

## Staat van wijzigingen (bijlage bij het raadsvoorstel bestemmingsplan Gezondheidspark West / Middenzone)

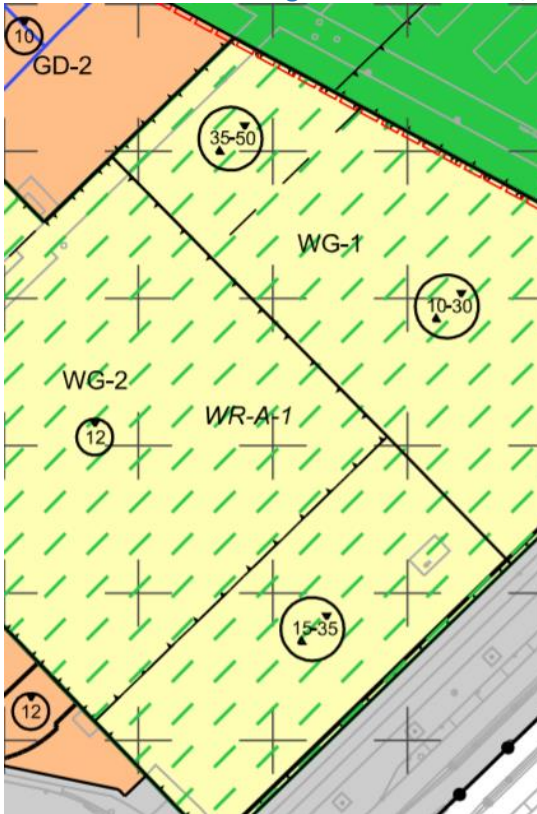
De ingekomen gekomen zienswijzen en ambtshalve overwegingen vormen aanleiding de verbeelding, de regels en de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan op de volgende onderdelen aan te passen.

### Verbeelding (de bestemmingsplankaart)

De verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan wordt op de volgende onderdelen aangepast:

- I. De aanduiding 'milieuzone - geluidscontour sporthal' wordt geschrapt.
- II. Toevoeging van de dubbelbestemming Leiding – waterleiding zoals aangegeven in de zienswijze van Evides.
- III. Toevoeging van de dubbelbestemming Leiding – hoogspanning, zoals aangegeven in de zienswijze van TenneT.
- IV. Aanpassingen n.a.v. zienswijzen Ballast Nedam Development:
  - a. De bouwhoogte van bestemming Woongebied -1 en Woongebied -2 met de hoogteaanduiding van 50 meter wordt verruimd tot 53 meter, zoals hieronder aangegeven op kaartbeeld A en kaartbeeld B.
  - b. De aanduiding maximale bouwhoogte 53 meter binnen de bestemming Woongebied -1 wordt verruimd richting zuidzijde zoals aangegeven op kaartbeeld A.
  - c. Ten zuiden van de bestaande parkeergarage wordt de grens tussen de bestemming Woongebied -2 en Woongebied -1 naar het noorden verschoven, zoals aangegeven op kaartbeeld A.
  - d. De maximale bouwhoogte voor de binnentuinen wordt door een aanduidingsvlak ingetekend met een maximale bouwhoogte van 10 meter, zoals aangegeven op kaartbeeld A en C.
  - e. Binnen de bestemming Woongebied -2 wordt ter hoogte van de rotonde het bouwvlak voor een klein deel beperkt, zoals aangegeven op kaartbeeld B.
  - f. De aanduiding minimum bouwhoogte 10 meter binnen de bestemming Woongebied -1 wordt verhoogd naar 20 meter, zoals aangegeven op kaartbeeld C.
  - g. De bouwhoogte 10 en 12 meter binnen de aanduiding 'parkeergarage' wordt verhoogd naar 13 meter, zoals aangegeven op kaartbeeld D.
  - h. De bouwkaavel met de bestemming Gemengd -1 wordt omgezet naar de bestemming Woongebied - 2 met de aanduiding parkeergarage, zoals aangegeven op kaartbeeld E.
  - i. Binnen de bestemming Groen wordt de aanduiding 'onderdoorgang' geschrapt, zoals aangegeven op kaartbeeld F.

