

Nota beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan 'Stationstuinen 1^{ste} fase Barendrecht'
en MER

Inhoudsopgave

1 Inleiding	4
1.1 Het plan	4
1.2 Procedure	4
1.3 Zienswijzen	4
1.4 Ontvankelijkheid	5
1.5 Leeswijzer	6
2 Zienswijzen en beantwoording	6
2.1 Beantwoording enkele terugkerende thema's	6
2.1.1 Privacy, reflectie van zonlicht, horizonvervuiling, lichtvervuiling en woongenot	6
2.1.2 Te hoge bebouwing	7
2.1.3 Verkeer(sveiligheid) en parkeren westzijde spoor	8
2.1.4 Gevolgen van de ontwikkeling voor de bereikbaarheid van het plangebied en de omgeving	10
2.2 Beantwoording per binnengekomen zienswijze	11
Zienswijze 1	11
Zienswijze 2	14
Zienswijze 3	15
Zienswijze 4	21
Zienswijze 5	27
Zienswijze 6	28
Zienswijze 7	29
Zienswijze 8	29
Zienswijze 9	30
Zienswijze 10	35
Zienswijze 11	38
Zienswijze 12	38
Zienswijze 13	39
Zienswijze 14	44
Zienswijze 15	47
Zienswijze 16	49
Zienswijze 17	50
Zienswijze 18	50

Zienswijze 19	51
Zienswijze 20	52
Zienswijze 21	55
Zienswijze 22	55
Zienswijze 23	56
Zienswijze 24	56
Zienswijze 25	56
Zienswijze 26	60
Zienswijze 27	61
Zienswijze 28	62
Zienswijze 29	62
Zienswijze 30	63
Zienswijze 31	63
Zienswijze 32	64
Zienswijze 33	64
Zienswijze 34	65
Zienswijze 35	67
3 Overzicht wijzigingen	71
3.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen	71
3.2 Ambtshalve wijzigingen	72

Bijlage 1: Analyse woongenot

1 Inleiding

1.1 Het plan

De gemeente Barendrecht heeft op 15 december 2020 de gebiedsvisie voor de 'Stationstuinen' vastgesteld. Deze visie gaat over de gebiedsontwikkeling die direct grenst aan de oostzijde van de treinstation Barendrecht. De Stationstuinen slaat een brug tussen het dorp Barendrecht, het agrofood-bedrijventerrein Dutch Fresh Port, het stadse leven in Rotterdam en het recreatieland-schap van de Zuidpolder en rondom de Waal. Het heeft alle potentie om te transformeren naar een bruisende plek waar wonen, werken, leren en recreëren samenkomen. Met ruimte voor nieuwe woningen en een succesvol bedrijfsleven.

De Stationstuinen zal in fasen tot stand komen, te beginnen bij het gebied nabij de hoofdentree van het treinstation. Vanuit daar kan het groeien langs de Spoorlaan en tot aan de Gebroken Meeldijk en langzaam naar de uitlopers van de nieuwbouw wijk. Om de eerste fase te kunnen ontwikkelen dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld, omdat het geldende bestemmingsplan de geplande nieuwbouw niet mogelijk maakt.

1.2 Procedure

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vindt plaats volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Als onderdeel van deze procedure heeft het ontwerpbestemmingsplan 'De Stationstuinen 1^{ste} fase' met bijbehorende MER gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegen zienswijzen van 6 april tot en met 18 mei 2023.

1.3 Zienswijzen

Gedurende de inzage termijn zijn er 36 zienswijzen ingediend afkomstig van:

- 1) Reclamant 1 bij brief van 26 april 2023 en ingekomen op 26 april 2023
- 2) Reclamant 2 bij brief ingekomen tijdens de ter inzage termijn
- 3) Gedupeerde Staten provincie Zuid-Holland bij brief van 12 mei 2023 en ingekomen op 15 mei 2023
- 4) College van burgemeester en wethouders gemeente Ridderkerk bij brief ingekomen op 17 mei 2023
- 5) Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid bij brief van 17 mei 20023 en ingekomen op 17 mei 20023
- 6) Reclamant 6 bij brief van 17 mei 2023 en ingekomen op 19 mei 2023
- 7) Reclamant 7 bij brief van 18 mei 2023 en ingekomen op 19 mei 2023
- 8) Reclamant 8 bij brief van 18 mei 2023 en ingekomen op 19 mei 2023
- 9) Reclamant 9 bij brief van 17 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 10) Blokhuis B.V. bij brief van 11 mei 2023 en ingekomen op 24 mei 2023
- 11) Reclamant 11 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 24 mei 2023
- 12) Reclamant 12 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 24 mei 2023
- 13) Flier Systems B.V. bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 17 mei 2023

- 14) Frukar B.V. bij brief van 11 mei 2023 en ingekomen op 17 mei 2023
- 15) Reclamant 15 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 24 mei 2023
- 16) Reclamant 16 bij brief van 17 mei 2023 en ingekomen op 24 mei 2023
- 17) Reclamant 17 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 18) Reclamant 18 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 19) Reclamant 19 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 20) Prorail B.V. en Railinfratrust B.V. van 16 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 21) Reclamant 21 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 22) Reclamant 22 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 23) Reclamant 22 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 24) Reclamant 24 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 25) Spring! Housing bij brief van 17 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 26) Reclamant 26 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 27) Reclamant 27 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 28) Reclamant 28 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 29) Reclamant 29 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 30) Reclamant 30 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023
- 31) Reclamant 31 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 17 mei 2023
- 32) Reclamant 32 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 17 mei 2023
- 33) Reclamant 33 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 17 mei 2023
- 34) Reclamant 34 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 17 mei 2023
- 35) Reclamant 35 bij brief van 7 mei 2023 en ingekomen binnen de termijn van ter inzage legging
- 36) Reclamant 36 bij brief van 15 mei 2023 (Pro Forma) en definitief ingekomen op 12 juni 2023

Reclamant 36 heeft zijn zienswijzen ingetrokken.

Ter bescherming van de persoonsgegevens van de reclamanten is deze Nota beantwoording zienswijzen geanonimiseerd. Iedere reclamant krijgt bericht welk nummer betrekking heeft op zijn zienswijze.

1.4 Ontvankelijkheid

Een zienswijze is ontvankelijk als deze uiterlijk de laatste dag van de periode van ter inzage legging is verzonden en binnen één week na deze dag is ingekomen (artikel 6:9 lid 2 Awb). De 35 zienswijzen zijn binnen deze periode binnengekomen en zijn ontvankelijk.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze nota zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord in twee verschillende paragrafen. Meerdere reclamanten hebben zienswijzen ingebracht over hetzelfde thema. Deze thema's komen paragraaf 2.1 aan de orde. In paragraaf 2.2 wordt een antwoord gegeven op elke zienswijze afzonderlijk. Als deze betrekking heeft op een thema dat is behandeld in paragraaf 2.1 wordt daarnaar verwezen. In paragraaf 2.2. wordt ook steeds aangegeven wat de gevolgen zijn van de zienswijzen voor het bestemmingsplan.

Dat de zienswijzen samengevat zijn weergegeven, betekent niet dat deze slechts gedeeltelijk zijn beoordeeld; bij de beantwoording zijn de volledige zienswijzen betrokken.

In hoofdstuk 3 is vervolgens een overzicht gegeven van de wijzigingen op het ontwerpbestemmingsplan en het MER naar aanleiding van zienswijzen.

2 Zienswijzen en beantwoording

2.1 Beantwoording enkele terugkerende thema's

2.1.1 Privacy, reflectie van zonlicht, horizonvervuiling, lichtvervuiling en woongenot

Inhoud zienswijzen

Meerdere reclamanten voorzien hinder als het gaat om reflectie van zonlicht, horizonvervuiling en lichtvervuiling. Het vrije zicht wordt ontnomen, (ochtend)zonlicht wordt geblokkeerd en slagschaduw gecreëerd. Ook voorzien zij inbreuk op privacy, (individueel) woongenot en leefruimte.

Daarbij gaat het om de volgende adressen:

Reclamant	Adres		Reclamant	Adres
1	Wilhelminastraat 21, Barendrecht		21	Stationsweg 30, Barendrecht
6	Stationsweg 32, Barendrecht		24	Stationsweg 46, Barendrecht
7	Stationsweg 38, Barendrecht		29	Stationsweg 44, Barendrecht
8	Stationsweg 38, Barendrecht		30	Stationsweg 28, Barendrecht
15	Stationsweg 26, Barendrecht		34	Stationsweg 40, Barendrecht
16	Wilhelminastraat 39, Barendrecht		35	Stationsweg 42, Barendrecht
19	Stationsweg 46, Barendrecht			

Antwoord gemeente

Als bijlage bij deze Nota van Beantwoording is een 'Analyse woongenot' gevoegd als het gaat om de genoemde aspecten. De uitzichten zijn gevisualiseerd ter hoogte van de hoek Devel/Stationsweg, de Donge en Stationsweg 36 (halverwege de woningen gelegen aan de Stationsweg 26 t/m 46). Daarnaast zijn er twee doorsnedes gemaakt vanaf de hoek Devel/Stationsweg en de Donge.

Uit deze analyse kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

1. Op bepaalde punten is er zicht op de geplande nieuwbouw aan de oostzijde van de spoorwal. Vanaf de Stationsweg en de Donge is deze minimaal. Vanaf de hoek Devel/Stationsweg is meer zicht op de appartementencomplexen. Maar in samenhang met de grote afstand waarop de nieuwe bebouwing is gelegen (155 meter of meer) komt de gemeente na afwegen van alle belangen tot de conclusie dat er geen sprake van een onaanvaardbare inbreuk op vrij uitzicht, onaanvaardbare hinder vanwege reflectie zonlicht en onaanvaardbare horizonvervuiling, lichtvervuiling, slagschaduw dan wel blokkade van (ochtend)zonlicht.
2. Vanaf de hogere delen van de appartementencomplexen is zicht op de percelen van reclamanten en andere delen van de Oranjewijk. Echter hier zijn de afstanden ook zo groot, dat geen sprake is van een onaanvaardbare inbreuk op de privacy.
3. Het woongenot en de leefruimte wordt dus niet op onaanvaardbare wijze aangetast.
4. Er is geen schaduwwerking van de nieuwbouw ter hoogte van de woningen van degenen die een zienswijze hebben ingediend.

Deze zienswijzen leiden niet tot wijzigingen van het bestemmingsplan.

2.1.2 Te hoge bebouwing

Inhoud zienswijzen

Meerdere reclamanten vinden de nieuwe gebouwen te hoog. Drie woontorens worden maar liefst 50 meter hoog. Dit past niet in de omgeving en het straatbeeld van Oud Barendrecht. Het contrasteert teveel met de bebouwing in andere woonwijken in Barendrecht en doet afbreuk aan het groene, open, en laagbouw-gedomineerde karakter van die woonwijken. Altijd is het criterium geweest om niet hoger te bouwen dan de dorpskerk en de watertoren. Daarvan wordt nu ten onrechte afgeweken. De omgeving zal aanzienlijk veranderen ten opzichte van de afgelopen 54 jaar. Voorgesteld wordt om te kiezen voor maximaal 5 bouwlagen.

Antwoord gemeente

Het is een bewuste keuze van de gemeente geweest om aan de oostelijke zijde van het spoor te bouwen aan "het nieuwe groene dorp van morgen. Een bruisende plek waar wonen, werken, leren en recreëren samenkomen. De nieuwe wijk biedt straks ruimte aan circa 3.500 nieuwe woningen met voorzieningen, bedrijven, onderwijs, horeca en recreatie op hoog niveau. De Stationsstuinen levert een aanzienlijke bijdrage aan de toekomst van Barendrecht, maar ook aan de regio" (citaat uit de Woonvisie 2023 - 2027 van de gemeente. Gelet op deze doelstelling en de omvang van het te herontwikkelen gebied kan het niet anders dan dat er hoog gebouwd gaat worden om het beoogde programma daadwerkelijk te kunnen realiseren.

De gemeente wil dit ook graag. Inderdaad zal de omgeving aanzienlijk veranderen. Maar naar de overtuiging van de gemeente: ten goede. En daarbij zijn alle belangen, dus ook die van de bewoners aan de westzijde van het spoor, zorgvuldig meegewogen.

Een en ander is vertaald in het Ontwikkelkader (dat weer voortbouwt op de Gebiedsvisie 2020), nader uitgewerkt in het Structuurplan en Beeldkwaliteitsplan en vastgelegd in de regels en verbeelding. Er wordt uitgegaan van maximale hoogtes met op bepaalde plekken (vastgelegd op de verbeelding) hoogteaccenten. Hierop is het ontwerpbestemmingsplan aangepast. De kwaliteitscommissie beoordeelt uiteindelijk of het bouwplan in overeenstemming is met het Beeldkwaliteitsplan.

Deze zienswijzen leiden tot wijziging van het bestemmingsplan (regels en verbeelding). In het bestemmingsplan zijn de maximale hoogtes en de hoogteaccenten nu beter geborgd door het opnemen van (meer) maximale bouwhoogten en het vastleggen van de locatie en maximale hoogte van de hoogteaccenten.

2.1.3 Verkeer(sveiligheid) en parkeren westzijde spoor

Inhoud zienswijzen over verkeersoverlast gebruiksfase

Opgemerkt wordt dat de toenemende verkeersintensiteit in de Oranjewijk en de Stationswijk onvoldoende is onderzocht. Het plan zal leiden tot extra verkeersoverlast in de gebruiksfase. Het gevolg van de ontwikkeling van De Stationstuinen zal zijn dat automobilisten op zoek gaan naar sluiproutes en die zullen of via de westzijde naar het station gaan of vanaf de oostzijde over het parkeerdek naar de westzijde.

Om ook de westzijde van het station verkeersluw te maken wordt de suggestie gedaan om de beide opgangen naar het parkeerdek af te sluiten voor verkeer en de parkeerplaatsen en/busstation naar de Noordzijde van het station te verplaatsen naar o.a. het PRO-rail terrein waar in combinatie met een nieuwe verkeershuis en toegang naar het station aan de Zuid-oostzijde vooruitlopende op de realisatie al een aanzienlijk betere veiligere en gezondere en milieuvriendelijkere verkeerssituatie ontstaat rondom het station.

Antwoord gemeente

Bij de voorbereiding van de plannen voor de Stationstuinen is uitgebreid stilgestaan bij effecten daarvan voor het verkeer ten westen van het spoor. Nu wordt het parkeerdek boven de spoorlijn gebruikt als sluiproute voor autoverkeer. Indien hier niets aan zou gebeuren dan zou het gebruik van deze route intensief gaan toenemen. Dat is niet gewenst vanwege de impact op de leefomgeving van de bestaande woningen aan de westzijde en vanwege de veiligheid rondom het stationsplein. In het Ontwikkelkader is al vastgelegd dat op het parkeerdek een vorm van betaald parkeren wordt ingevoerd. Om dit te handhaven wordt de toegang tot het parkeerdek ook gecontroleerd. Daarmee is het mogelijk om doorgaand verkeer over het parkeerdek te voorkomen. Hierdoor gaat er geen verkeer vanuit het centrum van Barendrecht via de westzijde van het station naar De Stationstuinen. Mogelijk gaan meer mensen via de westzijde naar de P+R. De omvang daarvan is op voorhand niet te bepalen. Uit metingen blijkt echter dat er in de huidige situatie een grote hoeveelheid voertuigen het parkeerdek als doorgaande route gebruiken. Het weren van het doorgaande verkeer compenseert ruimschoots een eventuele toename van de verkeersstroom richting het parkeerdek via de westzijde. De doorgang over het parkeerdek blijft wel beschikbaar voor hulpdiensten en buurtbussen.

Gelet op het bovenstaande wordt het niet noodzakelijk geacht extra onderzoek te doen naar de effecten van De Stationstuinen eerste fase op het verkeer ten westen van het station.

Deze zienswijzen leiden niet tot wijzigingen van het bestemmingsplan.

Inhoud zienswijzen over parkeren

Reclamanten stellen, dat er ongetwijfeld parkeeroverlast ontstaat in de bestaande wijken omdat er maar heel weinig parkeermogelijkheden zullen zijn in het nieuwe plan. Autobezit is namelijk niet te verbieden. De gevolgen omtrent de toenemende parkeerbehoefte in de Oranjewijk en de Stationswijk zijn niet of in onvoldoende onderzocht.

Antwoord gemeente

De Stationstuinen kent een hoogstedelijke dichtheid en wordt een autoluwe wijk. Dit is noodzakelijk om in de wijk een buitenruimte van een hoogwaardige kwaliteit te kunnen realiseren. Daarom wordt in De Stationstuinen anders naar autobezit en -gebruik gekeken dan elders in Barendrecht. Dit betekent dat in dit gebied een (voor Barendrecht) lage parkeernorm geldt en parkeervoorzieningen op afstand van de woning liggen. Voor meer achtergrondinformatie hierover en voor de berekening van de parkeerbehoefte wordt verwezen naar paragraaf 3.3. van het Ontwikkelkader (bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan).

In het ontwikkelkader is aangegeven dat vanwege de regulering van het parkeren in De Stationstuinen flankerend beleid moet worden toegepast in de omliggende gebieden. Gelijktijdig met het invoeren van betaald en gereguleerd parkeren in de nieuwe wijk wordt ook het parkeren op het parkeerdek gereguleerd. Consequentie van het invoeren van betaald en gereguleerd parkeren is dat er het gevaar op uitwijkgedrag naar omliggende gebieden ontstaat. Dat is niet gewenst. Daarom is eind oktober, begin november 2023 gesproken met bewoners en bedrijven over de gevolgen voor de omliggende woon- en werkgebieden. Daarbij zijn voorstellen gepresenteerd om het uitwijkgedrag naar de omliggende gebieden te voorkomen. De voorstellen moeten er aan bijdragen dat er geen extra parkeerdruk in de omliggende gebieden ontstaat. Begin 2024 is nadere besluitvorming in de raad hierover voorzien.

Handhaving is een belangrijk onderdeel binnen het parkeerconcept. Bij het vaststellen van het parkeerbeleid wordt ook de aanpak ten aanzien van handhaving meegenomen.

Voor het in De Stationstuinen te realiseren programma zal volgens de in het Ontwikkelkader vermelde parkeernormen worden voorzien in parkeerruimte. Voor een beperkt deel van de woningen geldt een parkeernorm van 0,5. De toekomstige bewoners van deze woningen zullen hierover en de beschikbaarheid van o.m. deelmobiliteit tijdig geïnformeerd worden.

Vanuit kwalitatieve overwegingen wordt gestreefd naar een maximale afstand tussen de woonblokken en de parkeervoorzieningen van 200 meter.

