Middenzone Gezondheidspark Dordrecht

Ballast Nedam
Development

Rijnboutt

.06
Conceptuele visie
stedenbouw
& architectuur

.48
Programma

.52
Mobiliteit
& Parkeren

.58
Milieu
& duurzaamheid

Rynbouw

Ballast Nedam
Development

Ballast Nedam Development heeft met haar partners voor de ontwikkeling van de Middenzone enthousiast ingezet om een gebied te ontwikkelen waar preventieve gezondheidszorg centraal staat in alle elementen van de ontwikkeling. De nabijheid van het ziekenhuis en de sportfaciliteiten vormen een natuurlijke aanleiding en sterken ons in onze visie om een gebied te realiseren waarbij gezond leven de rode draad vormt. Of je er nu gaat wonen of in het ziekenhuis ligt, het gebied gaat bijdragen aan langer gezond zijn en sneller genezen. Met als doel een gelukkiger leven.

1
Conceptuele visie, stedenbouw en architectuur

Urban Blue Zones

Visie
Wat gebeurt er als de Blue Zone gedachte neerstrijkt op een locatie die is omgeven door functies gerelateerd aan gezondheid. Dat is in de Middenzone het geval. Vormt het de verbindende schakel tussen het Albert Schweitzer Ziekenhuis en de Sportboulevard, curatieve en preventieve zorg? Krijg je de eerste plek in Nederland die daarbij aansluit door middel van correctieve zorg? Als het aan ons ligt wel. Wij, Ballast Nedam Development, nemen u mee in de visie van ons team: Welkom in het nieuwe Dordrecht Middenzone Gezondheidspark!

Waarom?
Deze gedeeltelijk en geasfalteerde lege plek van circa 3,5 hectare in Dordrecht verdient het een plek van betekenis te worden in de stad. De gemeente Dordrecht heeft ons uitgedaagd om deze locatie tot een nieuwe woonomgeving met ca 720 woningen te ontwikkelen. Een stedelijke omgeving die voldoet aan de laatste eisen omtrent klimaatadaptiviteit, energie, circulariteit en biodiversiteit. Wij willen hier een omgeving van maken waar een hechte gemeenschap ontstaat, waarin de bewoners meer bewegen, gezonder eten en aandacht hebben voor zingeving en ontspanning. Zodat zij aantoonbaar gelukkiger, gezonder en langer leven. De nieuwe bewoners zullen in demografische en economische achtergrond divers zijn, maar zullen zich verbonden voelen door hun leefstijl in deze nieuwe buurt.

De voordelen van de grote stad, in het groen
Hoe doen we dat?
Op de plek waar nu een uitgestrekte parkeerplaats ligt, ontstaat een nieuwe realiteit. Aan alle eisen en gunningscriteria van de gemeente Dordrecht hebben wij voldaan, dat laten we in dit boekwerk zien. En we gaan verder dan dat: we combineren de wensen van de gemeente Dordrecht met de ambities van Ballast Nedam Development tot een gezamenlijke doelstelling: mensen gezonder en meer verbonden met elkaar een langer en gelukkiger leven te bieden. Daarbij maken we gebruik van de eigentijdse filosofie van de Blue Zones van Dr. Michel Poulain en Michel Poulain. Dat maakt dit gebied straks tot een unieke realiteit. Hieronder zullen wij een korte toelichting geven op deze Blue Zone filosofie.

Blue Zone van Poulain
Deze aanpak is geïnspireerd op 5 gebieden in de wereld (Blue Zones) waar bewoners uitzonderlijk lang en in goede gezondheid leven. Onderzocht is welke gewoonten van de inwoners positieve gezondheidseffecten hebben. Dit bleken 9 gemeenschappelijke kenmerken, waarvan Ballast Nedam Development een vertaling heeft gemaakt opgedeeld in hardware en software.

Hardware
- Natuur & biodiversiteit
- Circulariteit
- Milieu
- Mobiliteit

Software
- Gezonde voeding
- Community
- Bewegen
- Zingeving en ontspanning

Al deze thema's zijn bedoeld om in de programmering en inrichting van de nieuwe buurt, de leefgewoonten en het gedrag van de bewoners op positieve wijze te faciliteren. Zodat ze gezonder (en langer) leven.

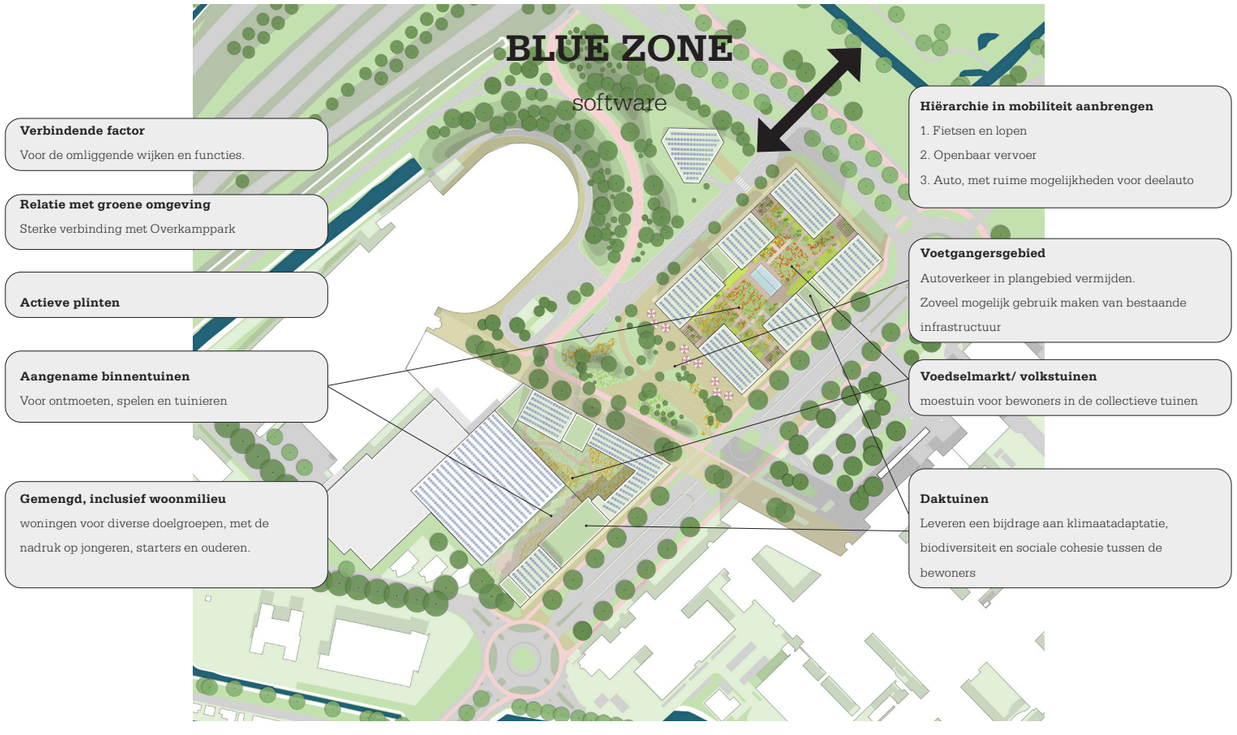
Hoe kan de stedelijke hardware, de inrichting, bijdragen aan deze ambities? Ons team hebben we geselecteerd en aan ons verbonden op deze kernwaarden. Op basis van de kaders van de Selectie- en inschrijvingsleidraad, Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan, dragen de door hen ontworpen ruimtelijke condities optimaal bij aan gezond leven in nieuwe stedelijke omgeving in Dordrecht. In dit boekwerk wordt aan de hand van concrete maatregelen die we nemen in de Middenzone Gezondheidspark de hardware verder uitgewerkt. Het blijft niet bij mooie woorden, het zijn praktische veelbetekenende daden.

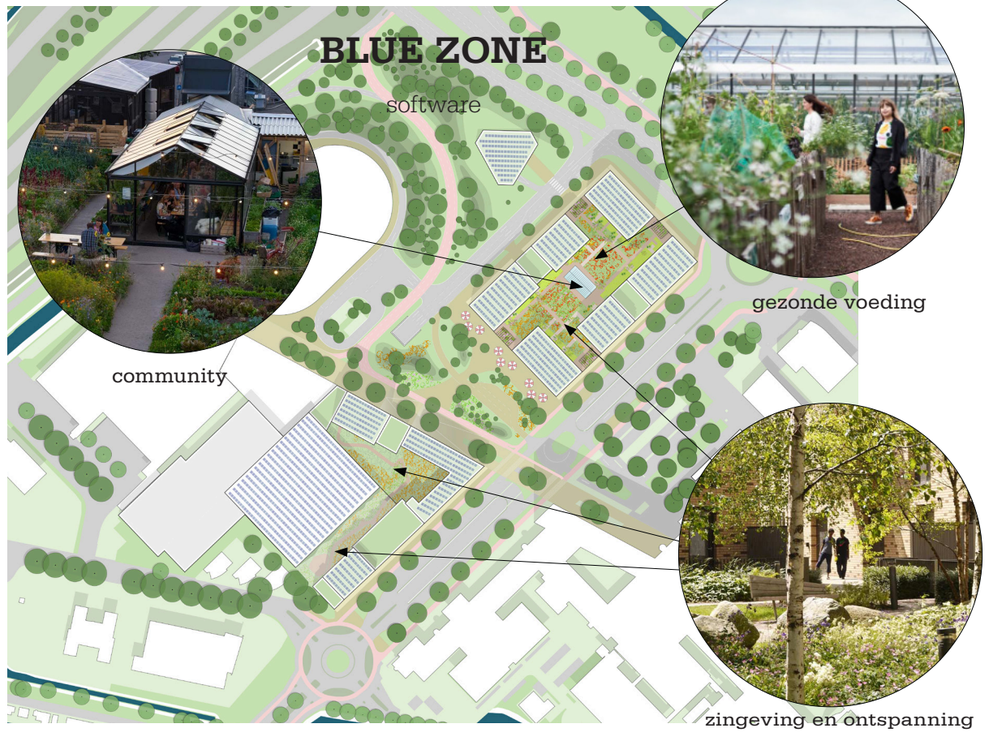
De bewoner
Wat betekent dit voor de bewoner? Gezonder leven wordt gestimuleerd door in de basis mensen uit te dagen te bewegen. Door een rijke biodiversiteit te creëren, met bijvoorbeeld beeldbepalende grote bomen in de openbare ruimte en een gevarieerd aanbod van inheemse beplanting in het hele plangebied, zorg je ervoor dat de bewoners naar buiten worden getrokken. De vogels bewonderen vanuit de tuin, of samen in de schaduw op een bankje kletsen. Het gevarieerde aanbod van inheemse beplanting geeft het gebied ieder seizoen zijn eigen karakter, en vormt het een bron voor bijvoorbeeld vogels, insecten, bijen en vlinders. Dit geldt niet alleen voor de openbare ruimte, maar ook zeker voor de binnentuinen. Hier realiseren wij voldoende groenvoorziening voor een rijke biodiversiteit, en voorzien wij in de aanleg van een gezamenlijke moes- of bloementuin.

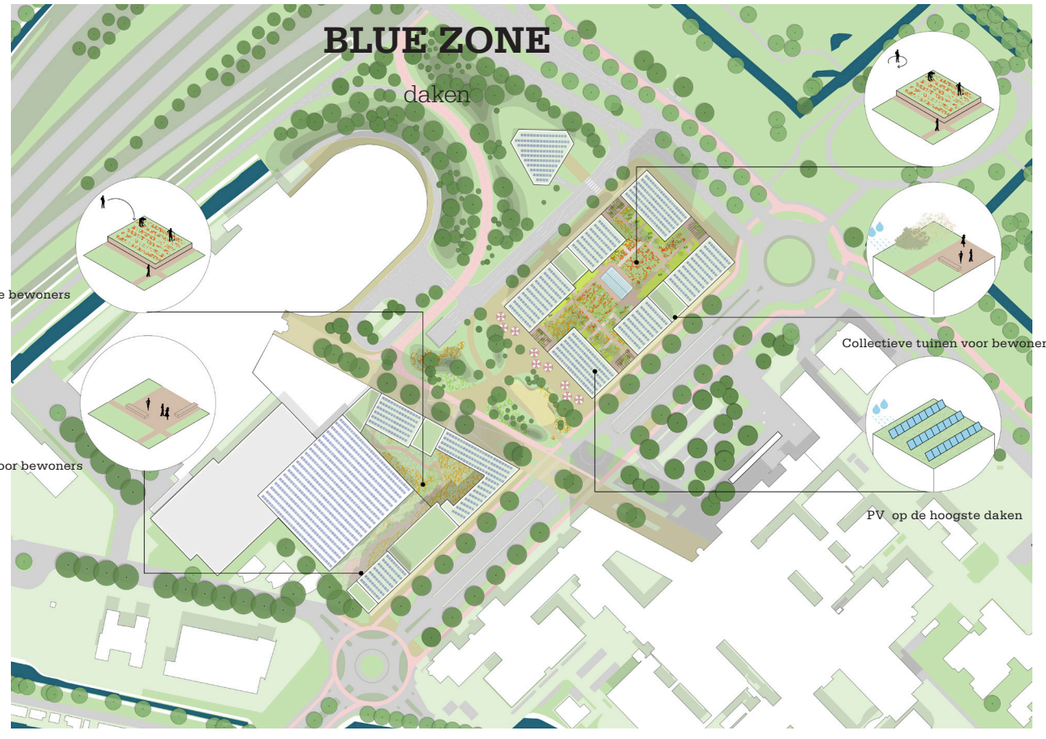
De ontwikkeling is met name gericht op jongeren en ouderen. De hogere dichtheid en het stedelijke volume met al zijn levendigheid zorgt ervoor dat het een ideale plek is voor jongeren. Aan de andere kant sluiten de ruime en functionele appartementen, de optimale bereikbaarheid, het gemak van parkeren en het uitzicht over de stad goed aan bij de wensen van ouderen. Een gevarieerde demografische samenstelling, maar met eenzelfde keuze: wonen in de Middenzone.

