



Nota van Beantwoording

**Notitie Reikwijdte en Detailniveau "De
Stationstuinen Barendrecht"**

projectnummer 0470766.100
definitief
24 maart 2022

Nota van Beantwoording

Notitie Reikwijdte en Detailniveau "De Stationstuinen Barendrecht"

projectnummer 0470766.100

definitief
24 maart 2022

Auteurs

Kuipers, J.
Kornet, M.

Opdrachtgever

Gemeente Barendrecht
Binnenhof 1
2991 AA BARENDRECHT

Gecontroleerd:

M.L. Kornet

datum	beschrijving	vrijgave
24 maart 2022	definitief	

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave		Blz.
1	Inleiding	1
2	Nota van Beantwoording	2
2.1	Reacties ingediende zienswijzen	2

1 Inleiding

De gemeente Barendrecht werkt momenteel aan de voorbereiding van ontwikkeling van "De Stationstuinen". Voor deze ontwikkeling wordt de m.e.r.-procedure doorlopen. De eerste stap hiervoor is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In de NRD is vastgelegd wat in het milieueffectrapport (PlanMER) wordt onderzocht en in welk detailniveau.

De NRD "Milieueffectrapportage De Stationstuinen" heeft vanaf vrijdag 24 december 2021 tot en met donderdag 3 februari 2022 ter inzage gelegen in het gemeentehuis en via de website van de gemeente Barendrecht. In deze zienswijzetermijn van 6 weken is iedereen van de mogelijkheid voorzien om een zienswijze in te dienen.

Ten aanzien van de ingediende zienswijzen wordt in artikel 3.16 lid 3, juncto 6.9 (en 6.10) Algemene wet bestuursrecht (Awb) bepaald welke zienswijzen tijdig zijn ingediend. Artikel 6.9 Awb regelt dat een bezwaar- of beroepschrift tijdig is ingediend indien het voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een bezwaar- of beroepschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn per post is bezorgd, mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Per reclamant is opgenomen:

- het nummer van de zienswijze van de reclamant;
- de datum van indiening en de datum van ontvangst;
- een samenvatting van de zienswijze (om de zienswijze te kunnen onderscheiden heeft elke (deel)reactie een cijfer gekregen);
- de reactie van de gemeente;
- het antwoord op de vraag of de zienswijze leidt tot een wijziging van de onderzoeksscope van het MER.

Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn in totaal 5 zienswijzen (hoofdstuk 2) op de NRD ingebracht. In de voorliggende Nota van Beantwoording zijn deze zienswijzen samengevat en beantwoord in hoofdstuk 2. De zienswijzen zijn tijdig ingediend en daarmee ontvankelijk.

Zienswijzen

Nr.	Indiener	Datum van ontvangst
R1	Waterschap Hollandse Delta	14 januari 2022
R2	Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond	17 januari 2022
R3	Gemeente Ridderkerk	28 januari 2022
R4	ProRail	27 januari 2022
R5	Provincie Zuid-Holland	3 februari 2022

2 Nota van Beantwoording

2.1 Reacties ingediende zienswijzen

Nr.	Indiener	Datum binnenkomst
R1	Waterschap Hollandse Delta	14 januari 2022
VERKORTE WEERGAVE		REACTIE VAN GEMEENTE
1.	Geattendeerd wordt op het missen van het onderzoek naar de effecten op het grondwater, zowel in kwaliteit als in kwantiteit, in de tabel 4.1 het beoordelingskader.	Grondwater is niet expliciet benoemd in het beoordelingskader, maar maakt wel onderdeel uit van het thema "Water, bodem en ondergrond". Mogelijke effecten op waterkwaliteit zijn ondergebracht bij het thema 'waterstaat'. Hierbij wordt ook gekeken naar grondwaterkwaliteit en de mogelijke effecten van de ontwikkeling op grondwater. Grondwaterkwantiteit wordt hier eveneens in meegenomen, ook in relatie tot het aspect waterberging en compensatie. Conclusie Deze reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van de PlanMER