Bij aanvang ontwikkeling is het gebruik van parkeervoorzieningen in De Stationstuinen gereguleerd. De parkeercapaciteit zal gefaseerd, steeds vanaf het moment van ingebruikname van nieuwe ontwikkelingen, conform de in het Ontwikkelkader vermelde parkeernormen, toenemen.

De voor De Stationstuinen geldende parkeernormen in het Ontwikkelkader zijn gebaseerd op de parkeernota Barendrecht 2018 waarbij gezien de uitgangspunten van het mobiliteitsconcept op een aantal punten gemotiveerd is afgeweken.

- a. Bij de bepaling van de parkeernormen voor de sociale huurwoningen is op basis van de lage aftoppingsgrens en liberalisatiegrens onderscheid gemaakt in een categorie primair en secundair gebruik gemaakt van onderzoek van de gemeente Haarlem.
- b. Bij de bepaling van de parkeernorm van het ROC is in het Ontwikkelkader rekening gehouden met een gecombineerd onderwijstype (avond- en dag). Vanwege het verschil in het aanwezigheidspercentage tussen deze twee onderwijstypes is de parkeernorm aangepast.
- c. Het aantal deelauto's en de verhouding van de vervanging is gebaseerd op andere ontwikkelingen in Nederland. De voor bezoekers aangepaste parkeernorm is gebaseerd op onderzoek naar het gebruik van bezoekersparkeerplaatsen in andere steden. Middels monitoring van het gebruik zal gestuurd worden op een optimale inzet van de deelmobiliteit en de beschikbaarheid van parkeerruimte.

Deze zienswijzen leiden niet tot wijzigingen van het bestemmingsplan

Zienswijzen veiligheid westzijde fietstunnel onder het spoor

Er wordt gesteld, dat de effecten van De Stationstuinen op de bestaande langzaam verkeersroute (fietstunnel onder het spoor) zijn niet inzichtelijk gemaakt. De onoverzichtelijke kruising (incl hoogteverschillen) bij de Stationsweg aan het einde van fietstunnel geeft nu al onveilige situaties. De ontwikkeling van De Stationstuinen zal tot meer fietsverkeer leiden (ook door bezorgdiensten), waarbij de bestaande fietstunnel de enige verbinding met de rest van Barendrecht vormt. Zonder aanvullende maatregelen verwachten wij hier in de toekomst een toename van onveilige situaties

Antwoord gemeente

De ontwikkeling van De Stationstuinen zal inderdaad leiden tot een toename van het gebruik van de fietsroute over de Gebroken Meeldijk. Het gaat hier om twee richtingen fietspaden en er is een voorrangregeling. Er zijn voldoende faciliteiten ten behoeve van de (extra) fietsers. Veiligheidsmaatregelen zijn meer een uitvoeringsaspect, dat in het kader van het bestemmingsplan nog niet geheel uitgewerkt hoeft te worden. De situatie zal door de gemeente worden gemonitord en zo nodig zullen extra maatregelen getroffen worden om de veiligheid te borgen. Zie ook beantwoording zienswijze 4i over het fietsverkeer.

Deze zienswijzen leiden niet tot wijzigingen van het bestemmingsplan

2.1.4 Gevolgen van de ontwikkeling voor de bereikbaarheid van het plangebied en de omgeving

Inhoud zienswijze

Gesteld wordt, dat voor vaststelling van het plan inzichtelijk dient te zijn of voldoende rekening is gehouden met de Stationstuinen, 1^{ste} fase voor de bereikbaarheid. Dat is (nog) niet het geval in de ontwerpfase. In het ontwerpbestemmingsplan staat dat er knelpunten zijn voor de verkeersafwikkeling en dat hiervoor vervolgonderzoek nodig is. Het gaat dan om de IJsselmondse Knoop en het kruispunt Veilingweg/Dierensteinweg en de rotonde Verlengde Voorweg/Spoorlaan.

Antwoord gemeente

Al in 2021 is binnen het samenwerkingsverband Dutch Fresh Port (DFP) een onderzoek uitgevoerd naar de bereikbaarheid van DFP. Binnen DFP werken Ridderkerk, Rotterdam, Barendrecht, Provincie Zuid-Holland, Nieuw-Reijerwaard en de bedrijven samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van dit gebied. Bij de onderzoeken die in 2021 zijn uitgevoerd is al rekening gehouden met ontwikkeling van De Stationstuinen als geheel. Om de effecten van De Stationstuinen specifieker in beeld te brengen is aanvullend op het onderzoek voor DFP een onderzoek door bureau RHDHV uitgevoerd naar de impact van De Stationstuinen op het omliggend wegennet. Dit onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen (zie bijlage 22). De inhoud van de zienswijzen zijn ook gebaseerd op dit onderzoek.

Uit het onderzoek van RHDHV blijkt inderdaad dat twee kruispunten rondom De Stationstuinen in de toekomst moeten worden aangepakt om de toekomstige verkeersstromen te verwerken na de realisatie van de gehele Stationstuinen. Het gaat dan om de rotonde Verlengde Spoorlaan/Spoorlaan en het kruispunt Veilingweg/Dierensteinweg. Deze conclusie kwam ook al uit de onderzoeken die in het kader van DFP zijn uitgevoerd. Daarom zijn nadere onderzoeken aan deze kruispunten opgenomen in de mobiliteitsagenda van DFP (zie bijlage 35 bij de toelichting) en heeft de gemeente Barendrecht deze acties op zich genomen. Bij de uitwerking worden de gemeente Ridderkerk en andere betrokken partijen binnen DFP betrokken.

Uit het onderzoek van bureau RHDHV blijkt verder dat de IJsselmondse knoop de extra verkeersstromen van en naar De Stationstuinen kan verwerken. Enige voorwaarde daarbij is dat de toerit en het weefvak naar de A15 richting knooppunt Ridderkerk wordt verbreed naar 2 rijstroken. Deze aanpassing was al voorzien als onderdeel van de herinrichting van de IJsselmondse knoop. Barendrecht en Ridderkerk (samen met de gemeenschappelijke regeling Nieuw-Reijerwaard, Rotterdam en het Waterschap) werken daarom ook samen om deze verbreding gerealiseerd te krijgen. Hiervoor is deze verbreding door Barendrecht, Ridderkerk en het Waterschap aangemeld als meekoppelkans binnen de MIRT-verkenning Oeververbindingen (incl. verbreding A16). Daarbij is ook zicht gegeven op financiering van deze maatregel. In reactie daarop is verzocht om aanvullend onderzoek te doen naar het wegontwerp, de kostenraming en de verkeers-effecten op het hoofdwegennet. Dit onderzoek wordt momenteel uitgevoerd door bureau RHDHV in samenwerking met alle stakeholders.

In oktober 2023 zijn nieuwe verkeersberekeningen opgeleverd door Caubergh Huygen (CH) (zie bijlage 36 bij de toelichting). Het doel van deze berekeningen is om de impact van De Stationstuinen op het omliggende wegennet meer gedetailleerd in beeld te brengen. In deze berekeningen voor planjaar 2040 is voor de totale ontwikkeling van De Stationstuinen berekend welke impact dat heeft op het omliggende wegennet. In de studie is gerekend met een planvariant met en zonder mobiliteitsmaatregelen. De mobiliteitsmaatregelen bevatten in deze een weergave

van het parkeren op afstand van de woningen en aanbod van goed openbaar vervoer en deelmobiliteit. Uit de berekeningen zonder mobiliteitsmaatregelen blijkt dat de verkeersafwikkeling op de IJsselmondse knoop en kruispunt Donk-Dierensteinweg een aandachtspunt is. Uit de berekeningen met mobiliteitsmaatregelen komt alleen de IJsselmondse knoop als aandachtspunt naar voren. De uitkomsten van dit onderzoek laten namelijk een toename van de verkeersintensiteit op de toeritten en afritten van de aansluiting Barendrecht op de A15 zien. De toenames ten opzichte van de autonome situatie in 2040 liggen tussen de 3% en 7%. In deze berekening is het verbreden van de toerit zuid als uitgangspunt opgenomen. Uit de analyse van de I/C-waarden is zichtbaar dat de extra intensiteiten op de aansluiting geen nieuwe knelpunten qua verkeersafwikkeling opleveren. Wel is de afrit van de A15 aan de noordzijde in de autonome situatie tijdens de ochtendspits al een mogelijk knelpunt. De extra intensiteiten als gevolg van de ontwikkeling van De Stationstuinen zorgen op dit punt voor een extra verkeersdruk. De I/C-waarde komt met toevoeging van het verkeer richting De Stationstuinen echter niet boven 90%. Daarmee levert dit geen nieuw knelpunt op.

Kort samengevat blijkt uit de aanvullende berekeningen van Goudappel Coffeng, dat na uitvoering van de mobiliteitsmaatregelen voor De Stationstuinen als geheel het kruispunt Veilingweg/Dierensteinweg en de rotonde Verlengde Voorweg/Spoorlaan geen aandachtspunten meer zijn voor nader onderzoek. Wat betreft de IJsselmondse Knoop geldt dat de Stationstuinen als geheel zorgt voor een extra verkeersdruk. Maar de I/C-waarde komt met toevoeging van het verkeer richting De Stationstuinen echter niet boven 90%. Dus de Stationstuinen als geheel zorgt niet voor extra problemen op de IJsselmondse Knoop. De Stationstuinen als geheel levert geen nieuw knelpunt op.

Onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op slechts een deel van de Stationstuinen (fase 1). Als de totale ontwikkeling van de Stationstuinen qua verkeersafwikkeling niet tot knelpunten leidt in de omgeving van dit nieuwe woon- en werkgebied zal dit zeker ook niet het geval zijn bij ontwikkeling van de eerste fase alleen. Bovendien weegt de behoefte aan de realisatie van de nieuwe woningen zwaarder dan de drukte op de IJsselmondse Knoop dat op termijn ook zal worden aangepast zodat het bestaande knelpunt wordt opgelost.

Deze zienswijzen leiden dan ook niet tot wijzigingen van de regels en verbeelding van het bestemmingsplan. Wel is de toelichting aangepast en zijn de bijlagen 35 en 36 bij de toelichting gevoegd.

2.2 Beantwoording per binnengekomen zienswijze

In dit hoofdstuk wordt elke zienswijze samengevat en voorzien van een antwoord.

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
Zienswijze 1	Reclamant 1 bij brief van 26 april 2023 en ingekomen op 26 april 2023		
1a	De plannen tot bouw van de torens met 13-15 etages past volgens reclamant niet in het straatbeeld van oud Barendrecht. Niet hoger dan de dorpskerk of watertoren is altijd een criterium in dit deel geweest van Barendrecht. Daarbij voorziet reclamant hinder omtrent reflectie van zonlicht, horizonvervuiling en lichtvervuiling.	Wat betreft de hoogte van de nieuwbouw wordt verwezen naar paragraaf 2.1.2 van deze nota. Wat betreft hinder omtrent reflectie van zonlicht, horizonvervuiling en lichtvervuiling wordt verwezen naar paragraaf 2.1.1 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.2
1b	Reclamant voorziet verkeersoverlast tijdens de gebruiks-	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3	Zie paragraaf 2.1.3

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	fase van het plan, met name aan westzijde van het plan-gebied. De gevolgen omtrent de toenemende verkeers-intensiteit en parkeerbehoefte zijn niet of in onvoldoende mate meegenomen in het verkeersonderzoek. Toename en overbelasting verkeersbewegingen in de Oranjewijk én de Stationswijk (sluiproute). Omdat er maar heel weinig parkeermogelijkheden zullen zijn in het nieuwe plan zal er ongetwijfeld parkeerover-last ontstaan in de bestaande wijken. Autobezit is name-lijk niet te verbieden.		
1c	Reclamant vraagt zich af op welke manier de oplevering van bebouwing tot stand komt. Eerst woningen en daarna de (groen)voorzieningen of gelijktijdig? Nabije voorzieningen zouden niet in staat zijn om de behoefte op te vangen indien de woningen eerst worden opgele-verd en daarna pas de voorzieningen. Dit leidt ook weer tot extra verkeersbewegingen en overlast in de be-stande wijken. In aanvulling daarop voorziet reclamant overlast van scholieren en hangjongeren met de komst van de ge-plande middelbare school, wanneer de oplevering van voorzieningen niet juist is afgestemd.	Grote gebieden zoals deze worden altijd in fasen gereaa-liseerd. Wat wij belangrijk vinden is dat de mensen die er al wonen altijd een zo aangenaam mogelijk woonplek hebben. Leefbaarheid is voor ons uitgangspunt. Hier houden we rekening mee in routing maar ook de tijde-lijke invulling van nog niet gerealiseerde plekken draagt hier aan bij. Uitgangspunt is dat we de wijk uit werken vanaf de loca-tie dicht bij het station. Hierdoor wordt de overlast voor de toekomstige bewoners zoveel mogelijk beperkt. Bij het opleveren van de woningen zullen delen van de openbare ruimte niet meteen definitief kunnen worden ingericht. Met tijdelijke middelen zal deze ruimte wel goed toegankelijk en (be)leefbaar gemaakt worden. Wat betreft het groen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor de aanleg van het groen. De fasering van de woningbouwontwikkeling en de reali-satie van de niet-woonfuncties wordt niet vastgelegd in	In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgeno-men binnen de bestemming 'Gemengd'.

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		het bestemmingsplan. Ongetwijfeld zullen er voorzieningen zijn, die pas na de ingebruikname van de woningen zullen worden gerealiseerd. In deze overgangsperiode zal een beroep gedaan worden op bestaande voorzieningen elders met daarmee gepaard gaande extra verkeersbewegingen. In paragraaf 2.1.3 wordt ingegaan op het toekomstige verkeer. Daar wordt duidelijk gemaakt dat door het nemen van maatregelen geen korte (sluip)routes zijn voor gemotoriseerd verkeer tussen de aan weerszijden van de spoorlijn gelegen gebieden. De extra verkeersbewegingen zullen zich dus niet concentreren op een paar wegen ten westen van het spoor, maar zich verspreiden over een veel groter gebied, zodat eventuele overlast op een acceptabel niveau zal zijn.	
1d	Reclamant stelt dat het ontbreken van de realisatie van een basisschool of kinderopvang in de Stationstuinen, voor (langzaam)verkeersoverlast zorgt naar nabij gelegen wijken.	Verwezen wordt naar zienswijze 1c. Zoals de plannen er nu zijn zal in fase 2 een basisschool met bso worden opgericht.	Zie zienswijze 1c
1e	Reclamant stelt dat met de geplande komst van 10.000 inwoners de verkeersbewegingen omtrent bezorgdiensten zodanig toeneemt dat ter plaatse van de stations-tunnel een onveilige situatie ontstaat.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3	Zie paragraaf 2.1.3
1f	Reclamant stelt dat door de huidige wettelijke afspraken waarbij 25% van sociale woningen wordt toegeschreven aan bewoners uit Barendrecht, te weinig woningen direct beschikbaar zijn voor mensen uit Barendrecht. Doordat het overige deel wordt toegeschreven aan bewoners van buiten Barendrecht, vreest reclamant dat dit	In de woonvisie 2023 – 2027 wil de gemeente – om de lokale doorstroming op gang te krijgen - gebruik gaan maken van de ruimte die huidige en toekomstige regels bieden ten aanzien van lokaal maatwerk (bijvoorbeeld de wijziging van de Huisvestingswet met ruimte voor 50% lokaal maatwerk).	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	ten nadele is van de cohesie in de wijk.		
Zienswijze 2	Reclamant 2 bij twee brieven ingekomen tijdens de ter inzage termijn		
2a	Reclamant stelt dat tegenstrijdige informatie is verstrekt omtrent de toegangswegen naar het stationsdek tijdens de informatieavond op 19 april 2023 en zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. De reclamant wenst het behoud van de twee bestaande toegangen tot de parkeerdek op het station, zoals ook is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.	De bestaande toegangen naar het parkeerdek blijven bestaan. Wel zal het parkeerterrein alleen nog via slagbomen bereikbaar zijn omdat er betaald parkeren op het stationsdek zal worden ingevoerd. Verder wordt verwezen naar paragraaf 2.1.3	Zie paragraaf 2.1.3
2b	Door het invoeren van betaald parkeren in de parkeerhubs en met name ook op het stationsdek zal een hernieuwde vlucht en overlast ontstaan op het parkeren, met zijn huidige (2023) blauwe parkeerzone, in de buurten aan de westzijde van het station. In avonden, nachten, ochtenden en weekenden zal er extra parkeeroverlast ontstaan doordat het stationsdek dan als betaald parkeer functie is voorzien voor de bewoners van de stationstuinen. Deze parkeer overlast is te verwachten zodra de eerste huizen c.q. bedrijfspanden en andere voorzieningen worden opgeleverd (medio 2025?). Reclamant wenst daarom dat de huidige blauwe zone wordt aangepast c.q. uitgebreid naar 24/7, met behoud van de maximale parkeertijd van 2 uur. En dat dit zonder voorbehoud, voor de oplevering van de eerste woningen, bedrijven of functies wordt ingevoerd. Dit conform het ontwikkelkader.	Verder wordt verwezen naar paragraaf 2.1.3	Zie paragraaf 2.1.3

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
Zienswijze 3	Gedeputeerde Staten provincie Zuid-Holland bij brief van 12 mei 2023 en ingekomen op 15 mei 2023		
3a	<u>Compensatie bedrijventerrein</u> GS van Zuid-Holland stelt dat in reactie op vooroverleg is aangegeven dat een compensatieplan is opgesteld voor de Stationstuinen, betreffende op welke wijzen het te transformeren (planologische) terrein wordt gecompenseerd. GS van Zuid-Holland stelt dat de aanpassingen op het ontwerpbestemmingsplan inclusief het bijgevoegde compensatieplan onvoldoende zekerheid geven over het te compenseren bedrijventerrein. Er is niet aangetoond dat na transformatie voldoende bedrijventerrein in de regio beschikbaar zal blijven afgezet tegen de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. Ook is er geen door ons college aanvaarde regionale bedrijventerreinvisie, dus kan er geen compensatie plaatsvinden op basis van feitelijk gebruik. Wij zien dan ook geen reden om af te zien van de gevraagde planologische compensatie van circa 2,3 hectare voor reguliere HMC bedrijvigheid. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) hebben wij, op basis van de Behoefteraming bedrijventerreinen Zuid-Holland (Stec, november 2022) een disbalans geconstateerd in vraag en aanbod. Er is een grote vraag naar ruimte voor verschillende segmenten aan bedrijvigheid. Er is echter te weinig ruimte aan de aanbodkant hiervoor. Inmiddels is er een regionale bedrijventerrenvisie door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vastgesteld (Bedrijventerreinenstrategie MRDH 2023 tot	De gemeente Barendrecht hecht grote waarde aan hoogwaardige bedrijventerreinen. Met Vaanpark en Dutch Fresh Port (DPF) leveren we met onze partners een goede bijdrage aan de regionale behoefte. In het gebied van Nieuw Reijerwaard hebben zich nieuwe bedrijven gevestigd en er zijn bedrijven verhuisd naar deze moderne locatie. De gemeente wil het cluster rond Dutch Fresh Port versterken met de ontwikkeling van een gemengd gebied: De Stationstuinen. Naast wonen is (voor alle fases van de Stationstuinen) ruimte voor een campus met onderwijs en bijbehorende voorzieningen, detailhandel voor inwoners en bezoekers van de campus en ondersteunende bedrijven (voor De Stationstuinen en voor DFP). In haar reactie wijst de provincie op het moeten compenseren van 2,3 ha bedrijventerrein met een hoge milieucategorie. Inmiddels kan volstaan worden met de compensatie van 1.1 ha. Dit is in ambtelijk overleg (6 oktober 2023) bevestigd. De reden hiervoor is dat de "Strategie Bedrijventerreinen" van de MRDH is aanvaard door GS. De 1.2 ha die bestemd was voor hoge milieucategorie, maar feitelijk gebruikt werd voor logistieke activiteiten (met een lage milieucategorie) hoeft niet meer gecompenseerd te worden. Daarmee resteert 1.1 ha die gecompenseerd moet worden. Eerder heeft het adviesbureau STEC een compensatieplan opgesteld waarin	De toelichting is aangevuld.