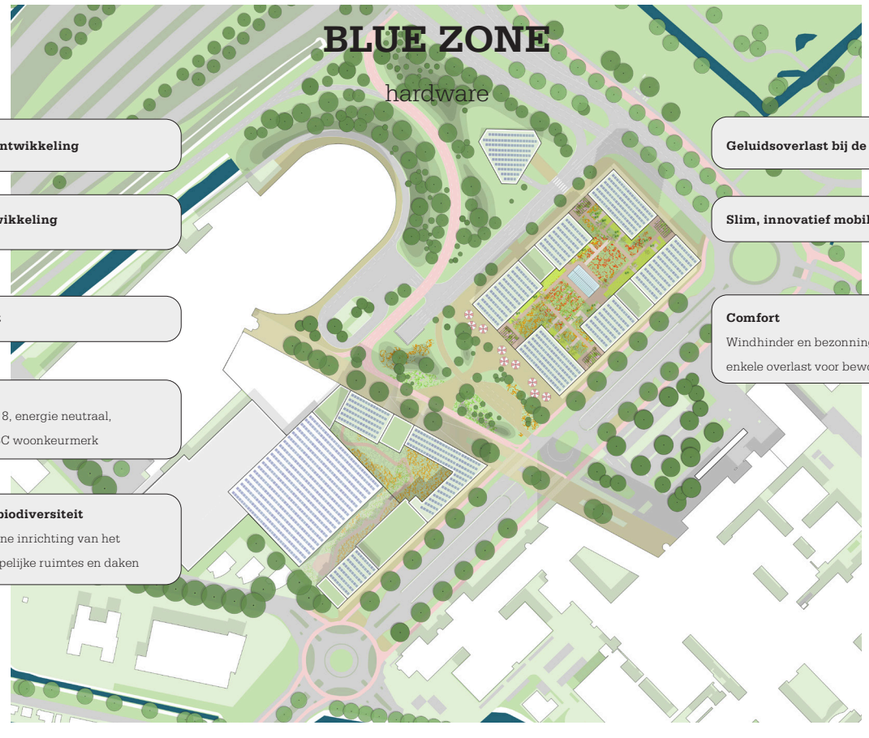
Het markante alzijdige woongebouw op veld 4 benadrukt de entree van het gebied. Royale appartementen in een vrijstaand object in het landschap creëren een nieuwe identiteit van het gebied. Het volume op bouwveld 3 weerspiegelt de nieuwe stedelijkheid van het Gezondheidspark. Verschillende gebouwen binnen een enkel bouwblok die de gezamenlijk binnentuin omkaderen. Langs de Karel Lotsyweg vormt de open plint van dit volume de aansluiting met de straat, waar commerciële en dienstverlenende functies in de plint van de woongebouwen zijn gehuisvest. Verderop richting de Esplanade vormt veld 2 het centrale hart van het gebied, met aan weerszijden een aantrekkelijke aansluiting met de bouwvolumes op veld 1 en 3. De esplanade die hier langs loopt en de verbinding vormt tussen het ziekenhuis en de sportfaciliteiten, wordt benadrukt door de vorm van het volume op veld 1.

De Middenzone wordt een buurt waar je als bewoners iets met elkaar hebt, je elkaar bewust en onbewust beïnvloedt en ontmoet, en waar de stedelijke anonimiteit verdwijnt. Waar het geluksgevoel wordt ingegeven door het leven in een hechte gemeenschap en je bewust en onbewust gefaciliteerd wordt in een gezonder en langer leven.







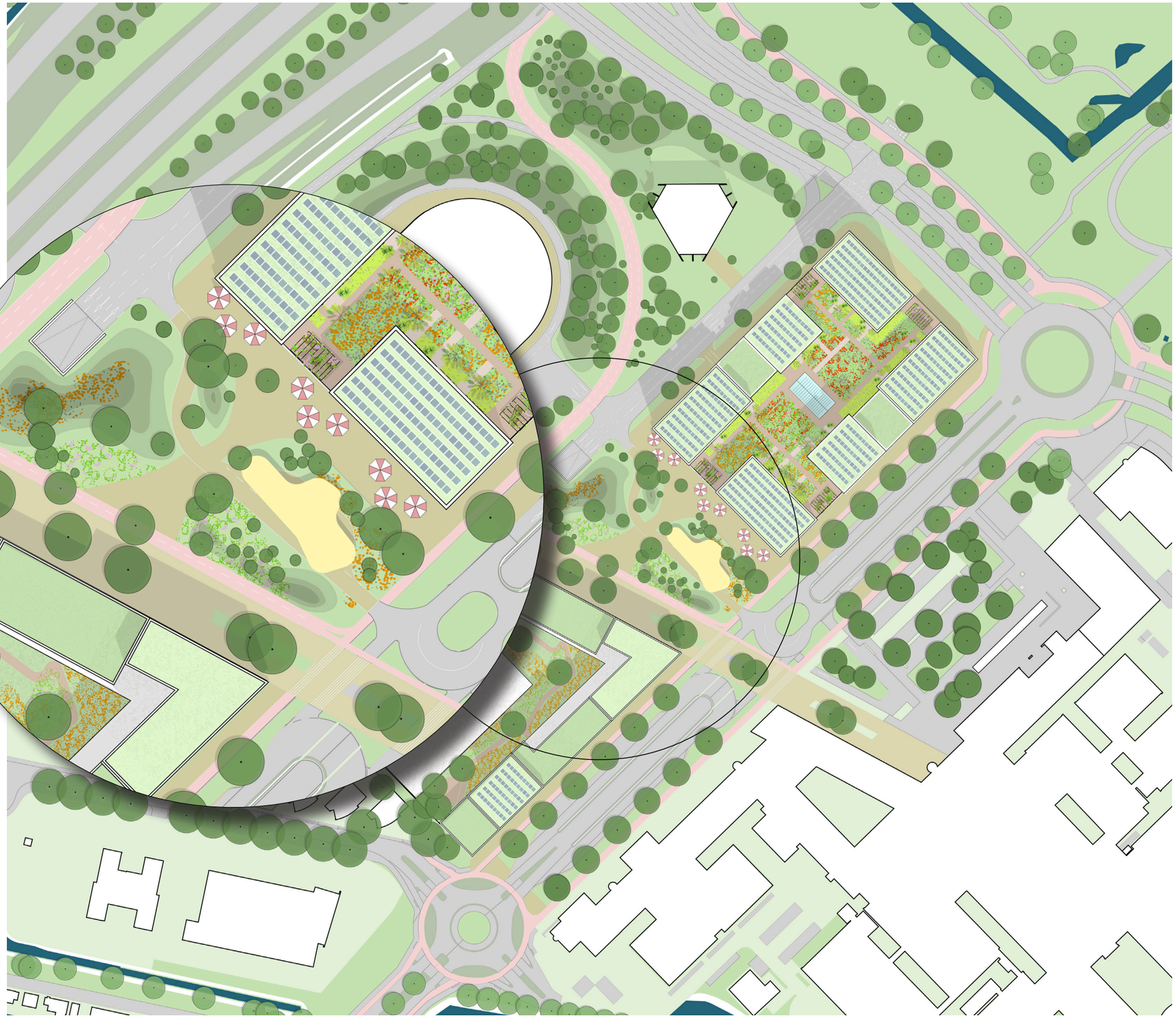


Urban Blue Zone
hardware & software

de esplanade

het centrale park

terrassen
aan het centrale park



Urban Blue Zone
het centrale park, de esplanade

Visie Stedenbouw

Wonen in het Gezondheidspark, dat is de Middenzone bij uitstek.
Naast het Albert Schweitzer Ziekenhuis en Optisport, direct grenzend aan het Overkamppark: een belangrijke plek in de stad en de regio, waar velen elkaar ontmoeten. De nadruk ligt er op gezond leven, iets wat we in de nieuwbouw van de Middenzone stimuleren. Goed aangesloten op openbaar vervoer en fietsgebruik stimuleren. Zoveel mogelijk groen om de gebouwen. Voor een brede samenstelling van bewoners, jong en oud. De blokken zijn elk groot genoeg om een gemeenschap te vormen, met gezamenlijk eigen voorzieningen aan de binnentuinen.

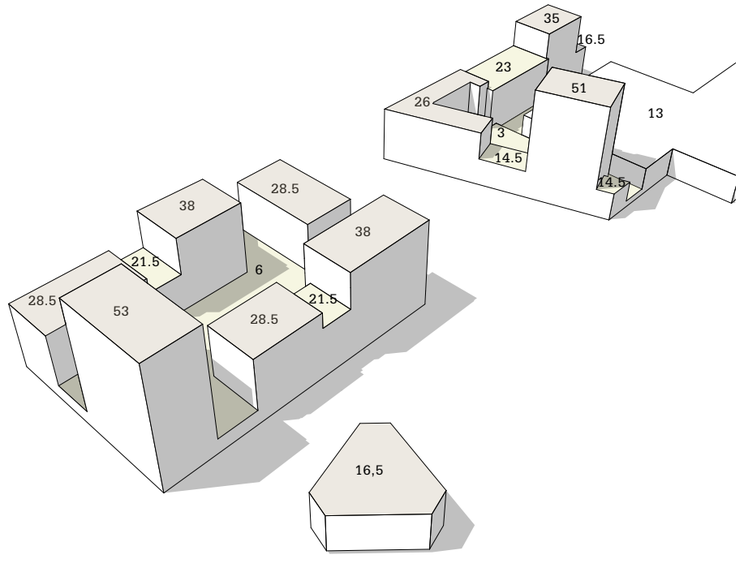
Het stedenbouwkundig plan van de gemeente biedt al een prima basis; ons plan is daaruit ontstaan en brengt het verder. Met iets meer dan 700 woningen bieden we huisvesting voor meer dan 1.500 mensen. Met voorzieningen die het gezondheidsconcept versterken, gericht op bewust en gezond leven. Onderdeel van het plan zijn een (city)supermarkt, passende horeca en woondiensten. Ook hebben wij de openbare fietsvoorziening gepositioneerd in de plint van veld 1. Maar ook gemeenschappelijke huiskamers gekoppeld aan de binnentuinen voor de bewoners waar men elkaar ontmoet en samen kan werken of ontspannen.

De start van een gezonde ontwikkeling is de beperking van geluidhinder vanaf de N3. Afscherming is één van de middelen om in het Gezondheidspark een aangenaam leef/geluidniveau te bereiken. Passende maatregelen zullen in later stadium duidelijk worden; we gaan nu zoals afgesproken uit van een geluidscherm langs de N3 en de op- en afritten. In de paragraaf over geluid kunt u de details lezen. In ons ontwerp zorgen we via de situering en de technische inrichting van woningen, de groene inrichting van het gebied en de positionering van bouwmassa's voor een gezond en aantrekkelijk microklimaat.
Aan de openbare ruimte liggen "actieve functies". Elke entree van de woongebouwen is een representatieve ontvangstplek, gekoppeld aan een goede fietsenstalling en een goed ingepaste plek voor afvalinzameling. Zoals afgesproken worden de bergingen in de woning opgenomen, conform het voorbeeld van de 'Amsterdamse bouwbrief' en daarmee collectieve fietsenbergingen op de begane grond voorzien. Speciale tweelaagse woon/werkwoningen en multifunctionele ruimten maken het contact met de publieke ruimte. Maatvoering, gevelreliëf en inrichting zorgen voor privacy, veiligheid en een aangenaam comfort. De plinten zijn overwegend twee lagen hoog, wat beeldbepalend en onderscheidend is voor de architectuur van de gevels.

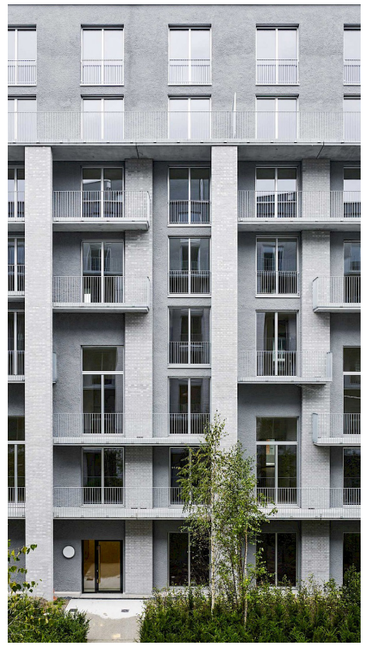
De belangrijkste openbare ruimte ligt aan de esplanade tussen de nieuwbouw, het Albert Schweitzer Ziekenhuis en Optisport, goed verbonden met het Overkamppark. In ons plan wordt die ruimte - het centrale park - maximaal benut als plek voor ontmoeting en ontspanning. Groen- en verblijfsruimte prevaleren boven verkeer. Aan de westgevel van veld 3 liggen aan de zonzijde terrassen en is er royaal ruimte voor voetgangers. De noodzakelijke routes voor hulpdiensten en regiobussen worden ingepast in het centrale park; de goed vormgegeven bushalte ligt zo dicht mogelijk bij de esplanade en de entree van het ziekenhuis. Personenauto's komen er niet; alle autoverkeer wordt ter weerszijden van veld 3 afgewikkeld.

Met de inrichting van het gebied tussen de Middenzone en de N3 wordt het Overkamppark vergroot. Door reliëf met boom- en heesterbeplanting, de situering van de fietsroute en de plaatsing van een woonpaviljoen (veld 4) wordt de relatie met het park versterkt. De echte verbinding met het park bevindt zich aan het eind van de Karel Lotsyweg.