Nr.	Indiener	Datum binnenkomst
R2	Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond	17 januari 2022
VERKORTE WEERGAVE		REACTIE VAN GEMEENTE
1.	Indiener kan zich vinden in de opzet voor de m.e.r. zoals die in de NRD is beschreven en is tevreden met de bredere blik "van milieu naar fysieke leefomgeving" uit par. 1.1 van de NRD. In aanvulling op de beschreven onderzoeken in het kader van 'veiligheid' adviseert indiener de onderstaande ontwerpprincipes toe te passen om tot een veilige fysieke leefomgeving te komen: <i>Bronmaatregelen boven omgevingsmaatregelen.</i> Indien het mogelijk is om maatregelen te treffen aan de risicobron (zoals een bedrijf met gevaarlijke stoffen), heeft dat de voorkeur van indiener boven maatregelen in het effectgebied. <i>Afstand tot risico's vergroot de veiligheid.</i> Om het effect van een risicobron te beperken, is het volgens indiener nodig om afstand van de bron te houden. Dit kan zowel horizontaal als verticaal. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan een barrière in de omgeving die als afstand kan dienen	In het MER worden de relevante risicobronnen en aandachtsgebieden voor de ontwikkeling van Stationstuinen geïnventariseerd. De mogelijke consequenties worden kwalitatief beschouwd. Hierbij wordt onder meer beoordeeld of aanvullende maatregelen getroffen kunnen en/of moeten worden. Het MER gaat niet in op de uitwerking van deze maatregelen, dat vindt plaats binnen de bestemmingsplannen. Waar nodig stelt het MER het toepassen van maatregelen als randvoorwaarden voor de ontwikkeling. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER

	tussen de risicobron en de risico-ontvanger(s). Het is dus breder dan de feitelijke afstand in meters. 3. <i>Bouwwerken bieden bescherming</i>: Bouwwerken binnen een effectgebied dienen volgens indiener zowel bescherming te bieden aan de mensen die erin verblijven als aan de eventuele vitale functies of voorzieningen in het bouwwerk. 4. <i>Bouwwerken en omgeving maken vluchten mogelijk</i>: Veilig vluchten als een bouwwerk niet voldoende bescherming biedt, vraagt volgens indiener niet alleen om de juiste inrichting binnen een gebouw, maar ook buiten het gebouw, in een wijk en in een gebied. Daarbij is het volgens indiener van belang om rekening te houden met kwetsbare groepen en dat er goede aansluiting is op de infrastructuur buiten de wijk of het gebied. 5. <i>Effectieve hulpverlening</i>: Indien er sprake is van een incident, is het volgens indiener van belang dat de hulpdiensten effectief op kunnen treden. Dit vraagt volgens indiener om de juiste inrichting van een gebied (beschikbaarheid van middelen om effectief op te kunnen treden en een goede bereikbaarheid) alsmede informatie over risicobronnen en risico-ontvangers. Het uitgangspunt hierin is het basiszorgniveau, waarbij het doel niet is om bovenmatige risico's repressief af te dekken.	
2.	Indiener verzoekt in de gelegenheid gesteld te worden te adviseren in het kader van fysieke veiligheid bij het opstellen van het MER en betrokken te worden bij het verdere (plan)proces.	De indiener wordt volgens de procedure uit de wet- en regelgeving in de gelegenheid gesteld om op het (ontwerp)besluit te reageren. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.

Nr.	Indiener	Datum binnenkomst
R3	Gemeente Ridderkerk	28-1-2022
VERKORTE WEERGAVE		REACTIE VAN GEMEENTE
Verkeer		
1.	Indiener wijst op de samenhang tussen de ontwikkeling en het versterken van het economische cluster Dutch Fresh Port. Onder meer op het gebied van woon- en leefklimaat, maar ook op het gebied van mobiliteit. Indiener wijst op de mogelijke gevolgen van woningbouw op het functioneren van de Dutch Fresh Port en op de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied. Voor de Indiener is het	Het MER onderzoekt de effecten op het woon- en leefklimaat. Onder andere verkeer, geluid, lucht alsmede gezondheid krijgen hierin een plaats. Ook onderzoekt het MER het aspect milieuhinder: de hinder van bedrijven bij woningen en vice versa. Hiermee brengt het MER ook de mogelijke beperkingen voor bedrijvigheid in beeld.