**Kaartbeeld A bouwhoogtes in bouwveld 1 / verschuiving bestemmingsgrens WG-1 / WG-2**

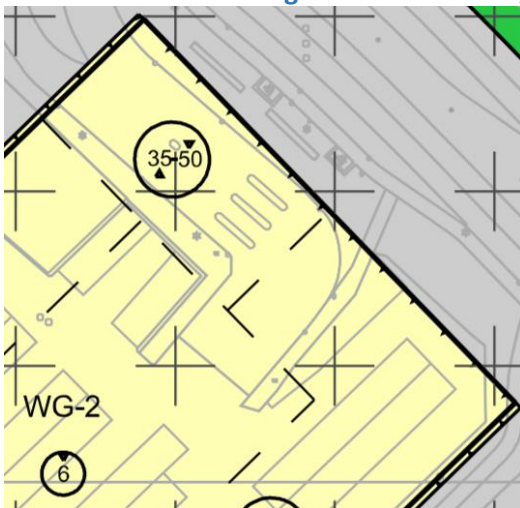


Ontwerpbestemmingsplan

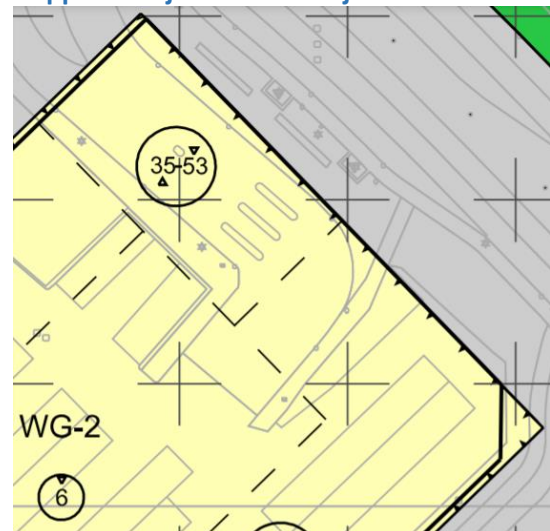


Voorstel tot aanpassing

**Kaartbeeld B bouwhoogtes in bouwveld 3 / schrappen stukje bouwvlak bij rotonde**



Ontwerpbestemmingsplan

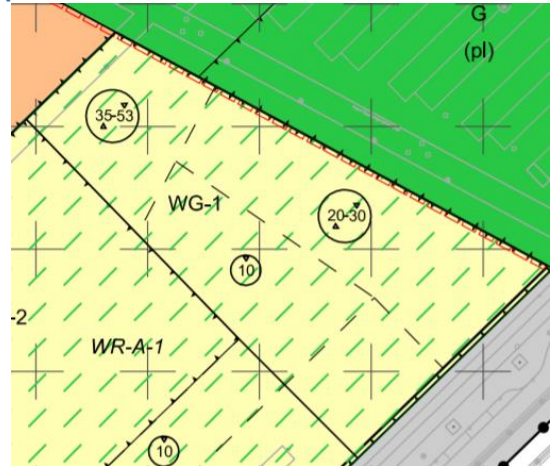


Voorstel tot aanpassing

**Kaartbeeld C minimale bouwhoogte aan de Esplanada**



Ontwerpbestemmingsplan



Voorstel tot aanpassing

**Kaartbeeld D bouwhoogte parkeergarage**

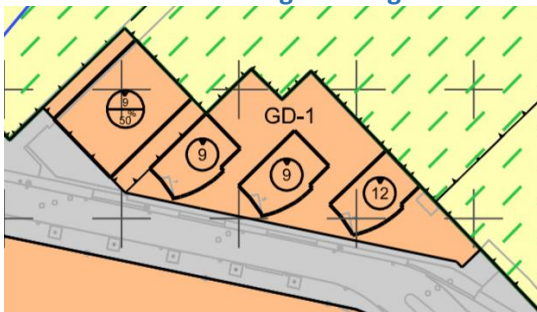


Ontwerpbestemmingsplan



Voorstel tot aanpassing

**Kaartbeeld E Omzetting Gemengd -1 naar Woongebied -2**



Ontwerpbestemmingsplan



Voorstel tot aanpassing

### Kaartbeeld F aanduiding 'onderdoorgang' geschrapt.



Ontwerpbestemmingsplan

Voorstel tot aanpassing

## De regels

De regels van het ontwerpbestemmingsplan worden op de volgende onderdelen aangepast:

- V. In artikel 6.1 wordt onderdeel d 'ondergronds parkeren', aangevuld met 'bijbehorende toegangswegen'.
- VI. Artikel 10.2.2 en artikel 11.2.2 worden aangevuld met een nieuw onderdeel luidende: een bouwhoogte boven de 50 meter is alleen toegestaan als de oppervlakte per bouwlaag van de bovenste 3 bouwlagen maximaal 80% bedraagt van de oppervlakte per bouwlaag van de lager gelegen bouwlagen.
- VII. Artikel 10.2.3 en artikel 11.2.3 worden aangevuld met een nieuw onderdeel luidende: bouwwerken op daken van gebouwen ten behoeve van groeninrichting: 3 meter vanaf bovenkant dak.
- VIII. Artikel 11 wordt aangevuld met een nieuw lid 3 (voorwaardelijke verplichting) luidende: het dak van de parkeergarage binnen de aanduiding 'parkeergarage' is bij oplevering van de parkeergarage voorzien van een constructie met een landschappelijke uitstraling, zodat bewoners minder direct zicht hebben op de parkeerplaatsen.
- IX. Artikel 15.2 de (milieuzone – geluidscontour sporthal) wordt geschrapt.
- X. Er wordt een nieuwe dubbelbestemming Leiding- Hoogspanning opgenomen, conform de bijlage zoals opgenomen bij de zienswijze van TenneT.
- XI. Er wordt een nieuwe dubbelbestemming Leiding- water opgenomen.
- XII. In artikel 17 wordt de regel 'Het is verboden geluidsgevoelige functies te bouwen die op de gevel niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder' vervangen door 'het is verboden *zonder vergunning* geluidsgevoelige functies te bouwen die op de gevel niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder.
- XIII. In artikel 17.1.3 wordt de tabel hogere waarden op twee waarden aangepast. De Karel Lotsyweg/Kapteynweg was 56 dB wordt 57 dB. De Amnesty Internationalweg was 64 dB wordt 54 dB (was niet goed overgenomen uit het akoestisch onderzoek).
- XIV. Artikel 18.2.2 wordt aangevuld met een onderdeel b en komt als volgt te luiden: b: het bedrijfsvloeroppervlakte aan voorzieningen bedraagt maximaal 3.000 m<sup>2</sup>.

## Algemeen en plantoelichting

- XV. Het bestemmingsplan (regels en toelichting) wordt redactioneel en op ondergeschikte onderdelen aangepast, zoals opmaak- en typefouten, verschrijvingen en actualisering van teksten door uitgevoerde onderzoeken, aanpassingen in de regels en verbeelding en beleidswijzigingen.
- XVI. In de plantoelichting wordt het voorstel tot delegatie geschrapt.
- XVII. In de plantoelichting wordt een motivering opgenomen voor het schrappen van de aanduiding 'milieuzone - geluidscontour sporthal', op basis van het uitgevoerde onderzoek, dat als bijlage bij het bestemmingsplan wordt opgenomen.
- XVIII. In de plantoelichting wordt een samenvatting van de parkeerbalans opgenomen. In de bijlage bij de plantoelichting wordt de volledige parkeerbalans opgenomen.