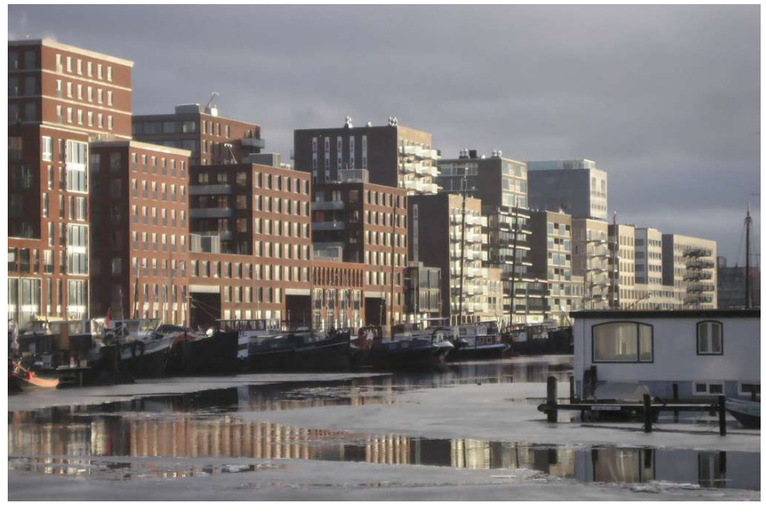
De gevarieerde skyline die geregisseerd wordt door het Beeldkwaliteitplan, geeft de Middenzone een bijzonder karakter - voortbordurend op de reeds aanwezige kwaliteiten in bebouwing en landschappelijke situering. Bouwhoogtes variëren van 4 tot 16 lagen, waarmee niet alleen een levendig beeld ontstaat, maar ook voldoende licht in de binnentuinen en op de groene ruimten valt. Door de opzet van de bebouwing krijgen de woningen voldoende zon en ontstaat een luw windklimaat. Op de daken liggen PV-panelen. Alle daken die niet geschikt zijn voor PV-panelen zijn ingericht met groen of worden ingezet als terras of gebruiksdak. Ook onderzoeken wij in het vervolgstadium de mogelijkheid om PV panelen op het dak van de parkeergarage te positioneren. De binnentuin van veld 3 bevat een kas die geschikt is als ontmoetingsplek en als kweekkas die bijdraagt aan de vorming van een gemeenschap en de gezonde leefomgeving.

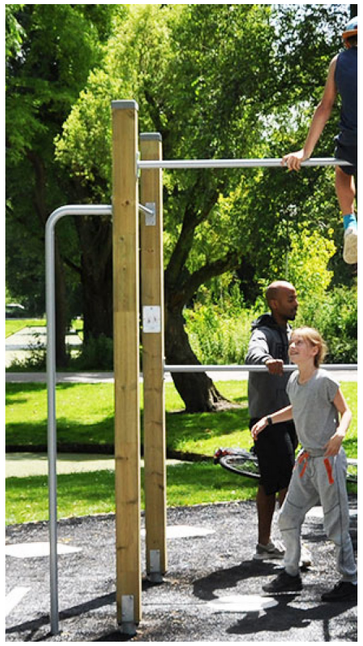


Stedenbouwkundige massa
volume en bouwhoogte



Bebouwing, stedelijk silhouet
referenties

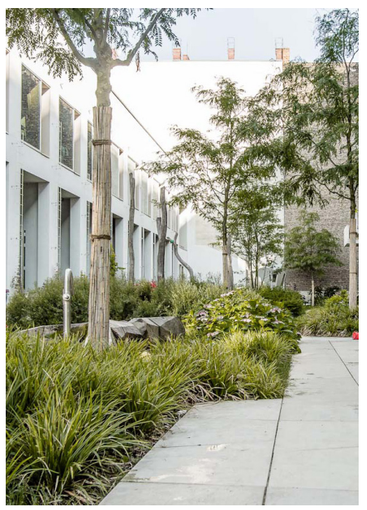


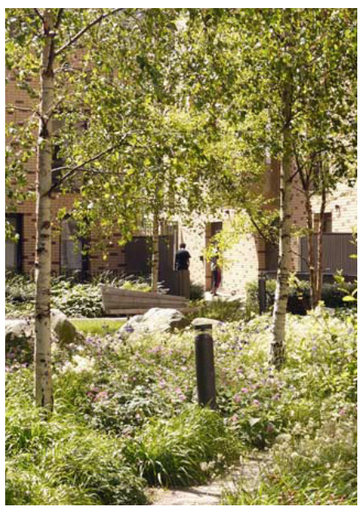


Het centrale park en het sportpark
referenties

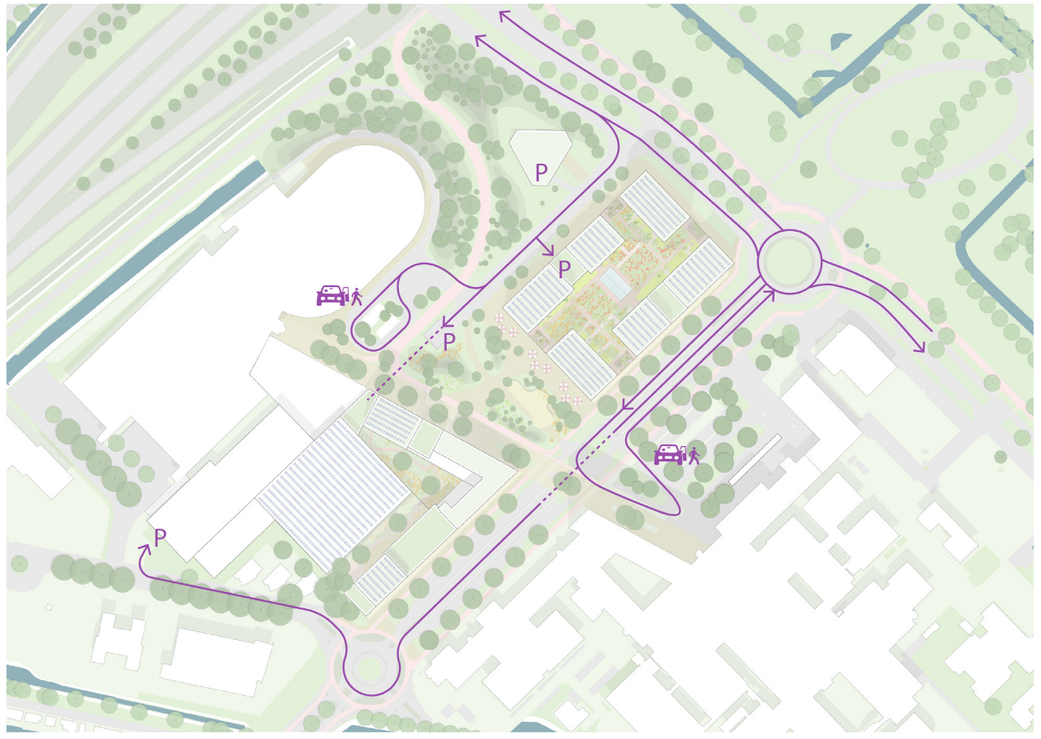
Esplanade
referenties

Binnentuin
referenties





Voetganger



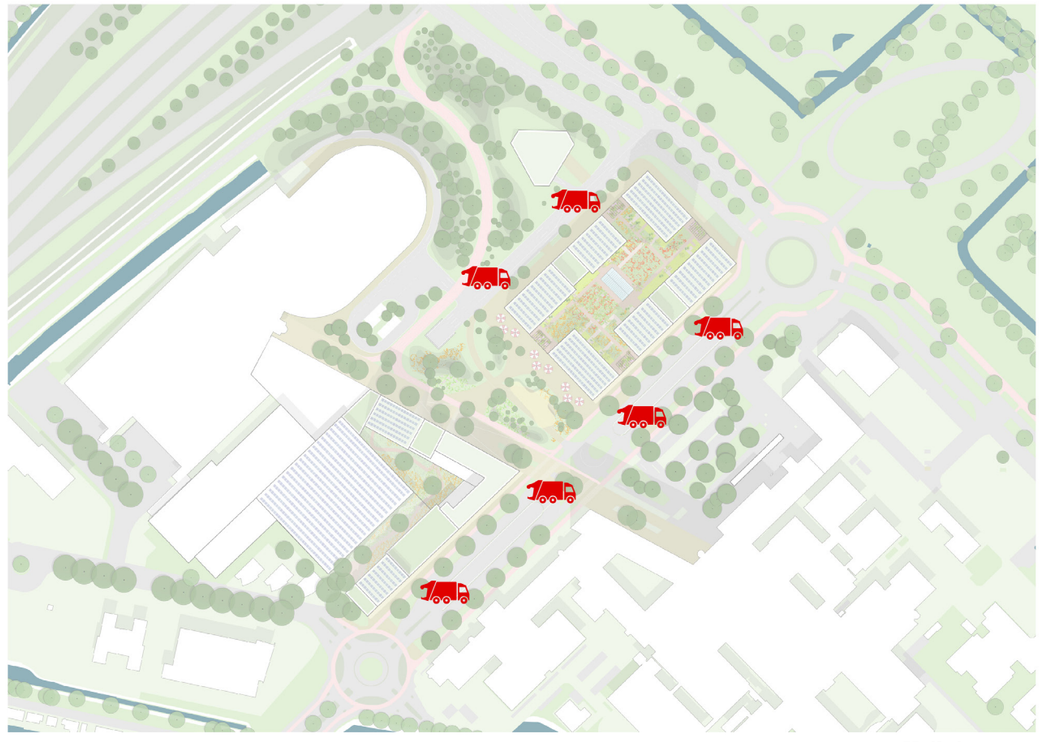
Auto

Facetkaarten

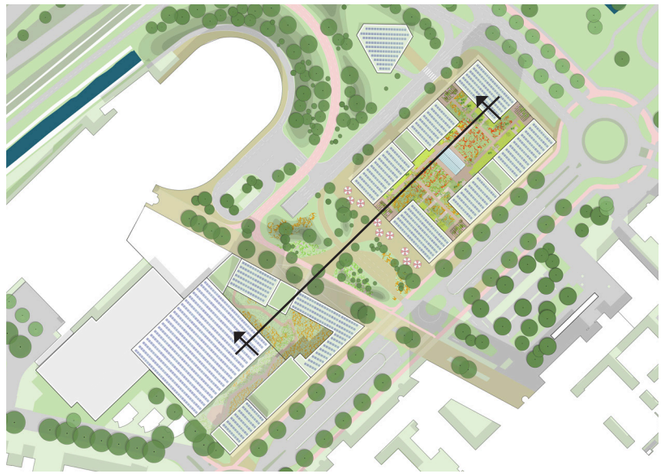
Fiets

Bus en brandweer

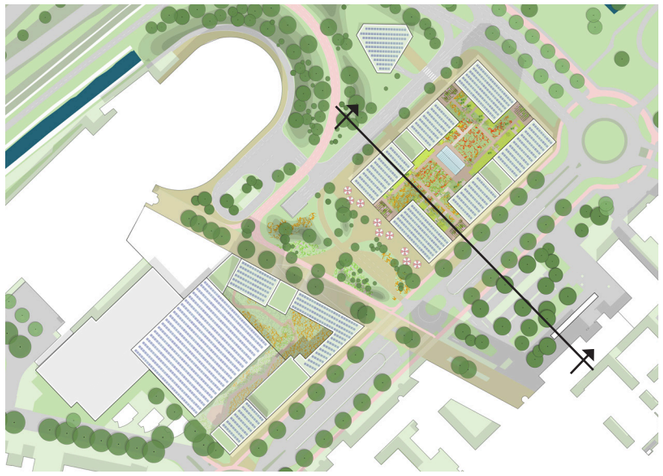
Deelauto



Vuilniswagen



Profiel 1
doorsnede over het centrale park en de esplanade



Profiel 2
doorsnede over de Karel Lotsyweg/ Fanny Blankers -Koenweg

N

0 10m 20m

Begane grond
Veld 1, 3 en 4; schaal 1:500

Visie Architectuur

Het Gezondheidspark is in Dordrecht één van de belangrijke stedelijke interactiegebieden. Met de planvorming is sinds 2005 uiting gegeven aan de thematiek van 'Domestic Quality'. De Middenzone is de noodzakelijke schakel tussen de publieke voorzieningen. Een stedelijk karakter met voldoende dynamiek in de publieke ruimte, waarbij levendige plinten en entrees aan de straat kwaliteit bieden voor de leefomgeving.
Het gebied wordt gekarakteriseerd door een grote diversiteit aan stedelijke voorzieningen, waarin het omvangrijke woonprogramma bijdraagt aan een stedelijk klimaat dat multifunctioneel, sociaal veilig, dynamisch en 24 uur per dag toegankelijk is voor iedereen.

De Middenzone kenmerkt zich als een volwaardige verstedelijking met een landschappelijke uitstraling. Het royale groen wordt vanuit het Overkamppark ver tot in het gebied wordt doorgetrokken. De landschappelijke inrichting van de openbare ruimte waar verblijven en bewegen centraal staan, zorgt voor een prettig verblijfsklimaat. Landschappelijke elementen spelen ook een rol bij de vormgeving van de gevels van de parkeergarages; groen is hierin nadrukkelijk geïntegreerd.

Beeldkwaliteit
Uitgangspunt voor de architectuur is het *'Beeldkwaliteitsplan Middenzone Gezondheidspark Dordrecht'* (Geurst & Schulze architecten, april 2019). Gebouwen zijn integraal onderdeel van het stedelijk weefsel en hebben de ambitie om een omgeving te maken die warmte en geborgenheid uitstraalt. Het wonen draagt uitdrukkelijk bij aan de gewenste levendigheid (domestic quality) in de openbare ruimte. De bouwblokken zijn samengesteld uit individuele panden. Deze panden zijn echte woongebouwen, waarin op de verdieping wordt gewoond, en in de plinten ruimte is voor werken aan huis, detailhandel en horeca. Hoogte-accenten markeren de belangrijkste entrees tot het gebied en begeleiden de belangrijkste stromen in de openbare ruimte. Een eerste hoogte-accent bevindt zich nabij de hoek Fanny Blankers Koenweg/ Overkampweg. In het verlengde van de as over de Fanny Blankers Koenweg staat een tweede hoogte-accent dat de esplanade en de entree tot de grote parkeergarage markeert.

In het stedenbouwkundig plan wordt de overgang privé – openbaar op verschillende wijzen vormgegeven. Rondom het bouwblok in veld 3 bevindt zich een overgangszone die aan de verschillende zijden een wisselend karakter heeft. Aan de noord- en zuidzijde wordt de overgangszone gevormd door een 1,5 meter brede privé zone die ter plekke van erfscheidingen tussen woningen en entrees tot fietsenstallingen en de parkeergarage wordt opgedeeld door vaste plantenbakken. Aan de oostzijde wordt de overgangszone gevormd door een openbare groenstrook met vaste beplanting. Aan de westzijde raakt veld 3 aan het centrale park. Hier wordt een ruime zone voor terrassen ten behoeve van de horeca in de plint van het gebouw voorzien. De 1,5 meter brede privé zone met plantenbakken langs de Karel Lotsyweg wordt eveneens doorgetrokken aan de zuidzijde van het woningbouwblok in veld 1.