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	en met 2030, d.d. oktober 2022). Deze visie is thans nog niet aanvaard door de provincie. Deze visie onderschrijft overigens de disbalans in vraag en aanbod en biedt daar, in ogen van de provincie, nog onvoldoende oplossing voor. In gezamenlijk overleg wordt deze visie thans nader uitgewerkt. Onderhavig plan loopt daarop vooruit en kan derhalve uitsluitend doorgang vinden als sprake is van planologische compensatie van verloren HMC terrein, om vraag- en aanbod niet verder in disbalans te brengen. Bedrijventerreinen zijn heel waardevol voor de economie van Zuid-Holland. Vanuit de optiek is dit een plek waar bedrijvigheid gevestigd kan worden waar we als provincie ook grote waarde aan hechten (HMC). Vanwege dit belang is planologische compensatie van het verloren deel HMC bedrijventerrein noodzakelijk.	meerdere locaties verkend zijn op hun huidige en toekomstige milieucategorie. Op lange termijn zijn er diverse mogelijkheden in Barendrecht, op korte termijn is het aanbod beperkter. De gemeente ziet 2 opties om op korte termijn te compenseren: - Ten westen (ca 0.7 ha) en ten oosten (minstens 1 ha) van de Beren is ruimte voor een bedrijventerrein met een hoge milieucategorie. Voor de locatie ten westen wordt momenteel een bestemmingsplanwijziging voorbereid. - Op Vaanpark eindigt het gasverdeelstation haar activiteiten in 2028. Er komt hier in totaal 3.5 ha beschikbaar. Naar verwachting komt er in 2024 al 0.5 ha beschikbaar. Vooruitlopend daarop is B&W bevoegd om de bestemming van deze locatie te wijzigen (via een wijzigingsbevoegdheid in het vigerende bestemmingsplan). Echter er zijn naar verwachting ook andere ruimtelijke wensen voor dit gebied. Met een B&W besluit om hier minimaal 1.1 ha te reserveren voor bedrijfsactiviteiten met een hoge milieucategorie voldoet Barendrecht aan de verplichting van de provincie. Gezien de ligging zal deze locatie weinig tot geen bezwaren oproepen vanuit de nabije omgeving. Aan het college is voorgesteld om op 7 november het volgende te besluiten: - Het bestemmingplan ten westen van De Beren (Dierensteinweg, 0.7 ha) aan te passen naar een milieucategorie van 4.1. - In de gebiedsvisie voor de Dierensteinweg ook het	

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		deel ten oosten van de Beren te reserveren voor minimaal 0.4 ha voor milieucategorie 4.1. 3. minimaal 1.1 ha van de locatie "gasverdeelstation op Vaanpark" te reserveren voor milieucategorie 4.1	
3b	<u>Detailhandel</u> GS van Zuid-Holland stelt dat in het kader van vooroverleg is opgemerkt dat de ontwikkeling is gelegen in binnenstedelijk gebied met al de nodige detailhandel in de omgeving. De provincie gaat daarbij uit dat de vraag naar fysieke winkelruimte de komende jaren verder afneemt en stelt strikte eisen aan uitbreidingsplannen. i. <i>Er is onvoldoende onderbouwd wat het effect is van de toevoeging van detailhandel in de Stationstuinen op de bestaande detailhandel in de omgeving van het plangebied.</i> ii. <i>Er is onvoldoende aangetoond dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast en</i>	Vanwege voortschrijdend inzicht is besloten om het maximale oppervlakte aan detailhandel in de regels van het bestemmingsplan te verlagen naar 1.000 m2 bvo. Daarmee is de komst van een grote supermarkt in de eerste fase uitgesloten. Deze zal waarschijnlijk een plek krijgen in de tweede fase. Er is in de Gebiedsvisie 2020 aangegeven dat gewerkt wordt aan een nieuw gemengd gebied voor wonen en werken. Daar horen ook voorzieningen voor de dagelijkse boodschappen en horeca bij. Deze concentreren we in het hart van het gebied, de Spoorlaan en worden gefaseerd toegevoegd. i. Er ligt een uitgebreid DPO ten grondslag aan het bestemmingsplan fase 1 (zie bijlage 8 Ladder 'niet woonfuncties' bij de toelichting). In dit dpo wordt nog uitgegaan van de komst van een supermarkt in fase 1. Uit het dpo blijkt dat er ruimte is voor een nieuwe grote supermarkt en de andere detailhandel. Inmiddels is dus besloten dat er geen grote supermarkt meer komt en is het maximum oppervlakte aan detailhandel verlaagd naar 1.000 m2 bvo. ii. De milieuregels voor functiemenging zijn aangevuld. Met deze milieuregels is geborgd dat er	Aanpassing van de regels. Het maximale oppervlakte aan detailhandel wordt verlaagd naar 1.000 m2 bvo. Artikelen 1.8, 1.45 en 1.57 (ontwerpbestemmingsplan) worden geschrapt. De milieuregels voor functiemenging worden aangevuld (art. 3.4.3 van het vast te stellen bestemmingsplan)

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	<i>geen onaanvaardbare leegstand ontstaat.</i> iii. <i>In het kader van de toevoeging van meer dan 2.000 m² b.v.o. detailhandel is een advies van de commissie detailhandel Zuid-Holland noodzakelijk.</i> iv. <i>In de ladderonderbouwing is uitgegaan van de gehele gemeente Barendrecht als verzorgingsgebied. Vervolgens is bepaald in welke mate er kwantitatieve en kwalitatieve ruimte zou zijn voor uitbreiding van het detailhandelsaanbod. Dit is geen juiste re-</i>	een acceptabel woon- en leefklimaat zal zijn Verwezen wordt naar het dpo (bijlage 8 bij de toelichting). Daarin is onderbouwd dat fase 1 met 815 woningen ruimte biedt voor de uitbreiding aan detailhandel (inclusief grote supermarkt) en er geen onaanvaardbare leegstand ontstaat. (Inmiddels zijn de regels aangepast en zijn grote supermarkten niet meer toegestaan). De milieuregels voor functiemenging zijn aangevuld. Met deze milieuregels is geborgd dat er een acceptabel woon- en leefklimaat zal zijn. iii. Omdat nu maximaal 1.000 m² bvo aan detailhandel mogelijk wordt gemaakt is geen advies noodzakelijk van de commissie detailhandel Zuid-Holland. Overigens vindt overleg plaats met deze commissie over de ontwikkeling van fase 2 (in samenhang met die van fase 1). Voor de 2^e fase is een bestemmingsplan in de maak, waarin meer dan 2.000 m² bvo mogelijk wordt gemaakt. iv. Zie hierboven onder ii.	

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	<i>denering. De nieuwe winkelvoorziening dient afgestemd te worden op alleen het toegenomen draagvlak van de nieuw te realiseren woonwijk. De uitkomst van deze som zal anders zijn.</i> v. <i>Detailhandelsvoorzieningen worden niet gebundeld en geconcentreerd bij elkaar gerealiseerd waardoor geen winkelconcentratie ontstaat. In de regels is detailhandels tevens niet beperkt tot dagelijks aanbod.</i> vi. <i>De regels van het plan bieden voor kleinschalige detailhandel ruimere mogelijkheden dan de Omgevingsverordening toe staat. Zo komen de definities van 1.57 (productiegebonden detailhandel), 1.8 (bedrijf aan huis) en 1.45 (maatschappelijke voorzieningen) niet overeen met de verordening. Verzoek om het plan in overeenstemming met de verordening te brengen.</i>	v. De detailhandelsvoorzieningen zullen worden geconcentreerd in de eerste twee fasen van de Stationstuinen. Dus er zal wel degelijk sprake zijn van concentratie van voorzieningen als de gehele Stationstuinen is gerealiseerd. Op de verbeelding is aangegeven waar in de plinten geen woningen zijn toegestaan: aan het Stationsplein en de Spoorlaan. Hier zullen de (detailhandels)voorzieningen worden geconcentreerd. vi. Artikelen 1.8, 1.45 en 1.57 zijn geschrapt. Deze waren per abuis opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Hierover zijn verder geen specifieke regels opgenomen in het bestemmingsplan.	
3c	<u>Mobiliteit</u> GS van Zuid-Holland stelt dat bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling expliciet gevraagd wordt om rekening te houden met de gevolgen van die ontwikkeling voor de bereikbaarheid.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.4	Zie paragraaf 2.1.4

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	i. Voor vaststelling van het plan dient inzichtelijk te zijn of voldoende rekening is gehouden met die ontwikkeling voor de bereikbaarheid. Dat is (nog) niet het geval in de ontwerpfase. Dat wordt ook aangegeven in de toelichting, waarin staat dat er knelpunten zijn voor de verkeersafwikkeling en dat hiervoor vervolgonderzoek nodig is.		
3d.	<u>Externe veiligheid</u> i. Het advies van de Veiligheidsregio Rotterdam (VRR) ontbreekt in het kader van hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Het advies graag opnemen in het bestemmingsplan. ii. Het advies van de Veiligheidsregio Rotterdam te waarborgen in het bestemmingsplan (of toelichten hoe in de uitvoering van het bestemmingsplan rekening wordt gehouden met de adviezen). iii. Indien wordt afgeweken van het advies van de Veiligheidsregio Rotterdam dient dit gemotiveerd te worden in het plan.	i. Het advies van de VRR was een vooroverlegreactie. In het verslag vooroverleg is ingegaan op dit advies. Aangegeven is hoe zal worden rekening gehouden met de verschillende adviezen. Het advies is alsnog als bijlage bij de toelichting gevoegd. In de toelichting zelf is paragraaf 5.6 aangevuld. Hier is nu ook opgeschreven hoe rekening zal worden gehouden met de adviezen. ii. Zie hierboven iii. In deze fase is nog niet bekend of er afgeweken zal worden van het advies. Mocht dit wel gebeuren dan zal dat in goed overleg met de veiligheidsregio en gemotiveerd plaatsvinden.	Paragraaf 5.6 Externe Veiligheid wordt aangevuld en het advies van de VRR wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
3e.	<u>Risico's van klimaatverandering</u> In paragraaf 3.3.2 is naar aanleiding van de vooroverlegreactie toegelicht hoe rekening is gehouden met de	Vanwege de CHW-staats van het bestemmingsplan is het mogelijk om ook regels te stellen aan de duurzame inrichting van de Stationstuinen. In de beleidsregels '	Toevoegen van regels over de duurzaamheid

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	risico's van klimaatverandering. Deze ambities zijn echter niet doorvertaald naar de regels van het bestemmingsplan. Daarmee zijn de regels te vrijblijvend en wordt onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen van de risico's van klimaatverandering. Het verzoek om dit aan te passen.	Duurzaamheid De Stationstuinen; Barendrecht' worden regels gesteld om te voldoen aan de randvoorwaarden uit het Ontwikkelkader met betrekking tot bijvoorbeeld hittestres en waterhuishouding. De regels zijn aangevuld met verwijzingen naar deze beleidsregel.	
3f.	Op basis van de aangeboden gegevens wordt geconstateerd, dat het ontwerpbestemmingsplan op genoemde onderdelen niet in overeenstemming is met het provinciaal (ruimtelijk) beoordelingskader en daarom wordt verzocht om het bestemmingsplan bij de vaststelling alsnog op deze punten aan te vullen.	Het bestemmingsplan is conform bovenstaande aangevuld c.q. gewijzigd	Toevoegen van regels over de duurzaamheid
Zienswijze 4	College van burgemeester en wethouders gemeente Ridderkerk bij brief van ingekomen op 17 mei 2023		
4a.	<u>Algemene opmerkingen</u> Het college van B&W stelt dat in de plantoelichting vaak wordt verwezen naar bijlagen. Opgenomen conclusies zijn een samenvatting, maar zonder context – die in de bijlagen is te lezen - niet altijd even begrijpelijk. Advies is om een duidelijkere en leesbaardere conclusie op te nemen in de plantoelichting, waarbij men niet de bijlagen hoeft raad te plegen.	Om te voorkomen dat zaken dubbelop aan de orde komen is er voor gekozen om in sommige gevallen rechtstreeks te verwijzen naar het onderzoek zelf. Indien de conclusie uit het onderzoek onvoldoende duidelijk / leesbaar is hebben we de samenvatting in de toelichting aangevuld	Toelichting is waar nodig hierop aangepast
4b.	Het college van B&W stelt dat de gemeente Barendrecht een compensatieplicht heeft om de bedrijven van BT-Oost elders te huisvesten. Deze compensatie vindt nu grotendeels plaats op het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard. Het college stelt daarbij dat dit bedrijventerrein echter is aangewezen door het Rijk – onderbouwd met studies en het Provinciaal Inpassingsplan - als locatie voor nieuwe bedrijven en niet voor de verplaatsing van bedrijven van een naastgelegen bedrijventerrein.	Verwezen wordt naar zienswijzen 3a	Zie zienswijze 3a

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	Daarom de vraag voor de invulling van de compensatieplicht vooral te kijken naar ruimte op andere bedrijven-terreinen in de regio dan Nieuw Reijerwaard.		
4c.	De Gemeente Barendrecht heeft adviezen van DCMR Milieudienst Rijnmond ontvangen met aandachtspunten voor verbetering van het ontwerpbestemmingsplan en de MER. Ridderkerk onderschrijft het belang van advisering door DCMR op het ruimtelijk proces en de stukken. Het college van B&W gaat ervan uit dat de gemeente Barendrecht de stukken op basis van het advies van de DCMR aanpast.	De opmerkingen van de DCMR zijn uitgebreid besproken met de DCMR. Waar nodig is het MER, het ontwerpbestemmingsplan en de onderzoeken aangepast dan wel aangevuld.	Meerdere aanpassingen in MER, toelichting en onderzoeken bij de toelichting. Ook zijn meerdere regels aangepast, evenals de verbeelding.
4d.	<u>Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan</u> In de plantoelichting wordt aangegeven dat met de ontwikkeling een plek voor iedereen te willen creëren. College van B&W stelt dat daarbij onvoldoende rekening is gehouden met de huisvesting van arbeidsmigranten. Verder is onbekend of al onderzoek is gedaan naar de haalbaarheid voor de huisvesting van arbeidsmigranten. Dit is niet te herleiden uit bijlage 7 (Ladder)	De ambitie is om 5% van de woningen in de Stationstuinen als geheel te reserveren voor huisvesting van arbeidsmigranten	Geen gevolgen
4e.	In de woningbehoefte wordt aangegeven 3.500 woningen te willen realiseren in totaal. Dit plan ziet op de toevoeging van 815 woningen. Middels een onderbouwing is aangegeven dat het passend is binnen de behoefte die er op dit moment is binnen de gemeente. College van B&W merkt echter op dat een onderbouwing voor deze behoefte ontbreekt voor de toekomstige fases. Er lijkt sprake te zijn van een overcapaciteit: de gemeente wenst 3.500 woningen te realiseren, daar waar tot 2030 maar 1.959 woningen wenselijk zijn. Het college van B&W ziet graag een onderbouwing voor het grotere plan opgenomen, aangezien dit ook van invloed kan zijn op	De ontwikkeling van de Stationstuinen met 3500 woningen maakt onderdeel uit van de Regionale Realisatieagenda Wonen van de provincie Zuid-Holland. In dat kader zijn tussen het rijk, provincie en gemeenten afspraken gemaakt over de locaties van en het aantal nieuw te bouwen woningen. Ook over het aandeel sociale huur en betaalbare woningen zijn afspraken gemaakt. De woningverdeling van de Stationstuinen past binnen deze afspraken. De regionale Realisatieagenda's Wonen zijn door alle betrokken gemeenten ondertekend.	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	Ridderkerkse woningbouw.	Verder wordt verwezen naar pagina 224 van het MER (bijlage 10), waarin ook kort wordt ingegaan op de woningmarktafspraken binnen de regio.	
4f.	College van B&W stelt dat het onduidelijk is waarom - in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking voor niet-woonfuncties – bij horeca de gemeente Ridderkerk wel secundair betrokken wordt, maar bij kantoren/dienstverlening niet. College van B&W wil graag onderbouwd zien of het plan invloed heeft op de Ridderkerkse leegstand van kantoren	Voor het bepalen van het verzorgingsgebied is er gekeken naar aantal verhuisbewegingen van kantoorhoudende bedrijven van het naar Barendrecht over de periode 2017-2023. Uit die analyse is naar voren gekomen dat het overgrote deel van de verhuisbewegingen binnen Barendrecht plaatsvindt. Dit is daarom aangemerkt als het primair verzorgingsgebied. Daarnaast kwamen er behoorlijk wat bedrijven uit de gemeente Rotterdam. Dit is daarom gekozen als het secundair verzorgingsgebied. Uit de andere omliggende gemeenten, waaronder Ridderkerk kwam slechts een zeer beperkt deel. Andersom zijn er juist redelijk wat kantoorhoudende bedrijven vanuit Barendrecht naar Ridderkerk verhuisd. Het effect van dit plan op de kantorenmarkt in Ridderkerk zal zeer gering zijn en zeker niet onaanvaardbaar: • In het plangebied wordt 4.800 bvo aan ruimte voor kantoren en dienstverlening toegevoegd. Op de kantorenmarkt van alleen Barendrecht (108.000 m² bvo) is dit een toevoeging aan de voorraad van 0,4%. In de context van de regio is de toevoeging nog geringer; • Voor Barendrecht alleen is er een behoorlijke uitbreidingsvraag naar kantoorruimte voorzien. De extra kantoorruimte zullen naar verwachting alleen door vraag uit de gemeente Barendrecht door de markt kunnen worden opgenomen; • Kantoren vestigen zich steeds meer rond OV	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		knooppunten. Dit is vanuit het perspectief van duurzaamheid ook wenselijk. Leegstand van incurante kantoorlocaties op de verkeerde plekken die hierdoor ontstaat, is niet per se problematisch. Oude kantoorlocaties kunnen een andere functie krijgen en bijvoorbeeld worden omgezet naar wonen. • Het plan richt zich grotendeels op lokale dienstverlenende bedrijven en lokale kantoorhoudende bedrijven uit de foodsector; Voor grote kantoorgebruikers met een regionale scope is beperkt ruimte in het plangebied. • De huidige leegstand op de kantorenmarkt in Ridderkerk is met 6% gering. Deze zit op frictieleegstand en past bij een gezonde kantorenmarkt. Daarnaast kan de leegstand meerdere oorzaken hebben, zoals incurant aanbod en aanbod dat niet voldoet aan de eisen van de markt. Daarnaast is de beoogde ontwikkeling regionaal (MRDH) afgestemd.	
4g.	Het college van B&W stelt dat het onderzoek i.h.k.v. verkeer naar de gevolgen van De Stationstuinen op de IJsselmondse Knoop onvoldoende is. Middels dit onderzoek is niet duidelijk wat de gevolgen van het knelpunt zijn. Echter wordt wel verwezen naar oplossingen zoals beschreven in het MIRT, terwijl het project nog geen onderdeel uitmaakt van het MIRT. Het college B&W verzoekt om onderzoek en maatregelen uit te werken vóórdat het vast te stellen bestemmingsplan ter inzage gaat. Maatregelen zijn nodig aan de IJsselmondse Knoop, het kruispunt Veilingweg/Dierensteinweg en bij	Er is op dit moment geen aanleiding om de derde ontsluitingsweg door De Boomgaard te realiseren. Voor de bereikbaarheid van De Stationstuinen is deze weg niet noodzakelijk. Voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 2.1.4 Uiteraard is het de bedoeling van de gemeente Barendrecht om hierover in gesprek te blijven met de gemeente Ridderkerk om sluijverkeer in Ridderkerk te voorkomen.	Zie paragraaf 2.1.4

