

## Bijlage

Behorend bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Gezondheidspark West / Middenzone

### Inhoud

1. Inleiding.....	1
2. Ontvankelijkheid .....	1
3. Bescherming persoonsgegevens.....	1
4. Beantwoording van de zienswijzen.....	2

Bijlagen bij het raadsvoorstel, afzonderlijk opgenomen:

- Staat van wijzigingen
- De complete zienswijzen van Ballast Nedam Development, TenneT en Evides

### 1. Inleiding

Het bestemmingsplan Gezondheidspark West / Middenzone heeft vanaf 29 juni 2020 tot en met 10 augustus 2020 voor een ieder ter inzage gelegen. Gelijktijdig met het bestemmingsplan zijn ook het ontwerp van de milieueffectrapportage en de beleidsregels voor geluid en beeldkwaliteit ter inzage gelegd.

### 2. Ontvankelijkheid

Tegen het bestemmingsplan zijn 15 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend en in behandeling genomen. De zienswijzen zijn alle gericht tegen het bestemmingsplan en niet tegen de milieueffectrapportage of de beleidsregels.

### 3. Bescherming persoonsgegevens

Ingevolge de privacywetgeving (Algemene verordening gegevensbescherming) is het niet toegestaan om persoonsgegevens zonder een wettelijke verplichting of absolute noodzaak elektronisch beschikbaar te stellen. Dit houdt in dat in dit verslag geen NAWgegevens (naam, adres, woonplaats) of andere persoonsgegevens bevat en dat ook in de teksten zoveel mogelijk persoonlijke gegevens zijn weggelaten.

#### 4. Beantwoording van de zienswijzen

Hieronder is een overzicht opgenomen van alle ingediende zienswijzen. Per zienswijze is in deze paragraaf een beantwoording opgenomen.

<b>Nr.</b>	<b>Indiener</b>	<b>pagina</b>
1.	Rijkswaterstaat	3
2.	Albert Schweitzer ziekenhuis	4
3.	Ballast Nedam	10
4.	Gebruikersoverleg sportboulevard	13
5.	Gymnastiek vereniging	13
6.	Onderwatersportclub Dordrecht	13
7.	Kunstrijvereniging	13
8.	IJshockeyvereniging Dordrecht Lions	13
9.	Biljartvereniging E.M.F.	17
10.	Zwem- en waterpolovereniging	18
11.	Jumbo	19
12.	Plus	19
13.	Plus Valkzicht	19
14.	TenneT	20
15.	Evides	22

1.	Rijkswaterstaat	Beantwoording college
a.	<p>In het plan concludeert u dat met hoge schermen en ontheffing tot het wettelijk plafond woningbouw langs de N3 mogelijk is. U kiest hierbij de aanpak om dit probleem in de fase van de bouwplanuitwerking te laten oplossen.</p> <p>Ondanks de uitgestelde onderzoeksplicht voor het wegverkeerslawaaai van de N3, adviseer ik u om conform uw vooronderzoek nu al na te gaan of een hoog scherm langs de N3 mogelijk is.</p> <p>Oftewel u dient tijdig bij Rijkswaterstaat na te gaan of plaatsing in de rijksberm en de passage bij het viaduct mogelijk is. Dit vanwege overwegende bezwaren op het gebied van beheer en onderhoud en rijzicht bij de op- en afritten.</p>	<p>Inmiddels heeft overleg met Rijkswaterstaat plaatsgevonden. Afgesproken is de aanleg en realisatie van de geluidsschermen in onderling overleg en afstemming voor te bereiden.</p>
b.	<p>Uit de verkeersstudie blijkt dat de er door autonome groei en met name de groeiambities van de gemeente knelpunten ontstaan op het lokale wegennet. Met het toevoegen van de plansituatie leidt dit ook tot problemen op de N3. In de plansituatie verergert dit, doordat de terugslag op de oostelijke afrit terugslaat tot op de N3. Ook kan het verkeer op de Lotsyweg nu niet meer goed de rotonde oprijden. In de toelichting wordt dit gebruikt om op te roepen tot een stadsbrede aanpak. Het is opmerkelijk dat er nu een verkeersstudie ligt waar knelpunten uitkomen, maar dat vervolgens deze knelpunten niet worden opgepakt. Het wordt nu weggeschreven naar nog te ontwikkelen stadsbreed beleid. Voor Rijkswaterstaat is het van belang dat er op de N3 geen structurele hinder wordt veroorzaakt. Uit de verkeersstudie blijkt dat dit wel zo is, voor zowel doorstroming als verkeersveiligheid. Voor een positief advies van Rijkswaterstaat voor dit plan moeten de negatieve effecten op de N3 gemitigeerd worden met concrete oplossingen en aantoonbare effecten. Aangezien er sprake is van negatieve effecten van uw plan op het Hoofdwegennet (vermindering in doorstroming verkeer en de verkeersveiligheid) dient u in deze analyse aan te geven welke maatregelen u daartegen treft, wat de financiële haalbaarheid is van die maatregelen en hoe de realisering hiervan is verzekerd. Deze analyse dient u op te nemen in de toelichting van uw plan.</p>	<p>Inmiddels heeft hierover overleg met Rijkswaterstaat plaatsgevonden. Uit dit overleg is gebleken dat Rijkswaterstaat graag direct betrokken wordt bij het vervolg. Wij kunnen daar volledig aan tegemoet komen.</p> <p>Daarnaast zal de toelichting van het bestemmingsplan worden aangevuld met een paragraaf mobiliteit waaruit blijkt dat de gemeente in 2021 een Programma mobiliteit opstelt waarin de te treffen maatregelen concreet worden beschreven en van financiële dekking worden voorzien.</p>
<p>Voorstel: De toelichting zal worden aangevuld met een mobiliteitsplan en de toezegging van een concreet programma met te treffen verkeersmaatregelen. Zie hiervoor de Staat van wijzigingen, als afzonderlijke bijlage bij deze nota opgenomen.</p>		

2.	Albert Schweitzer ziekenhuis	Beantwoording college
	<p><b>Vooraf (overgenomen uit de ingediende zienswijze)</b></p> <p><i>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 parkeer-tarieven in toekomstige gebouwde parkeer-voorzieningen 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&amp;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. 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 vooralsnog 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.</i></p>	
a.	<p>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</p>	<p>Het ASz is als direct belanghebbende zeer intensief betrokken bij de planvorming van de Middenzone. Vanaf 13 juni 2019 hebben regelmatig overleggen tussen gemeente en ziekenhuis plaats gevonden waarbij de vraagstukken van het ASz uitgebreid besproken zijn. Daarnaast is de mogelijkheid geboden voor inspraak op de notitie Reikwijdte en Detailniveau van de uitgevoerde milieueffectrapportage en is het ziekenhuis uitgenodigd voor de twee informatieavonden. Daarmee kan gesteld worden dat het ASz in ieder geval voldoende</p>

