen op papier maar met name in de praktijk, bijvoorbeeld door betere OV voorzieningen te realiseren. Slechts 4 procent van de ASz-medewerkers kan het werk nu redelijkerwijs per OV bereiken en verlaten.

Daar dit dossier al lange tijd speelt, zijn wij er niet van overtuigd, dat de hoge ambities van de gemeente op dit vlak binnen 10 jaar dusdanig ver zijn uitwerkt, dat het ASz daar een eigen, substantieel mobiliteitsbeleid op kan baseren. Dit neemt uiteraard niet weg dat ASz het streven van de gemeente inzake mobiliteit van harte ondersteunt. Tot dusverre echter, zijn de randvoorwaarden die gedegen mobiliteitsbeleid van het ASz mogelijk kunnen maken nog niet vervuld. We zouden dit graag anders willen zien. Door het gedeelde streven inzake mobiliteit zijn we erg teleurgesteld om in het ontwerp bestemmingsplan slechts één paragraaf aan te treffen over mobiliteit. Deze teleurstelling werd groter toen we de onderliggende bijlage van de ontwikkelaar doornamen waar paragraaf 4.5 naar verwijst. Uit pagina 56 van het plan van de ontwikkelaar Ballast Nedam blijkt als eerste dat nog niet volledig in onze parkeerbehoefte wordt voorzien. Ook ontbreken nog voor alle vormen van vervoer haalbare c.q. uitvoerbare plannen. Het moge duidelijk zijn, dat dit ook de uitvoerbaarheid van de milieuparagraaf 1.6 onder druk zet. Hoe er hoopvolle verwachtingen kunnen zijn dat vermindering van automobilititeit de negatieve milieueffecten van het plan ("deels") kunnen opvangen, is niet te volgen. Want hoewel paragraaf 4.5.1 met de verwijzing naar het plan van Ballast Nedam de suggestie werkt dat er van alles bedacht is en dat het ook uitvoerbaar zal zijn, is dit niet het geval. Er moet nog veel uitgezocht en uitgewerkt worden voordat hier überhaupt een houdbare uitspraak over gedaan kan worden. Alle in het plan van Ballast Nedam beschreven vormen van mobiliteit zijn nog uiterst conceptueel.

Hoewel dit aan de ene kant een kanttekening oplevert over de uitvoerbaarheid, biedt het aan de andere kant hoop. Wij lezen in het plan van Ballast Nedam namelijk verwijzingen naar inhoudelijk overleg met ons. Wij verwijzen u naar onze brief van 2 oktober 2019 waarin wij de gemeente vroegen om zeker te stellen dat stakeholders zoals het ASz betrokken zullen worden door de ontwikkelaar. Helaas heeft Ballast Nedam op



3 juli 2020 aan de bestuursvoorzitter van het ASz een ander signaal afgegeven, namelijk dat het bedrijf voorsnog niet met het ASz in gesprek wil/kan. Alleen de gemeente kan dit overleg alsnog duurzaam en betekenisvol afdwingen in de ontwikkel/realisatieovereenkomst die zij met de ontwikkelaar zal sluiten. Wij rekenen erop dat de gemeente haar verantwoordelijkheid jegens maatschappelijke stakeholders op een goede wijze weet te borgen in deze voor zover ons bekend is nog te sluiten overeenkomst. In het overleg van 29 juni 2020 hebben wij reeds het aanbod gedaan om hieraan een inhoudelijke bijdrage te willen leveren.

Wij verzoeken u om ervoor te zorgen, dat de maatschappelijke belangen die het ASz vertegenwoordigt in het verdere ontwikkelingsproces geborgd zullen worden in de ontwikkelovereenkomst die de gemeente met de ontwikkelaar zal sluiten; dat wij op inhoudelijk vlak betrokken zullen worden en ook een actieve rol toebedeeld krijgen in het proces. Wij verzoeken u tevens om paragraaf 4.5.1 en daarmee samenhangend paragraaf 1.6 niet vast te stellen voordat onderbouwingen geleverd zijn waaruit blijkt dat hetgeen gesteld is, uitvoerbaar zal zijn en wel binnen 10 jaar.