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	de rotonde Verlengde Voorweg/Spoorlaan zoals blijkt uit de plantoelichting. Een derde ontsluitingsweg via De Boomgaard blijft onbespreekbaar voor het college.		
4h.	Aanvullend op zienswijze 4g stelt het college van B&W dat de geluidbelasting op woningen of andere gevoelige bestemmingen in Ridderkerk door het te verwachten sluipverkeer verder onderzocht moet worden.	De verkeerscijfers laten vrijwel geen toename op wegen in of richting Ridderkerk zien (zie tabel 7 van het verkeersonderzoek (bijlage 22 van de toelichting) en paragraaf 6.12 van het MER (Bijlage 10 van de toelichting) Dus de milieueffecten zullen daar ook minimaal zijn. Nader onderzoek hiernaar wordt niet noodzakelijk geacht. Een belangrijke oorzaak van omrijbewegingen is vertraging/stagnatie. Het verkeersmodel houdt hiermee rekening. De gevolgen van die vertragingen zie je terug in de verkeerscijfers.	Geen gevolgen
4i.	Het college van B&W is verbaasd over het feit dat er nog geen keuzes en afwegingen zijn gemaakt met betrekking tot langzaam verkeer. Dit is onwenselijk vanuit Ridderkerks perspectief. Gemeente Ridderkerk vraagt om een verdere uitwerking van langzaam verkeer, in relatie tot Nieuw Reijerwaard, maar ook richting de Waal op Ridderkerks grondgebied (Gebroken Meeldijk).	In het ontwikkelingskader staat o.a dat er nieuwe fietsverbindingen aangelegd zullen worden en bestaande routes worden verbeterd. De Stationstuinen sluit goed aan op de regionale snelfietsroutes. Vanuit De Stationstuinen ligt er een directe fietsverbinding richting het centrum van Barendrecht, Ridderkerk en Rotterdam. Voor de recreatieve fietser zijn er goede verbindingen die aansluiten op sportpark De Bongerd, Wevershoek, het Waaltje en het Waalbos. Verder kiest de gemeente voor het zogenaamde STOMP principe. Dit houdt in dat wordt begonnen met goede voorzieningen voor lopen en fietsen. De Stationstuinen wordt doorkruist door de fietsroutes F15 en F16. Hierdoor liggen er fietsverbindingen van hoge kwaliteit naar omliggende gebieden. Richting Nieuw-Reijerwaard sluit het plan aan op de vrijliggende fietsroute langs de	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		Spoorlaan-Voorweg. Ook de fietsverbinding langs de Gebroken Meeldijk blijft behouden en vormt de belangrijke verbinding richting Rijsoord en de Waal. We zien nog wel ontwerpogaven bij de kruispunten Spoorlaan – Verenambachtseweg en Gebroken Meeldijk – Tuindersweg om daar de veiligheid voor fietsers te verbeteren. Dit zijn ontwerpogaven die in een later stadium worden uitgewerkt. Fietsparkeren nabij station Barendrecht krijgt nadrukkelijk aandacht. Daarbij wordt ook gekeken naar bijvoorbeeld het aanbieden van deelfietsen bij station Barendrecht voor werknemers in Dutch Fresh Port / Nieuw-Reijerwaard.	
4j.	Het college van B&W stelt dat in het bestemmingsplan onvoldoende blijkt waarom zittende bedrijven rondom het plangebied niet in hun belangen worden geschaad, uitgaande van de planologische mogelijkheden.	Bij de toelichting van het bestemmingsplan is bijlage 11 'Memo bedrijven en milieuzonering' gevoegd. Deze is geüpdatet en aangevuld met een analyse van de planologische mogelijkheden van de zittende bedrijven. Daarbij dient overigens een onderscheid gemaakt te worden tussen bedrijven, die binnen het plangebied van de Stationstuinen als geheel zijn gelegen en de bedrijven daarbuiten. Voor de bedrijven gelegen binnen het plangebied geldt een voorbereidingsbesluit, dat op 26 september 2023 is vastgesteld (zie ook ruimtelijkeplannen.nl; NL.IMRO.0489.BPBTO20230002-VB01). Met het nemen van dit voorbereidingsbesluit is er een aanhoudingsplicht voor bouw- en aanlegactiviteiten. Het is in beginsel niet toegestaan om het gebruik van gronden of bouwwerken in dit gebied te wijzigen en/of te intensiveren ten opzichte van de vigerende bestemming.	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		Gedurende de ontwikkeltijd kunnen gebouwen en gebieden tijdelijk leeg (komen te) staan. En liggen (of komen te) gebieden braak. De gemeente vindt het belangrijk dat het gebied altijd aantrekkelijk is. Daarom denkt de gemeente graag gedurende de ontwikkeltijd samen met initiatiefnemers en ontwikkelaars in het gebied na over wat er in de tussentijd gebeurt met gronden en gebouwen die tijdelijk geen functie hebben. Het doel is om deze te benutten voor tijdelijke (gebruiks)functies. De tweede groep bedrijven zal niet in hun planologische mogelijkheden worden beperkt met uitzondering van het bedrijf aan de Transportweg 19 (Fresh2you). Maar dit bedrijf zal in het bestemmingsplan voor de tweede fase deel gaan uitmaken van de Stationstuinen en getransformeerd worden naar waarschijnlijk een Mobilityhub.	
4k.	<u>Zienswijze MER</u> Het college van B&W stelt dat vervolgonderzoek voor de verkeersafwikkeling nog nodig is en wil dat onderzoek verwerkt zien, voordat de gemeenteraad gaat besluiten over de vaststelling.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.4	Zie paragraaf 2.1.4
Zienswijze 5	Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid bij brief van 17 mei 20023 en ingekomen op 17 mei 20023		
	Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid stelt dat in de toelichting en verkeersberekeningen (nog) geen voorgestelde maatregelen opgenomen zijn en daarmee ook geen financiële haalbaarheid of borging van de realisatie. Dit is eerder al in vooroverleg verzocht middels een verzoek tot het verder uitwerken van de mobiliteitsparagraaf. Aangezien het verzoek/de reactie niet is verwerkt stemt Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid niet in met	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.4 De rijksbelangen worden wel degelijke erkend. Hierover wordt ook al geruime tijd overleg over gevoerd met o.a. Rijkswaterstaat.	Zie paragraaf 2.1.4

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	de huidige wijze van beantwoording omdat zodoende rijksbelangen niet erkend en gebord zijn in het bestemmingsplan.		
Zienswijze 6	Reclamant 6 bij brief van 17 mei 2023 en ingekomen op 19 mei 2023		
6a.	Reclamant stelt dat de hoogte van de woontorens (50 m) niet past in de opzet van de woonwijken in Barendrecht.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.2 van deze nota.	Geen gevolgen
6b.	Reclamant stelt dat door de hoogte van de woontorens de privacy van omliggende woningen ernstig wordt aangetast.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.1 van deze nota.	Geen gevolgen
6c.	Reclamant stelt dat de visie over parkeer- en autobezit in tegenstelling is met het werkelijke autobezit en de bijhorende parkeerbehoefte in de praktijk (2 auto's per gezin).	In paragraaf 3.3 van het Ontwikkelkader wordt uitgebreid gemotiveerd waarom gekozen wordt voor lagere parkeernormen dan gebruikelijk in Barendrecht. De prioriteit komt te liggen bij het langzaam verkeer.	Geen gevolgen
6d.	Reclamant stelt dat de parkeeroverlast in omliggende straten zal toenemen.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3 van deze nota.	Geen gevolgen
6e.	Reclamant stelt dat het aantal beoogde woningen op de voorziene bouwoppervlakte niet overeenkomstig is met de visie op het individuele woongenot, privacy en leefruimte.	De voorziene bouwmogelijkheden voor de woningen in de Stationstuinen zijn zodanig dat er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat mogelijk zal zijn. De regels over de maximale hoogte zijn aangescherpt. Ook zijn in de regels voorwaardelijke verplichtingen opgenomen als het gaat om wind en bezonning. De buitenruimte zal als groene verblijfsruimte worden ingericht en er komt een groene 'parkslinger'. Een en ander is ook uitgewerkt in het Structuurplan en het Beeldkwaliteitsplan. Beide zijn als bijlage 2 en 3 bij de toelichting gevoegd. Er is een kwaliteitscommissie ingesteld die de bouwplannen zal toetsen aan het bestemmingsplan, het structuurplan en het beeldkwaliteitsplan.	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
Zienswijze 7	Reclamant 7 bij brief van 18 mei 2023 en ingekomen op 19 mei 2023		
7a.	Het plan heeft grote gevolgen voor de bewoners van de Stationsweg bij het station. Reclamant stelt allereerst dat door de hoogte van de woontorens het woongenot en de privacy van omliggende woningen wordt aangetast, evenals het huidige vrije uitzicht.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.1 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.1
7b.	Reclamant stelt dat de parkeerdruk in de omliggende woongebieden sterk zal toenemen, doordat men op zoek gaat naar alternatieven voor het beoogde betaald parkeren.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.3
7c.	Reclamant stelt dat het plan zal zorgen voor een sterke toename in het aantal verkeersbewegingen en bijkomend geluidsoverlast. Hiermee zal het woongenot in negatieve zin worden beïnvloedt.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3 van deze nota. Van extra geluidsoverlast zijn geen sprake zijn, omdat hier geen toename van verkeer wordt verwacht.	Zie paragraaf 2.1.3
7d.	Reclamant is geen tegenstander van de ontwikkelingen ten oosten van het station. Gevraagd wordt om wel rekening te houden met zijn bezwaren. Hij staat daar niet alleen in. Hij verzoekt daarom op genoemde punten aan te passen.	De gemeente stelt het op prijs dat de reclamant geen tegenstander is van de beoogde ontwikkeling. Gelet op het bovenstaande zijn de effecten als het gaat om parkeren, verkeer, privacy, etc. gering voor reclamant, zodat er geen aanleiding is de genoemde punten aan te passen.	Geen gevolgen
Zienswijze 8	Reclamant 8 bij brief van 18 mei 2023 en ingekomen op 19 mei 2023		
8a.	<u>Bouwmassa</u> Zie samenvatting zienswijze 7a.	Zie beantwoording zienswijze 7a	Zie zienswijze 7a
8b.	<u>Parkeren</u> Zie samenvatting zienswijze 7b.	Zie beantwoording zienswijzen 7b	Zie zienswijzen 7b
8c.	<u>Verkeer</u>	Zie beantwoording zienswijze 7c	Zie zienswijze 7c

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	Zie samenvatting zienswijze 7c.		
8d.	<u>Verzoek rekening te houden met bezwaren</u> Zie samenvatting zienswijzen 7d	Zie beantwoording zienswijze 7d	Zie zienswijze 7d
Zienswijze 9	Reclamant 9 bij brief van 17 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023		
9a.	<u>Verkeersimpact</u> Reclamant stelt dat de verkeersimpact van de ontwikkelingen onvoldoende is onderzocht. Met name in bestaand Barendrecht ten westen van het station, de verkeersimpact op de nu al drukke rondweg/kruising ter hoogte van Dierensteinweg/Verenambacht en de verkeersimpact ten aanzien van langzaam verkeer (bestaande fietstunnel). Het gevolg van de ontwikkeling van De Stationstuinen zal zijn dat automobilisten op zoek gaan naar sluiptroutes en die zullen of via de westzijde naar het station gaan of vanaf de oostzijde over het parkeerdek naar de westzijde. Voordat het bestemmingsplan definitief wordt vastgesteld moet de verkeersimpact op de aangrenzende wijken van Barendrecht volledig worden onderzocht. Zodat indien nodig ook de noodzakelijke maatregelen getroffen kunnen worden om verkeersoverlast te beperken, vooruitlopend op de ontwikkeling van De Stationstuinen en het bestemmingsplan daarop zo nodig nog kan worden aangepast.	Wat betreft de verkeersimpact ten westen van het station wordt verwezen naar paragraaf 2.1.3. Dit geldt ook voor het langzaam verkeer (de bestaande fietstunnel). Wat betreft de verkeersimpact op de al drukke rondweg/kruising ter hoogte van Dierensteinweg/Verenambacht wordt verwezen naar 2.1.4. Overigens verdwijnt de mogelijkheid om via het parkeerdek naar de westzijde te rijden (v.v.) Een nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.	Zie paragraaf 2.1.3 en 2.1.4
9b.	<u>Parkeren</u> Reclamant stelt dat de impact van betaald parkeren als gevolg van de ontwikkeling niet duidelijk is gemaakt in	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3	Zie paragraaf 2.1.3

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	de onderzoeken. Reclamant voorziet dat het invoeren van betaald parkeren leidt tot een toenemende parkeerdruk in de aangrenzende wijken. Voordat het bestemmingsplan definitief wordt vastgesteld moet onderzoek uitgevoerd worden naar de effecten van betaald parkeren in De Stationstuinen op de nabijgelegen wijken (incl. Oranjewijk). De gemeente dient tijdig effectieve maatregelen te treffen om eventuele negatieve effecten te voorkomen.		
9c.	<u>Bouwhoogte</u> Reclamant stelt dat de ontwikkelmogelijkheden te ruim zijn vastgelegd in het ontwerpbestemmingsplan. Daarbij geeft reclamant aan dat in het Beeldkwaliteitsplan is duidelijk gemaakt dat een hogere bouwhoogte alleen wenselijk is als een deel van hetzelfde gebouw ook lager wordt. Dit is niet zodanig vastgelegd in de regels.	Volgens vaste jurisprudentie dient de welstandstoets zich in beginsel te richten naar de bouwmogelijkheden die het geldende bestemmingsplan biedt. Naarmate het bestemmingsplan meer keuze laat tussen verschillende mogelijkheden om de bouw te realiseren, is het bevoegd gezag — met inachtneming van de uitgangspunten van het bestemmingsplan — vrijer in zijn welstandsbeoordeling en mag nadere regels uit het vastgestelde beeldkwaliteitsplan meenemen bij de welstandstoets. De toets mag niet zo ver gaan dat deze leidt tot een belemmering van de verwezenlijking van de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Gelet op deze jurisprudentie is het niet noodzakelijk de nadere regels uit het beeldkwaliteitsplan ook in de regels van het bestemmingsplan op te nemen.	Geen gevolgen
9d.	Reclamant stelt dat de beoogde bouwhoogte van 15 bouwlagen niet past in de omgeving. Het contrast met het oude dorp is zeer hoog	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.2 van deze nota.	Geen gevolgen
9e.	Reclamant stelt in aanvulling op zienswijze 9c dat ook	In artikel 3.2.1 onder d staat dat de mobilityhub naast	Aanpassingen aan de verbeelding en de regels met als

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	de bouwregels van de mobilityhubs te ruim geformuleerd zijn. Zo zou de hub die is voorzien direct naast het parkeerdek volgens de regels 24 meter hoog kunnen worden met een opbouw van nog eens 6 meter, waardoor een enorme muur zou kunnen ontstaan, die hoger is dan de aan de andere kant gelegen flats aan de Amer en ruim 2x zo hoog is als de huidige spooroverkapping.	het parkeerdek maximaal 24 meter hoog mag worden. Deze hoogte is noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de parkeerbehoefte. In artikel 3.2.1 onder c staat dat hier geen opbouwen zijn toegestaan. In artikel 3.3 onder b van het ontwerpbestemmingsplan was via een afwijkingsbevoegdheid een opbouw toegestaan. Deze wordt niet meer noodzakelijk geacht. Gelet op het Structuurplan behoeft geen ruimte meer open gehouden worden voor een extra opbouw. De uiterlijke vormgeving van de gebouwen wordt geborgd door het beeldkwaliteitsplan.	doel de toegestane bouwhoogtes nader vast te leggen.
9f.	<u>Voorstellen voor aanpassingen van de regels</u> In de regels van het bestemmingsplan moeten de regels worden vastgesteld conform de uitgangspunten uit het beeldkwaliteitsplan en op een manier die niet voorziet in extreme flexibiliteit om hoger te bouwen. Daarnaast vragen wij u de hoogte te maximaliseren op 10 etages. Voor de bouwregels in het bestemmingsplan betekent dit: i. dat in artikel 3.2.1, onderdeel d, sub 2, de maximale hoogte moet worden aangepast op 37 meter. ii. dat artikel 3.3, onderdeel b moet worden geschrapt omdat op grond van die regel op veel meer plaatsen dan alleen de hoogteaccenten hoger dan 28 meter kan worden gebouwd. iii. dat artikel 3.3, onderdeel b als volgt kan worden opgenomen om recht te doen aan het Beeldkwaliteitsplan:	In de paragrafen 2.1.1 en 2.1.2 is nader ingegaan op de toegestane hoogtes en de reden waarom hiervoor is gekozen. Gelet hierop is de hoogte niet gemaximaliseerd op 10 etages. De gemeente houdt vast aan het principe van een flexibel bestemmingsplan. Wel is de regeling voor het toestaan van hoogte accenten aangescherpt, mede op verzoek van reclamant. Er zijn hoogtescheidingslijnen op de verbeelding gezet, waardoor nu duidelijk waar de hoogte 21 en 18 meter mag worden. Ook zijn het aantal en de locaties van de hoogteaccenten op verbeelding vastgelegd (33 en 50 meter). De door reclamant gewenste aanpassingen van de regels zijn dan ook niet doorgevoerd.	Aanpassingen aan de verbeelding