2.	Albert Schweitzer ziekenhuis	Beantwoording college
	<p>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.</p> <p>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. Die brief maakt</p>	<p>gelegenheid heeft gehad om kennis te nemen van de voorgenomen plannen met diverse mogelijkheden om daarop te reageren. Formeel hebben we daarmee de mogelijkheid tot inspraak en participatie geboden.</p> <p>Vervolgens is de vraag of de gemeente ook iets gedaan heeft met de input van het ASz. Wij hebben het ASz altijd gezien als een volwaardige partner die wij betrokken hebben bij de totstandkoming van het bestemmingsplan en de daaraan voorafgaande aanbesteding. Uit die overleggen zijn de standpunten van het ASz duidelijk geworden en direct betrokken bij de keuzes die gemaakt zijn in het bestemmingsplan en de aanbesteding. Tegelijkertijd spelen ook andere belangen die ook afgewogen moeten worden. Om die reden is er voor gekozen eerst de aanbesteding af te wachten tot en met het tekenen van de ontwikkelovereenkomst en daarna de door het ziekenhuis ingebrachte standpunten uit te werken in een op te stellen Gezamenlijk Mobiliteitsplan Middenzone (GMM).</p> <p>In de toelichting van het bestemmingsplan is dit inderdaad niet expliciet afgewogen in het gemaakte verslag. Wij zullen de toelichting (paragraaf 6.2) van bestemmingsplan op dit onderdeel aanvullen, waarbij we uw brief van 2 oktober 2019 als uitgangspunt nemen. Door de vaststelling van het bestemmingsplan heeft de raad hiermee de afweging gemaakt dat het ASz voldoende is gehoord en dat sprake is geweest van een betekenisvolle participatie. De aanpassing van paragraaf 6.2 van de toelichting vindt u terug in de Staat van wijzigingen opgenomen afzonderlijke bijlage bij deze nota.</p>

2.	Albert Schweitzer ziekenhuis	Beantwoording college
	<p>integraal deel uit van ons bezwaar tegen de wijze waarop door de gemeente invulling is gegeven aan participatie c.q. inspraak.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
c.	<p>Bezwaar uitvoerbaarheid mobiliteit: paragraaf 4.5.1 Mobiliteiten paragraaf 1.6 Milieueffectrapportage</p> <p>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 autogebruik 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</p>	<p>De zienswijze van het ASz dat de beleidsvoornemens nog te conceptueel zijn en nog niet de voorwaarden scheppen voor het nieuwe mobiliteitsbeleid wordt onderschreven. Wij kunnen toezeggen dat de gemeente – naast het gezamenlijk mobiliteitsplan - binnen een jaar een Programma mobiliteit gaat opstellen waarin de te treffen maatregelen concreet worden vastgelegd en voorzien worden van een financiële dekking. De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld met een paragraaf mobiliteit waaruit dit blijkt. Wij kunnen tevens toezeggen dat we het ASz uitnodigen om daarin actief te participeren om te komen tot het gezamenlijk mobiliteitsplan. Op die manier is ook verzekerd dat de negatieve effecten op het milieu beperkt blijven. De aanvulling van de paragraaf mobiliteit vindt u terug in de Staat van wijzigingen, opgenomen als afzonderlijke bijlage bij deze nota.</p>

2.	Albert Schweitzer ziekenhuis	Beantwoording college
	<p>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 automobilitéit 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.</p>	
	<p>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 vooralsnog 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</p>	<p>Wij kunnen toezeggen dat het ASz betrokken zal worden bij de uitwerking van het gezamenlijk mobiliteitsplan. Op basis van dit mobiliteitsplan zal ook de parkeerbalans definitief worden bepaald en zullen de standpunten van de ASz nadrukkelijk betrokken worden. De toelichting (paragraaf 4.5) zal op dit onderdeel worden aangevuld. De tekst van deze aanvulling vindt u terug in de Staat van wijzigingen.</p>



2.	Albert Schweitzer ziekenhuis	Beantwoording college
	<p>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.</p>	
d.	<p>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</p>	<p>Als het gaat om de financiële uitvoerbaarheid hebben wij als gemeente een grondexploitatie opgesteld waaruit blijkt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is. In de ontwikkelovereenkomst wordt dit juridisch vastgelegd met de geselecteerde marktpartij Ballast Nedam Development. De gemeente zal de vastgestelde parkeertarieven voor het parkeren op de Middenzone vastleggen in een kettingbeding. Het kettingbeding is een manier om afspraken uit een contract op te leggen aan derden die geen partij bij het contract zijn. In het kettingbeding wordt de afspraak, de verplichting opgenomen en dat bij verkoop ook de toekomstige koper zich aan de verplichting committeert. Daarmee is de financiële uitvoerbaarheid verzekerd.  De parkeertarieven kunnen wettelijk gezien geen onderwerp zijn van de regels in het bestemmingsplan. Hierover zal in het kader van het nog op te stellen gezamenlijke mobiliteitsplan overleg plaatsvinden met alle direct belanghebbenden in het plangebied, waarin de effecten van de parkeertarieven op maatschappelijk verantwoorde wijze worden afgewogen. In het kader van dat overleg zal ook alle informatie worden gedeeld die relevant is voor de uitwerking van het mobiliteitsplan. Als het gaat om uw visie op de toekomstige parkeerbehoefte verwijzen wij naar de opgestelde parkeerbalans op basis van het voorlopig bouwplan, die toegevoegd zal worden aan het de toelichting van het bestemmingsplan. Uit die toelichting is op te maken dat de uitkomsten van de parkeerbalans nog uitgewerkt</p>



2.	Albert Schweitzer ziekenhuis	Beantwoording college
	<p>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 bedenkende 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.</p>	<p>worden in een definitieve parkeerbalans behorende bij de aanvraag omgevingsvergunning. Bij die parkeerbalans is het verplicht de uitkomsten van het mobiliteitsplan te betrekken. Op die manier is geborgd dat uw visie op mobiliteit kan doorwerken in de vast te stellen parkeerbehoefte. Verwezen wordt naar Staat van wijzigingen met daarin het voorstel tot aanvulling van de toelichting op dit onderdeel.</p>