	van belang dat de ontwikkeling van De Stationstuinen geen negatieve effecten heeft op de economische potentie van de Dutch Fresh Port.	Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER
2.	Indiener stelt de vraag hoe het MER zich verhoudt op het gebied van verkeer (zoals benoemd in de NRD) tot het Dutch Fresh Port-onderzoek naar interne bereikbaarheid. Zijn dit twee afzonderlijke onderzoeken/procedures of maakt de MER uiteindelijk ook gebruik van het onderzoek van DFP? De scope en kaderstelling voor het verkeersonderzoek wat in de NRD voor de MER is aangekondigd is indiener onbekend. Volgens indiener is het belangrijk daar op voorhand al in de NRD duidelijkheid over te verstrekken.	Verkeer als onderzoek in het kader van het PlanMER betreft een afzonderlijk onderzoek ten opzichte van het Dutch Fresh Port-onderzoek. Het verkeersonderzoek bij het MER richt zich op het verkeer ten gevolge van de ontwikkeling van De Stationstuinen (binnen en buiten het plangebied). Alle wegen waar relevante effecten verwacht worden, worden meegenomen in het onderzoek. In dit onderzoek wordt rekening gehouden met verkeer afkomstig van autonome ontwikkelingen in de referentiesituatie, zo ook de ontwikkeling van de Dutch Fresh Port. Conclusie Deze reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
3.	Volgens indiener komen door de ontwikkeling van De Stationstuinen de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het gebied verder onder druk te staan. Indiener wil niet dat de verkeersafwikkeling van De Stationstuinen negatief gaat drukken op de infrastructuur in Ridderkerk, waaronder ook Rijsoord.	Het onderzoek naar en de beoordeling van de verkeerseffecten richt zich ook op de wegen buiten het plangebied. Indien relevante effecten op de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid buiten het plangebied verwacht worden, wordt dit in het MER onderzocht en beoordeeld. Conclusie Deze reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER
4.	Indiener geeft aan dat gemeente Ridderkerk momenteel een verkeersonderzoek uitvoert naar sluipverkeer op de Rijksweg. Daarbij wordt gesteld dat de verkeersafwikkeling van De Stationstuinen niet in Rijsoord terecht mag komen en via Barendrecht naar de Rijkswegen moet leiden.	Zie ook het antwoord bij 2 en 3, dit wordt in het MER onderzocht. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER
5.	Voor de indiener is het onbespreekbaar dat een ontsluiting van De Stationstuinen via een 3 ^e ontsluiting mogelijk wordt gemaakt via 'De Boomgaard' naar Nieuw Reijerwaard. Indiener ziet namelijk geen mogelijkheden voor een extra ontsluiting voor het afwikkelen van het verkeer van De Stationstuinen. (Indiener stelt dat uit fig. 3.1 NRD blijkt dat dit ook niet aan de orde is, maar vraagt om bevestiging).	Er zijn geen plannen voor een 3^{de} ontsluiting via 'De Boomgaard' richting Nieuw Reijerwaard. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER

6.	De indiener is benieuwd naar het effect van de verwachte toename van het verkeer van De Stationstuinen op de infrastructuur van gemeente Ridderkerk, waaronder ook Rijsoord.	Zie beantwoording vraag 3 en 4. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
7.	Indiener vraagt om uitleg (legenda) over de betekenis van de groene en rode pijlen in fig. 3.1 (NRD). Een 3e ontsluiting via de Boomgaard naar Nieuw Reijerwaard is voor de indiener onbespreekbaar. Elke implicatie van een dergelijke ontsluiting, ziet de indiener graag verwijderd.	Deze figuur is afkomstig uit de Gebiedsvisie. In het MER wordt deze figuur nader toegelicht. Conclusie Deze reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de NRD en de onderzoeksscope van de PlanMER
Milieuhinder		
8.	Indiener gaat ervan uit dat De Stationstuinen geen belemmering vormt voor bedrijfsmatige activiteiten op het Ridderkerkse bedrijventerrein Verenambacht. Indiener vraagt of de effecten van de ontwikkeling van De Stationstuinen op Verenambacht inzichtelijk worden gemaakt, en zo ja, hoe. Indiener geeft aan hoe dan ook het omliggend economisch cluster te waarborgen.	Effecten van bedrijvigheid op De Stationstuinen en vice versa maken onderdeel uit van het MER. Het bedrijventerrein Veren Ambacht wordt eveneens beschouwd. In eerste instantie vindt een analyse op basis van milieucontouren plaats. Waar nodig worden vervolgonderzoeken uitgevoerd om de (mogelijke) hinder te bepalen. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER
9.	Indiener vraagt of de effecten op de leefbaarheid van de omliggende woongebieden, waaronder Verenambacht en Rijsoord, door toename van verkeer worden meegenomen in het onderzoek.	Het MER onderzoekt de effecten op de leefomgeving. Hierbij wordt ook naar effecten buiten het plangebied gekeken. Zie beantwoording punten 3 en 4. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER
Overige		
10.	Indiener geeft weer dat in de NRD wordt gesteld dat compensatieruimte op Nieuw-Reijerwaard is gevonden voor 14 hectare. Indiener wil inzicht in de stand van zaken van het compensatieplan opgenomen in de NRD, met de eventuele bijbehorende vastgelegde afspraken.	In samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft de gemeente Barendrecht een compensatieplan opgesteld. Hierover vindt nog verdere afstemming met de provincie Zuid-Holland plaats. Conclusie Deze reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.

11.	Indiener geeft weer dat in de fig. 3.1 en 3.3. (NRD) gemeentegrenzen ontbreken. Indiener ziet deze graag toegevoegd, zodat duidelijk is waar de gemeentegrens tussen Barendrecht en Ridderkerk ligt.	Deze kaarten zijn opgenomen in de gebiedsvisie voor De Stationstuinen. In het MER worden nieuwe kaarten gemaakt. Indien relevant worden de gemeentegrenzen hierin opgenomen. Conclusie Deze reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
12.	Indiener wijst op de juiste benaming 'Nieuw Reijerwaard' in plaats van 'Nieuw-Reijerwaard'. Ook is er volgens de indiener sprake van een provinciaal inpassingsplan, in plaats van bestemmingsplan. Indiener stelt dat benoemd moet worden dat het inpassingsplan grotendeels het grondgebied van gemeente Ridderkerk beslaat, waarin verkeersmaatregelen op het grondgebied van de gemeente Barendrecht ook zijn opgenomen.	Zoals indiener heeft aangegeven zal de juiste benaming van 'Nieuw Reijerwaard' verwerkt worden in het MER. Zo ook het provinciaal inpassingsplan (PIP). Er zal benoemd worden dat het inpassingsplan grotendeels het grondgebied van gemeente Ridderkerk beslaat, waarin verkeersmaatregelen op het grondgebied van de gemeente Barendrecht ook zijn opgenomen. In het MER zal aangegeven worden welke verkeersmaatregelen er gelden vanuit het PIP op het grondgebied van gemeente Barendrecht. Conclusie Deze reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.

Nr.	Indiener	Datum binnenkomst
R4	ProRail	27 januari 2022
VERKORTE WEERGAVE		REACTIE VAN GEMEENTE
1.	Indiener verzoek om haar actief te betrekken bij het verder ontwikkelen van bouwplannen in de directe nabijheid van de spoorbaan.	De indiener wordt volgens de procedure uit de wet- en regelgeving in de gelegenheid gesteld om op het (ontwerp)besluit te reageren. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
2.	<i>Externe veiligheid</i> Indiener verzoekt voor het aspect Externe Veiligheid in relatie tot railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (basisnet)	In het MER worden de relevante risicobronnen en aandachtsgebieden voor de ontwikkeling van Stationstuinen geïnventariseerd. De mogelijke consequenties worden kwalitatief/kwantitatief beschouwd. Hierbij wordt onder meer beoordeeld of aanvullende maatregelen getroffen kunnen en/of moeten worden. Er wordt gebruik gemaakt van de meest recente informatie die er beschikbaar is uit het basisnet. Conclusie