<b>Samenvatting parkeerbalans (op basis van voorlopig bouwplan)</b>		
Bestaande parkeerplaatsen		<b>1.508</b>
Nieuw programma bouwplan		<b>1.054</b>
- 720 woningen met 20% reductiefactor (HOV + fiets)	721	
- Bezoekers	173	
- Voorzieningen 500m2 supermarkt +2500 m2 dienstverlening	104	
Bovenplans		<b>249</b>
- kavel Optisport 106	106	
- bestaande werkfuncties zonder abonnement	143	
Subtotaal I		<b>2.811</b>
Reductie nieuwe functies		<b>- 502</b>
- Deelauto's	56	
- Organiseren piek	132	
- Reductie dubbelgebruik (parkeermanagement)	314	
Subtotaal II		<b>2.309</b>
Reductie uitvoering mobiliteitsplan		<b>- 132</b>
Benodigde parkeerplaatsen		<b>2.177</b>

Tabel 5.2 Samenvatting parkeerbalans

### Toelichtende tekst bij de parkeerbalans

In tabel 5.2 is een samenvatting van de uitgebreide parkeerbalans zoals die voor het ontwikkelde concept bouwplan is opgesteld (zie bijlage). De parkeerbalans toont aan dat op basis van het nu bekende bouwplan voldaan wordt aan de beleidsregels parkeren voor nieuwbouwprojecten waar in het bestemmingsplan naar verwezen wordt. Daarmee is de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond. Als in de toekomst het bouwplan nog wijzigt, bijvoorbeeld door een afwijkend programma of extra verkeersmaatregelen, dan zal ook de parkeerbalans worden aangepast. Bij de indiening van de omgevingsvergunning bouwen zal de ontwikkelaar een geactualiseerde parkeerbalans moeten indienen, inclusief onderbouwing. In die onderbouwing zal conform de beleidsregels voldaan moeten worden aan de volgende uitgangspunten:

- Per woning, woningtype of functie dient de bijbehorende norm uit de beleidsregels te worden toegepast.

- Voor de nieuw te bouwen woningen en functies mag een reductie worden toegepast van 10% voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer en 10% voor de goede fietsbereikbaarheid. In het door de gemeente op te stellen Programma mobiliteit wordt de uitvoering en in stand houding van deze twee maatregelen zeker gesteld.
- Het bouwplan moet voorzien in de benodigde parkeerplaatsen voor de bovenplanse parkeerbehoefte. Het betreft bestaande gebruikers die nu geen abonnement hebben en de nog te ontwikkelen kavel voor Optisport.
- Door toepassing van het concept deelauto's mag per deelauto de gebruikelijke reductie van parkeerplaatsen worden toegepast.
- Dubbelgebruik en reductie van op basis van organisatie van de pieken is alleen toegestaan met een onderbouwing die voldoet aan de beleidsregels.
- Een reductie(\*) van de bestaande parkeerbehoefte is alleen toegestaan op basis van een Gezamenlijk Mobiliteitsplan Middenzone (GMM) dat de gemeente in samenwerking met de ontwikkelaar en de gebruikers van het huidige parkeerterrein opstelt, waarbij in ieder geval het ziekenhuis en de gebruikersvereniging nadrukkelijk worden uitgenodigd te participeren.
- Een verdere reductie op basis van andere maatregelen opgenomen in de beleidsregels is toegestaan.

(\*) Inzet op beter OV, fiets, deelmobiliteit, tariefverhoging gaat ook iets doen voor bestaande parkeerders. Hoeveel is onbekend. In de parkeerbalans is uitgegaan van een reductie van 15% waardoor 132 parkeerplaatsen minder nodig zijn. Het GMM moet er dus voor zorgen dat andere gebruikers (politie, ggd, ASz, Erasmus, Sodexo etc.) die in de Middenzone zitten ook op een ander vervoersmodaliteit stappen om zodoende het autogebruik te reduceren.

#### XIX. In de plantoelichting wordt een paragraaf mobiliteit opgenomen:

De koersnota mobiliteit, 2018 geeft de globale lijnen en richting aan waar Dordrecht de komende jaren op wil inzetten om Dordrecht bereikbaar te houden. De druk op het infranetwerk is op dit moment op verschillende locaties al hoog. Deze wordt de komende jaren, mede door de groeiambitie van Dordrecht nog groter. Het is zaak om dit aan te pakken en niet op de oude manier door meer asfalt aan te leggen. Dat biedt geen soelaas meer. Er moet meer worden ingezet op duurzame vervoerswijzen anders dan de auto. Een elektrische auto is uiteraard ook duurzaam, maar neemt alsnog plek in op de weg en vereist een parkeerplaats.