2.	Albert Schweitzer ziekenhuis	Beantwoording college
d.	<p>Tot slot</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Zoals hiervoor opgemerkt hebben we er voor gekozen eerst de onderhandelingen met de geselecteerde ontwikkelaar af te ronden en gaan we daarna aan de slag bij de uitwerking van het gezamenlijk mobiliteitsplan. Wij vertrouwen er op dat we samen met het ASz tot een goede participatieve aanpak zullen komen.</p>
<p>De zienswijze vormt aanleiding het bestemmingsplan op de volgende onderdelen aan te passen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De toelichting wordt aangevuld met een paragraaf die specifiek ingaat op het gevoerde overleg met het ziekenhuis en de wijze waarop dit vertaald is in dit bestemmingsplan, zie hiervoor de Staat van wijzigingen.</li> <li>• De toelichting zal worden aangevuld met een parkeerbalans en een mobiliteitsparagraaf met een overzicht van te treffen maatregelen. Zie hiervoor de Staat van wijzigingen.</li> </ul>		

3.	Ballast Nedam Development (BND)	Beantwoording college
a.	<p>Op een paar punten voorziet het ontwerpbestemmingsplan echter niet in de inschrijving / bouwplan waarmee Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V. de tenderprocedure heeft gewonnen.</p> <p>Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V. verzoekt u derhalve om het bestemmingsplan met de volgende aanpassingen van vast te stellen (en daarmee zodanig dat haar bouwplan / inschrijving past binnen het nader door uw raad vast te stellen bestemmingsplan, zonder dat er eerst een beroep zal moeten worden gedaan op eventuele afwijkingsregels/interne wijzigingsbevoegdheden). Deze voorgestelde aanpassingen zijn door ondergetekende besproken met de gemeentelijke projectleiding en ambtenaren van betrokken afdelingen en is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>Deze zienswijze is in overleg met de gemeente ingediend om te komen tot een optimalisering van het bouwplan met een zo groot mogelijke transparantie in het kader de aanbestedingsprocedure.</p>
b.	<p>Voor wat betreft de bouwhoogtes verzoekt Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V. de inschrijving in te passen in het bestemmingsplan, waarbij de bouwhoogtes als volgt worden aangepast:</p>	<p>In de afgelopen periode heeft hierover intensief overleg plaatsgevonden met Ballast Nedam Development. De uitkomsten van dit het overleg zijn aanleiding om voor een belangrijk deel tegemoet te komen aan de zienswijzen en heeft</p>

3.	Ballast Nedam Development (BND)	Beantwoording college
	<p>a. ter plaatse van de bestaande en nieuwe parkeergarage van veld 1 een bouwhoogte van 14 meter;</p> <p>b. ter plaatse van veld 1 het bouwveld gelegen aan de Karel Lotsyweg een bouwhoogte van 36 meter en het hoogte accent aan de Esplanade een bouwhoogte van 54 meter;</p> <p>c. ter plaatse van veld 3 het bouwveld gelegen op de hoek van de Fanny Blankers- Koenweg en de Esplanade een bouwhoogte van 38 meter, het bouwveld aan de Karel Lotsyweg een bouwhoogte van 38 meter en het hoogte accent aan de Overkampweg een bouwhoogte van 53 meter;</p> <p>Voor de gewenste aanpassingen van de bouwhoogtes is in de bijlage aangegeven op welke posities in het bestemmingsplan een verruiming wordt verzocht.</p>	<p>geleid tot de volgende aanpassingen in het bestemmingsplan:</p> <p>a. de bouwhoogte van de parkeergarage is aangepast tot 13 meter om voldoende ruimte te geven voor parkeren;</p> <p>b. de bouwhoogte van 50 meter is verruimd tot 53 meter, mits de bovenste drie bouwlagen iets slanker worden gebouwd, de extra bouwhoogte draagt op die manier bij aan de gewenste stedenbouwkundige kwaliteit.</p> <p>Daarnaast zijn in overleg met BND nog enkele aanpassingen doorgevoerd. In de Staat van wijzigingen opgenomen als bijlage bij deze nota is precies aangegeven welke aanpassingen dit zijn.</p> <p>Het verzoek om een bouwhoogte tot 38 meter toe te staan is niet (direct) overgenomen. Stedenbouwkundig vraagt dat nog een afweging omdat de kwaliteit van de binnentuinen door de grotere bouwdiepte al onder druk staat. Voor zover met deze aanpassingen nog niet geheel tegemoet gekomen wordt aan het verzoek van BND, biedt het bestemmingsplan nog flexibiliteit in de opgenomen afwijkmogelijkheden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de mogelijkheid om 10% af te wijken van de opgenomen bouwhoogtes;</li> <li>- de mogelijkheid om bouwgrenzen 5 meter op te schuiven;</li> <li>- de mogelijkheid om hoogtescheidingslijnen met 5 meter te verschuiven.</li> </ul> <p>Wij zullen medewerking verlenen aan de toepassing van deze afwijkmogelijkheden als hiermee geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan de ruimtelijke structuur en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en opstallen. In het proces om te komen tot een definitief bouwplan zullen wij hieraan medewerking verlenen mits voldaan wordt aan de eisen / bedoelingen van het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan, opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.</p>
	<p>In veld 1 is het bouwvlak voor de toren van ruim 50 meter krap vormgegeven. Voor de uitwerking is het gewenst om dit kader te verruimen zodat een bouwvlak met een frontbreedte ontstaat van 36 meter. In overleg met stedenbouw en supervisie van de</p>	<p>De planverbeelding zal op dit onderdeel deels worden aangepast zoals aangegeven in de Staat van wijzigingen, kaartbeeld B.</p>