De bouwblokken zijn samengesteld uit individuele bouwstenen of 'panden', schouder aan schouder. De panden variëren in hoogte en hebben ieder een eigen karakter, maar de verschillen zijn niet zodanig dat de samenhang van het bouwblok als geheel verloren gaat: eenheid in verscheidenheid. Elk pand heeft een herkenbare, markante, entree aan de straat. De gevellengte per pand is maximaal 40m. De geleding van het bouwblok correspondeert met de typologische geleding en de ontsluitingsstructuur van de panden. Woon/werkwoningen en overige functies in de plint hebben een eigen directe entree aan de straat (veld 3); woningen op maaiveld, ontsloten via de centrale ontsluitingsstructuur van het gebouw, liggen ca. 0,5m verhoogd t.o.v. het maaiveld ten behoeve van privacy (veld 1).

Het bouwblok in veld 1 wordt gekenmerkt door drie hoogteaccenten op de hoeken: een hoogte accent op de hoek met de Amnesty Internationalweg, ter plaatse van de hoek van de Karel Lotsyweg en de Esplanade en een markant hoogte-accent op het uiteinde van het woonblok aan de Esplanade, in de as van de Fanny Blankers Koenweg.
De plinthoogte aan de Karel Lotsyweg varieert van 3,5m tot 4,5m. De plint langs de Esplanade varieert van 4,5m tot ruim 6m en volgt de helling van de esplanade. In deze plint is de grote voetgangersentree tot de Parkeergarage en de openbare fietsenstalling opgenomen - deze is royaal en transparant vormgegeven en bevindt zich aan de esplanade ter hoogte van de toren.

Veld 3 wordt gekenmerkt door drie hoogteaccenten; één op de hoek van de Fanny Blankers Koenweg en het centrale park aan de Esplanade, één halverwege de stedelijke wand aan de Karel Lotsyweg en één op de hoek van de Fanny Blankers Koenweg en de Overkampweg. Het laatst genoemde hoogte-accent is ruim 50m. De plinthoogte van veld 3 is ca. 6m. En is naar gelang de functie in de plint meer dan wel minder gearticuleerd. In de plint bevindt zich tevens de tweelaagse stallingsgarage alsook de verschillende fietsenstallingen, makkelijk toegankelijk voor de bewoners van de verschillende bouwdelen.

Veld 1 en 3 vallen in de invloedsfeer van het Albert Schweitzerziekenhuis. De bebouwing wordt gekenmerkt door kloeke metselwerkvolumes met verschillende steentinten met een repeterend raamritme. De samenstellende panden van veld 1 en 3 voldoen daarom, in aansluiting op de bestaande blokken van het ziekenhuis aan de Karel Lotsyweg, aan de volgende kenmerken:

- een heldere en eenvoudige hoofdvorm;
- samenhang in opbouw: plint, middendeel en beëindiging;
- een helder repeterend raamritme;
- volumes tot aan het maaiveld, stevig met de voeten op de grond;
- samenhang in materialisatie (balsteen, beton, natuursteen,...)

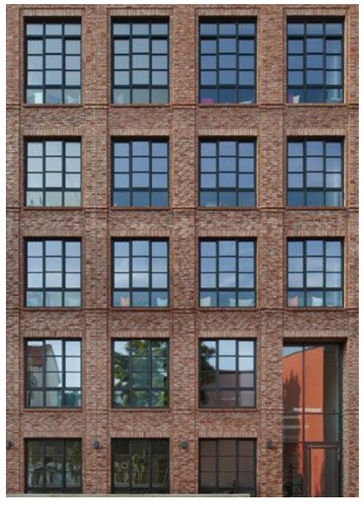
Opdat de panden als individuele panden afleesbaar zouden zijn, wordt ook verschil aangebracht. Dit gebeurt middels:

- hoogtesprongen tussen de panden;
- verschillen in steenkleur;
- verschillen in metselwerkverband, voegkleur;
- verschillen in geleding (horizontale, verticale ritmering, penantverdubbeling aan uiteinden)

Kleurenpalet
Georges Braque, *Plats de fruits*, 1908-09

Architectuur veld 1 en veld 3
referenties

Encroachment zone
referenties



- verschillen in detaillering (raamkaders, kozijnen, waterslagen, lateien, borstweringen)
- verschillen in karakteristieke hoofdentree (detaillering entreehal, voordeur, bellen en briefkastentableau).

Het kleurenpalet voor de gevels bestaat uit aardetinten, geïnspireerd op het schilderij 'Plats de fruits' van Georges Braque: samenhangend, ingetogen en warm.
De buitenruimtes aan straatzijde maken onderdeel uit van het hoofdvolume en worden gerealiseerd binnen de rooilijn, in vele gevallen in de vorm van een loggia.
De materialisatie van de plint past bij het kleur-en materialenpalet van het 'pand' waartoe het behoort, en varieert dus per gebouw. Hierdoor staan 'panden' met hun voeten op de grond. Entrees worden zorgvuldig vormgegeven en gematerialiseerd. Utilitaire functies vormen volwaardig onderdeel van het gevelontwerp. Middelen die de geluidbelasting op de gevel tegengaan, zijn integraal onderdeel van de architectonische opzet.

De ingediende (gevel)ontwerpen dienen als uitgangspunt voor de uitstraling van het gebouw. Onderdelen van het ontwerp, kleuren en materialen kunnen hierin nog wijzigen. Het definitief maken van de ontwerpen wordt in samenspraak met de gemeente, welstand, supervisie, architect, ontwikkelaar en bouwer gemaakt.

Binnentuinen en urban blue zones op blokniveau
De Middenzone voorziet in een groot aantal woningen. Een belangrijk kenmerk van de Urban blue zone is een sterke, hechte verbinding tussen de bewoners. Collectiviteit wordt onder andere gestimuleerd door aantrekkelijke, gemeenschappelijke binnentuinen. De binnentuin krijgt een landschappelijke inrichting die zich richt op gezond eten, bewegen, ontmoeten en ontspannen.
In het centrale deel van de binnentuin bevinden zich collectieve moestuinen en een kas om het oogsten van eigen voedsel te stimuleren. Het onderhouden van de moestuin zet aan tot tuinieren en tot onderling contact tussen de bewoners. De moestuin kan bestaan uit één groot perceel dat gezamenlijk wordt gebruikt of worden verdeeld in afzonderlijke percelen. Er is bijvoorbeeld ruimte voor een boomgaard, een composthoop, een gemeenschappelijk kippenhok of een kweekvijver. De inspanningen en de middelen worden gemeenschappelijk ingezet (gereedschap, zaad, compost ed) en er wordt aangestuurd op het delen van kennis en het samenbrengen van mensen.

Op vier plekken heeft de binnentuin een visuele relatie met de openbare ruimte. Op deze plekken vormen pergola's een venster naar buitenwereld. Hier staan stoelen waar bewoners gebruik van kunnen maken. De stoelen staan niet vast, zodat iedereen ze kan neerzetten op de gewenste plaats. De Pergola's fungeren als buitenkamers en kunnen ruimte bieden aan bijvoorbeeld een picknick, het lezen van een boek, meditatie of een yoga sessie.
De woningen die grenzen aan de binnentuin, hebben een privé tuintje. Een zachte, groene buffer scheidt de privé tuin van de collectieve ruimte. Deze buffer bestaat uit bladhoudende heesters. Ze versterken het groene karakter en voorkomen het plaatsen van harde schuttingen.

De binnentuinen zijn rechtreeks ontsloten vanuit de lifthal en zijn voor alle bewoners van de Middenzone een fijne plek om heen te gaan. Een groene oase in de stedelijke omgeving waar jong en oud elkaar ontmoeten.

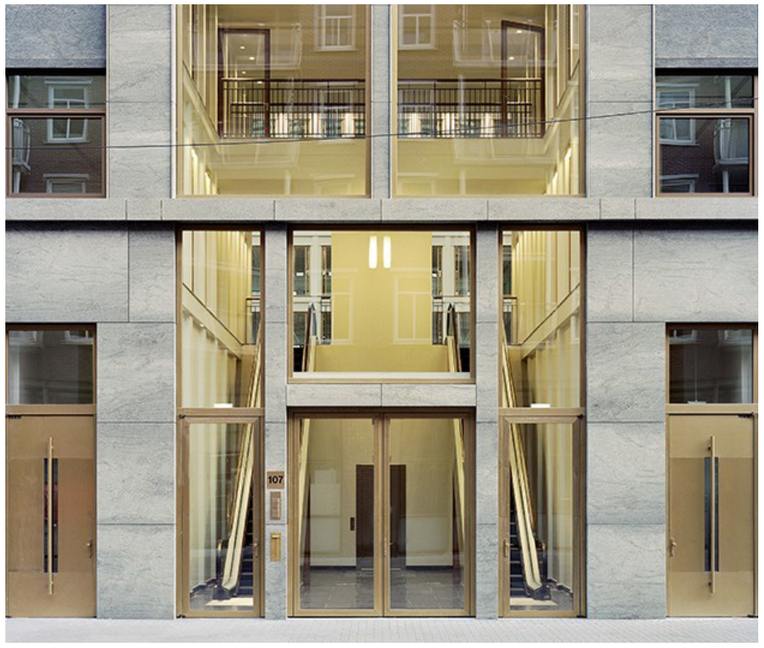
Aan de binnenhoven zijn de tonen van de gebouwen lichter, en is de toepassing van buitenruimtes vrijer, bijvoorbeeld door middel van ruime balkons en terrassen. Er blijft evenwel sprake van een alzijdige gevelopzet.

Veld 4
In de bomenrijke zone tussen de schaatshal en de Fanny Blankers Koenweg, de landschappelijke verbinding tussen het centrale park en het Overkamppark, bevindt zich een laatste bouwblok. Dit bouwblok is kleiner dan de overige bouwblokken en voegt zich als een autonoom object in de meer vloeiende belijning van de landschappelijke inrichting van dit gebied.
Er is gekozen voor een alzijdig driehoekig gebouw, licht verhoogd boven een halfverdiepte parkeergarage. Het paviljoenachtige gebouw is zo ingepast dat het belangrijke zichtlijnen respecteert en de ruimtelijke transparantie van de verbinding met het Overkamppark intact houdt. Het landschap loopt ononderbroken door tot aan de bebouwingsgrens. Enkel de entreezone is verhard en sluit op het landschapsontwerp.
Het gevelontwerp kenmerkt zich door een horizontale belijning, anders dan in de velden 1 en 3.

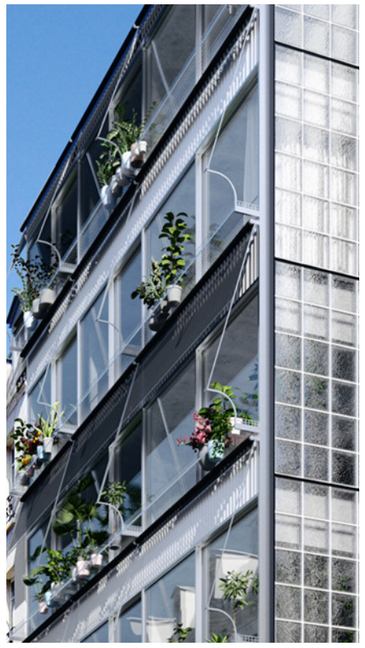
Openbare parkeergarage en fietsenstalling
De parkeergarage wordt natuurlijk geventileerd en voorzien van een half-open groene gevel; niet alleen beplanting, maar ook natuurlijke materialen geven de garage een attractief beeld, zowel voor de bewoners van veld 1, als voor de bezoekers vanaf de zuidzijde.
Gedurende de volgende fase onderzoeken wij graag de mogelijkheid om een pergola met PV-panelen op de bovenste laag te plaatsen.

Het interieur van de parkeergarage is een heldere, overzichtelijke ruimte met voldoende ruimte voor voetgangerspaden tussen de parkeerplaatsen, een overzichtelijke signalering en creëert identiteit door doordacht kleurgebruik met het oog op sociale veiligheid.