		Deze reactie geeft aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
3.	<i>Geluid</i> Indiener verzoekt voor het aspect geluid i.r.t. Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Geluidsproductieplafonds).	Het MER onderzoekt de geluidbelasting ter plaatse van de woningbouwlocaties van De Stationstuinen. Geluidbelasting door railverkeer wordt hierin meegenomen, voor zover dit van toepassing is (vanwege de ligging van het plangebied ter plaatse van de ondertunneling). Aangezien het spoor ter plaatse van de ontwikkeling overkluist is, zijn er geen GPP's aanwezig. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
4.	<i>Trillingen</i> Indiener beoogt een goede "buur" te zijn. Indien de NRD en de daarop gebaseerde ruimtelijke plannen, bebouwing dichtbij het spoor mogelijk maken, kan trillingshinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan acht indiener het gewenst dat er in de planvorming aandacht voor is. In het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten raadt indiener aan om het aspect trillingshinder af te wegen, zoals door Kenniscentrum Infomil wordt aanbevolen. Indiener verwijst tevens naar Handreiking Nieuwbouw en spoortrillingen.	Het MER onderzoekt de (mogelijke) trillingshinder als gevolg van treinverkeer. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
5.	<i>Percelen ProRail</i> In de NRD zijn mogelijk percelen opgenomen die in eigendom zijn van ProRail. Indiener merkt op dat deze percelen niet zonder nadrukkelijke schriftelijke toestemming mogen worden gebruikt. De percelen van ProRail, alsmede de spoorbaan, dienen door ProRail, haar aannemers en/of hulpdiensten ten alle tijden onbelemmerd toegankelijk te zijn en te blijven met het materiaal dat ook momenteel wordt gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden en in geval van calamiteiten. Dit geldt ook voor over-/onderbouwingen en/of overkappingen van deze gronden. Bouwen naast het spoor mag geen belemmeringen opleggen aan het treinverkeer.	Enkele percelen vallen inderdaad binnen het plangebied van het MER. Op deze percelen zijn binnen De Stationstuinen echter geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Ook de bereikbaarheid van deze percelen blijft gehandhaafd. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
6.	<i>Overwegen</i> Overwegen vormen een gevaarpunt tussen weg- en spoorverkeer. Indiener verzoekt daarom contact op te nemen met ProRail indien de ruimtelijke plannen	De ontwikkeling van De Stationstuinen heeft geen effect op bestaande overwegen. Conclusie