3.	Ballast Nedam Development (BND)	Beantwoording college
	gemeente Dordrecht zal een passende uitwerking van dit torenaccent worden ontworpen.	
c.	Daarnaast is er een belemmering opgenomen in de bouwvelden 1, 3 en het naastgelegen kavel met bestemming GD-2 in de vorm van een 'milieuzone geluidscontour sport'. Dit is in strijd met de tenderprocedure en wij verzoeken u deze geluidsbelemmering op te heffen. De voormelde geluidscontour houdt voorts een voorwaardelijke verplichting in: Binnen de aanduiding 'milieuzone - geluidscontour sporthal' mogen woningen pas in gebruik worden genomen als uit akoestisch onderzoek is gebleken - als gevolg van het treffen van maatregelen of anderszins - dat ter plaatse geen sprake meer is van in planologisch opzicht relevante milieuhinder. Deze voorwaardelijke verplichting is in strijd met het stelsel van de Wet Geluidshinder en aanverwante regelgeving, de Wet ruimtelijke ordening en aanverwante regelgeving en bovendien rechtsonzeker; het is volstrekt onduidelijk op welke wijze hier aan zou kunnen worden voldaan. De relevante geluidshinder wordt onderzocht bij de vaststelling van dit bestemmingsplan en/of op basis van het bestemmingsplan te verlenen omgevings-vergunningen.	Deze geluidscontour is opgenomen om te komen tot een goede afstemming tussen de nieuwbouw en de bestaande sportfuncties. In dat kader hebben wij in het najaar van 2020 een geluidsonderzoek laten uitvoeren. Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidscontour geschrapt kan worden. Hiermee komen wij op dit onderdeel tegemoet aan uw zienswijze. Het onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. In de toelichting wordt op basis van uitkomsten van het onderzoek gemotiveerd dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
d.	Verzocht wordt de functieaanduiding en het bouwvlak van het kavel met bestemming GD-1, gelegen tussen de entree van de openbare parkeergarage en de bestaande kantoren aan de Amnesty Internationalweg, te verruimen conform de inschrijving van Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V. De huidige contour in het ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende van omvang om de plannen van Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V. in te passen.	Wij kunnen medewerking verlenen aan deze aanpassing zodat hiermee een parkeergarage van voldoende capaciteit kan worden gebouwd. De planverbeelding wordt op dit onderdeel aangepast, zoals aangegeven in de Staat van wijzigingen, kaartbeeld E.
e.	Bovenstaande punten zijn nader aangeduid in de bijlage.	Deze bijlage is opgenomen als afzonderlijke bijlage bij deze nota.
De zienswijze vormt aanleiding het bestemmingsplan aan te passen zoals aangegeven in de Staat van wijzigingen zoals opgenomen als afzonderlijke bijlage bij deze nota.		

<p>4. Gebruikersoverleg sportboulevard 5. Gymnastiekvereniging 6. OSCD onderwatersport 7. Kunstrijvereniging 8. IJshockey Lions</p>	<p>Beantwoording college</p>
<p>a. Hierbij ontvangt u onze zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan Gezondheidspark West/Middenzone. In uw brief van 20 juni is het ontwerp bestemmingsplan Gezondheidspark West/Middenzone bekendgemaakt. Voor de gebruikers van de Sportboulevard Dordrecht zijn het aantal parkeerplaatsen en de parkeertarieven van belang. Daarnaast geeft u aan dat het aantal evenementen in de Sportboulevard wordt gemaximeerd.</p>	<p>De parkeertarieven kunnen wettelijk gezien geen onderwerp zijn van de regels in het bestemmingsplan. Hierover zal in het kader van het nog op te stellen Gezamenlijke Mobiliteitsplan Middenzone (GMM) overleg plaatsvinden met alle direct belanghebbenden in het plangebied. In dit kader wordt ook verwezen naar onze brief van 4 november 2020 aan de Sportraad waarin we aangeven hebben dat we de effecten van de voorgenomen tariefswijziging in beeld gaan brengen voor wat betreft de effecten op de toegankelijkheid, de vereniging en de exploitatie van de Sportboulevard.</p>
<p>b. Parkeerplaatsen</p>	
<p>In een bestemmingsplan gaat het om het aantal parkeerplaatsen. De wijze waarop het aantal parkeerplaatsen wordt berekend en het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar komt voor alle belanghebbenden is in dit ontwerp bestemmingsplan onduidelijk. Een parkeerbalans is niet gepubliceerd. Bijlage A van het bouwplan Middenzone, de parkeerbalans, heeft u niet beschikbaar gesteld.</p>	<p>In het ontwerpbestemmingsplan is inderdaad geen parkeerbalans opgenomen terwijl die informatie wel van belang is voor een goede ruimtelijke onderbouwing. Wij zullen het bestemmingsplan op dit onderdeel aanpassen en de parkeerbalans opnemen in de toelichting van het bestemmingsplan. Zie hiervoor de Staat van wijzigingen, als afzonderlijke bijlage opgenomen bij deze nota.</p>
<p>In de regels van het bestemmingsplan Gezondheidspark West/Middenzone is geen minimumaantal parkeerplaatsen opgenomen. Hoewel het aantal parkeerplaatsen nog onduidelijk is en cijfers niet lijken te kloppen is wel duidelijk dat het streven is om zo min mogelijk parkeerplaatsen aan te leggen. In het bouwplan Middenzone staat hierover op bladzijde 56 onder de paragraaf Dubbel ruimte gebruik (van parkeerplaatsen): "Hierdoor zou het aantal parkeerplaatsen lager kunnen worden en de businesscase ten goede komen". Het aantal parkeerplaatsen dat gereserveerd wordt voor de 720 woningen bedraagt slechts 652 stuks (Bron: Bouwplan Middenzone: In parkeergarage 262 voor de bewoners in veld 1 en 390 plaatsen in de privé-garages van veld 3 en veld 4). Dat is veel te weinig. Nederland telde begin 2020 bijna 8,7 miljoen personenauto's, dat is 1,7 procent meer dan een jaar geleden. Daarmee groeit het aantal auto's sterker dan de bevolking van 18 jaar en ouder (bron CBS). Voor het aantal parkeerplaatsen bij de te bouwen</p>	<p>Het minimum aantal parkeerplaatsen is inderdaad niet direct terug te lezen in de regels van het bestemmingsplan. Wel is de regel opgenomen dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Wat voldoende is wordt – zoals gebruikelijk in Dordrecht – bepaald aan de hand van de beleidsregels "parkeren bij nieuwbouwprojecten". De opgestelde parkeerbalans is aan de hand van deze beleidsregels opgesteld. De parkeerbalans maakt inzichtelijk welke minimale parkeernormen zijn gehanteerd en welke uitgangspunten en reductiefactoren zijn toegepast. Verwezen wordt naar de nieuwe paragraaf zoals die opgenomen wordt in de toelichting van het bestemmingsplan, zie hiervoor de Staat van wijzigingen. Uit die nieuwe paragraaf blijkt dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen niet te weinig is, zoals gevreesd wordt. De toepassing van de reductiefactoren past binnen het beleid van de gemeente Dordrecht dat inzet op terugdringing van het autogebruik.</p>