Architectuur garage
referenties

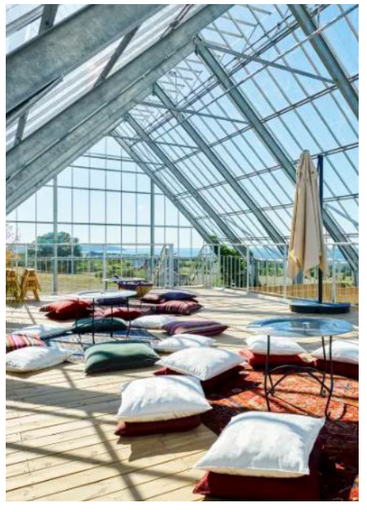


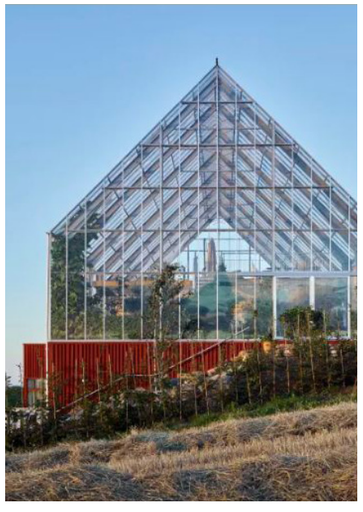
Entrees, fietsenstalling
referenties



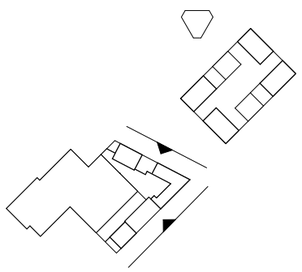
Architectuur veld 4
referenties

Binnentuin - kas
referenties



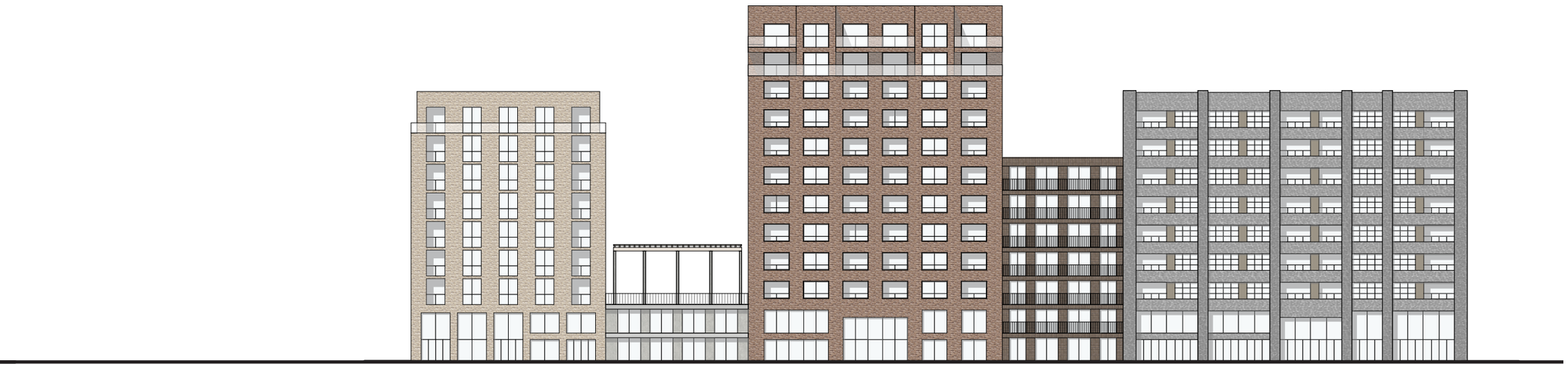


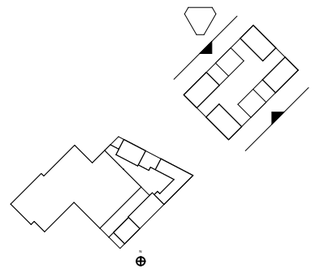
Esplanade
Veld 1



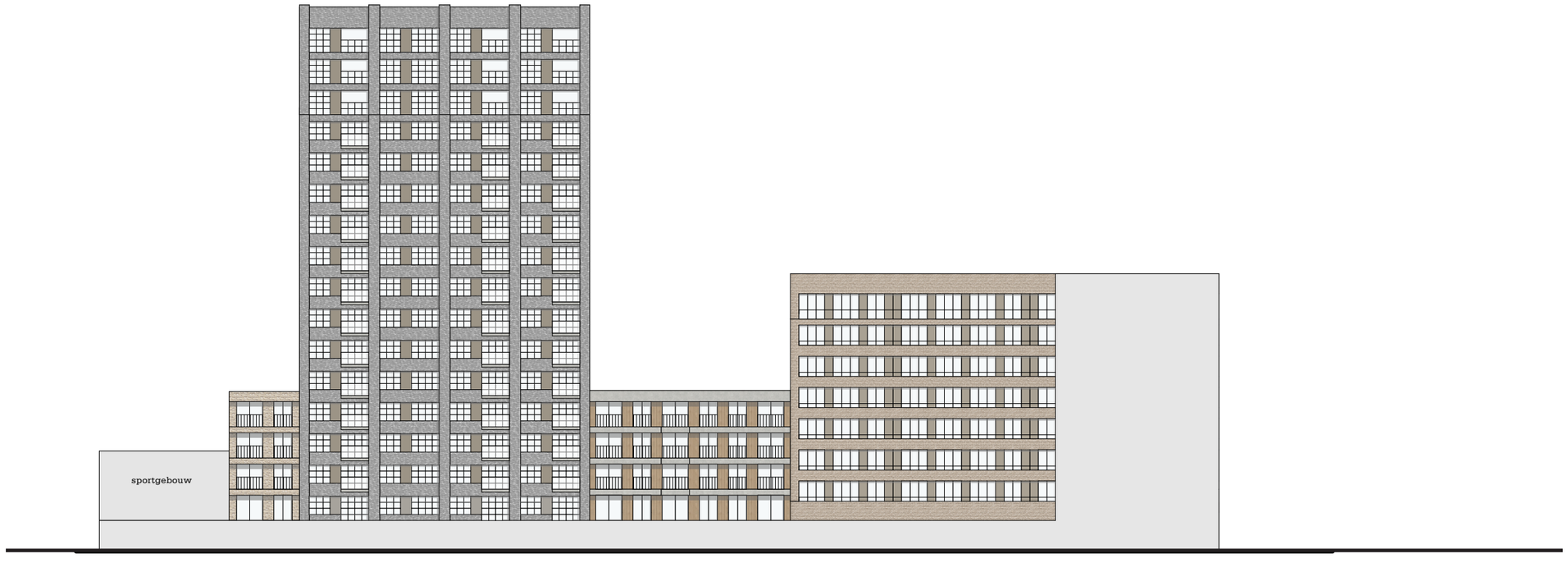
Karel Lotsyweg
Veld 1 en 3

Fanny Blankers-Koenweg
Veld 3





Gevels
Veld 1 en 3; schaal 1:500

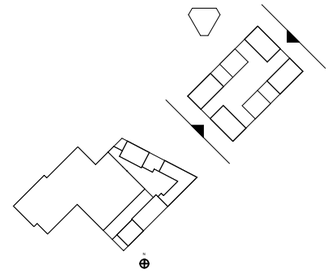


Binnentuin, zuid-west
Veld 1

Binnentuin, noord-west
Veld 1

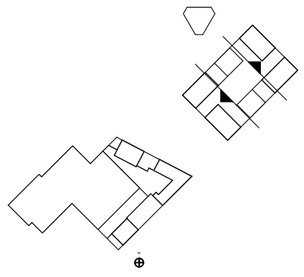
Park
Veld 1

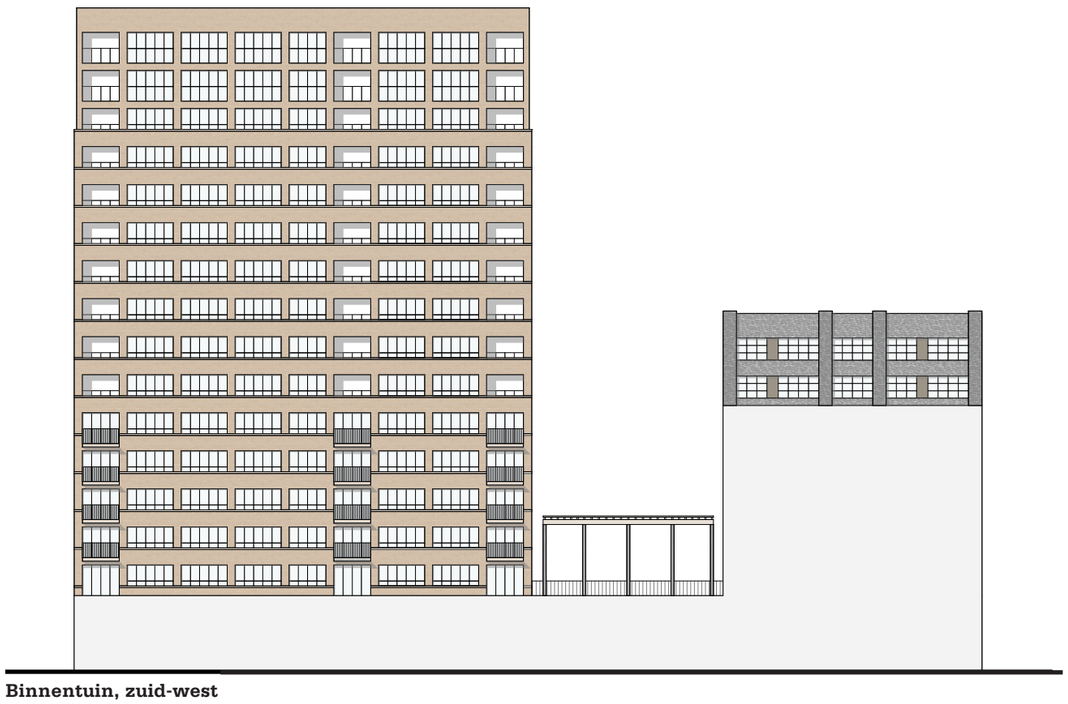
Overkampweg
Veld 1



Gevels
Veld 1 en 3; schaal 1:500

Binnentuin, noord-oost
Veld 3

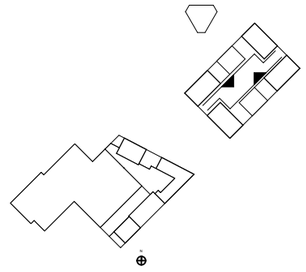




Binnentuin, zuid-west
Veld 1

Binnentuin, noord-west
Veld 3

Binnentuin, zuid-oost
Veld 1



Gevels
Veld 1 en 3; schaal 1:500

2
Programma

SUPERMARKET
Coffee

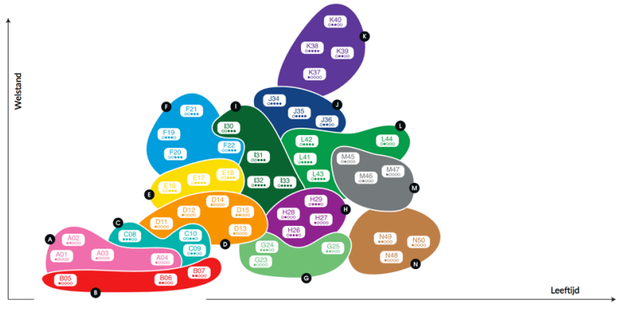
Programma

Doelgroepen
Het aantal éénpersoons huishoudens is aan het toenemen, zowel onder jongeren, als onder ouderen en senioren. Ook worden er meer en meer bewuste keuzes gemaakt voor kleinere woningen met meer faciliteiten en collectiviteit. Ook in Dordrecht is de vraag naar een eigen plek, voornamelijk onder starters, groot. En de druk op de woningmarkt voor deze doelgroep geldt niet alleen voor Dordrecht, maar voor de hele regio Drechtsteden.

Gezien het stedelijke karakter zien wij goede mogelijkheden deze verschillende doelgroepen te bedienen. Het jonge stel wat uit het ouderlijk huis vertrekt en samen gaat wonen, of de recent afgestudeerde die dichter bij zijn baan een woning zoekt. Zij kijken vooral naar de betaalbaarheid van de woning, en mogelijke activiteiten in de nabije omgeving zoals sporten of op het terras zitten. Maar ook het groeiende aantal oudere alleenstaanden die een nieuwe plek zoeken, of de senioren die besluiten hun grondgebonden woning te verlaten. Zij hebben vaak meer te besteden, en zoeken vooral een woonruimte met goede ligging, levendigheid in de omgeving en mogelijkheid tot parkeren.

Middels de Mosaic Doelgroepen diagram is er een aantal doelgroepen te onderscheiden wiens woonwensen goed zullen aansluiten op deze locatie.

A: Jonge Digitalen
B: Stedelijke Balanceerders
C: Samen Starten
G: Sociale Huurders
M: Welverdiend Genieten
N: Vergrijsde Eenvoud



Programma
We hebben gestuurd op afwisseling en een gedifferentieerd woonmilieu door het ruimtelijk mengen van verschillende type woningen door het gehele plan. De plattegronden van de verschillende bouwblokken laten dit zien. De diversiteit aan woningtypen wordt verbonden door de gezamenlijke architectuurstijl die door het gehele plangebied wordt doorgetrokken. Elk gebouw heeft een eigen architectuurstijl, om het volume binnen het ensemble te benadrukken. Binnen deze bouwblokken zijn verschillende type woningen gesitueerd. Daarnaast bieden de verschillende bouwvelden, oriëntatie, en hoogte van de volumes ruimte om binnen hetzelfde type woningen ook variatie in aanbod te creëren. Hierdoor ontstaat er een rijke variëteit aan woningen in het gehele plangebied. Wat alle woningen bindt is een sterke relatie met het landschap. Er zijn woningen georiënteerd op de binnentuinen, en woningen aan de buitenrand van het volume die van de openbare ruimte en het landschap genieten.

We hebben ontworpen vanuit woonkwaliteit en functionaliteit, binnen en buiten de woning. We hebben ook goed gelet op een zorgvuldige menging van woningtypes, met een geleidelijke overgang in financieringscategorie. De sociale huurappartementen zijn grotendeels gesitueerd in de eerste fase van het plan, verbonden met een groot aantal middeldure huurwoningen. Dit zorgt ervoor dat de ontwikkeling met snelheid kan worden gerealiseerd, wat ten goede komt aan de kwaliteit en levendigheid van de omgeving. Naast sociale en middeldure huur, zijn er in veld 1 in de tweede subfase, ook koopwoningen gesitueerd, van compacte tot ruime appartementen. Zo is het mogelijk meerdere doelgroepen binnen het eerste veld te bedienen, wat de snelheid in realisatie tevens ten goede komt.

Aan de andere zijde van de Esplanade kijken de appartementen van bouwveld 3 neer op het dagelijkse leven wat zich beneden afspeelt in de plint en de openbare ruimte. Mede door de oriëntatie op het gebied en ten opzichte van de zon, voorzien wij hier een zeer gewilde plek om te wonen. Geheel in lijn van bouwveld 1, zetten we hier de stijging in financieringscategorie door om naast huur ook meer het koopsegment te bedienen. Zowel kleine als grote koopwoningen krijgen zo een mooie plek in de ontwikkeling. Daarnaast zal ook hier een deel in de beleggershuur en vrije sector worden gerealiseerd gedurende de eerste fase van bouwveld 3, om ook hier snelheid te kunnen garanderen. Ook bieden wij in dit bouwvolume de mogelijkheid tot huren of kopen van een kleinschalige werkruimte in de plint, waardoor wonen en werken goed te combineren is. Afsluitend zal het noordoostelijke deel van bouwveld 3 wat gericht is op het Overkamppark worden gerealiseerd, gelijktijdig met bouwveld 4.
De sterke plint met publiekstrekkende functies geven het plangebied de mogelijkheid zich sterk te profileren langs de Karel Lotsyweg en de Overkampweg.