	effect kunnen hebben op de bestaande overwegen in de gemeente.	Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
7.	<i>Waterpeil/stabiliteit</i> In verband met het borgen van de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen mag het waterpeil volgens indiener niet wijzigen. Tevens dient te worden geborgd dat werkzaamheden geen invloed hebben op de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen, alsmede op het ongehinderd gebruik van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen.	De effecten van de ontwikkeling op het waterpeil worden in het MER onderzocht. Dit is aangegeven in de NRD....Handhaving van het huidig waterpeil, het borgen van de stabiliteit en het voorkomen van hinder voor de spoorbaan en bijbehorende voorzieningen vormen het uitgangspunt. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de NRD en de onderzoeksscope van de PlanMER.
8.	<i>Spoorwegwetgeving</i> Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de nabijheid van de spoorbaan dient volgens indiener rekening gehouden te worden met het bepaalde in artikel 19 van de Spoorwegwet.	De ontwikkeling van De Stationstuinen houdt bij het opstellen van het bestemmingsplan rekening met artikel 19 van de Spoorwegwet. In de nabijheid van het spoor zijn echter geen ontwikkelingen voorzien. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
9.	<i>Spoorwegdoeleinden</i> Indiener verzoekt zorg te dragen dat gronden welke momenteel voorzien zijn van de bestemming Spoorwegdoeleinden of Railverkeer, deze bestemming ook in de toekomst zullen behouden. Ook verzoekt indiener om geen dubbelbestemmingen mogelijk te maken.	Gronden met de bestemming railverkeer vallen wel binnen het plangebied van het MER. Hier zijn echter geen ontwikkelingen voorzien, waardoor behoud van de huidige bestemming het uitgangspunt is. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
10.	<i>Onderstations</i> Indiener stelt dat de binnen het plangebied aanwezige onderstations niet mogen komen te vervallen. Deze onderstations zijn cruciaal voor de elektriciteitsvoorziening van de hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee voor de bereikbaarheid van het spoor. Tevens verzoekt ProRail u ervoor zorg te dragen dat de onderstations - net als in de huidige situatie - te allen tijde bereikbaar zullen zijn voor onderhouds- en hulpdiensten.	Naar verwachting raakt de ontwikkeling geen onderstations en zullen te allen tijde bereikbaar zijn voor onderhouds- en hulpdiensten. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
11.	<i>Zicht op stationsentree</i> Ondanks dat er bewegwijzering is blijkt volgens indiener uit onderzoek dat zicht op de hoofdingang de beste manier is om het station te vinden. Zichtlijnen naar het station spelen daar een belangrijke rol in en indiener wil deze graag in stand houden. Zien en gezien worden speelt ook een belangrijke rol in sociale veiligheid. Daarvoor is het van belang donkere hoeken en verstopplekken te voorkomen.	Deze aspecten worden meegenomen bij de inrichting van het gebied. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.

12.	<i>Windbeleving en windhinderrisico's</i> Hoogbouw rond het station heeft invloed op de windbeleving van de reiziger. Wachten met veel wind draagt niet bij aan een positieve stationsbeleving. Daardoor is het van belang dat in de omgeving rekening wordt gehouden met de windbeleving op het perron. Hoogbouw rond het station heeft ook invloed op de windcirculatie/windstromen en kan risico's opleveren voor omliggende bebouwing (zoals schade aan daken/kappen) door veranderende windbelastingen. Hiermee dient volgens indiener rekening te worden gehouden.	Bij het bestemmingsplan wordt windhinder onderzocht. Vanwege de overkluizing van het station worden effecten op windhinder op de perrons uitgesloten. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
13.	<i>Schaduwwerking zonnepanelen</i> ProRail stelt zich als doel om in 2030 CO ₂ -neutraal te opereren. Dat betekent dat vele daken en perronoverkappingen voorzien zijn of worden van zonnepanelen om zo voldoende stroom op te wekken voor verlichting, reisinformatie, liften en roltrappen. Indiener verzoekt derhalve bij het maken van plannen rekening te houden met mogelijke schaduwwerking op de ProRail zonnepanelen en indien nodig met indiener in contact te treden.	Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkeling in de nabijheid van het spoor mogelijk. Bij plannen in de nabijheid van het spoor worden de effecten op schaduwwerking op de overkapping van het station nader onderzocht. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.

Nr.	Indiener	Datum binnenkomst
R5	Provincie Zuid-Holland	3 februari 2022
VERKORTE WEERGAVE		REACTIE VAN GEMEENTE
1.	<i>Bedrijventerreinen</i> Indiener merkt op dat voor de ontwikkeling van De Stationstuinen een aanzienlijk areaal aan bedrijventerreinen zal worden getransformeerd. De verordening stelt dat planologisch gecompenseerd moet worden. In het MER wordt gesproken over 14 hectare te onttrekken bedrijventerrein. Planologisch compenseren betekent dat 14 hectare (met dezelfde milieucategorie) elders terug moet komen. In het toekomstig beleid, wat nog niet van kracht is, geldt een feitelijke compensatieplicht. Feitelijk compenseren betekent dat inderdaad uitgegaan wordt van 14 hectare en vervolgens gekeken moet worden naar hoeveel hectare daadwerkelijk in gebruik is in welke milieucategorie, om te bepalen wat er gecompenseerd moet worden. Het feitelijke gebruik moet dan gecompenseerd worden. Dus, als voorbeeld: als het terrein een milieucategorie 4.1 heeft met een gebruik van bedrijven in milieucategorie 3, en planologisch compenseren	In samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft de gemeente Barendrecht een compensatieplan opgesteld. Hierover vindt nog verdere afstemming met de provincie Zuid-Holland plaats. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.