<p>4. Gebruikersoverleg sportboulevard 5. Gymnastiekvereniging 6. OSCD onderwatersport 7. Kunstrijvereniging 8. IJshockey Lions</p>	<p>Beantwoording college</p>
<p>woningen moeten daarom de normen uit de Beleidsregels voor parkeren bij nieuwbouwprojecten zonder de in die beleidsregel genoemde reductiefactoren worden toegepast.</p>	<p>Bij de uitvoering van het bestemmingsplan zal een mobiliteitsplan (GMM) worden opgesteld waarin we samen met u en andere belanghebbenden tot een nadere uitwerking zullen komen, zodat ook echt sprake zal zijn van een lager percentage autogebruik.</p>
<p>Voor de reductiefactoren wordt nu uitgegaan van het gegeven dat de bushaltes op de Karel Lotsyweg en Overkampweg onderdeel uitmaken van een hoogwaardig openbaar Vervoernetwerk (HOV). Onduidelijk is welke definitie voor HOV wordt toegepast. Voorts lijkt een reductiefactor voor een lightrailstation ingecalculeerd te zijn. Dat station is voorzien in het Leerpark. Er is voor zover bekend nog geen concrete toezegging over realisatie van dat lightrailstation. Een reductiefactor hiervoor mag dan ook niet worden toegepast.</p> <p>In zijn algemeenheid wordt in de toelichting en bijlagen uitgegaan van beleidsconcepten, zoals autodelen, die zich nog niet bewezen hebben. Op basis van dit wensdenken wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen veel te laag ingeschat.</p>	<p>De definitie voor hoogwaardig openbaar vervoer is op regionaal niveau vastgelegd in de concessie die verleend is aan de vervoerder. Dat is als verplichting opgelegd aan de concessiehouder. Die verplichting houdt tevens in dat de halte opgewaardeerd moet worden naar de standaard van HOV/R-net. Daarmee is volgens de beleidsregels voldaan aan de eisen voor 10% reductie. De toekomstige treinhalte voor Leerpark is daarvoor niet noodzakelijk maar wel zeer wenselijk. In het op te stellen Programma mobiliteit (de uitwerking van de omgevingsvisie) zal dat als concrete voorgenomen maatregel worden opgenomen. Zie hiervoor de aangepast toelichting zoals opgenomen in de Staat van wijzingen.</p> <p>Beleidsconcepten als autodelen worden in heel Nederland al toegepast. Dordrecht volgt hierin de ervaringscijfers uit vergelijkbare projecten. Wij zullen hierover met de ontwikkelaar bindende afspraken maken.</p>
<p>Ook dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt genoemd. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is volgens ons vrijwel niet mogelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewoners komen veelal eind van de werkdag thuis. Zij parkeren deels in de parkeergarage;</li> <li>• Bezoek aan die bewoners komt in de avonden en maakt gebruik van de parkeergarage;</li> <li>• Bezoekers van het regionale Albert Schweitzer Ziekenhuis komen na hun werk met de auto en parkeren in de parkeergarage;</li> <li>• De gebruikers van de Sportboulevard, de leden van onze verenigingen, komen na hun werk of studie naar de Sportboulevard. De sportboulevard is een bovenregionale voorziening, waardoor een relatief groot deel van de sporters met de auto komt. Daarnaast zijn er sporten bij zoals ijshockey en duiken, waarbij vanwege de</li> </ul>	<p>In de opgestelde parkeerbalans is precies aangegeven hoe wij het dubbelgebruik hebben berekend. Op basis van de huidige parkeerbeeld blijkt dat de piek met name in de ochtend ligt, vanwege de bezoekers aan het ziekenhuis. Op basis van deze ervaringscijfers is ook de parkeerbalans voor de avonden opgesteld. Het aantal parkeerplaatsen is voldoende om de piek in de ochtend en (vroeg) avond op te vangen.</p>

<p>4. Gebruikersoverleg sportboulevard 5. Gymnastiekvereniging 6. OSCD onderwatersport 7. Kunstrijvereniging 8. IJshockey Lions</p>	<p>Beantwoording college</p>
<p>zware en/of omvangrijke uitrusting, gebruik van een auto noodzakelijk is, mede omdat het meenemen van bepaalde materialen in het OV niet is toegestaan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezoekers van de te bouwen horeca-voorziening zullen ook voor een deel met de auto komen en ook in de avonduren.</li> </ul> <p>In de avonduren is geen dubbel gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Dan is juist de hoogste bezetting van de parkeerplaatsen aan de orde.</p>	
<p>Het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is wordt consequent niet correct aangegeven in het bouwplan Middenzone. Deze onduidelijkheid komt waarschijnlijk ook de businesscase voor de projectontwikkelaar ten goede. Een paar voorbeelden:</p> <p>1. Voor de bestaande behoefte is het huidige aantal parkeerplaatsen (1508) het vertrekpunt (Bouwplan Middenzone). Volgens de website van de gemeente Dordrecht bedraagt het aantal parkeerplaatsen (Parkeren bij Gezondheidspark en Sportboulevard): "...het parkeerterrein (680 plaatsen) tegenover het ziekenhuis of in de parkeergarage 'Sportboulevard' (675 plaatsen)...". In totaal 1355 parkeerplaatsen. Het verschil van 153 parkeerplaatsen is voor ons onduidelijk.</p> <p>2. Ook in het bouwplan: "In totaal worden er 2201 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 1811 parkeer- plaatsen in de openbare parkeergarage (inclusief de 595 van de bestaande garage...". Volgens de website van de gemeente Dordrecht zijn dat 675 plaatsen in de bestaande garage. Het verschil van 80 parkeerplaatsen is voor ons onduidelijk.</p>	<p>De informatie op de gemeentelijke website is bedoeld voor bezoekers aan de sportboulevard en het ziekenhuis. De genoemde aantallen betreffen alleen de openbare parkeerplaatsen en niet de parkeerplaatsen voor abonneementhouders. Het aantal van 1.508 parkeerplaatsen is het werkelijke aantal parkeerplaatsen inclusief abonneementhouders. Dit verklaart ook de verschillen van 153 en 80 parkeerplaatsen.</p>
<p>Als er niet voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd in het gebied bij het ziekenhuis het Sportboulevard waar 720 woningen en commerciële functies moeten komen, is het aannemelijk dat er grote parkeerdruk in de omgeving ontstaat. De enige knop waaraan dan gedraaid kan worden is de tarievenknop. Voor de gebruikers van de Sportboulevard zal dat betekenen dat zij uiteindelijk elders gaan sporten, waarmee de exploitatie van de</p>	<p>Zoals hiervoor al aangegeven zullen we de parkeerbalans opnemen in het bestemmingsplan. Uit die balans blijkt dat de parkeerdruk op te vangen is mits ook bestaande gebruikers minder met de auto gaan komen. Wij gaan uit van 15% minder autogebruik. Om dat doel te halen zullen wij het een mobiliteitsplan (GMM) gaan opstellen waarbij we u graag uitnodigen om daar in mee te denken om er voor te zorgen dat de bezoekers minder vaak de</p>