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	a. het bepaalde in 3.2.1 sub c voor het toestaan van opbouwen: i. de opbouwen mogen nooit hoger zijn dan 30 meter vanaf het peil, ii. de opbouwen mogen maximaal 70% van de totale oppervlakte van de onderliggende bouwlagen van het gebouw innemen, iii. opbouwen worden slechts toegepast als naast of tussen opbouwen conform het beeldkwaliteitsplan verlagingen van bouwlagen worden toegepast. Verder dient de hoogte van mobilityhub 1 vastgelegd te worden op maximaal 21 meter. Voor de bouwregels in het bestemmingsplan betekent dit: i. dat in artikel 3.2.1, onderdeel e, de maximale hoogte van de mobilityhub 1 wordt aangepast op 21 meter. ii. dat artikel 3.3, onderdeel c, wordt geschrapt zodat de maximale hoogte van mobilityhub 1 niet boven de 21 meter komt.	De toegestane maximale hoogte van 24 meter van de mobilityhub 1 past binnen het beoogde aanzien van de nieuwe wijk, het Structuurplan en het beeldkwaliteitsplan. De regels hierover zijn daarom niet aangepast mede gelet op het gestelde in paragraaf 2.1.1 en 2.1.2	
9g.	<u>Aantrekkelijke leefomgeving</u> Reclamant vraagt zich af hoe de gewenste 'aantrekkelijke leefomgeving met veel groen' ook in de eerste fase gerealiseerd wordt, daar waar de aanleg van groenvoorzieningen gepland staat in fase 2 en dit erg lang op zich	Ook in fase 1 wordt al een belangrijk deel van het groen gerealiseerd. Besloten is om deze groene plekken ook als zodanig te bestemmen. Dit is een wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. Op deze manier wordt ook	Opnemen van de bestemming Groen in regels en op verbeelding met een voorwaardelijke verplichting om de realisatie van de groenbestemming te borgen.

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	kan laten wachten. Dit geldt tevens ook voor de realisatie overige voorzieningen zoals huisartsen, scholen, kinderopvang, etc. Reclamant acht de kans groot dat gezien de huidige ontwikkelingen in de markt, alleen het deel sociale woningbouw wordt gerealiseerd en de rest van de ontwikkelingen voorlopig wordt uitgesteld. Hierdoor zouden alle planonderdelen, die de leefomgevingskwaliteit moeten waarborgen, niet gerealiseerd worden. Gevraagd wordt om voorzorgsmaatregelen te nemen dat bij de start van ontwikkeling van De Stationstuinen direct geïnvesteerd wordt in de benodigde voorzieningen en het groen! Dit kan bijvoorbeeld door het opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor het realiseren van het groengebied, net zoals die ook is opgenomen voor het parkeren en de waterberging.	zichtbaar dat de gronden voor geen enkele andere functie dan Groen ingericht kunnen worden. Dit garandeert een deel van de groene invulling van de Stationstuinen. In het bestemmingsplan tweede fase, waarvan het ontwerp waarschijnlijk nog in 2023 ter visie zal worden gelegd, ligt ook een belangrijk deel van de zogenaamde 'groene as' Niet bekend is waarop de verwachting van reclamant is gebaseerd dat allerlei ontwikkelingen niet zullen worden gerealiseerd. Uit de uitgevoerde ladders blijkt dat er duidelijk behoefte is aan deze ontwikkelingen. En om het plan te doen slagen is die leefomgevingskwaliteit van groot belang. Besloten is om een voorwaardelijke verplichting op te nemen voor het groen. Overigens is de gemeente verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte. Daarvoor is een inrichtingsplan in de maak als nadere uitwerking van het structuurplan en het beeldkwaliteitsplan.	
9h.	<u>Toewijzing woningen</u> Reclamant stelt dat in de plannen staat dat 25% van de sociale huurwoningen kan worden toegewezen aan bewoners uit Barendrecht. Reclamant verzoekt echter om in het kader van de wijziging van de Huisvestingswet 2014 - de maximale mogelijkheden te benutten voor toewijzing van woningen aan Barendrechters. Dit zou neer-	Zie beantwoording zienswijze 1f	Zie zienswijze 1f

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	komen op 50% en voorrang aan bepaalde beroepsgroepen. Verzocht wordt de mogelijkheden maximaal te gebruiken als het gaat om toewijzing van woningen aan Ba-rendrechters.		
9i.	<u>Werkwijze / Procesbewaking</u> Reclamant vraagt de gemeenteraad haar controlerende rol voor het vaststellen van het bestemmingsplan zeer zorgvuldig uit te voeren en verwacht van de gemeente dat de gemeente de bewoners beter informeert over deze zeer grote ontwikkeling en dit niet alleen overlaat aan de direct belanghebbende partij Emborion.	Het samen met de ontwikkelaar ontwikkelen van de Stationstuinen betekent niet dat gemeente zijn controlerende taak niet serieus zou nemen. Dat is zeker het geval. Er heeft op uitnodiging van de gemeente overleg plaatsgevonden met de direct betrokkenen zoals bewoners van de Gebroken Meeldijk en de ondernemers. Daarnaast is men op de hoogte gebracht van de nieuwe ontwikkelingen door verschillende nieuwsberichten in de lokale media en de aparte website voor De Stationstuinen. De gemeente heeft verder de voorgeschreven bestemmingsplanprocedure gevoerd. Tijdens de periode van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft er een informatieavond plaatsgevonden. Daar was ook de projectmanager van de gemeente aanwezig. Hij heeft daar ook het woord gevoerd.	Geen gevolgen
Zienswijze 10	Blokhuis B.V. bij brief van 11 mei 2023 en ingekomen op 24 mei 2023		
10a.	Blokhuis B.V. stelt dat in de huidige tekeningen het bedrijfspand niet is opgenomen. Dit schept op de volgende vlakken problemen voor de bedrijfsvoering.	Inderdaad is het bedrijf geen onderdeel van het plangebied van dit bestemmingsplan. Het maakt wel deel uit van het bestemmingsplan Stationstuinen, 2 ^e fase, dat naar verwachting nog voor 1 januari 2024 als ontwerp	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		ter inzage wordt gelegd. Hiermee wordt op korte termijn duidelijkheid verschaft over de toekomstige bestemming van het perceel. Daar kan nu reeds op geanticipeerd worden. Voor belanghebbenden die vinden dat er sprake is van planschade bestaat de mogelijkheid tot het indienen van een verzoek tot tegemoetkoming van planschade op basis van art. 6.1 Wro. Dit verzoek kan worden ingediend na vaststelling van het bestemmingsplan. De gemeenteraad komt volgens vaste jurisprudentie beleidsruimte toe bij het bepalen van de grenzen van een bestemmingsplan. Deze ruimte strekt echter niet zo ver dat de gemeenteraad een begrenzing kunnen vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Daarvan zou sprake kunnen zijn als tussen delen van het plangebied en daarbuiten gelegen gronden zodanige ruimtelijke samenhang bestaat dat ze ruimtelijk onlosmakelijk zijn. Dit laatste is niet geval gelet op de ligging van het bedrijf aan de Gebroken Meeldijk.	
10b.	Gedeeltelijke leegstand en een verlaagde huurprijs drukken op onze portefeuille. Vanwege de onzekerheid ten aanzien van de plannen is het niet mogelijk een haalbaarheidsstudie op te stellen om investeringen in ons pand te kunnen doen. Ons pand heeft enkele renovaties welke na uitvoering de waarde van het pand en de verhuurbaarheid onder ongewijzigde omstandigheden zouden verbeteren.	Zie beantwoording zienswijze 10a	Zie zienswijzen 10a

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	Om deze reden wordt ons nu al de mogelijkheid om het pand optimaal te kunnen exploiteren ontnomen. Het uitstel van de (herstel)renovaties veroorzaakt bovendien kostenverhogingen.		
10c.	Het OBP ontnemt ons een middellange termijnvisie en veroorzaakt daarmee oplopende inkomstender-ving. Het pand is vanwege de plannen onaantrekkelijker voor huurders. Partijen die ruimte zoeken in het gebied zijn (vaak / deels) op de hoogte van de plannen van de gemeente om woningbouw te realiseren in het gebied en durven, omdat onzeker is hoe lang zij op deze plek kunnen huren, geen overeenkomst voor langere termijn aan te gaan. Slechts de partijen die voor korte termijn een oplossing zoeken nemen, vanwege de door de omstandigheden lagere ingezette huurprijs, genoeg met de locatie. Om deze reden kunnen wij niet exploiteren zoals wij dat zonder aanpassing van de omgeving hadden mogen verwachten.	Zie beantwoording zienswijze 10a	Zie zienswijzen 10a
10d.	Het OBP heeft als resultaat dat wij geen enkele rendement meer kunnen verwerven uit onze investeringen. Omdat ons pand volgens de huidige OBP uiteindelijk moet verdwijnen wordt ons belang een inkomen te verwerven uit dit onroerend goed uiteindelijk volledig geschaad. Gezien het aangrenzende bedrijven terrein en de ideeën voor het plan (gemengd stedelijk gebied waar wordt gewoond en gewerkt, veel ruimte beschikbaar voor startend en gevestigd ondernemerschap) zien wij ruime mogelijkheden om het pand in de plannen te behouden.	Zie beantwoording zienswijze 10a. In het kader van het bestemmingsplan De Stationstuinen, 2^e fase kan reclamant zijn wensen over het toekomstig gebruik van zijn perceel kenbaar maken aan gemeente. Zij zal dit bij de besluitvorming betrekken.	Zie zienswijzen 10a

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
Zienswijze 11	Reclamant 11 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 24 mei 2023		
11a.	<u>Verkeersimpact</u> Zie samenvatting zienswijze 9a	Zie beantwoording zienswijze 9a.	Zie zienswijze 9a.
11b.	<u>Parkeren</u> Zie samenvatting zienswijze 9b	Zie beantwoording zienswijze 9b.	Zie zienswijze 9b.
11c.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9c	Zie beantwoording zienswijze 9c.	Zie zienswijze 9c.
11d.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9d	Zie beantwoording zienswijze 9d.	Zie zienswijze 9d.
11e.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9e	Zie beantwoording zienswijze 9e.	Zie zienswijze 9e.
11f.	<u>Voorstellen voor aanpassingen van de regels</u> Zie samenvatting zienswijze 9f	Zie beantwoording zienswijze 9f.	Zie zienswijze 9f.
11g.	<u>Aantrekkelijke leefomgeving</u> Zie samenvatting zienswijze 9g	Zie beantwoording zienswijze 9g.	Zie zienswijze 9g.
11h.	<u>Toewijzen woningen</u> Zie samenvatting zienswijze 9h	Zie beantwoording zienswijze 9h.	Zie zienswijze 9h.
11i.	<u>Werkwijze / Procesbewaking</u> Zie samenvatting zienswijze 9i	Zie beantwoording zienswijze 9i.	Zie zienswijze 9i.
Zienswijze 12	Reclamant 12 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 24 mei 2023		
12a.	<u>Verkeersimpact</u> Zie samenvatting zienswijze 9a	Zie beantwoording zienswijze 9a.	Zie zienswijze 9a.
12b.	<u>Parkeren</u> Zie samenvatting zienswijze 9b	Zie beantwoording zienswijze 9b.	Zie zienswijze 9b.
12c.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9c	Zie beantwoording zienswijze 9c.	Zie zienswijze 9c.
12d.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9d	Zie beantwoording zienswijze 9d.	Zie zienswijze 9d.
12e.	<u>Bouwhoogte</u>	Zie beantwoording zienswijze 9e.	Zie zienswijze 9e.