	wordt toegepast, dan moet 14 hectare met milieucategorie 4.1 elders terug komen. Indien we feitelijk compenseren toepassen wordt gekeken naar het feitelijk gebruik, dus dan volstaat een compensatie van milieucategorie 3. Indiener stelt dat de planning van invoering van de nieuwe methode is verschoven naar oktober 2022. Dat betekent dat tot die tijd de methodiek van planologisch compenseren wordt gebruikt. Indien nodig, zijn woon-werk akkoord afspraken over feitelijke compensatie mogelijk.	
2.	<i>Bedrijventerreinen</i> Daarnaast vraagt indiener aandacht voor de bedrijven op het huidige bedrijventerrein die niet in de agrofoodsector opereren. De nadruk ligt nu op de AgroVersFood. Op het bedrijventerrein is ook MKB-maakindustrie gevestigd. Indiener stelt dat niet alleen het mogelijk transformeren van bedrijventerrein hun bedrijfsvoering beïnvloedt, ook het mogelijk beperken van hun milieuruimte als gevolg van ontwikkelingen in de directe omgeving. Een beoordeling hoe deze bedrijven (veelal categorie 3.2, 4.1 en 4.2) toekomstbestendig kunnen blijven opereren is volgens indiener van belang.	Binnen het aspect 'milieuhinder' wordt onderzocht wat het effect van de bedrijven op de woningen is. Maar ook andersom wordt er onderzocht wat het effect van het plan is op de bedrijven zodat ze niet beperkt worden in hun milieuruimte/uitvoering. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
3.	<i>Klimaatadaptatie</i> Klimaatadaptatie gaat volgens de provinciale verordening en het convenant klimaatadaptief bouwen over de 6 thema's <u>extreme neerslag</u> , <u>hitte</u> , <u>droogte</u> , <u>bodemdaling</u> , <u>biodiversiteit</u> en <u>overstromingen</u> . Onder het kopje Duurzaamheid wordt 'klimaatadaptatie' genoemd en bevat dan wateroverlast (=extreme neerslag?) en waterveiligheid (= overstromingen?) en hittestress genoemd. In tabel 4.1 worden onder het kopje Water, bodem en ondergrond waterkwaliteit, waterberging en watercompensatie genoemd. Daaruit is niet goed op te maken of alle aspecten van klimaatadaptatie worden meegewogen.	Zoals in de zienswijze is opgenomen zijn de genoemde thema's uit de provinciale verordening en het convenant klimaatadaptief bouwen verdeeld over verschillende thema's in het MER. Het thema Klimaatadaptatie in het beoordelingskader bevat wateroverlast en waterveiligheid (<u>extreme neerslag</u> en <u>overstromingen</u>) en <u>hitte</u> (stress). <u>Biodiversiteit</u> is opgenomen onder het thema Natuur. Onder het thema Water, Bodem en Ondergrond is geschiktheid van de bodem en bodemstabiliteit opgenomen (o.a. zettingsgevoeligheid en daarmee <u>bodemdaling</u>). Tevens worden waterkwaliteit, waterberging en watercompensatie onder dit thema onderzocht. Mogelijke effecten op droogte worden in het MER beschouwd. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
4.	<i>Klimaatadaptatie</i> Indiener verzoekt wat betreft klimaatadaptatie in het beoordelingskader aan te passen: 1. de gevolgen van de ontwikkeling op de waterveiligheid - en de effecten van	Zie beantwoording nummer 3. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.