<p>4. Gebruikersoverleg sportboulevard 5. Gymnastiekvereniging 6. OSCD onderwatersport 7. Kunstrijvereniging 8. IJshockey Lions</p>	<p>Beantwoording college</p>
<p>Sportboulevard in het geding komt. Wij willen daarom een parkeerbalans opgenomen hebben in het bestemmingplan waaruit duidelijk blijkt welke parkeernormering is opgenomen en hoe het aantal parkeerplaatsen is berekend. Het aantal nu omschreven aantal parkeerplaatsen zal aanzienlijk meer moeten worden en in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd moeten worden.</p>	<p>auto pakken. De opgave van het GMM is om er voor te zorgen dat een deel van de bezoekers er voor gaat kiezen de fiets of het openbaar vervoer te nemen.</p>
<p>c. Aantal evenementen In de regels heeft u onder 7.1 "De voor 'Sport' aangewezen gronden zijn bestemd voor" onder e opgenomen: "maximaal 12 evenementen per jaar" U omschrijft evenementen bij definities als: Evenementen en grootschalige evenementen als bedoeld in paragraaf 2 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). In de APV geeft u het volgende aan: "In deze paragraaf wordt onder evenement verstaan elke voor publiek toegankelijke verrichting van vermaak, met uitzondering van:..." Sportwedstrijden worden in de APV niet expliciet uitgezonderd. Sportwedstrijden in de Sportboulevard zijn voor publiek toegankelijk en zorgen ook voor vermaak. Wij verzoeken u duidelijk te maken wat u bedoelt met deze 12 evenementen. Het kan niet zo zijn dat verenigingen, die jaarlijks toernooien organiseren, nu in hun activiteiten worden beperkt. Daarnaast vragen wij ons af of een gebruiksregel, zoals de beperking van het aantal evenementen, in een bestemmingplan kan worden opgenomen.</p>	<p>Naar aanleiding van deze zienswijzen hebben wij in overleg met u een inventarisatie gemaakt van de huidige activiteiten die plaatsvinden op de sportboulevard. De bestemming zoals nu opgenomen in het ontwerpbestemming laat zonder beperkingen toe dat deze activiteiten mogen worden voortgezet. Daarnaast laat het plan toe dat er maximaal 12x per jaar evenementen mogen plaatsvinden die niet passen binnen de bestemming. Het bestemmingsplan biedt hiermee de ruimte om de huidige activiteiten ook in de toekomst voort te zetten.</p>
<p>d. Op basis van de bovenstaande argumenten hebben wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Gezondheidspark West/Middenzone. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van onze zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen/gewijzigd vast te stellen, namelijk door een parkeerbalans op te nemen waarin ruim voldoende parkeerplaatsen voor alle bestaande en nieuwe functies in het gebied Gezondheidspark West/Middenzone zijn</p>	<p>Zoals hiervoor aangegeven kunnen wij instemmen met uw verzoek tot aanpassing van het bestemmingsplan met een parkeerbalans. In aanvulling hierop zullen wij het commercieel programma, dat in de berekening is vastgelegd voor het bouwplan van Ballast Nedam, maximeren op 3.000 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlakte. Een uitbreiding van het aantal evenementen wordt niet aangepast. De huidige regeling biedt voldoende ruimte aan alle verenigingen om de huidige activiteiten ongewijzigd voor te zetten.</p>

4. 5. 6. 7. 8.	Gebuikersoverleg sportboulevard Gymnastiekvereniging OSCD onderwatersport Kunstrijvereniging Ijshockey Lions	Beantwoording college
	opgenomen en wordt aangegeven dat de beperking van het aantal evenementen uit de regels wordt geschrapt. Ik ga ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.	
De zienswijze vormt aanleiding het bestemmingsplan op de volgende onderdelen aan te passen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• De toelichting wordt aangevuld met een parkeerbalans en bijbehorende toelichting zoals aangegeven in de Staat van wijzigingen.</li> <li>• Het maximum oppervlak aan voorzieningen wordt gesteld op 3.000 m2 bedrijfsvloeroppervlakte.</li> </ul>		

9	Biljartvereniging	Beantwoording college
a.	Zie zienswijze 4 t/m 8	
b.	Zie zienswijze 4 t/m 8	
c.	Zie zienswijze 4 t/m 8	
d.	Zie zienswijze 4 t/m 8	
e.	Senioren. Mede gelet op vorenstaande sporten diverse senioren (o.a. zwemmen en biljarten) overdag en 's-avonds) in de Sportboulevard. Het merendeel van deze sporters maakt gebruik van de auto. Indien dit plan wordt uitgevoerd en met inachtneming van de voorgenomen stijging van de parkeergelden, voorzien wij dat vele senioren niet meer zullen/kunnen sporten, dit in tegenspraak met het beleid van de overheid "senioren meer te laten bewegen en daarmee uit hun isolement te halen". Dat kan mede betekenen dat het voortbestaan van verenigingen in gevaar komt (afname leden). Hetgeen toch een "kleine" smet op het blazoen van de naam "Gezondheidspark" werpt.	De gemeente zet in op een beleid naar duurzame vervoerswijzen anders dan de auto. Dat betekent dat we willen stimuleren dat meer mensen de fiets pakken of met het openbaar vervoer komen. Hogere parkeertarieven kunnen er aan bijdragen deze beleidswijziging te stimuleren. Mocht bij de uitvoering van dit beleid blijken dat bezoekers hierdoor belemmerd worden en niet meer gaan sporten dan zullen we hier met concrete maatregelen op gaan sturen. Het op te stellen gezamenlijke mobiliteitsplan (GMM) zal daar in moeten voorzien. Wij zullen uitnodigen om hier via het Gebruikersoverleg actief aan bij te dragen.
Voorstel: Zie zienswijzen 4 t/m 8. Voor het overige vormt deze zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan		

10	Zwem- en waterpolovereniging	Beantwoording college
a.	Als gebruiker van de Sportboulevard maken wij deel uit van het Gebruikersoverleg. Deze entiteit heeft reeds een zienswijze ingediend. Het daarin verwoorde standpunt ten aanzien van de zorgen over de parkeervoorzieningen, de vrees voor stijgende parkeertarieven en het aan een maximum verbonden aantal evenementen blijft wat ons betreft staan. Wel willen wij nog nader	Zie de beantwoording van zienswijze 4.