#### **Bezwaar financiële uitvoerbaarheid/exploitatie: paragraaf 6.1 Kostenverhaal**

Het is niet ongebruikelijk dat een gemeente de financiële uitvoerbaarheid beperkt tot een context van kostenverhaal. Jurisprudentie geeft aan dat deze betrekkelijk nauwe interpretatie niet de enige is. Afhankelijk van het geval dient te worden bepaald wat relevante factoren zijn voor onderbouwing van de financiële uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan. Wat voor ons een zeer relevante factor is, is de hoogte van de nieuwe parkeertarieven voor medewerkers en bezoekers. Hierover is reeds gesproken en geschreven en we verwijzen voor onze vragen en aandachtspunten mede naar onze brief van 2 oktober 2019. Kort samengevat heeft de gemeente ons gevraagd om onze visie op de toekomstige parkeerbehoefte, die wij conform verzoek in januari 2019 hebben ingebracht. Er is voor zover ons bekend niets mee gedaan. Het ASz is bereid om voor een kwalitatief betere voorziening een hogere prijsstelling te aanvaarden, maar dat is uiteraard niet onbegrensd. De gemeente heeft echter op basis van een ons onbekend onderzoek bepaald, dat de bestaande parkeertarieven voor onze medewerkers substantieel verhoogd kunnen worden. Hoewel wij een dringend verzoek gedaan hebben om dit niet te doen, heeft de gemeente het zelfbedachte tarief meegegeven aan de ontwikkelaars in de aanbesteding. De ontwikkelaars hebben ermee gerekend en het staat voor de gemeente vast. Dit is ons te kennen gegeven in het overleg van 29 juni 2020.

Bedenkende wat deze hogere tarieven opleveren aan omzet voor de ontwikkelaar, lijkt de gemeente de financiële haalbaarheid van het plan in belangrijke mate bij de medewerkers van het ASz neer te willen leggen. Uitgaande van de nieuwe parkeertarieven, zal het aandeel van deze omzet in de totale grondexploitatieberekening erg groot zijn. Wij hebben geen berekening van de gemeente ontvangen, maar we gaan ervan uit dat de ongeveer helft van de minimale residuele grondwaarde die de gemeente zichzelf qua opbrengst ten doel heeft gesteld uit parkeren zal komen.

Er zou toch verwacht mogen worden dat de substantiële uitbreiding van het bouwprogramma naar onder meer 700 woningen, dat zorgt voor negatieve milieueffecten en ook meer druk oplevert op het parkeren in het gebied, de primaire drager is van de haalbaarheid. Maar het planvoornemen lijkt voornamelijk financieel uitvoerbaar c.q. haalbaar te zijn indien de medewerkers van het ASz veel meer gaan betalen voor het parkeren. Dit is uiteraard een opmerkelijk gegeven, ook denkende dat de ontwikkelaar zelf heeft aangegeven, dat er nog allerlei vraagstukken opgelost moeten worden, ook betreffend het ASz. De vraag is daarmee hoeveel hoger de parkeertarieven daarmee nog kunnen worden in de toekomst. Hoe financieel uitvoerbaar en haalbaar is het plan werkelijk?

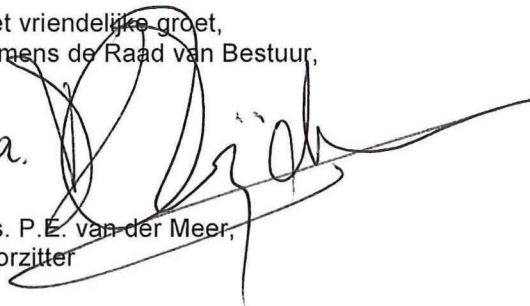


Wij verzoeken u daarom om het gemeentelijke onderzoek naar de parkeertarieven als ook de grondexploitatieberekening van Ballast Nedam met ons als direct belanghebbende te delen. Wij verzoeken tevens om op korte termijn nadat deze gegevens met ons gedeeld zijn, een overleg te organiseren waarin ook Ballast Nedam passend vertegenwoordigd zal zijn, waarin we de toekomstige parkeertarieven en ook de invulling van het verdere proces ten aanzien van de ontwikkeling met elkaar kunnen bespreken. De parkeertarieven die de gemeente nu als benchmark heeft gehanteerd zijn voor het ASz niet haalbaar en moeten dan ook omlaag. Gelet op de omvang van het beoogde bouwplan moet dit mogelijk zijn. We verzoeken u tevens om paragraaf 6.1 niet vast te stellen voordat onderbouwingen geleverd zijn waaruit blijkt dat hetgeen gesteld is, daadwerkelijk uitvoerbaar zal zijn en wel binnen 10 jaar.

#### **Tot slot**

We vertrouwen erop van de verdere procedure actief op de hoogte te worden gehouden. We behouden het recht voor om nog nadere argumenten en bezwaren aan te voeren, mede naar aanleiding van uw reacties. Gelet op de grote voortvarendheid die de gemeente betracht in het proces, zien wij op de kortst mogelijke termijn de gevraagde gegevens met betrekking tot de parkeertarieven en de grondexploitatieberekening tegemoet. Dit geldt ook voor de uitnodiging voor het gezamenlijke overleg met de ontwikkelaar. De inzet voor dat overleg is te komen tot een voor ons en onze medewerkers haalbaar parkeertarief en tevens de borging van ons belang in de te sluiten ontwikkelovereenkomst tussen de gemeente en ontwikkelaar.

Met vriendelijke groet,  
namens de Raad van Bestuur,

*d.a.*  


drs. P.E. van der Meer,  
voorzitter

Bijlage: brief aan College van B&W d.d. 2 oktober 2019

C.c.: [raadsgriffie@dordrecht.nl](mailto:raadsgriffie@dordrecht.nl)