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	Zie samenvatting zienswijze 9e		
12f.	<u>Voorstellen voor aanpassingen van de regels</u> Zie samenvatting zienswijze 9f	Zie beantwoording zienswijze 9f.	Zie zienswijze 9f.
12g.	<u>Aantrekkelijke leefomgeving</u> Zie samenvatting zienswijze 9g	Zie beantwoording zienswijze 9g.	Zie zienswijze 9g.
12h.	<u>Toewijzen woningen</u> Zie samenvatting zienswijze 9h	Zie beantwoording zienswijze 9h.	Zie zienswijze 9h.
12i.	<u>Werkwijze / Procesbewaking</u> Zie samenvatting zienswijze 9i	Zie beantwoording zienswijze 9i.	Zie zienswijze 9i.
Zienswijze 13	Flier Systems B.V. bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 17 mei 2023		
	Flier Systems B.V. stelt dat uit onderzoek blijkt dat het bedrijf niet voor de toekomst zekerheid heeft om de huidige bedrijfsactiviteiten te continueren. Flier Systems B.V. stelt dat dit de bedrijfsvoering beperkt en dat dit daarmee (financiële) consequenties zal opleveren. Bovenstaand wordt onderbouwd met onderstaande argumenten:		
13a.	De plangrens van het ter inzage gelegde bestemmingsplan is aan de noordzijde gelijk aan het bouwvlak waarbinnen een bouwvlak is opgenomen met een specifieke bouwaanduiding-1 en een maximale bouwhoogte van 21 m. De bestemmingsplangrens van 1e fase Stationstuinen is op 55 m afstand gelegen tot de gevel van de productielocatie. De toegekende bestemming 'Gemengd' voor het plangebied is op een te korte afstand van de bedrijfslocatie gesitueerd en daardoor is er met het Ontwerpbestemmingsplan onvoldoende rekening gehouden met de gevestigde locatie van Flier Systems.	De plangrens en de bestemmingsgrens zijn hier in zuidelijke richting verschoven. Hiermee is de afstand tussen de productiehal en de bestemmings- en bouwgrens circa 80 meter. Conform het bestemmingsplan zijn ter plaatse van de productiehal milieucategorie 3.2. bedrijven toegestaan met een richtafstand van 50 meter (gemengd gebied) De werkelijke afstand is dus groter. Er wordt voldaan aan de richtafstanden. Overigens zijn voor de aan te houden richtafstand slechts de situering en oppervlakte van het gebouw van belang, niet de bouwhoogte, zie o.a. uitspraak ABRvS	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		d.d. 17 april 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1265, r.o. 12.2 Voor het overige wordt verwezen naar bijlage 11 van de toelichting 'Analyse bedrijven en milieuzonering'.	
13b.	De richtafstanden Tabel voor Milieuzonering van de VNG schrijft bij milieucategorie 4.1 een afstand van 200 m voor tot een rustige woonwijk of 100 m bij milieucategorie 3.2. Flier Systems B.V. verzoekt de plangrens op minimaal 200 m afstand tot het bedrijf te plaatsen.	Op een deel van het bedrijfsperceel zijn categorie 4.1. bedrijven toegestaan. Hiervoor geldt inderdaad een aan te houden afstand van 100 meter (gemengd gebied). De nieuwe bestemmings- en bouwgrens voldoet aan deze afstand (de nieuwe woonbebouwing komt op meer dan 100 meter afstand te liggen). Voor het overige wordt verwezen naar bijlage 11 van de toelichting 'Analyse bedrijven en milieuzonering'.	Geen gevolgen
13c	Door het bouwvlak kan vanaf de plangrens één woontoren van 21 m worden gerealiseerd en mogelijk ook tot een maximumhoogte van 50 m. Dat houdt in dat op korte afstand er veel woningen kunnen worden gerealiseerd. De locatie van Flier Systems heeft nu geen tijdsbeperking voor de huidige activiteiten gedurende de dag. Aan de straatzijde zijn meerdere sectionaaldeuren aanwezig die zeker in de zomermaanden gedurende de werktijden volledig zijn geopend. Doordat de woningbouw op een dusdanig korte afstand kan worden toegestaan, kan Flier daardoor (op termijn) worden beperkt door bijvoorbeeld het vrijkomend geluid behorende bij hun productieproces.	Verwezen wordt naar zienswijze 13a en b. Verder nog het volgende: Het bedrijf ligt binnen het transformatiegebied 'De Stationstuinen'. De Stationstuinen beoogt een ontwikkeling van circa 3.200 - 4.000 woningen en 36.500m2 BVO werken en voorzieningen, waarvan 16.500m2 BVO als randvoorwaardelijk minimum geldt. Deze ontwikkeling zal gedurende een periode van 10 jaar gefaseerd tot stand komen. Het is de bedoeling dat bedrijven, zoals Flier Systems, gedurende deze tijd stapsgewijs plaats maken voor nieuwe functies. Het initiatief ligt daarbij primair bij eigenaren in het gebied. De gemeente Barendrecht faciliteert hierbij en zorgt voor de inrichting van de openbare ruimte, in tijdelijke en definitieve situatie. Voor het bedrijf geldt een voorbereidingsbesluit, dat op	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		26 september 2023 is vastgesteld (zie ook ruimtelijke-plannen.nl; NL.IMRO.0489.BPBT020230002-VB01). Met het nemen van dit voorbereidingsbesluit is er een aanhoudingsplicht voor bouw- en aanlegactiviteiten. Het is in beginsel niet toegestaan om het gebruik van gronden of bouwwerken in dit gebied te wijzigen en/of te intensiveren ten opzichte van de vigerende bestemming. Gedurende de ontwikkeltijd kunnen gebouwen en gebieden tijdelijk leeg (komen te) staan. En liggen (of komen te) gebieden braak. De gemeente vindt het belangrijk dat het gebied altijd aantrekkelijk is. Daarom denkt de gemeente graag gedurende de ontwikkeltijd samen met initiatiefnemers en ontwikkelaars in het gebied na over wat er in de tussentijd gebeurt met gronden en gebouwen die tijdelijk geen functie hebben. Het doel is om deze te benutten voor tijdelijke (gebruiks)functies.	
13d.	In de MER-studie op pagina 60 is onterecht uitgegaan van de milieucategorie in relatie tot een gemengd gebied. Het gemengde gebied is in eerste aanleg bestemd voor 815 woningen met de daarbij behorende voorzieningen zoals horeca, supermarkt en parkeervoorzieningen. Voor het toetsen van een goede ruimtelijke ordening in een goed woon- en leefklimaat dient uitgegaan te worden van een 'rustige woonwijk' en niet van een woon-werk gebied voor de 1e fase Stationstuinen.	Naar de mening van de gemeente is hier zeker sprake van een 'gemengd gebied' en niet van een rustige woonwijk. Zie ook paragraaf 3.1. van bijlage 11 van de toelichting.	Geen gevolgen
13e.	Voor locatie Flier is in de MER-rapportage uitgegaan van een milieucategorie 3.2. De locatie Zuideinde 120 heeft deels een categorie 3.2 en deels een categorie 4.1 ter beschikking. Het is voor Flier Systems B.V. niet (volgende) gemotiveerd weergegeven waarom is uitgegaan van categorie 3.2.	Het MER brengt in eerste instantie de plansituatie in beeld, zoals beschreven in de gebiedsvisie. Daar is het perceel getransformeerd tot gemengd woon- en werk gebied. In het kader van het bestemmingsplan is wel onderzoek	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		gedaan naar (nog) aanwezige bedrijven in de memo over bedrijven en milieuzonering (bijlage 11). maar het MER onderzoekt de situatie zoals beschreven in de gebiedsvisie.	
13f.	In de MER-studie is de VNG uitgave milieuzonering nieuwe stijl gehanteerd als referentie. In deze VNG uitgave wordt een passend kader geschetst voor het inpassen van bedrijven op bedrijventerreinen en in een gemengd gebied met wonen. In de onderhavige situatie is geen inpassing van bedrijven. De bedrijven naast de Stationstuinen 1e fase zijn reeds aanwezig.	Zie reactie op zienswijze 13e	Geen gevolgen
13g.	Op pagina 115/116 van de MER-rapportage zijn de milieucontouren van omliggende bedrijven aangeduid. Om onbekende redenen is de milieucontour van Flier Systems hierin niet opgenomen. Wel is in de analyse bedrijven en milieuzonering op pagina 6 het bedrijf opgenomen en gecategoriseerd. Echter is uitgegaan van een deel van de locatie met milieucategorie 3.2. Het deel van de locatie met aanduiding milieucategorie 4.1 is onterecht volledig buiten beschouwing gelaten. Flier Systems B.V. verzoekt uw gemeente de analyse bedrijven opnieuw te laten uitvoeren ter voorkoming dat de exploitatie na realisatie niet ongehinderd kan blijven plaatsvinden.	De memo over bedrijven en milieuzonering is op dit punt aangevuld.	Geen gevolgen
13h.	In hoofdstuk 6.8 van de MER-rapportage is bij milieuhinder en bij geluidbelasting op nieuwe woningen onterecht geconcludeerd dat de score 0/- is omdat geen/te weinig rekening is gehouden met het bedrijf van Flier Systems B.V.	Zie reactie op zienswijze 13e	Geen gevolgen
13i.	In het Ontwikkelkader is opgenomen dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn in het plangebied. Voldoende	Middels nog nader uit te werken flankerend beleid zal	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	wordt vastgesteld aan de hand van de parkeernota 2018 van gemeente Barendrecht met een aantal afwijkingen. Het ontwikkelkader ziet toe op de ontwikkeling van het gehele gebied zoals dat uiteindelijk is gerealiseerd. De tussentijdse fasering van het realiseren van woningen en de parkeerhubs zal leiden tot een grotere parkeerdruk op de bestaande parkeervoorzieningen. Flier Systems B.V. zal daardoor geconfronteerd worden met ongevraagd parkeren door derden op zijn terrein. Gemeente Barendrecht kan niet garanderen dat de parkeeroverlast bij de huidige ondernemers niet toeneemt. In de planuitvoering is te weinig rekening gehouden met de fasering van Stationstuinen in relatie tot de bedrijfsvoering van Flier Systems B.V.	uitwijkgedrag naar openbare (niet private) parkeerplaatsen worden tegen gegaan.	
13j.	In het kader van Mobiliteit wordt niet duidelijk omschreven hoe dat in de toekomst, zolang Zuideinde nog niet herontwikkeld is, zal plaatsvinden. In de toelichting is vermeld dat de inrichting van de wegen nog nader ingevuld dient te worden en dat het afsluiten van wegen bijdraagt aan verkeersveiligheid. Het is voor Flier Systems B.V. onacceptabel dat er wegen worden afgesloten (knip) dan wel verkeersluw worden gemaakt zolang het bedrijf in productie is. De bereikbaarheid dient te allen tijde gegarandeerd te zijn voor medewerkers, leveranciers en afnemers.	In het structuurplan staat de toekomstige wegenstructuur beschreven. Zuideinde blijft bestaan in die structuur. Er zijn geen maatregelen voorzien voor deze weg, zolang dat deel niet herontwikkeld is.	Geen gevolgen
13k.	In het rapport herijking Stationstuinen Verkeersberekening is niets vermeld over het aantal verkeersbewegingen ten tijde van het bouwproces van de faseringen op de wegen. Door omvang van het project is er circa 10 jaar extra bouwverkeer aanwezig, en dat zal zeker in	De nieuwbouw binnen het plangebied zal gefaseerd plaatsvinden. Tijdens de bouw wordt het bouwverkeer zoveel mogelijk over de rondweg gestuurd, Verenambachtseweg – Spoorlaan – Gebroken Meeldijk. Hierdoor wordt de overlast beperkt.	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	fase 1 effect in de vorm van hinder sorteren op de locatie van Flier Systems B.V. Uit de gepubliceerde stukken blijkt niet hoe daarmee rekening wordt gehouden, of gehouden gaat worden.	De ontwikkelaar zal verder de hinder voor omliggende bedrijven zoveel mogelijk beperken.	
13l.	In de verkeersberekening is gesteld dat in Fase 0 en 1 de rotonde bij het station niet meer aanwezig is en dat er een knip ontstaat. Uit de plankaart van het ter inzage gelegde plan blijkt dat er geen sprake is van een knip. Hoe is het rapport verkeersbewegingen betrokken in het opgestelde ontwerpbestemmingsplan?	Er komt inderdaad een knip. Daar is rekening mee gehouden in het verkeersonderzoek. De verkeerscijfers uit dit onderzoek zijn weer basis geweest voor o.a. het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan. Deze is geborgd door middel van een voorwaardelijke verplichting.	Opnemen van een voorwaardelijke verplichting ter borging van de komst van een knip in de verbinding tussen de Spoorlaan en het Zuideinde.
13m.	Door de toebedachte bestemming met de daarbij behorende maatregelen die op de te korte afstand tot de bedrijfslocatie van cliënt plaatsvinden, is er door de toekomstige woningbouwontwikkelingen geen sprake van een goede ruimtelijke ordening en/of een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. En ook zijn bij de vaststelling onterecht een aantal belangrijke invloedsfactoren voor een goed woon- en leefklimaat buiten beschouwing gelaten. Voor cliënt is het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende duidelijk afgekaderd voor wat betreft de verkeersbewegingen en parkeervoorzieningen	De gemeente is – mede gelet op de bovenstaande antwoorden – van mening dat er wel sprake is van een goede ruimtelijke ordening en dat er ook een acceptabele woon- en leefomgeving kan worden gecreëerd voor de toekomstige bewoners en gebruikers van de Stationstuinen.	Geen gevolgen
Zienswijze 14	Frukar B.V. bij brief van 11 mei 2023 en ingekomen op 17 mei 2023		
	Het gebied grenst aan het bedrijventerrein Dutch Fresh Port, waar onder andere Frukar gevestigd is. Frukar wil weten of haar bedrijfsvoering nu of in de toekomst in negatieve zin beïnvloed kan worden door de nieuwe bestemming in de directe omgeving.		

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
14a.	<u>Bedrijven en milieuzonering</u> In de analyse ten behoeve van het MER zijn alleen bedrijven opgenomen met een contour van één of eerdere milieuaspecten over het plangebied. Om deze reden is Fresh2You wél en Frukar niet in de analyse opgenomen. Fresh2You en Frukar hebben in essentie een overeenkomstige bedrijfsvoering, en daarmee ook dezelfde milieufacturen. In de analyse van Antea wordt voor Fresh2You uitgegaan van milieucategorie 3.1. Dit is in overeenstemming met de daadwerkelijke activiteiten van het bedrijf. In de SBI lijst van 2009 is de code 5125, met de omschrijving groothandel in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptieaardappelen. Dit geldt dan ook voor Frukar. In de Antea-notitie over bedrijven en milieuzonering wordt overigens voor de aspecten geluid en externe veiligheid verwezen naar de specifieke deelstudies over die onderwerpen. De studie over externe veiligheid legt geen nieuwe beperkingen op ten aanzien van de richtafstanden. Voor geluid wordt gesteld dat de overlap tussen de geluidcontour van (onder meer) Fresh2You met nieuwe gevoelige functies kan worden opgelost door de nieuwe ontwikkelvelden "handig in te richten" evenals de direct naastgelegen bedrijven. Aangezien het bestemmingsplan Bedrijventerrein Baarendrecht Noordoost bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 mogelijk maakt, moet uitgegaan worden van hogere richtwaarden. Het is namelijk vanuit het oogpunt	De analyse bedrijven en milieuzonering (Bijlage 11 van de toelichting) is aangevuld met een toets aan de planologische mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat het bedrijf ligt binnen een milieucategorie 3.2 met een aan te houden afstand van 50 meter (gemengd gebied). Het plangebied ligt op een grotere afstand en daarmee is voldoende onderzocht dat het bedrijf niet in zijn bedrijfsmogelijkheden wordt beperkt en dat aan de andere kant ook een acceptabel woon- en leefklimaat kan worden verzekerd binnen het plangebied. Dit geldt ook voor nieuwe categorie 3.2 bedrijven, die zich hier misschien willen vestigen. Binnenkort zal er waarschijnlijk een bestemmingsplan voor de tweede fase in procedure gaan. In dat bestemmingsplan zal zeker gekeken worden naar Frukar en zal onderbouwd worden, dat ook voor dit plan voldaan wordt aan de toepasselijke wet- en regelgeving op het gebied van o.a. externe veiligheid en geluid.	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	van een mogelijk in de toekomstig gewenste uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten realistischer om uit te gaan van de maximaal mogelijke milieucategorie. Dit geldt eveneens in het geval van opvolging door een ander bedrijf bij verplaatsing of bedrijfsbeëindiging van Frukar. Als uitgegaan wordt van milieucategorie 3.2, met bijbehorende richtafstanden, is er voor Frukar nog steeds geen overlap met de gronden van het ontwerpbestemmingsplan. Opgemerkt wordt echter dat er na de nu in gang gezette planontwikkeling van de Stationstuinen een volgende fase geïnitieerd wordt. De contouren hiervan liggen naar verwachting dicht bij de begrenzing van Frukar, met name aan de zuidwestkant, aan de overzijde van de Transportweg. Op het moment dat daarvan sprake zal zijn, is het voor Frukar van groot belang dat rekening wordt gehouden met de maximaal mogelijke richtafstanden. Ondanks dat de huidige bedrijfsvoering van Frukar overeenkomst met activiteiten die vallen in milieucategorie 3.1, kan niet worden uitgesloten dat in de toekomst bedrijfsactiviteiten worden toegevoegd die wél in categorie 3.2 vallen. Deze mogelijkheid moet uiteraard aanwezig blijven.		
14b.	<u>Geluidemissie</u> Momenteel moet de geluidsbelasting worden getoetst aan 55 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een bedrijfswoning, die zich op een afstand van ruim een halve kilometer bevindt. In de toekomstige situatie komen woningen op 100 à 150 m van Frukar en voor deze woningen geldt in principe een geluidsbelasting van 50 dB(A)	Het gebied van fase 1 waar woningen kunnen komen, ligt ten opzichte van Frukar op circa 175m afstand. Daarnaast is er bestaande bebouwing aanwezig tussen Frukar en de beoogde woningbouw die zorg draagt voor geluidafscherming. Een indicatieve berekening op basis van een bedrijfsinventarisatie die heeft plaats gevonden	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	etmaalwaarde op de gevel. Wij achten het, ook gezien de aard en intensiteit van de activiteiten op het terrein van Frukar, niet ondenkbaar dat hiermee in de toekomst problemen ontstaan, waardoor Frukar mogelijk in zijn bedrijfsvoering beperkt wordt. Een beschouwing ten aanzien van dit aspect hebben wij gemist in de onderbouwende stukken van het ontwerp-bestemmingsplan en het MER.	ten behoeve van De Stationstuinen fase 2 geeft aan dat de geluidbelasting ter plaatse van de woningen voor fase 1 ,45 dB(A) of lager is. Er zijn derhalve geen extra beperkingen voor Frukar als gevolg van de geplande woonbebouwing voor fase 1.	
Zienswijze 15	Reclamant 15 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 24 mei 2023		
15a.	Reclamant stelt dat de beoogde bouwhoogte niet passend is in de omgeving en dat bij de realisatie het vrije zicht en de privacy schaadt.	Wat betreft de hoogte van de nieuwbouw wordt verwezen naar paragraaf 2.1.2 van deze nota. Wat betreft vrij zicht en privacy wordt verwezen wordt naar paragraaf 2.1.1 van deze nota.	Zie paragrafen 2.1.1 en 2.1.2
15b.	Reclamant stelt dat de contouren van fase 1 afwijking van hetgeen gepresenteerd tijdens de open dag op 19 april 2023. Deze tegenstrijdigheden maken de presentatie ten opzichte van de MER-rapportage onduidelijk. En daardoor onacceptabel. Aan de in het rapport genoemde overige resultaten kan reclamant nu geen waarde hechten. Met name de resultaten met betrekking tot: 1. De geluidshinder 2. De invloed op het grondwaterpeil.	In het MER is in paragraaf 3 het planvoornemen beschreven, zoals dat is opgenomen in het de gebiedsvisie. Daarbij wordt uitgegaan van ontwikkelvelden, die globaal zijn 'ingevuld'. Dit planvoornemen is getoetst in het MER. In het kader van het bestemmingsplan is verder ingezoomd op o.a. de aspecten geluidshinder en grondwaterpeil door middel van aanvullende onderzoeken. Deze onderzoeken zijn gebaseerd op de planologische mogelijkheden, die de regels en verbeelding bieden. Er is ook een aanvulling MER bij de toelichting gevoegd (bijlage 34). Daarin wordt ook nader ingegaan op het grondwaterpeil.	

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		Dit is een gebruikelijke en geaccepteerde methode van werken. In de regels zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen als het gaat om waterberging en klimaatadaptieve maatregelen	
15c.	Reclamant stelt dat door de beoogde beperkte parkeer-voorzieningen overlast ontstaat in naastgelegen wijken. Daarbij stelt reclamant dat het tekort aan parkeervoor-zieningen in de omliggende wijken en de overlast die dat teweeg brengt zal toenemen.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3	Zie paragraaf 2.1.3
15d.	Reclamant stelt dat tijdens het omgevingsdialoog vooral sprake was van een 'eenzijdige informatieverstrekking' en dat enige inspraak niet of onvoldoende mogelijk was. Hierdoor zou van enig draagvlak in de buurt geen sprake zijn.	Er is een verslag van de informatieavond opgenomen als bijlage bij de toelichting. Er was zeker de gelegenheid om je mening te geven over de plannen dan wel vragen te stellen. Of er wel of niet draagvlak is voor het bestemmingsplan is niet te peilen op basis van deze informatie avond. Ook gelet op de zienswijzen zijn niet alle belanghebbenden uit de buurt voorstander van de plannen. Maar er waren ook velen uit de buurt niet aanwezig. Onbekend is hoe zij tegen de plannen aankijken.	Geen gevolgen
15e.	Daarnaast kan worden gesteld, dat het zeer opmerkelijk is dat de ontwerper van het gebouw vertegenwoordigd is in de commissie ruimtelijke kwaliteit die over het gebouw een uitspraak moet doen. De verkopende partij van de grond heeft relaties met het ontwikkelende bedrijf. Dit lijkt allemaal erg verdacht.	In De Stationstuinen wordt er gewerkt met een Kwaliteitscommissie. Hierin zitten twee onafhankelijke professionals waar te zijner tijd een derde (mogelijk een landschapsarchitect) aan wordt toegevoegd. Eén van de leden is de voorzitter van de huidige welstandscommissie/commissie ruimtelijke kwaliteit (CRK) en deze legt tevens de relatie naar de CRK die uiteindelijk de plannen zal goedkeuren in de fase van de vergunningen. Op	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		deze manier is een objectieve toetsing van zowel stedenbouw, inrichting openbare ruimte en de gebouwen gewaarborgd. Het staat de grondeigenaar uiteraard vrij om zelf de ontwikkeling te verzorgen, of deze uit te besteden aan derden, danwel gronden te verkopen aan derden. Deze varianten zijn mogelijk en ook allen zeer gebruikelijk. Dit staat een goede ontwikkeling en onafhankelijke toetsing niet in de weg.	
15f.	Reclamant spreekt de hoop uit dat de gemeente geen verdere medewerking verleent aan de ontwikkeling van het plan en het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.	Gemeente is van mening dat na afweging van alle belangen sprake is van een goed plan, dat voldoet aan een goede ruimtelijke ordening en waarbij sprake is van zorgvuldige besluitvorming.	Geen gevolgen
15g.	Mocht het plan desondanks alsnog worden vastgesteld door uw raad en onherroepelijk worden, dan zal dat zich voor de ontwikkelaar (aannemende dat de gemeente een planschadeverhaalsovereenkomst heeft gesloten) bij het toetsen van de daarvoor geldende criteria vertalen in forse bedragen aan tegemoetkoming in planschade, advieskosten en wettelijke rente.	Voor belanghebbenden die vinden dat er sprake is van planschade bestaat de mogelijkheid tot het indienen van een verzoek tot tegemoetkoming van planschade op basis van art. 6.1 Wro. Dit verzoek kan worden ingediend na vaststelling van het bestemmingsplan.	Geen gevolgen
Zienswijze 16	Reclamant 16 bij brief van 17 mei 2023 en ingekomen op 24 mei 2023		
16a.	Reclamant stelt dat de beoogde bouwhoogte van de te bouwen appartementen niet passend is in de omgeving en dat dit nadelige gevolgen heeft voor de privacy van de Oranjewijk.	Wat betreft de hoogte van de nieuwbouw wordt verwezen naar paragraaf 2.1.2 van deze nota. Wat betreft hinder omtrent reflectie van zonlicht, horizonvervuiling en lichtvervuiling wordt verwezen wordt naar paragraaf 2.1.1 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.2
16b.	Reclamant stelt dat met de invoering van betaald parkeren de parkeerdruk in de (nu al) te drukke omliggende wijken zal toenemen.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3	Zie paragraaf 2.1.3

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
Zienswijze 17	Reclamant 17 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 24 mei 2023		
17a.	<u>Verkeersimpact</u> Zie samenvatting zienswijze 9a	Zie beantwoording zienswijze 9a.	Zie zienswijze 9a.
17b.	<u>Parkeren</u> Zie samenvatting zienswijze 9b	Zie beantwoording zienswijze 9b.	Zie zienswijze 9b.
17c.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9c	Zie beantwoording zienswijze 9c.	Zie zienswijze 9c.
17d.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9d	Zie beantwoording zienswijze 9d.	Zie zienswijze 9d.
17e.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9e	Zie beantwoording zienswijze 9e.	Zie zienswijze 9e.
17f.	<u>Voorstellen voor aanpassingen van de regels</u> Zie samenvatting zienswijze 9f	Zie beantwoording zienswijze 9f.	Zie zienswijze 9f.
17g.	<u>Aantrekkelijke leefomgeving</u> Zie samenvatting zienswijze 9g	Zie beantwoording zienswijze 9g.	Zie zienswijze 9g.
17h.	<u>Toewijzen woningen</u> Zie samenvatting zienswijze 9h	Zie beantwoording zienswijze 9h.	Zie zienswijze 9h.
17i.	<u>Werkwijze / Procesbewaking</u> Zie samenvatting zienswijze 9i	Zie beantwoording zienswijze 9i.	Zie zienswijze 9i.
Zienswijze 18	Reclamant 18 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 24 mei 2023		
18a.	<u>Verkeersimpact</u> Zie samenvatting zienswijze 9a	Zie beantwoording zienswijze 9a.	Zie zienswijze 9a.
18b.	<u>Parkeren</u> Zie samenvatting zienswijze 9b	Zie beantwoording zienswijze 9b.	Zie zienswijze 9b.
18c.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9c	Zie beantwoording zienswijze 9c.	Zie zienswijze 9c.
18d.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9d	Zie beantwoording zienswijze 9d.	Zie zienswijze 9d.
18e.	<u>Bouwhoogte</u>	Zie beantwoording zienswijze 9e.	Zie zienswijze 9e.