10	Zwem- en waterpolovereniging	Beantwoording college
	ingaan op de specifieke situatie van onze vereniging.	
b.	<p>Wij zijn een vereniging van 850 leden met een regiofunctie op het gebied van het wedstrijdzwemmen en waterpolo. Wij benadrukken dat wij in de periode van september tot en met juli de hele week door een diversiteit aan activiteiten hebben. Doordeweeks zijn er de vele trainingen van zwemmers en waterpoloërs. Naast het wedstrijdzwemmen en het waterpolo verzorgt onze vereniging ook voor grote groepen kinderen het geven van zwemlessen. De activiteiten van onze vereniging vallen veelal samen met of vinden plaats direct aansluitend aan de activiteiten van collega-verenigingen en die van de exploitant (Optisport). In het weekeinde hebben wij van september tot en met april een vol wedstrijdschema, in welke periode met name veel bezoekende ploegen uit het hele land de Sportboulevard bezoeken. Veel jeugd van het wedstrijdzwemmen en het waterpolo wordt gebracht door ouders met de auto. Ook de oudere zwemmers uit de regio komen met de auto. Ook de meeste zwemlessen kinderen worden gebracht door hun ouders, die hun auto eveneens parkeren op de Sportboulevard. Dan zijn er ook nog de leden van andere verenigingen en Optisport die gelijktijdig of op aansluitende momenten hun auto's parkeren. Het is van belang voor onze vereniging, maar ook voor de collegaverenigingen, dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Wij maken ons hierover ernstige zorgen. Temeer nu de gepresenteerde parkeercijfers niet logisch zijn en veel vragen onbeantwoord blijven, zoals reeds uiteengezet is in de zienswijze van het Gebruikersoverleg.</p>	<p>Zoals bij de beantwoording van de zienswijzen van de gebruiksvereniging al aangegeven, gaan we in het bestemmingsplan beter inzichtelijk maken hoe we de parkeerbehoefte in het gebied gaan opvangen. In de plantoelichting komt een parkeerbalans waaruit blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen komen om de bezoekers van de sportboulevard op te kunnen vangen. Daarbij opgemerkt dat we er wel vanuit gaan dat de komende periode steeds meer minder mensen met de auto zullen komen. Mocht bij de uitvoering van dit beleid blijken dat bezoekers hierdoor belemmerd worden en niet meer gaan sporten dan zullen we hier met concrete maatregelen op gaan sturen. Het op te stellen gezamenlijke mobiliteitsplan (GMM) zal daar in moeten voorzien. Wij zullen uitnodigen om hier via het Gebruikersoverleg actief aan bij te dragen.</p>
c.	<p>In het 'Stedenbouwkundig plan Middenzone' wordt verwezen naar een tabel over de 'capaciteit zuidelijke parkeergarage'. In de tabel staat de parkeercapaciteit uitgedrukt in m<sup>2</sup>. Dat zegt ons niets. Graag zien wij een toelichting op de geldende parkeernorm en tevens een onderbouwing van het aantal benodigde parkeerplaatsen (in plaats van het aantal vierkante meters aan parkeergarage) op basis van die geldende parkeernorm, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke</p>	<p>Wij zullen in het bestemmingsplan een parkeerbalans opnemen waarin de toepassing van geldende parkeernorm is uitgewerkt en gemotiveerd, inclusief de situatie van de sportverenigingen.</p>

10	Zwem- en waterpolovereniging	Beantwoording college
	situatie van de verschillende gebruikers van de Sportboulevard (waaronder die van ons, zoals hierboven beschreven).	
d.	Wij benadrukken dat dit een aanvulling is op de zienswijze van het Gebruikersoverleg, specifiek ten aanzien van MNC Dordrecht. Het gestelde, de wensen en verzoeken zoals geformuleerd in de zienswijze van het Gebruikersoverleg blijven derhalve-ook ten aanzien van MNC Dordrecht onverkort staan.	Zie de beantwoording van zienswijze 4.
Voorstel:		


### Reclamant 11 t/m 13 Supermarkten

11 12 13	Reclamant 11. (Jumbo) Reclamant 12. (Plus 't Lam) Reclamant 13 (Plus Valkzicht)	Beantwoording college
a.	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in een bestemmingswijziging en creëert nieuwe detailhandel. Als supermarkt exploitant wil ik er op wijzen dat nieuwe detailhandel alleen is toegestaan in de bestaande centra (artikel 6.13 van de provinciale verordening). In haar nota van inspraak wijst de Provincie de gemeente daar ook op (bijlage 20; nota van inspraak).	In afstemming met de provincie hebben we er voor gekozen de detailhandel te beperken tot maximaal 1 (city) supermarkt met een bedrijfsvloeroppervlakte van maximaal 500 m <sup>2</sup> . Dat is passend binnen het provinciale beleid waarin de Middenzone is aangewezen als te ontwikkelen stedelijk centrumgebied. Conform de provinciale Omgevingsverordening is vestiging pas mogelijk als de behoefte is aangetoond.
b.	Nu houdt onze zienswijze niet in dat we er op tegen zijn dat zich daar voor verblijvers en passanten een city-supermarkt vestigt op maximaal 500m <sup>2</sup> zoals de plannen zijn. Wel zijn we er op tegen dat zich hier in de toekomst een grotere variant van een 'dagelijkse voorziening' vestigt. Met de plannen die voor liggen lijkt dat niet uitgesloten.	De mogelijkheid die het ontwerpbestemmingsplan (via delegatie) biedt voor een grotere variant wordt geschrapt. Het bestemmingsplan laat dus maximaal 500 m <sup>2</sup> detailhandel toe.
c. d.	Het antwoord van het college van B&W aan de provincie stelt ons op dat punt niet gerust. Ik citeer: "Mocht in de toekomst toch behoefte zijn aan meer voorzieningen dan kan dat alleen via een wijziging van het bestemmingsplan. Wij zullen de gemeenteraad voorstellen dat aan ons (het college) te delegeren. Op die manier kan toch flexibel ingespeeld worden op nieuwe marktontwikkelingen". Hieruit blijkt dat er een deur opengezet wordt voor toekomstige schaalvergroting en zelfs zonder dat daarvoor instemming van uw raad nodig is. De 500m <sup>2</sup> voor niet dagelijkse voorzieningen (detailhandel in niet dagelijkse goederen met een assortiment ondersteunend	Wij komen tegemoet aan uw verzoek en zullen het voorstel tot delegatie niet aan de gemeenteraad voorleggen.

11	Reclamant 11. (Jumbo)	Beantwoording college
12	Reclamant 12. (Plus 't Lam)	
13	Reclamant 13 (Plus Valkzicht)	
	aan het thema sport en gezondheid ) kunnen daarmee gezien worden als latente nieuwe detailhandel in het segment dagelijkse goederen.	
d.	Zolang deze omissie in de plannen niet is gerepareerd zullen we genoodzaakt zijn bezwaar te maken tegen de plannen.	Wij komen tegemoet aan uw zienswijze door de mogelijkheden voor verruiming van detailhandel te schrappen.
Voorstel: de in toelichting voorgestelde delegatiemogelijk om meer detailhandel toe te staan wordt geschrapt.		