Naam	**Aantal (ca.)**	**Verdeling (ca.)**
Sociaal	108	15%
Betaalbare koop-/huurappartementen	149	21%
Koop-/huurappartementen	182	25%
Vrije sector (huur)	69	10%
Vrije sector (koop)	212	29%
Totaal	**720**	**100%**

Aanvullend wordt er nog een aantal andere functies in het gebied gerealiseerd. Met name in de plint leent de locatie zich goed voor commerciële - of dienstverlenende functies. Een kleinschalige supermarkt draagt bij aan de aantrekkelijkheid van het gebied, en zorgt ter plaatse ook voor de gewenste levendigheid en drukte op straat. Door dit aan te vullen met kleine detailhandel, zoals een boekenwinkel of kapper, en onderscheidende horeca langs de Esplanade en in de plint van bouwveld 3, ontstaat een levendig ensemble met het plein (veld 2) als centrale ontmoetingsplek. In de plinten die niet direct aan veld 2 gelegen zijn, zien wij ook kansen, met name gericht op de dienstverlenende sector. Zorggerelateerde functies als een huisarts, fysiotherapeut of sportschool zouden mooi aansluiten bij de zorggerelateerde functies in de omgeving. Ook zien wij mogelijkheden tot het verhuren van (kleine) kantoor-/werkruimtes op de overige locaties. Dit alles leidt er uiteindelijk toe dat de plint van de bouwvolumes (deels) zal kunnen communiceren met de straat, en geen harde afscheiding vormt tussen de openbare ruimte en de bouwvolumes.

Naam	**m2 GBO (ca.)**
(city) Supermarkt	500
Horeca	700
Commercieel; detailhandel, kantoor, zorg gerelateerd, gezondheidsfuncties	1450

3
Mobiliteit en parkeren

Mobiliteit en parkeren

Mobiliteitsvisie en -concept
Mobiliteit verandert onder invloed van maatschappelijke opgaven en innovatieve oplossingen. Groeiende verstedelijking, congestie, klimaatverandering en achteruitgang van luchtkwaliteit vragen om een nieuwe aanpak die bereikbaarheid op een meer duurzame manier garandeert. Bestaande oplossingen als wandelen, fietsen en openbaar vervoer, zorgen samen met nieuwe concepten als deelmobiliteit en elektrisch vervoer voor transitie. Bij gebiedsontwikkelingen kijken we vooruit en pakken we de kansen om de transitie in te zetten. Temeer omdat mensen bij verhuizing ook hun mobiliteitsgedrag aanpassen.
Ook de huidige omstandigheden door het Covid-19 virus tonen aan dat een flink aantal beroepsgroepen uitstekend thuis kunnen werken. De geluiden gaan inmiddels op dat deze manier van werken na deze periode een grotere vlucht zal nemen en minder verkeersbewegingen zal inhouden en ook haar invloed zal hebben op de kantoormarkt.

De ontwikkeling van de Middenzone in Dordrecht biedt wat dat betreft grote kansen. Op 2,5 kilometer afstand van de binnenstad, op fietsafstand van een intercitystation en op loopafstand van een (toekomstig) sprinterstation is het mogelijk met de juiste inzet van (deel)mobiliteit een buurt te creëren waar ‘groen’ dominant is, in plaats van de geparkeerde auto. Een buurt waarbij lopen, (snel) fietsen en het OV centraal staan. Een buurt waar het (tweede) autobezit op een natuurlijke wijze wordt ontmoedigd, zonder dat dit ten koste gaan van de bereikbaarheid en waarbij de omgeving kan meeprofiteren van het mobiliteitsaanbod.

Het mobiliteitsconcept voor de Middenzone in Dordrecht heeft als doel het aantal vervoersbewegingen per auto ten opzichte van de huidige situatie te verlagen, terwijl de bereikbaarheid verbetert. Het resultaat is een groen en leefbaar gebied wat uitnodigt tot bewegen en ontmoeten. Het ligt straks voor de hand om van en naar het gebied te fietsen of met het OV te reizen. Maar met de auto reizen blijft natuurlijk mogelijk. Als aanvulling op de eigen mobiliteit speelt deelmobiliteit hierin een belangrijke rol. Op centrale en logische plekken in het gebied worden deelauto’s en deelfietsen aangeboden. Autobezit van bewoners ligt daardoor lager en daarmee ook het benodigde aantal parkeerplaatsen. Parkeren vindt plaats in twee garages. Een private garage in bouwveld 3 voor de bewoners van bouwvelden 3 en 4. En een openbare garage in bouwveld 1, verbonden met de bestaande parkeergarage, bedoeld voor alle andere bestaande en nieuwe bewoners, medewerkers en bezoekers van het gebied.

Openbaar vervoer
Het openbaar vervoer heeft een belangrijke positie in de bereikbaarheid van de Middenzone. Waar treinen stoppen rijden stads- en streekbussen verder, tot in het hart van het gebied. Dit maakt de Middenzone erg bereikbaar met het OV. Haltes liggen centraal in het gebied, aan de doorgaande fiets- en wandelroutes en zijn voorzien van goede fietsenstallingen en deelmobiliteit. We ontwikkelen centraal in het openbaar gebied een aantrekkelijke mobiliteitshub met deelauto’s en deelfietsen.

Wandelen en fietsen
Het straatbeeld wordt bepaald door voetgangers. Bezoekers aan het gebied lopen vanaf OV-haltes en parkeergarages naar hun eindbestemming. De Esplanade vormt de verbinding. En waar het bereik van de voetganger stopt, neemt de fiets het over. De fiets is een serieus alternatief voor de auto geworden op afstanden tot 30 kilometer (e-bike en speedpedelec). Fietsen is het meest duurzame alternatief voor de auto en krijgt daarom een prominente plek. Zo zorgen we ervoor dat de fiets het meest voor de hand liggende vervoersmiddel is voor verplaatsingen door bewoners, bezoekers en dichtbij wonende medewerkers van het Albert Schweitzer Ziekenhuis. En als first- en last-mile vervoersmiddel naar de treinstations in Dordrecht.
Goede routes zijn voorzien in de openbare ruimtes. Die worden aangevuld met voldoende en kwalitatief goede stallingen, in de gebouwen en in beperkte mate in de openbare ruimte. In alle gebouwen komen de stallingen voor de nieuwe gebruikers en bezoekers van het gebied.

Fietsenstallingen voor bewoners
Bewoners hebben meerdere gezamenlijke inpandige fietsenbergingen op de begane grond. Fietsenbergingen zijn gekoppeld aan de entrees en liggen ook direct aan de openbare ruimte met de fietspaden. Het biedt maximaal gemak. Een bewoner ervaart zo geen belemmeringen om ‘even’ de fiets te pakken. Om het fietsgebruik verder te stimuleren zijn fietsenbergingen ruim opgezet. Graag onderzoeken we in de vervolgfase de mogelijkheden om deze te laten voldoen aan fietsparkeur 2.0. Stallingsruimten voor bezoekers van bewoners zijn ook te vinden in de openbare ruimte, vlakbij de entrees van de gebouwen.

We bieden de mogelijkheid om bij inpandige fietsparkeerplekken te kiezen voor de mogelijkheid een e-bike op te laden. Op dit moment is het aandeel e-bikes onder nieuw verkochte fietsen 40% en stijgende. De actieradius neemt echter toe door betere accu’s en fietsen hoeven dus niet dagelijks thuis opgeladen te worden. Ook worden fietsen bij werkgevers opgeladen of worden accu’s uit de fiets genomen om binnenshuis op te laden.

Fietsenstallingen voor medewerkers & bezoekers overige functies
Fietsers parkeren het liefst tegen de gevel van hun bestemming, bij voorkeur op een droge plek. De bestaande situatie toont aan dat stallingsruimten op grotere afstand van de ingangen van ziekenhuis en Optisport amper gebruikt worden en fietsen buiten stallingen worden neergezet. We gaan het fietsparkeren dan ook zo decentraal mogelijk regelen om het fietsgebruik te stimuleren. Dat betekent dat voor bezoekers van het ziekenhuis het aantal stallingen nabij de ingang moet worden uitgebreid. Dit onderzoeken wij graag verder na gunning met het Albert Schweitzer Ziekenhuis over hoe we hier gezamenlijk verder invulling aan kunnen geven.
Fietsparkeren voor Optisport gebeurt nu veelal langs de gevel van de schaatsbaan. In bouwveld 1 wordt een ruime openbare stalling gemaakt waarin de bezoekers van Optisport hun fiets kunnen stallen, net zoals de overige bezoekers van het gebied.

Elektrisch vervoer
Om de transitie naar schoon vervoer te stimuleren is de mogelijkheid voor laadinfrastructuur in de parkeergarages van groot belang. Daarom legt Ballast Nedam Development bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) aan, voor de aanleg van laadpunten. Dit maakt de parkeergarage toekomstbestendig. De hoeveelheid laadpalen die bij aanvang daadwerkelijk gerealiseerd moeten worden baseren we op het marktaandeel en de groeiprognose van elektrische auto’s in Nederland. E-laad heeft in een prognoserapportage per gemeente een prognosecijfer bepaalt voor 2025, 2030 en 2035. Voor Dordrecht geldt een aandeel van 10% tot 15% elektrische personenvoertuigen in 2030.

Deelmobiliteit
In het gebied wordt deelmobiliteit als voorziening geïntroduceerd. Dat start met een mix van auto’s en deelfietsen en is mogelijk uit te breiden met scooters. Deelmobiliteit vervangt een deel van de behoefte aan eigen mobiliteit en zorgt voor lager auto- en fietsbezit. Met het beschikbaar stellen van deelmobiliteit is vervoer altijd beschikbaar en aanvullend op de eigen mobiliteit.
Om deze functie een succesvolle start te geven is het nodig dat deze zichtbaar in het gebied komen. Wij denken daarbij aan de strook parallel aan de Karel Lotsyweg langs veld 3, zodat zowel bewoners als bezoekers van de Sportboulevard en Ziekenhuis hier kennis mee maken en het tot een succes maken.

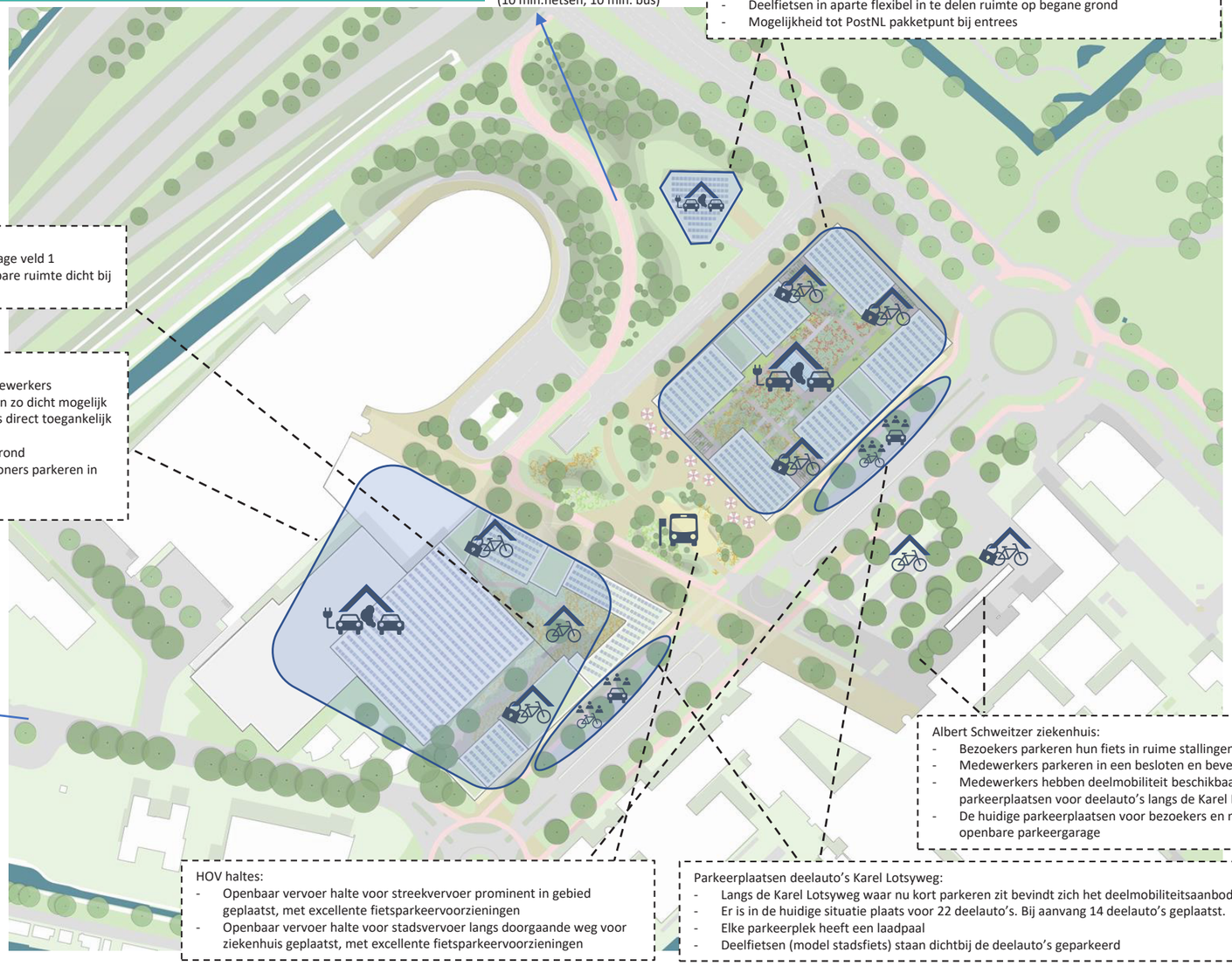
Deelfietsen
Voor bewoners van de gebouwen komen er in bouwveld 1 en 3 specifieke bergingen voor deelfietsen. Deze bergingen kennen dezelfde ruimtelijke en toegangsvoorzieningen als de fietsenbergingen voor eigen fietsen. De capaciteit van de bergingen voor deelfietsen is flexibel en afhankelijk van de vraag. Het aanbod bij aanvang is gebaseerd op praktijkvoorbeelden. In de praktijk moeten blijken wat de daadwerkelijke vraag is en daarom is flexibiliteit in de ruimtereservering voor deelfietsen vereist. De aanwezige deelfietsen zijn stadsfietsen, e-bikes en bakfietsen. Dit diverse aanbod komt tegemoet aan de meest voorkomende fietsbehoefte. Bij aanvang worden er voor bewoners 1 gewone deelfiets en 1 e-bike per 30 appartementen geplaatst. Daarnaast nog 1 elektrische bakfiets per wooncomplex.
In de openbare ruimte komen deelfietsen die door een ieder kunnen worden gebruikt. Dat wil zeggen medewerkers, bezoekers en omwonenden. Deze fietsen worden geclusterd met het aanbod van deelauto’s aan de Karel Lotsyweg en de HOV-halte in het gebied. Het aantal deelfietsen is erg afhankelijk van het aantal medewerkers van het ziekenhuis dat uit Dordrecht komt. Er wordt nu gerekend met in totaal 20 deelfietsen in de openbare ruimte, maar dit is eenvoudig te verhogen indien de vraag in de praktijk groter blijkt.
Deelauto’s
De huidige kortparkeerstrook langs de Karel Lotsyweg wordt het domein van deelauto’s. Deze prominente plek is zichtbaar, herkenbaar en goed bereikbaar voor bewoners, medewerkers van het ziekenhuis en anderen die gebruik maken van het deelmobiliteitsconcept. Ook ligt dit vlakbij de HOV-halte. Er zijn hier maximaal 22 plaatsen beschikbaar. Het aanbod deelauto’s bestaat uit een mix van meerdere kleine modellen, enkele middelgrote modellen en bij voldoende