Het vormgeven hiervan gebeurt momenteel in projecten en deelaspecten als het uitvoeringsplan fiets, Dordrecht Fietst verder! en de nota parkeernormen 2019, vertaald in de beleidsregels parkeren bij nieuwbouwprojecten waar in dit bestemmingsplan naar verwezen wordt. Hierin staan flexibele (lagere) parkeernormen inclusief reductiefactoren voor de inzet van een beter openbaar vervoer en de fiets, alsmede de inzet van deelmobiliteit en MaaS oplossingen (Mobility as a Service).

Onder de paraplu van de omgevingsvisie wordt in 2021 verdere invulling gegeven aan de concretisering van de koersnota mobiliteit in de vorm van een Programma mobiliteit met concrete uitvoeringsplannen. In dit programma zal de gemeente de realisatie van de voorgestelde maatregelen zeker stellen:

- Het behoud en verder versterken van de Middenzone als halte voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

- De aanleg en instandhouding van een fietsroute naar het Leerpark en de tunnel Laan der Verenigde Naties waardoor een hoogwaardige comfortabele fietsverbinding met Dordrecht CS mogelijk is.
- Een maximale inzet op een treinhalte/lightrailhalte Leerpark.
- Het opstellen van het mobiliteitsplan (GMM) als harde randvoorwaarde voor een reductie van 15% op de bestaande parkeerbehoefte in de Middenzone.

Ter voorbereiding op dit programma is in mei 2020 een uitgangspuntennotitie mobiliteit verschenen (RIS 2564352) [link website](#)

In deze uitgangspuntennotitie zijn de volgende doelstellingen geconcretiseerd op basis van de koersnota mobiliteit:

- om de groeiagenda (bouw van 4000 woningen) mogelijk te maken is de spoorzone een belangrijke drager voor de benodigde ontwikkelingen;
- dat het aantal verplaatsingen met de fiets moet toenemen naar 30% in 2024;
- toename frequentie en betrouwbaarheid openbaar vervoer (OV), waarbij trein, bus en waterbus een sluitend netwerk zijn;
- hoogfrequent vervoer mogelijk maken met Lightrail.

Waarbij expliciet voor het gebied Leerpark/Gezondheidspark is aangegeven:

- een nieuw station Leerpark;
- verbeteren langzaam verkeer verbinding Leerpark-Gezondheidspark door aantrekkelijke route fietsers en voetgangers;
- parkeren op straat reguleren ten behoeve van stimuleren OV en fiets.

In 2021 wordt aanvullend op het Programma mobiliteit het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) vastgesteld. Dit programma zal nog nadrukkelijker invulling geven aan de thema's om Duurzame Mobiliteit verder te versterken. De belangrijke bouwstenen van dit programma zijn in onderstaande figuur aangegeven.

### 1. Verminderen: slimmer reizen

Het verminderen van het aantal gereide kilometers, zowel voor goederen- als personenvervoer. Dit kan bijvoorbeeld door het efficiënt plannen van vervoersstromen, slimme ruimtelijke ontwikkeling en een hoge bezettingsgraad van voertuigen.

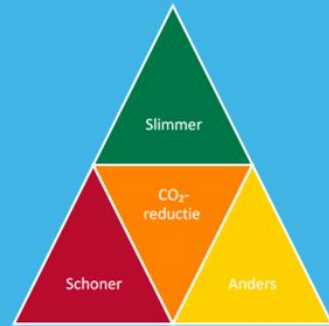
### 2. Veranderen: anders reizen

Het veranderen van de vraag naar mobiliteit door het stimuleren van het gebruik van efficiëntere en duurzamere alternatieven. Daarbij gaat de voorkeur steeds uit naar de duurzaamste vorm van mobiliteit: lopen en fietsen. Daarna is het openbaar vervoer de schoonste optie.