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	Zie samenvatting zienswijze 9e		
18f.	<u>Voorstellen voor aanpassingen van de regels</u> Zie samenvatting zienswijze 9f	Zie beantwoording zienswijze 9f.	Zie zienswijze 9f.
18g.	<u>Aantrekkelijke leefomgeving</u> Zie samenvatting zienswijze 9g	Zie beantwoording zienswijze 9g.	Zie zienswijze 9g.
18h.	<u>Toewijzen woningen</u> Zie samenvatting zienswijze 9h	Zie beantwoording zienswijze 9h.	Zie zienswijze 9h.
18i.	<u>Werkwijze / Procesbewaking</u> Zie samenvatting zienswijze 9i	Zie beantwoording zienswijze 9i.	Zie zienswijze 9i.
Zienswijze 19	Reclamant 19 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023		
19a.	De realisatie van 3 hoge woontorens van maar liefst 50 meter hoog past geheel niet in de wijze waarop de omliggende woonwijken zijn opgezet, en doet afbreuk aan het groene, open, en laagbouw-gedomineerde karakter van deze woonwijken.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.2 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.2
19b.	Reclamant stelt dat de beoogde woontorens en bouw-massa niet past bij de omgeving en dat deze impact heeft op de privacy en woongenot.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.1 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.1
19c.	Reclamant is verbaasd dat er in een gemeente als Ba-rendrecht voor een concept wordt gekozen dat met zulke hoge woontorens werkt. Wat ons betreft kunnen zeker woningen, bedrijvigheid en commercie ten oosten van het station worden gerealiseerd, echter wel een in concept dat past bij de omliggende wijken (b.v. maxi-maal 5 woonlagen).	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.2 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.2
19d.	Reclamant stelt dat met de invoering van betaald parke-ren de parkeerdruk in de omliggende wijken zal verho-gen, met als verwacht gevolg dat de gemeente ook in de omliggende wijken betaald parkeren zal invoeren.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3	Zie paragraaf 2.1.2
19e.	Parkeren op de kap verdient juist de voorkeur boven	Vanuit kwalitatieve overwegingen wordt gestreefd naar	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	parkeren in de woonwijk, en er is in ruime mate parkeer-gelegenheid aanwezig op de kap. Daarom wordt ver-zocht om het voornemen om het parkeren op de kap be-taald te maken uit het plan te schrappen.	een maximale afstand tussen de woonblokken en de parkeervoorzieningen van 200 meter. Nabij het station komt al een mobilityhub. De andere mobilityhubs zullen elders in de nieuwe wijk moeten worden gerealiseerd, om zo aan bovenstaande voorwaarde te kunnen vol-doen.	
Zienswijze 20	Prorail B.V. en Railinfratrust B.V. (hierna gezamenlijk aangeduid als 'Prorail') van 16 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023		
20a	Deze zienswijze houdt (mede) verband met het feit dat ProRail al geruime tijd bezig is om in Barendrecht een nieuwe, regionale verkeersleidings- en incidentenbestrij-dingspost (hierna ook: VL/ICB-post) te realiseren ter ver-vanging van enkele bestaande posten. Volgens Prorail belemmert het college van burgemeester en wethouders de bouw van deze VL/ICB-post aan de Dwarsligger.	De door ProRail gewenste realisatie van de verkeerslei-dings- en incidentenbestrijdingspost ('VL/ICB-post') staat, behalve voor wat betreft de ruimtelijke- en milieu-technische gevolgen ervan, in beginsel geheel los van de totstandkoming van het onderhavige bestemmings-plan. De gronden waarop de VL/ICB-post is voorzien maken immers geen onderdeel uit van het onderhavige bestemmingsplan.	Geen gevolgen
20b	Prorail stelt dat de Toelichting bij het ontwerpplan on-der het kopje "ontwerpbestemmingsplan Dwarsligger Barendrecht" (p.35) enkele onjuistheden bevat. Gelet op voornoemde perikelen rondom het ontwerpbestem-mingsplan 'Dwarsligger', is Prorail nog steeds econo-misch respectievelijk juridisch eigenaar van gronden waarop het onderhavige bestemmingsplan betrekking heeft. Hierdoor had er volgens ProRail ook een ontwer-pexploitatieplan ter inzage gelegd moeten worden.	Voor zover de verplichtingen uit de overeenkomsten tot grondruil- c.q. verkoop (rechtens) zijn opgeschort, heeft deze zienswijze slechts betrekking op de kadastrale per-celen, met de nummers 12051, 12049 en 12047, die on-derdeel uitmaken van het plangebied van dit ontwerpbe-stemmingsplan. Aangezien de voornoemde overeen-komsten inmiddels zijn gesloten, is niet ProRail maar de gemeente, economisch eigenaar geworden van deze gronden: ondanks dat de eigendomsoverdracht (leve-ring) van de gronden nog niet heeft plaatsgevonden, is het economisch belang (het risico van waardeverande-ring van de gronden) geheel op de gemeente overge-gaan. ProRail is gelet op het feit dat door haar ook (bouw)aanvragen voor deze gronden zijn ingediend, economisch eigenaar geworden van de gronden aan de	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		'Dwarsligger', waarop de VL/ICB-post gerealiseerd zou moeten worden. Deze gronden liggen buiten het plangebied. Nu de gemeente kan worden aangemerkt als economisch eigenaar van de gronden, bestaat er geen noodzaak om een exploitatieplan vast te stellen. Het kostenverhaal van de grondexploitatie over de in het plan begrepen grond is immers anderszins verzekerd.	
20c	Volgens ProRail is het niet meer dan juist dat in het MER en in de bij het ontwerpplan behorende onderzoeken is uitgegaan van de komst van de VL/ICB-post. ProRail verneemt graag van welke gegevens hierbij is uitgegaan zodat zij de juistheid ervan kan beoordelen en op basis daarvan zonodig de zienswijze kan aanvullen.	Voor de beoordeling van de gevolgen van de komst van VL/ICB-post is ook gebruik gemaakt van de eerder, in het kader van de vergunningverlening van de VL/ICB-post uitgevoerde (akoestische) onderzoeken, waaronder de (aanvullende) onderzoeken van Sweco d.d. 3 februari en 14 juni 2022. Deze onderzoeken zijn reeds genoegzaam bij ProRail bekend. Uit deze akoestische onderzoeken uit het vergunningstraject blijkt o.a. dat de VL/ICB-post zich op kortere afstand van de geplande woningen bevindt dan de richtafstand zoals genoemd in de VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering'. Om inzichtelijk te krijgen of er desondanks sprake is van een aanvaardbare situatie, is er akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting van de VL/ICB-post op de te bouwen woningen in het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de maximale geluidsbelasting op de gevels van de eerstelijnsbebouwing wordt overschreden als gevolg van de buitentrainingen, vooral vanwege het plaatsen van (rol)containers, zie ook par. 4.4.3 van het akoestisch onderzoek dat in het kader van het bestemmingsplan is uitgevoerd door Antea. Het is niet zeker, dat Prorail zich hier vestigt. Als dat wel gebeurt kan door het nemen van maatregelen sprake	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, zonder dat ProRail wordt beperkt in zijn activiteiten. Deze maatregelen zijn of op het terrein van Prorail of binnen het plangebied. Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, zodat bij de komst van Prorail geborgd is dat de maatregelen worden uitgevoerd of op het terrein van Prorail of binnen het plangebied.	
20d	ProRail stelt dat in het MER (par.5.2.5 en 6.2.5) nauwelijks aandacht is besteed aan mogelijke trillinghinder voor toekomstige bewoners/gebruikers van de woningen dicht bij het spoor. Daarnaast wordt het voorkomen van deze hinder niet geborgd in de planregels.	In het MER staat vermeld dat op basis van een eerder uitgevoerd trillingsonderzoek (AGEL adviseurs, 2018, weinig tot geen trillingshinder wordt verwacht voor de ontwikkelvelden binnen de Stationstuinen, wel is het een aandachtspunt voor het bouwplan voor de gebouwen langs het spoor. Er is alsnog een trillingstechnisch onderzoek uitgevoerd uitgaande van metingen in 2 bestaande woningen waar in de directe nabijheid de toekomstige woningen gerealiseerd zullen worden. Ter hoogte van de onderzoekslocatie rijdt het railverkeer in een overdekte betonnen tunnelbak. De metingen zijn verricht conform de voorschriften uit de SBR richtlijn B: Hinder voor personen in gebouwen, meet-en beoordelingsrichtlijn augustus 2002. Daarnaast zijn trillingsprognoses opgesteld ten behoeve van (de verdiepingen van) de dichtstbij het spoor gelegen appartementen. Uit de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat in alle perioden (dag-, avond-, en nacht) geen overschrijding optreedt van de maximale waarde zodat er geen aanleiding bestaat om aan te nemen dat er trillingshinder zal ontstaan in de nieuwbouw ten gevolge van het railverkeer.	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
Zienswijze 21	Reclamant 21 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023		
21a.	Reclamant stelt dat de beoogde hoogbouw (50 m) niet past bij Barendrecht en dat dit de privacy schaadt.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.1 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.1
21b.	Reclamant stelt dat parkeeroverlast ontstaat door/en grote verkeersdruk op het stationspark.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3 van deze nota	Zie paragraaf 2.1.3
21c.	Reclamant stelt dat grondeigenaar en ontwikkelaar in-nige banden hebben waardoor belangen van omwonenden vergeten worden.	De gemeente heeft alle belangen afgewogen, ook van de omwonenden. Zie ook paragraaf 2.1.3	Zie paragraaf 2.1.3
Zienswijze 22	Reclamant 22 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023		
22a.	<u>Verkeersimpact</u> Zie samenvatting zienswijze 9a	Zie beantwoording zienswijze 9a.	Zie zienswijze 9a.
22b.	<u>Parkeren</u> Zie samenvatting zienswijze 9b	Zie beantwoording zienswijze 9b.	Zie zienswijze 9b.
22c.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9c	Zie beantwoording zienswijze 9c.	Zie zienswijze 9c.
22d.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9d	Zie beantwoording zienswijze 9d.	Zie zienswijze 9d.
22e.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9e	Zie beantwoording zienswijze 9e.	Zie zienswijze 9e.
22f.	<u>Voorstellen voor aanpassingen van de regels</u> Zie samenvatting zienswijze 9f	Zie beantwoording zienswijze 9f.	Zie zienswijze 9f.
22g.	<u>Aantrekkelijke leefomgeving</u> Zie samenvatting zienswijze 9g	Zie beantwoording zienswijze 9g.	Zie zienswijze 9g.
22h.	<u>Toewijzen woningen</u> Zie samenvatting zienswijze 9h	Zie beantwoording zienswijze 9h.	Zie zienswijze 9h.
22i.	<u>Werkwijze / Procesbewaking</u> Zie samenvatting zienswijze 9i	Zie beantwoording zienswijze 9i.	Zie zienswijze 9i.