OVER MORGEN

Mobiliteitsconcept

Gezonde mobiliteit Middenzone Dordrecht

Uitgangspunten:
- Het bestaande versterken
- Deelmobiliteit als aanvulling
- Fietsgebruik stimuleren d.m.v. excellente faciliteiten
- Duurzame mobiliteit is de norm



Station Dordrecht
2,7 km
(10 min.fietsen, 10 min. bus)

Besloten garage onder bouwveld 3 en 4:
- Besloten parkeergarage voor bewoners veld 3 en 4
- Laadpalen aanwezig, verspreid over de verschillende lagen en zo dicht mogelijk bij de entrees
- Fietsparkeerbergingen voor bewoners direct toegankelijk vanaf straat
- Deelfietsen in aparte flexibel in te delen ruimte op begane grond
- Mogelijkheid tot PostNL pakketpunt bij entrees

LEGENDA
- Locatie & aanbod deelmobiliteit
- OV-halte
- Richting NS-station
- Openbare fietsenstalling
- Overdekte besloten fietsenstalling
- Deelfietsen
- Parkeergarage

Sportboulevard:
- Bezoekers en werknemers parkeren in openbare parkeergarage veld 1
- Bezoekers en werknemers met de fiets parkeren in de openbare ruimte dicht bij de ingang

Openbare garage onder bouwveld 1:
- Openbare parkeergarage voor bewoners, bezoekers en medewerkers
- Laadpalen aanwezig, verspreid over de verschillende lagen en zo dicht mogelijk bij de entreesBesloten fietsparkeerbergingen voor bewoners direct toegankelijk vanaf straat
- Deelfietsen in aparte flexibel in te delen ruimte op begane grond
- Fietsparkeren voor bezoekers commerciële functies en bewoners parkeren in openbare ruimte dicht bij de entrees
- Mogelijkheid tot PostNL pakketpunt bij entrees

Dordrecht Zuid
1 km
(10 min. lopen)

Albert Schweitzer ziekenhuis:
- Bezoekers parkeren hun fiets in ruime stallingen dicht bij de hoofdentree
- Medewerkers parkeren in een besloten en beveiligde fietsenstalling
- Medewerkers hebben deelmobiliteit beschikbaar voor zakelijke ritten op de parkeerplaatsen voor deelauto's langs de Karel Lotsyweg
- De huidige parkeerplaatsen voor bezoekers en medewerkers worden ondergebracht in de openbare parkeergarage

HOV haltes:
- Openbaar vervoer halte voor streekvervoer prominent in gebied geplaatst, met excellente fietsparkeervoorzieningen
- Openbaar vervoer halte voor stadsvervoer langs doorgaande weg voor ziekenhuis geplaatst, met excellente fietsparkeervoorzieningen

Parkeerplaatsen deelauto's Karel Lotsyweg:
- Langs de Karel Lotsyweg waar nu kort parkeren zit bevindt zich het deelmobiliteitsaanbod
- Er is in de huidige situatie plaats voor 22 deelauto's. Bij aanvang 14 deelauto's geplaatst.
- Elke parkeerplek heeft een laadpaal
- Deelfietsen (model stadsfiets) staan dichtbij de deelauto's geparkeerd

vraag een (kleine) bestelbus. Allemaal elektrisch. Elke parkeerplek ligt in het openbaar gebied en beschikt over een laadpaal waar de deelauto's kunnen opladen als ze geparkeerd staan. Het aantal deelauto's kan meegroeien met de behoefte en de planontwikkeling.

Het aantal deelauto's dat via de markt beschikbaar komt, is afhankelijk van het aantal gebruikers. Op basis van kengetallen van Greenwheels en CROW gaan wij uit van 20 gebruikers per deelauto. 30% van de verhuizers binnen en naar middelgrote steden geeft aan geïnteresseerd te zijn in het gebruik van een deelauto. Daartoe behoren zowel mensen die een eigen auto behouden, als mensen die afzien van een eigen auto. Doorgaans is het gebruik door jongeren en een- en tweepersoonshuishoudens groter dan bij gezinnen. In de Middenzone wordt hoofdzakelijk voor deze groepen gebouwd. Wij gaan dan ook uit van een hoger gebruikspercentage, namelijk 40%. Uitgaande van 20 gebruikers (huishoudens) per auto, 40% deelneming en 720 appartementen, komt het aantal deelauto's voor bewoners bij aanvang neer op 14.

In potentie is de vraag naar deelauto's een stuk groter. Op basis van de huidige parkeercijfers en onderzoek uitgevoerd door het ziekenhuis weten we dat van de 3500 werknemers in het ziekenhuis er 1410 met de auto komen. Voor deelmobiliteit is de groep relevant die met de auto komt, omdat ze moeten pendelen tussen locaties. Dit zal in samenwerking met het ziekenhuis moeten worden onderzocht en vertaald naar aanvullend aanbod.
Het deelmobiliteitsaanbod is direct bij oplevering beschikbaar. Dit is een belangrijke voorwaarde voor succesvolle implementatie, zo blijkt uit onze ervaringen. Daarnaast dragen een uitgebreid kennismakingsaanbod in de vorm van een proefpakket met vrije kilometers, informatieavonden en brochures bij aan het succes. Reserveren, betalen, gebruiken en 24/7 service verloopt allemaal via een app waar ook reisadvies onderdeel van is. De app is hiermee het MaaS platform.

Slimme logistiek
De nieuwe woningen vragen een slimme aanpak van het leveren van goederen. In de openbare ruimte komen kiss&ride plekken voor pakketdiensten die met busjes komen. Brede fietspaden moeten veilige ruimte bieden voor pakketdiensten met cargobikes en compacte distributievoertuigen. In de gebouwen is de mogelijkheid voor pakketmuren in de centrale entreehallen.

Parkeerbalans
Voor het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen is de gemeentelijke Nota Parkeernormen Dordrecht 2019 (juni 2019) gebruikt in combinatie met CROW normen waarnaar de nota verwijst. Voor de bestaande behoefte is het huidige aantal parkeerplaatsen (1508) het vertrekpunt, alsmede de bezettingsgraden die door de gemeente zijn gemeten. Het plan gaat uit van één samengevoegde opgave waarin de bestaande parkeerplaatsen en de plaatsen benodigd voor de nieuwe ontwikkelingen gecombineerd worden. De parkeeroplossing bestaat uit een deels private en deels openbare parkeergarage in bouwveld 1 en volledig private parkeergarages in bouwveld 3 en 4. Bij de berekening van de parkeeropgave per garage is gebruik gemaakt van dubbel-ruimtegebruik-berekeningen voor de openbare parkeerplaatsen op veld 1en de sociale woningen. Daarnaast zijn de reductiefactoren conform gemeentelijk beleid toegepast.
In totaal indictief worden er 2201 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 1811 parkeerplaatsen in de openbare parkeergarage (inclusief de 595 van de bestaande garage en de 262 voor de bewoners in veld 1) en 390 plaatsen in de privégarages van veld 3 en veld 4.

Dubbel-ruimtegebruik
In de openbare parkeergarage is sprake van dubbel-ruimtegebruik doordat het parkeren van bezoekers, personeel en werknemers van bestaande en nieuwe functies samen komen. Voor bewoners wordt vooralsnog uitgegaan van gereserveerde plaatsen, behalve voor de sociale huurwoningen. Uit de parkeerbalans is gebleken dat er voldoende ruimte beschikbaar is om uit te gaan van zwerfplekken die onderdeel zijn van parkeerplaatsen in de openbare parkeergarage. Daarbij wordt een gebruiksrecht kortgesloten tussen de woningcorporatie en de parkeerexploitant voor het gebruik van deze plekken. Zowel Trivire als de parkeerexploitant heeft gedurende het ontwerptraject aangegeven dat dit in hun beide voordeel is, en hieraan mee te willen werken. Deze aantallen worden dus niet meegenomen in de berekening. Voor de berekening van het dubbelruimtegebruik is gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages conform CROW gebruikt. Voor de bestaande parkeerplaatsen is gebruik gemaakt van de door de gemeente toegestuurde meetgegevens van 2019. Hierbij is de drukste periode (maart 2019) als maatgevend gekozen. Wij zien een kans om het dubbelruimtegebruik verder te optimaliseren, mogelijk in combinatie met het bewonersparkeren. Hierdoor zou het aantal parkeerplaatsen lager kunnen worden en de businesscase ten goede komen.

Reductiefactoren
In het gemeentelijk parkeerbeleid zijn mogelijke reductiefactoren opgenomen voor de parkeeropgave van gebiedsontwikkelingen. De onderstaande reductiefactoren zijn van toepassing voor het project. Daarbij moet worden aangetekend dat de reductiefactoren van toepassing zijn op de nieuw toe te voegen functies en niet op de bestaande parkeergelegenheid. Uitzondering hierop vormt de reductiefactor innovatieve vervoer- en mobiliteit/woonconcepten'. Die kan wel doorwerken op de bestaande opgave.
De reductiefactor 'nabijheid van openbaar vervoer' kent een aantal categorieën. De ontwikkeling valt binnen de categorie HOV-halte <250 meter met een reductiefactor van 10%.
De reductiefactor 'nabijheid van fietsvoorziening' kent drie categorieën van kwaliteit fietsvoorzieningen. Die hebben voornamelijk te maken met de routes. Met de voorgenomen verbeteringen van de fietsroutes komt de kwaliteit op het niveau 'hoog'. De reductiefactor waar mee wordt gerekend is dan ook 10%.
De reductiefactor 'innovatieve vervoer- en mobiliteit/woonconcepten' is maatwerk en wordt bepaald door het duurzame mobiliteitsconcept. In dit geval gaat het om het concept van deelmobiliteit. Voor het berekenen van de reductie maken wij onderscheid tussen het bewonersparkeren en het parkeren door het ziekenhuis.
Onderzoeken naar gebruik van deelmobiliteit tonen aan dat een kwart van de deelnemers af ziet van het kopen van een auto of een (tweede) auto weg doet. Van de 20 gebruikers per deelauto zijn dit 5 auto's. Omdat een deelauto zelf weer een plek in neemt, betekent één deelauto voor bewoners een besparing van vier reguliere parkeerplaatsen bedoeld voor bewoners. Met 14 deelauto's betekent dit een besparing van 56 parkeerplaatsen.
Bezoekers en personeel van het ziekenhuis gaan gebruik maken van de parkeerplaatsen in de openbare garage. Voor de opgave is rekening gehouden met de huidige beschikbaarheid van 1508 plaatsen. Door het aangeboden mobiliteitsconcept kan hier een aanzienlijke reductie op plaatsvinden. Dat geldt vooral voor alle medewerkers die op fietsafstand van het ziekenhuis wonen. Het is bekend dat 400 medewerkers minder dan 2km van het ziekenhuis wonen en toch met de auto komen. De algemeen geaccepteerde fietsafstand met een gewone fiets in Nederland is 7,5km, met een e-bike is dit al 15km en met een speed pedelec gaat het al naar 25km. De potentie voor duurzaam reizen van een grote werkgever als het ziekenhuis is dus nog veel groter. Het is met de huidige informatie niet mogelijk een onderbouwde aanname te doen over een redelijke reductie. Dit is nog wel nodig om tot een reële parkeerbalans te komen.

Indicatieve business case
Gezamenlijk met de parkeerexploitant hebben wij een indicatieve berekening opgesteld die aantoont onder welke voorwaarden er een sluitende business in het verschiet ligt. Deze hebben wij als bijlage toegevoegd aan dit indieningsdocument. Graag onderzoeken wij samen met de gemeente de mogelijkheid om de bestaande parkeergarage samen met de exploitatie van het bestaande parkeren op maaiveld direct over te laten nemen door de parkeerbelegger en exploitant.

Organisatie vervolg
Met het vaststellen van het mobiliteitsconcept kan worden gestart met het selecteren van een mobiliteitsaanbieder. Deze aanbieder van deelmobiliteit moet kunnen voldoen aan de kwantiteit en kwaliteit die in Middenzone nodig is, en moet eveneens het aanbod kunnen bij- of opschalen als de vraag veranderd. Onder kwaliteit valt ook de app en het MaaS systeem dat naast het deelmobiliteitsaanbod moet functioneren met de openbaar vervoerders NS (trein/ov-fiets) en Arriva (bus). Het mobiliteitsmanagement bij het Albert Schweitzer Ziekenhuis kan per direct starten. Met het inzichtelijk maken van de eigen mobiliteit en de relatie met een verbeterd mobiliteitsaanbod op het Gezondheidspark. Daarnaast is het wenselijk ook andere aspecten zoals het prijsbeleid van abonnementen (en aanstaande verhoging parkeertarief) mee te nemen. Er zijn grote kansen om het mobiliteitsgedrag van het ziekenhuis te verduurzamen en daarmee ook het aantal benodigde autoparkeerders te verlagen. Is het van belang dit mee te nemen in de definitieve berekening van de parkeerbehoefte.