Indien deze vormen van mobiliteit geen optie zijn, bijvoorbeeld door beperkte OV-dekking in een bepaalde regio, dan komt de auto in beeld. Slimme mobiliteitsdiensten (bijvoorbeeld autodelen rond hubs) en de introductie van zelfrijdende voertuigen bieden nieuwe mogelijkheden voor de integratie van auto's in mobiliteitsketens.

### 3. Verduurzamen: schoner reizen

Het verduurzamen van voertuigen en de infrastructuur. Hierbij gaat het om het stimuleren van het gebruik van de schoonste brandstof of energiedrager en duurzaam materiaalgebruik. Dit kan bijvoorbeeld door het inrichten van zero-emissie zones, het stimuleren van zero emissie voertuigen (zoals elektrische auto's en waterstofbussen) en de ontwikkeling van laadinfrastructuur en waterstofstations. Daarnaast gaat het om zuiniger gebruik van energie en grondstoffen, bijvoorbeeld door zuinig rijgedrag, juiste bandenspanning en het hergebruik van materialen voor infrastructuur.



- XX. [In de plantoelichting wordt paragraaf 6.2 inspraak uitgebreid met een kort verslag van de uitkomsten van het gevoerde overleg met het Albert Schweitzer ziekenhuis.](#)

In de planontwikkeling van de Middenzone heeft in het verleden regelmatig en structureel overleg tussen de gemeente en het Albert Schweitzer ziekenhuis (ASz) plaatsgevonden. Na de voltooiing van de nieuwbouw van het ziekenhuis is binnen de gemeente de planvorming gestart voor een nieuw stedenbouwkundig plan voor de Middenzone. Vanaf 13 juni 2019 hebben regelmatig overleggen tussen gemeente en het ASz plaatsgevonden waarbij de vraagstukken van het ASz besproken zijn. De brief van 2 oktober 2019 van het ASZ aan het college van burgemeester en wethouders kan daarin gezien worden als een tussenstand, waarbij het ASz kort samengevat de volgende standpunten heeft ingebracht die zien op de borging van de maatschappelijke belangen in de Middenzone:

- een passende tariefstelling voor parkeren en zekerheid daarover in de toekomst;
- betrokkenheid bij de tender, om de maatschappelijke belangen van het ASz mede te kunnen bepalen;
- Een gewaarborgde betrokkenheid in het omgevingsmanagement van de geselecteerde partij;
- Vertaling en doorwerking van de mobiliteitsvisie van het ASZ.

Deze standpunten zijn door de gemeente betrokken bij de planvorming en de aanbesteding en vertaald naar een programma van eisen en wensen. In dit programma is het uitgangspunt bij parkeren dat de markt het voortouw neemt in investeringen en exploitatie. In dialoog met de markt wordt gezamenlijk bepaald hoe de maatschappelijke belangen die samenhangen met het parkeren voor de sport- en zorgboulevard in de parkeeroplossing worden geborgd. Het is daarbij in eerste instantie aan de markt om het initiatief te nemen en aan de gemeente om te borgen dat alle maatschappelijke belangen goed worden afgewogen. In de te sluiten ontwikkelovereenkomst worden daar afspraken over gemaakt en wordt geborgd dat het



ziekenhuis als belangrijke stakeholder betrokken wordt bij de uitvoering en verdere uitwerking.

In dit bestemmingsplan is dat ook juridisch geborgd omdat een omgevingsvergunning voor de bouw van de parkeervoorziening pas kan worden verleend als een parkeerbalans is opgesteld die aantoont dat voldaan wordt aan de beleidsregels voor parkeren. Bij de toepassing van die verkeersbalans is een reductie op de parkeernormen voor bestaande gebruikers pas mogelijk als eerst een Gezamenlijk Mobiliteitsplan Middenzone (GMM) is opgesteld en de uitvoering daarvan is zeker gesteld. Het ASz wordt nadrukkelijk uitgenodigd actief te participeren in het opstellen van het GMM. In het GMM zal ook het effect van hogere tarieven op de maatschappelijke belangen van de gemeente worden uitgewerkt en komt een voorstel voor omgevingsmanagement met de mogelijkheid dat het ASz daarbij betrokken wordt.