	klimaatverandering daarop - meewegen (ligging nabij de Waal, toenemende kans op extreem hoge en lage waterstanden, toenemende kans op clusterbuien, meerlaagse veiligheid en resilience. Hierbij verzoekt indiener mee te wegen hoe evt. gezorgd wordt voor begaanbaarheid routes voor hulpdiensten, vluchtroutes, vluchtplekken en kwetsbare functies en voorzieningen bij dijkdoorbraak. 2. Bij de scenario's die beschouwd worden voor het aspect 'wateroverlast', ook een extreme situatie 1/250 jaar (90 mm neerslag) meewegen. Hierbij verzoekt indiener mee te wegen hoe evt. gezorgd wordt voor de begaanbaarheid van routes voor hulpdiensten en kwetsbare functies en voorzieningen ten gevolge van extreme neerslag. 3. Onder klimaatadaptatie ook droogte te onderbouwen en mee te wegen. 4. Onder klimaatadaptatie ook bodemdaling te onderbouwen en mee te wegen. 5. Onder het aspect biodiversiteit ook de effecten van klimaatverandering daarop te onderbouwen en mee te wegen.	
5.	<i>Windenergie</i> Indiener attendeert op de provinciale locatie voor windenergie Nieuw-Reijerwaard in de directe nabijheid van het plangebied. De plannen voor deze locatie worden op dit moment opnieuw geformuleerd en daarmee aangepast. Indiener verzoekt de mogelijke effecten van het te ontwikkelen windpark mee te nemen in de beoordeling.	De windturbines van het inpassingsplan zijn voorzien op ongeveer 1 km van het plangebied. Het windpark wordt in het MER beschreven als autonome ontwikkeling. Onderzoek naar de effecten van de windturbines op de leefomgeving maakt geen onderdeel uit van het MER, dat is beschouwd bij het PIP Nieuw Reijerwaard. Doordat er reeds woningen gelegen zijn tussen de locaties van de windturbines en het plangebied, worden er voor De Stationstuinen geen significant negatieve effecten verwacht. Conclusie Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
	<i>Ruimtelijke kwaliteit</i> Met de verdichtingsopgave en de verstedelijkingsstrategie die de provincie heeft, is het volgens de indiener van belang dat die verstedelijking integraal plaatsvindt, vanuit het uitgangspunt dat de ruimtelijke kwaliteit wordt versterkt. Hiermee worden ook andere belangen en doelen gerealiseerd, zoals het aantrekkelijk maken en houden van de (gezonde, groene) leefomgeving, het bereikbaar houden van de provincie, het aanbieden van een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor banen op alle niveaus, het	Momenteel is ruimtelijke kwaliteit in het beoordelingskader uitgewerkt in cultuurhistorie, archeologie en de ruimtelijke aspecten, windhinder, lichthinder en bezonning. Bereikbaarheid en kwaliteit van verbindingen met groen- en recreatiegebieden; Het Waaltje en de Wevershoek vormen één van de aspecten van het thema gezondheid. Hiervan wordt onderzocht of de bereikbaarheid hiervan verbeterd kan worden Dit wordt in het MER beschouwd. Conclusie

versnellen van de energievernieuwing en het versterken van de relatie tussen stad en land. In uitwerking hiervan vragen we voor de ontwikkeling van De Stationstuinen meer in het bijzonder aandacht voor de bereikbaarheid van/aantakking op groengebieden: op wandelafstand liggen het Waaltje en het recreatiegebied Wevershoek. Die route is nu matig en loopt via het bedrijventerrein. We vragen daarom in de beoordeling van mobiliteit, gezondheid en ruimtelijke kwaliteit in het bijzonder aandacht te besteden aan de noodzaak van de kwaliteit, kwantiteit en veiligheid van de openbare ruimte, langzaam verkeersroutes en de bereikbaarheid van recreatie/uitloopgebieden; niet alleen binnen het plangebied zelf, maar ook voor wat betreft de verbindingen naar de directe omgeving.	Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksscope van het MER.
--	--

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. 0655494890
E. marien.kornet@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2022

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.