#### Reclamant 14. (TenneT)

14	Tennet	Beantwoording college
	De assets van TenneT, zowel boven- als ondergronds, zijn van groot belang voor de leveringszekerheid van elektriciteit in Nederland en daarnaast ook ruimtelijk relevant. Ten behoeve van de leveringszekerheid en het zo efficiënt mogelijk gebruik kunnen maken van onze assets is het van groot belang dat deze assets te allen tijde bereikbaar zijn en blijven voor onderhoud, storingen en/of calamiteiten en daarnaast zoveel als mogelijk ongestoord kunnen blijven liggen c.q. aanwezig te zijn. Dat betekent dat bouwen en werkzaamheden in de nabijheid / op onze assets in principe niet zijn toegestaan. In het plan is geen rekening gehouden met deze hoogspanningskabels. Ter bescherming van de belangen van TenneT verzoek ik uw medewerking om de verbeelding, regels en toelichting aan te vullen. Dat is hieronder uitgewerkt.	
a.	Op de verbeelding ontbreekt nog het tracé van onze hoogspanningsleiding. De bijbehorende belemmerde strook is afhankelijk van het aantal kabels en onderlinge afstand tussen de kabels. Voor deze kabel geldt een totale belemmerde strook van 7,50 (resp. 7,00 meter). Zie onder het plaatje nadere informatie. Wij verzoeken u de belemmerde strook van deze kabelverbinding op de verbeelding aan te geven en aan deze strook eveneens de bestemming "Leiding - Hoogspanning" toe te kennen. Voor uw informatie is onderstaand een kaartje uit ons netbeheersysteem met de situering van onze hoogspanningsleidingen.	Wij zullen het bestemmingsplan op de gevraagde onderdelen aanpassen.

14	Tennet	Beantwoording college
		
b.	<p>Zoals hierboven duidelijk zichtbaar, betreffen het twee aparte circuits met elk een bijbehorende belemmerde strook van totaal 7,50 meter (linkerkabelbed) en 7,00 meter (rechtkabelbed). Ik verzoek uw medewerking om dit aan te passen op de verbeelding.</p>	<p>Wij zullen het bestemmingsplan op dit onderdeel aanpassen.</p>
c.	<p>Om de gevaren zoveel mogelijk te beperken voor de medemens en om er mede op toe te kunnen zien dat er geen aantasting plaats kan vinden van het doelmatig en veilig functioneren van ondergrondse- /bovengrondse hoogspanningsverbindingen, streven wij ernaar om een juiste planologische borging te krijgen. Als bijlage is een tekstvoorstel toegevoegd. Bij deze mijn verzoek om deze regels zo over te nemen in het plan.</p>	<p>Wij kunnen instemmen met uw verzoek tot planaanpassing en zullen de regels conform de bijlage overnemen.</p>
d.	<p>In het Bro is voorgeschreven (artikel 3.1.1) dat burgemeester en wethouders voorafgaand aan het in procedure brengen van een nieuw bestemmingsplan, structuurplan overleg moeten plegen met de besturen van eventueel betrokken andere gemeenten, het waterschap, de provincie en met die diensten van het Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. TenneT is behartigt met het beheer van de hoogspanningsverbindingen vanaf 110.000 Volt in opdracht van het Ministerie. Wij verzoeken u om vanaf nu binnen uw gemeente TenneT TSO B.V. op te nemen in de procedure van vooroverleg ex artikel 3.1.1. lid 1 Bro, zodat wij vroegtijdig bij eventueel ingrijpende plannen worden betrokken en tijdig een reactie kunnen indienen. Eveneens kunnen we dan tijdig beoordelen of de plannen (technisch) uitvoerbaar zijn, zonder dat de leveringszekerheid en veiligheid van een hoogspanningsverbinding in het geding komt of dat er eventueel een reconstructie noodzakelijk zou zijn.</p> <p>Vanwege een te late betrokkenheid van TenneT kan de planning/uitvoering van de initiatiefnemer</p>	<p>Wij hebben uw gegeven opgenomen in de lijst van vaste overlegpartners.</p>

14	Tennet	Beantwoording college
	in het geding komen. Alle plannen kunnen gestuurd worden aan ruimtelijkeplannen@tennet.eu en ik verzoek om dit e-mailadres binnen uw gemeente op te nemen	
Voorstel: het bestemmingsplan (regels en verbeelding) aan te passen zoals aangegeven in de Staat van wijzigingen.		

15	Evides	Beantwoording college
a.	Allereerst valt het ons op dat onze noordelijke transportleiding (gedeeltelijk) is opgenomen in het plan binnen de dubbelbestemming leidingstrook. Echter in het zuidelijke deel van het plan is ook een transportleiding van ons gelegen langs de Karel Lotsyweg en deze is niet opgenomen (zie afbeelding). Gezien de vitale (transport)functie van deze leiding is dit wat ons betreft ook een planologisch relevante leiding en wij willen u dan ook dringend verzoeken deze met een dubbelbestemming - leiding water op te nemen met bijbehorende bestemmingsregels. Wij hebben de huidige leidinggegevens reeds per e-mail gedeeld.	Wij kunnen instemmen met uw zienswijze en zullen de dubbelbestemming Leiding – Water opnemen.
b.	Buitenom het opnemen van de leiding in het bestemmingsplan, willen wij überhaupt graag de aandacht vragen voor ligging van deze zuidelijke transportleiding. Zoals nu voorzien in het plan, is er bebouwing voorzien in de buurt van de waterleiding en het is de vraag of dit niet conflicteert. Het is daarom van het grootste belang om vroegtijdig afstemming te hebben over de nadere invulling van het plan waarbij een ieders belang wordt meegenomen. Hiervoor wil ik u verzoeken contact op te nemen met onze gebiedsbeheerder.	Afstemming en overleg met Evides zal in het kader van het bouwrijp maken plaatsvinden
c.	Ten slotte willen wij bij deze vroegtijdig kenbaar maken dat wij voornemens zijn een koppeling te maken tussen de twee genoemde transportleidingen langs de Overkampweg. Dit voornemen hebben wij reeds met de gemeente gedeeld via onze gebiedsbeheerder, maar dit willen wij hierbij nogmaals graag onder de aandacht brengen. Wij willen hierbij tevens verzoeken hiervoor ook een dubbelbestemming - leiding- water op te nemen. Ook hierover kunt u voor nadere informatie contact met de gebiedsbeheerder opnemen.	Wij kunnen instemmen met uw zienswijze en zullen de dubbelbestemming Leiding – Water opnemen.



15	Evides	Beantwoording college
Voorstel: Voorstel: het bestemmingsplan (regels en verbeelding) aan te passen zoals aangegeven in de Staat van wijzigingen.		