SUPERMARKET

4
Duurzaamheid en milieu

Duurzaamheid en milieu

Introductie
Milieu- en gezondheidsaspecten komen bij Ballast Nedam Development samen in al haar ontwikkelingen. Want hoe mooi is het om bij te dragen aan gezond en gelukkig leven? Het is dan ook het doel van Ballast Nedam Development om proactief en ambitieus bij te dragen aan gezonde en duurzame verstedelijking in de overtreffende trap. Wij laten ons daarbij inspireren door de 17 doelen van Verenigde Naties en de Blue Zones. Blue Zones zijn plekken op de wereld waar mensen aantoonbaar langer gezond en gelukkig leven. De onderzoeken die hiernaar gedaan zijn gebruiken we als handvat om zoveel mogelijk impact te creëren op die elementen waar wij invloed op hebben, en dat zijn er veel. Concreet vullen wij dit in door middel van de 'programmering' van de juiste hardware en software. Waarbij hardware zich richt op de fysieke leefomgeving en software meer op mentale leefomgeving. In het eerste hoofdstuk hebben we dit nader toegelicht. Door de inzet van de juiste hardware en software is het onze ambitie dat bewoners in deze nieuwe ontwikkeling vijf jaar langer gelukkig en gezond leven

Energie
Energie is onderdeel van onze Blue Zone aanpak waarbij dit ook voordeel heeft voor de gezondheid van bewoners. Zo zijn onze keuzes niet alleen gebaseerd op het realiseren van een lage energieprestatie, comfort en lage onderhoudskosten, maar streven we een hoger doel na: een gezonde leefomgeving. Het energieconcept van de Middenzone is gebaseerd op de nieuwe BENG eisen, waarmee de appartementen worden voorzien van hoogwaardige isolatie, en het beschikbare stadswarmtesysteem voor verwarming en warmtapwater.
De gehele Middenzone krijgt een gemiddelde EPC van 0,26 wat aanzienlijk lager is dan het huidige Bouwbesluit. De eerste indicatieve berekeningen die wij hebben gemaakt o.b.v. het schetsontwerp tonen aan dat hieraan voldaan kan worden. In verdere uitwerking van het ontwerp streven wij naar EPC 0. De beperking komt voornamelijk voort uit het stedenbouwkundig plan waardoor er een beperkt dakoppervlakte is op de woongebouwen in relatie tot de hoogte.
Daarbij is het aangevuld met een balansventilatiesysteem met warmteterugwinning. Dit systeem biedt niet alleen een goede oplossing voor de geluidsbelasting van de omliggende infrastructuur met alle gezondheidsvoordelen van dien, maar zorgt ook voor het voorkomen van koudevallen. Daardoor ontstaat meer comfort in de woning en het is bovendien zeer energie-efficiënt. Door de keuze voor het balansventilatiesysteem is het daarnaast desgewenst ook mogelijk om elke woning uit te voeren met het unieke Ballast Nedam Development Pure Air concept wat ervoor zorgt dat fijnstof wordt afgevangen en daarbij de luchtvochtigheid stabiel houdt. Deze aanpak voorkomt veel ziektebeelden (denk aan allergieën) en ongemakken (denk aan droge/gesprongen huid).
De benodigde zonnepanelen zijn zo gesitueerd dat ze zoveel mogelijk onzichtbaar zijn vanuit het openbaar gebied . Dit doen we door de daken van de bouwvolumes hier optimaal voor te benutten, zonder de omliggende woningen te verblinden. Daarnaast gaan wij graag met de gemeente in gesprek over de mogelijkheid om omliggende dakoppervlaktes, bijvoorbeeld van de Sportboulevard, ook te benutten voor het plaatsen van PV panelen.

Geluid
Voor de toekomstige bewoners en gebruikers van het gebied is het van belang dat er een gezonde leefomgeving ontstaat. Een locatie als de Middenzone Gezondheidspark leent zich hier met de nodige uitdagingen goed voor. Vanzelfsprekend dient de ontwikkeling te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.
Ook zijn er uitdagingen aan de locatie op dit vlak, met name door de geluidbelasting op de locatie. Onze marktverkenning heeft daarbij aangetoond dat dove gevels dienen te worden voorkomen, aangezien een dergelijk product niet aansluit bij de vraag van consumenten en die van beleggers. In dialoog tussen ons en de gemeente Dordrecht is deze uitdaging verkend.

Uit onderzoek van de gemeente Dordrecht is gebleken dat overdrachtsmaatregelen (scherm) langs de N3 en de op- en afrit vereist zijn om te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare waarde conform de Wet Geluidhinder (53 dB).

Externe veiligheid
In november 2018 heeft de gemeente Dordrecht een externe veiligheidsonderzoek laten uitvoeren op basis van het toenmalig ontwerp van de locatie.
Voor deze ontwikkeling heeft Ballast Nedam Development een beoordeling voor plaatsgebonden risico en groepsrisico laten uitvoeren door Royal Haskoning, en kwalitatief inzichtelijk gemaakt hoe het aangepaste ontwerp zich verhoudt tot het ontwerp uit 2018. Daarin zijn de volgende risicobronnen vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevant voor deze locatie:

- Transport van gevaarlijke stoffen over de weg - wegvak Z97
- Transport van gevaarlijke stoffen over weg Dordrecht – Moerdijk (route 35)
- Hogedruk aardgastransportleiding W-534-01

Uit de beoordeling is gebleken dat voor plaatsgebonden risico het ontwerp zoals deze in de indiening wordt gepresenteerd net zoals het ontwerp van 2018 geen negatieve invloed heeft op het plaatsgebonden risico van de relevante risicobronnen. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het plan.
Voor het groepsrisico leidt het ontwerp uit deze indiening ten opzichte van het ontwerp uit 2018 niet tot een significante verandering van het groepsrisico van de relevante risicobronnen. De groepsrisicoberekeningen uit het onderzoek 2018 volstaan ook voor ontwerp conform deze indiening. De gevolgen van de groepsrisicoberekeningen uit het onderzoek uit 2018 die ook volstaan voor ontwerp 2020, zijn niet bekend bij de inschrijver en derhalve niet meegenomen in het ontwerp/bieding.

Biodiversiteit
stimuleren vogelsoorten

Milieuzonering
In het stedenbouwkundig plan is al rekening gehouden met de afstanden die uit het bestemmingsplanonderzoek volgen. Dit heeft zich vertaald in woonbestemmingen die op een afstand van 100 meter van de technische installatie van de ijsbaan zijn gelegd en 50 meter ten opzichte van het zwembad. Voor alle andere functies in het plangebied wordt maximaal milieucategorie 2 toegestaan. Daarmee is eventueel hinder door bouwkundige maatregelen op te lossen.

GPR
De doelstelling van de gemeente voor de GPR scores zoals die zijn meegegeven voor deze aanbesteding onderstrepen wij zeker. Daarnaast is het onze doelstelling, en zien wij ook mogelijkheden tot een gemiddelde GPR score van 8 voor de gehele ontwikkeling.

EPG resultaten			
EPC	*BENG 1*	*BENG 2*	*BENG 3*
0.03	18.6 kWh/m².jr	8.4 kWh/m².jr	65.2%

GPR Gebouw score per thema				
Energie	*Milieu*	*Gezondheid*	*Gebruikskwaliteit*	*Toekomstwaarde*
9.7	6.6	8.1	8.5	7.6

Stikstof
Momenteel is er veel te doen rondom nieuwbouwontwikkelingen in relatie tot stikstofdepositie. Voor de benodigde zekerheden omtrent dit thema hebben wij samengewerkt met adviseur LPB Sight, die in onze opdracht de nodige berekeningen heeft uitgevoerd. De berekening voor stikstofdepositie is, bij het ontbreken van verkeersgegevens in de tenderdocumentatie, gebaseerd op verkeersgegevens van CROW kengetallen
Uit het voorliggende onderzoek blijkt dat zowel de aanlegfase als de gebruiksfase van de Middenzone van Gezondheidspark Dordrecht niet leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter hoogte van een Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen, ook niet bij het dichtstbijzijnde en daardoor maatgevende, De Biesbosch (5 km).
Hierdoor zijn op voorhand significant negatieve effecten gerelateerd aan stikstofdepositie voor de natuur uit te sluiten, en is ten aanzien van gebiedsbescherming een vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming voor ruimtelijke procedures en de bouwaanvraag niet aan de orde.

Natuurinclusief bouwen
Het stimuleren van de biodiversiteit neemt een centrale plek in bij al onze ontwikkelingen. Op die manier proberen wij te allen tijde een gezonde biodiversiteit voor de lange termijn te waarborgen.
De locatie biedt bij uitstek kans om aan te sluiten op bestaande ecologische structuren van Dordrecht; het Overkamppark als onderdeel van de ecologische parkenzone van Dordrecht. Door de biodiversiteit en ecologie vanuit het park door te trekken de ontwikkeling in, veranker je het gebied direct in de omgeving.
De ondersteuning van de lokale biodiversiteit kan diverse vormen aannemen, zowel op bouwkundig niveau als met maatregelen in het openbaar gebied. We passen een aantal maatregelen toe. Voor vogels en vleermuizen worden inbouwstenen met nestgelegenheid in de bouwvolumes opgenomen, of nestkasten aan de bouwvolumes worden geplaatst. Door deze op verschillende hoogtes en oriëntaties te realiseren, wordt er een rijke diversiteit aan soorten aangetrokken.
Het functioneren van de nestkasten, en het vergroten van de biodiversiteit, is onlosmakelijk verbonden met een goed doordachte groene inrichting van het gebied. Daarom richten wij de binnentuinen van veld 1 en veld 3 in met een groenvoorziening die voorziet in voedsel en bescherming voor de aanwezige lokale fauna. Door onze samenwerkingen met de Vogelbescherming en de Zoogdiervereniging zijn wij in staat te kijken welke biodiversiteit er in de omgeving aanwezig is, en kunnen alle ingrepen erop worden afgestemd dat ze deze biodiversiteit zo volledig mogelijk ondersteunen. Een eerste onderzoek toont aan dat er door het nabijgelegen Overkamppark al veel vogels in de omgeving aanwezig zijn; bijvoorbeeld de groenling; een kleine vogel die zijn bescherming en voedsel zoekt in kleine struiken zoals de bottelroos en hondsroos.
En dit gaat niet alleen op de plekken die gebruikt zullen worden door de toekomstige bewoners van het gebied. Diverse dieren hebben behoefte aan donkere plekken in de nachtelijke uren. Ook daar zullen we onderzoeken hoe we dit kunnen ondersteunen, zonder dat de sociale veiligheid van het gebied in het geding komt.
Daarnaast zien wij ook mogelijkheden om gedurende het bouwproces al natuurinclusieve maatregelen te nemen, die aansluiten bij de fasering van de ontwikkeling. Graag gaan wij met de gemeente in gesprek over hoe we het huidige parkeerveld gedurende de ontwikkeling kunnen aanpassen om de lokale biodiversiteit aan te trekken op deze locatie.

Klimaatadaptiviteit
Ook klimaatadaptatie vormt een integraal onderdeel van de ontwikkelopgave. Als ondertekenaar van de 17 doelen van de Verenigde Naties delen wij het belang hiervan. Als ondertekenaar van het convenant klimaatadaptief bouwen, heeft de gemeente Dordrecht dit ook hoog in het vaandel staan. Bestendig zijn tegen piekbuien en extreem weer is van levensbelang om duurzame gebieden te ontwikkelen en dit staat dan ook centraal vanaf de eerste dag. Binnen al onze projecten zoeken wij naar de juiste oplossingen om tot een klimaat adaptieve ontwikkeling te komen. Dit doen wij door praktische ingrepen.
Een gescheiden hemelwater afvoersysteem; afkoppelen van het riool, en wat aansluit op bestaande waterlichamen in het gebied (bijvoorbeeld bij het Overkamppark)
Het aanbieden van een (waar mogelijk slimme) regenton voor de woningen die zijn gelegen aan de binnentuinen van bouwveld 1 en 3.
Het opstellen van een calamiteitenplan voor tijdens buitengewone piekbuien Waterbergingsgebieden in de openbare ruimte die bij wateroverlast kunnen onderlopen, en die zijn aangesloten op reeds bestaande watersysteem in de omgeving.
Daarnaast zullen wij gedurende de hierop volgende fasen in nauw overleg treden met de bouwpeilen commissie en de gemeente Dordrecht voor het afstemmen en vastleggen van het vloerpeil van de gebouwen.
Naast dat groen goed werkt tegen regenwateroverlast, helpt ze ook in het bestrijden van hittestress. Ze houden warmte vast, en direct zonlicht wordt tegengehouden waardoor omliggende gebieden koeler blijven. Door de binnentuinen groen in te richten, wat tevens aansluit met het hierboven genoemde thema 'Natuurinclusief bouwen', verminderen we de hittestress in de bouwblokken.
Met de gemeente gaan we graag in overleg over hoe de openbare ruimte hier ook de beste bijdrage in kan hebben.

Woonkwaliteit
Naast de reeds hierboven beschreven doelstelling van een gemiddelde GPR score van 8 voor de totale ontwikkeling, zullen wij voldoen we aan de nieuwe BENG eisen die vanaf 2020 van kracht zullen zijn. Verder is het onze ambitie om een minimale score van drie sterren of hoger van het Dutch Green Building Council (DGBC) Woonmerk. Het DGBC Woonmerk biedt een objectieve meetlat voor het energieverbruik, materiaalgebruik, gezondheid, flexibiliteit en comfort maar ook andere thema's die voor de woonconsument van belang zijn, zoals veiligheid, bereikbaarheid en de woonomgeving.

SUPERM RKET
Co ffee