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
Zienswijze 23	Reclamant 23 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023		
23a.	<u>Verkeersimpact</u> Zie samenvatting zienswijze 9a	Zie beantwoording zienswijze 9a.	Zie zienswijze 9a.
23b.	<u>Parkeren</u> Zie samenvatting zienswijze 9b	Zie beantwoording zienswijze 9b.	Zie zienswijze 9b.
23c.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9c	Zie beantwoording zienswijze 9c.	Zie zienswijze 9c.
23d.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9d	Zie beantwoording zienswijze 9d.	Zie zienswijze 9d.
23e.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9e	Zie beantwoording zienswijze 9e.	Zie zienswijze 9e.
23f.	<u>Voorstellen voor aanpassingen van de regels</u> Zie samenvatting zienswijze 9f	Zie beantwoording zienswijze 9f.	Zie zienswijze 9f.
23g.	<u>Aantrekkelijke leefomgeving</u> Zie samenvatting zienswijze 9g	Zie beantwoording zienswijze 9g.	Zie zienswijze 9g.
23h.	<u>Toewijzen woningen</u> Zie samenvatting zienswijze 9h	Zie beantwoording zienswijze 9h.	Zie zienswijze 9h.
23i.	<u>Werkwijze / Procesbewaking</u> Zie samenvatting zienswijze 9i	Zie beantwoording zienswijze 9i.	Zie zienswijze 9i.
Zienswijze 24	Reclamant 24 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023		
24a.	Zie samenvatting zienswijze 19a	Zie beantwoording zienswijze 19a	Zie zienswijze 19a
24b.	Zie samenvatting zienswijze 19b	Zie beantwoording zienswijzen 19b	Zie zienswijze 19b
Zienswijze 25	Spring! Housing bij brief van 17 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023		
25a.	Aan de ene kant verwelkomt en ondersteunt reclamant de bouw van nieuwe woningen. Maar de plannen van de ontwikkelaar komen megalomaan over , is alleen winst en woningaantal maximalisatie de drijfveer, is heel beperkt iets terug te vinden van de drie thema's van de	Doelstelling voor De Stationstuinen is het transformeren van een monofunctioneel bedrijventerrein naar een levendig en gemengd gebied binnen Barendrecht met een grote variatie aan woningen, maatschappelijke voorzie-	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	ontwikkelaar en is 'parkeren' een serieus struikelblok. Reclamant gaat hierover graag in gesprek met de gemeente.	ningen, onderwijs, mogelijkheden voor agrofood gerelateerde bedrijfsfuncties, start-ups en ruimte voor research, development en experience. In het Structuurplan en het Beeldkwaliteitsplan zijn de drie genoemde thema's nader uitgewerkt, waarbij het zeker niet alleen gaat over maximalisatie van winst en aantal woningen.	
25b.	Reclamant stelt dat niet, althans onvoldoende, (kenbaar) gemotiveerd rekening is gehouden met de omvang en ligging van de 'mobilityhubs' ook ten aanzien van zijn pand met 58 micro-woningen. Op heel korte afstand komt een parkeergarage welke niet passend is in de omgeving, stedenbouwkundig onwenselijk en zeer belemmerend voor derden. Er is onderzoek nodig naar alternatieven. Waarom zijn er twee hubs nodig? Wat zijn de te realiseren nutsvoorzieningen en wat zijn daarvan de ruimtelijke gevolgen (denk aan geluid en straling)	Het bouwvlak voor mobilityhub 1 is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan en ligt nu op circa 25 meter vanaf het woonpand met een weg ertussen. In gemengd gebied geldt op basis van Bedrijven en milieuzonering een richtafstand van 10 meter. Aan deze afstand wordt ruimschoots voldaan. Nader onderzoek om een acceptabel woon- en leefklimaat te garanderen is niet noodzakelijk. Onderzoek naar alternatieven is dan ook niet nodig. De mobilityhub is middels een structuurplan en een beeldkwaliteitsplan op een verantwoorde wijze stedenbouwkundig ingepast. De Stationstuinen werkt volgens het STOMP principe waar de hiërarchie als volgt is: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, deelmobiliteit, auto's. De parkeerbehoefte wordt gecentraliseerd in een aantal mobilityhubs waardoor de buurten autovrij kunnen zijn. Voor een verdere toelichting hierop wordt verwezen naar het Ontwikkelkader (zie bijlage 1 bij de toelichting).	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
25c.	Reclamant stelt dat niet, althans onvoldoende, (kenbaar) gemotiveerd rekening is gehouden met de toename aan verkeersbewegingen en verkeersveiligheid gedurende de hele ontwikkeling van Stationstuinen (10 tot 15 jaar). Onduidelijk is hoe de ontsluiting zodanig wordt geregeld, dat er geen belemmering is voor derden, de verkeersveiligheid maximaal is gegarandeerd en de reeds bestaande grote stromen vrachtwagenverkeer zelfs niet in de buurt komen van de woningen van reclamant.	De nieuwbouw binnen het plangebied zal gefaseerd plaatsvinden. Tijdens de bouw wordt het bouwverkeer zoveel mogelijk over de rondweg gestuurd, Verenambachtseweg – Spoorlaan – Gebroken Meeldijk. Hierdoor wordt de overlast beperkt voor uw locatie. De ontwikkelaar zal verder de hinder voor omliggende bedrijven en woningen zoveel mogelijk beperken. In het structuurplan wordt ingegaan op de mobiliteit (zie hoofdstuk 7). Zuideinde blijft bestaan in die structuur. Er zijn geen maatregelen voorzien voor deze weg, zolang dat deel niet herontwikkeld is.	Geen gevolgen
25d.	Reclamant stelt dat bij het ontwerpbestemmingsplan geen rekening is gehouden met de leefbare woon- en werkomgeving door de grote hoeveelheid woningen die gebouwd gaat worden in een klein gebied (815 woningen in fase 1, oplopend tot wel 3.500 woningen). Dit is niet passend op een relatief kleine hoeveelheid beschikbaar te bebouwen grond. Ook omdat het een gebied wordt, dat integraal onderdeel uitmaakt van een productie & logistiek bedrijventerrein met plek voor padelbanen, klim- en klauteractiviteiten, winkels, een supermarkt, horeca, kantoren en de mogelijke functies binnen de twee mobilityhubs.	De gemeente is van mening dat een gemengd woon- en werkomgeving heel goed past in dit gebied. Dat blijkt ook uit alle verrichte onderzoeken. Overigens is de padelbaan slechts tijdelijk vergund. Deze zal er niet meer zijn als de eerste woningen in gebruik genomen worden. Verder zijn er milieuregels opgenomen om een goede inpassing van woningen en andere functies binnen de Stationstuinen te garanderen.	Geen gevolgen
25e.	Reclamant stelt dat niet, althans onvoldoende, (kenbaar) gemotiveerd rekening is gehouden met de privacy van de bewoners m.b.t. de beoogde nieuwbouw	De mobilityhub komt op circa 25 meter afstand van het woongebouw te liggen. In het beeldkwaliteitsplan (bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan) gaat nader in op deze parkeergebouwen (hoofdstuk 5). Deze gebouwen worden geïntegreerd in de straatwanden en	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		voorzien van een kwalitatieve gevel. Aandacht wordt hierbij gevraagd voor geluidsoverlast naar de directe omgeving. Gevels zullen om die reden veelal gesloten moeten zijn. Hiermee ontstaat de kans om deze gevels sterk te vergroenen. De kwaliteitscommissie ziet toe dat aan deze uitgangspunten wordt voldaan. Gelet op het bovenstaande zal er geen sprake zijn van een onevenredige aantasting van privacy.	
25f.	Reclamant stelt dat niet, althans onvoldoende, (kenbaar) gemotiveerd rekening is gehouden met de zichtbaarheid, woongenot en waardedaling van Spring! Housing. Dit laatste doordat het gebouw wordt ingesloten en weggedrukt.	Er is geen sprake van wegdrukken van het gebouw, gelet op de afstand van beide gebouwen van 25 meter en openbaar gebied, dat gelegen is tussen beide gebouwen. Voor belanghebbenden die vinden dat er sprake is van planschade bestaat de mogelijkheid tot het indienen van een verzoek tot tegemoetkoming van planschade op basis van art. 6.1 Wro. Dit verzoek kan worden ingediend na vaststelling van het bestemmingsplan.	Geen gevolgen
25g.	Reclamant stelt dat niet, althans onvoldoende, (kenbaar) gemotiveerd rekening is gehouden met de angst voor onveiligheid m.b.t. de sociale veiligheid wanneer onduidelijkheid bestaat over het beheer, de eindgebruiker, de eigenaar en handhaving van de beoogde onbemande parkeergarages.	De gemeente heeft als exploitant optimaal grip op het dagelijkse beheer en de veiligheid in de parkeervoorzieningen.	Geen gevolgen
25h.	Reclamant stelt dat niet, althans onvoldoende, (kenbaar) gemotiveerd is dat het ontwerpbestemmingsplan financieel uitvoerbaar is. Denk ook aan de gevolgen van de oorlog in Oekraïne, immer oplopende rente, de inflatie en de inzet van mensen en de oplopende bouwkosten	Dit is niet te geval omdat er voor ca 70% van het project een overeenkomst is gesloten inzake de uitvoering van het project en het verhaal van de daarmee gepaard gaande kosten.	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
25i.	Reclamant stelt dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met de goede ruimtelijke ordening en het evenredigheidsbeginsel. Door minder woningen mogelijk te maken kan de ontwikkelaar veel meer recht doen aan zijn eigen sociaal maatschappelijke doelstellingen en drie thema's. Nu vererger je de parkeerproblematiek. En de ontwikkelaar spreekt van autoluw in plaats van autovrij. Het profileren van een autoarme woonwijk is de oplossing. Nu de mogelijkheid van parkeergarages aan de buitenkant van de woonwijk te realiseren verschuift het bestemmingsplan het probleem naar derden. In de eerste fase zou meer rekening gehouden moeten worden met de gehele ontwikkeling. Want dat garandeert de juiste verhouding tussen het aantal toekomstige bewoners en thema 2 (groenvoorzieningen).	In de ogen van de gemeente is er sprake van een goede ruimtelijke ordening en geen strijd met het evenredigheidsbeginsel. In het structuurplan wordt duidelijk dat recht wordt gedaan aan de maatschappelijke doelstellingen en de drie thema's. Wat betreft het parkeren wordt verwezen naar paragraaf 2.1.3 Middels nog nader uit te werken flankerend beleid zal uitwijkgedrag naar openbare (niet private) parkeerplaatsen worden tegen gegaan. Ook in fase 1 wordt al een belangrijk deel van het groen gerealiseerd. Besloten is om deze groene plekken ook als zodanig te bestemmen. Dit is een wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. In het bestemmingsplan tweede fase, waarvan het ontwerp waarschijnlijk nog in 2023 ter visie zal worden gelegd, ligt ook een belangrijk deel van de zogenaamde 'groene as'.	Geen gevolgen
25j	Verzocht wordt het definitieve bestemmingsplan zo vast te stellen dat op een andere manier in de – ook toekomstige – parkeerbehoefte wordt voorzien en al het overige wel in lijn is gebracht met de eigen 3 thema's van de ontwikkeling.	De gemeente kiest bewust voor het STOMP-principe en denkt mede hierdoor een kwalitatief hoogwaardig woon- en werkplek te creëren. Zie verder bovenstaande antwoorden.	Geen gevolgen
Zienswijze 26	Reclamant 26 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023		
26a.	<u>Verkeersimpact</u> Zie samenvatting zienswijze 9a	Zie beantwoording zienswijze 9a.	Zie zienswijze 9a.

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
26b.	<u>Parkeren</u> Zie samenvatting zienswijze 9b	Zie beantwoording zienswijze 9b.	Zie zienswijze 9b.
26c.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9c	Zie beantwoording zienswijze 9c.	Zie zienswijze 9c.
26d.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9d	Zie beantwoording zienswijze 9d.	Zie zienswijze 9d.
26e.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9e	Zie beantwoording zienswijze 9e.	Zie zienswijze 9e.
26f.	<u>Voorstellen voor aanpassingen van de regels</u> Zie samenvatting zienswijze 9f	Zie beantwoording zienswijze 9f.	Zie zienswijze 9f.
26g.	<u>Aantrekkelijke leefomgeving</u> Zie samenvatting zienswijze 9g	Zie beantwoording zienswijze 9g.	Zie zienswijze 9g.
26h.	<u>Toewijzen woningen</u> Zie samenvatting zienswijze 9h	Zie beantwoording zienswijze 9h.	Zie zienswijze 9h.
26i.	<u>Werkwijze / Procesbewaking</u> Zie samenvatting zienswijze 9i	Zie beantwoording zienswijze 9i.	Zie zienswijze 9i.
Zienswijze 27	Reclamant 27 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023		
27a.	<u>Verkeersimpact</u> Zie samenvatting zienswijze 9a	Zie beantwoording zienswijze 9a.	Zie zienswijze 9a.
27b.	<u>Parkeren</u> Zie samenvatting zienswijze 9b	Zie beantwoording zienswijze 9b.	Zie zienswijze 9b.
27c.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9c	Zie beantwoording zienswijze 9c.	Zie zienswijze 9c.
27d.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9d	Zie beantwoording zienswijze 9d.	Zie zienswijze 9d.
27e.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9e	Zie beantwoording zienswijze 9e.	Zie zienswijze 9e.
27f.	<u>Voorstellen voor aanpassingen van de regels</u> Zie samenvatting zienswijze 9f	Zie beantwoording zienswijze 9f.	Zie zienswijze 9f.
27g.	<u>Aantrekkelijke leefomgeving</u>	Zie beantwoording zienswijze 9g.	Zie zienswijze 9g.

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	Zie samenvatting zienswijze 9g		
27h.	<u>Toewijzen woningen</u> Zie samenvatting zienswijze 9h	Zie beantwoording zienswijze 9h.	Zie zienswijze 9h.
27i.	<u>Werkwijze / Procesbewaking</u> Zie samenvatting zienswijze 9i	Zie beantwoording zienswijze 9i.	Zie zienswijze 9i.
Zienswijze 28	Reclamant 28 bij brief van 15 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023		
28a.	<u>Verkeersimpact</u> Zie samenvatting zienswijze 9a	Zie beantwoording zienswijze 9a.	Zie zienswijze 9a.
28b.	<u>Parkeren</u> Zie samenvatting zienswijze 9b	Zie beantwoording zienswijze 9b.	Zie zienswijze 9b.
28c.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9c	Zie beantwoording zienswijze 9c.	Zie zienswijze 9c.
28d.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9d	Zie beantwoording zienswijze 9d.	Zie zienswijze 9d.
28e.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9e	Zie beantwoording zienswijze 9e.	Zie zienswijze 9e.
28f.	<u>Voorstellen voor aanpassingen van de regels</u> Zie samenvatting zienswijze 9f	Zie beantwoording zienswijze 9f.	Zie zienswijze 9f.
28g.	<u>Aantrekkelijke leefomgeving</u> Zie samenvatting zienswijze 9g	Zie beantwoording zienswijze 9g.	Zie zienswijze 9g.
28h.	<u>Toewijzen woningen</u> Zie samenvatting zienswijze 9h	Zie beantwoording zienswijze 9h.	Zie zienswijze 9h.
28i.	<u>Werkwijze / Procesbewaking</u> Zie samenvatting zienswijze 9i	Zie beantwoording zienswijze 9i.	Zie zienswijze 9i.
Zienswijze 29	Reclamant 29 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023		
29a.	Zie samenvatting zienswijze 19a	Zie beantwoording zienswijze 19a	Zie zienswijze 19a
29b.	Zie samenvatting zienswijze 19b	Zie beantwoording zienswijzen 19b	Zie zienswijze 19b

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
Zienswijze 30	Reclamant 30 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023		
30a.	Reclamant stelt dat de beoogde woontorens niet passen in de opzet van de woonwijken in Barendrecht en dat daarmee de privacy ernstig wordt aangetast.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.1 en 2.1.2 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.1 en 2.1.2
30b.	Reclamant stelt dat de visie over parkeer- en autobezit in tegenstelling is met de huidige gemeenschap, waarbij een (jong) gezin ten minste twee auto's nodig heeft om beiden te werken teneinde de financiële woonlasten op te kunnen brengen.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3 van deze nota	Zie paragraaf 2.1.3
30c.	Reclamant stelt dat met het beoogde plan de parkeeroverlast in de omliggende straten zal toenemen.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3 van deze nota	Zie paragraaf 2.1.3
30d.	Reclamant stelt dat het beoogde aantal woningen de visie onderschat m.b.t. woongenot, privacy en leefruimte.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.1 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.1
Zienswijze 31	Reclamant 31 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 23 mei 2023		
31a.	Zie samenvatting zienswijze 13a	Zie beantwoording zienswijze 13a.	Zie zienswijze 13a.
31b.	Zie samenvatting zienswijze 13b	Zie beantwoording zienswijze 13b.	Zie zienswijze 13b.
31c.	Zie samenvatting zienswijze 13c	Zie beantwoording zienswijze 13c.	Zie zienswijze 13c.
31d.	Zie samenvatting zienswijze 13d	Zie beantwoording zienswijze 13d.	Zie zienswijze 13d.
31e.	Zie samenvatting zienswijze 13e	Zie beantwoording zienswijze 13e.	Zie zienswijze 13e.
31f.	Zie samenvatting zienswijze 13f	Zie beantwoording zienswijze 13f.	Zie zienswijze 13f.
31g.	Zie samenvatting zienswijze 13g	Zie beantwoording zienswijze 13g.	Zie zienswijze 13g.
31h.	Zie samenvatting zienswijze 13h	Zie beantwoording zienswijze 13h.	Zie zienswijze 13h.
31i.	Zie samenvatting zienswijze 13i	Zie beantwoording zienswijze 13i.	Zie zienswijze 13i.
31j.	Zie samenvatting zienswijze 13j	Zie beantwoording zienswijze 13j.	Zie zienswijze 13j.
31k.	Zie samenvatting zienswijze 13k	Zie beantwoording zienswijze 13k.	Zie zienswijze 13k.
31l.	Zie samenvatting zienswijze 13l	Zie beantwoording zienswijze 13l.	Zie zienswijze 13l.
31m.	Zie samenvatting zienswijze 13m	Zie beantwoording zienswijze 13m.	Zie zienswijze 13m.
31n.	Zie samenvatting zienswijze 13n	Zie beantwoording zienswijze 13n.	Zie zienswijze 13n.

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
Zienswijze 32	Reclamant 32 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 17 mei 2023		
32a.	<u>Verkeersimpact</u> Zie samenvatting zienswijze 9a	Zie beantwoording zienswijze 9a.	Zie zienswijze 9a.
32b.	<u>Parkeren</u> Zie samenvatting zienswijze 9b	Zie beantwoording zienswijze 9b.	Zie zienswijze 9b.
32c.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9c	Zie beantwoording zienswijze 9c.	Zie zienswijze 9c.
32d.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9d	Zie beantwoording zienswijze 9d.	Zie zienswijze 9d.
32e.	<u>Bouwhoogte</u> Zie samenvatting zienswijze 9e	Zie beantwoording zienswijze 9e.	Zie zienswijze 9e.
32f.	<u>Voorstellen voor aanpassingen van de regels</u> Zie samenvatting zienswijze 9f	Zie beantwoording zienswijze 9f.	Zie zienswijze 9f.
32g.	<u>Aantrekkelijke leefomgeving</u> Zie samenvatting zienswijze 9g	Zie beantwoording zienswijze 9g.	Zie zienswijze 9g.
32h.	<u>Toewijzen woningen</u> Zie samenvatting zienswijze 9h	Zie beantwoording zienswijze 9h.	Zie zienswijze 9h.
32i.	<u>Werkwijze / Procesbewaking</u> Zie samenvatting zienswijze 9i	Zie beantwoording zienswijze 9i.	Zie zienswijze 9i.
Zienswijze 33	Reclamant 33 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 17 mei 2023		
33a.	Reclamant juicht de beoogde ontwikkeling aan het gebied ten oosten van het station toe. Echter stelt reclamant dat dit moet passen binnen het aangezicht, woningtype en opzet van de wijken ten westen van de spoorlijn.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.2 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.2
33b.	Reclamant stelt dat de woontorens van maar liefst 50 meter niet passen zijn in de wijze waarop de omliggende woonwijken zijn opgezet en zodoende afbreuk doet aan het groene, open en laagbouw-gedomineerde karakter.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.2 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.2.

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	Er zou gekozen moeten worden met een concept dat past bij de omliggende wijken (bv maximaal 5 bouwlagen)		
33c.	Reclamant stelt tevens dat de beoogde woontorens grote negatieve impact zullen hebben op de privacy en het woongenot.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.1 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.1
33d.	Reclamant stelt dat onduidelijk is waarom gekozen wordt voor betaald parkeren op de kap van het station. Reclamant stelt dat hier eigenlijk altijd veel parkeerplekken beschikbaar zijn.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3 van deze nota	Zie paragraaf 2.1.3
33e.	Reclamant stelt dat met het invoeren van betaald parkeren op de kap van het station, de parkeerdruk in de omliggende wijken zal toenemen. Reclamant verwacht dat de gemeente daardoor in de toekomst ook betaald parkeren gaat invoeren in de omliggende wijken, met alle negatieve gevolgen van dien voor de bewoners.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3 van deze nota	Zie paragraaf 2.1.3
33f.	Reclamant stelt dat parkeren op de kap juist de voorkeur heeft boven parkeren in de woonwijk. Om dit aan te moedigen verzoekt reclamant om het voornemen van betaald parkeren op de kap uit het plan te schrappen.	Zie voor beantwoording zienswijze 19e	Zie zienswijze 19e
Zienswijze 34	Reclamant 34 bij brief van 16 mei 2023 en ingekomen op 17 mei 2023		
34a.	Reclamant stelt dat de voorgestelde bouwhoogte in het bestemmingsplan niet overeenkomt met de bouwhoogte zoals gepresenteerd. Reclamant heeft daarom zijn twijfels over de betrouwbaarheid van de rapportage of de presentatie.	De gepresenteerde bouwhoogte was inderdaad anders dan op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan was aangegeven. Maar naast de verbeelding zijn ook de regels van belang als het gaat om de toegestane bouwhoogte. Sterker nog: als de regels en de verbeelding niet met elkaar overeenstemmen prevaleren de regels. voor zover in de regels alleen wordt verwezen naar de maximale	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		bouwhoogte op de verbeelding heeft dit geen toegevoegde waarde. In de regels worden echter ook de opbouwen en hoogte-accenten beschreven. De in het structuurplan aangehouden hoogtes komen overeen met de maximale hoogtes die toegestaan zijn conform verbeelding in samenhang met de regels (al of niet via een afwijkingsbevoegdheid)	
34b.	Reclamant stelt dat het bouwplan qua hoogte extreem afwijkt van de aanwezige bebouwing in de omgeving. Indien gemeente medewerking verleent aan het bouwplan, stelt reclamant dat gemeente voorbij gaat aan een aantal beleidskeuzes zoals die zijn vastgelegd in eigen beleid.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.2 van deze nota	Zie paragraaf 2.1.2
34c.	Reclamant stelt dat de beoogde bouwplannen het vrije zicht ontnemen, (ochtend)zonlicht blokkeert, slagschaduw creëert en inbreuk geeft op de privacy.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.1 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.1
34d.	Reclamant stelt dat de contouren van fase 1 niet overeenkomen met hetgeen gepresenteerd op de open dag, evenals de locatie van de hoogbouw ten opzichte van het station.	Zie beantwoording zienswijze 34a	Zie zienswijze 34a
34e.	Reclamant stelt dat er geen waarde kan worden gehecht aan de onderzoeksresultaten m.b.t. geluidshinder en de invloed op het grondwaterpeil.	Zie beantwoording zienswijze 15b	Zie zienswijze 15b
34f.	Reclamant stelt dat in de omliggende straten geen beschikbare ruimte is om de extra parkeerdruk op te vangen, die ontstaat door de beoogde ontwikkeling. Reclamant voorziet (meer) parkeerproblemen in de omliggende woonwijken doordat deze niet zijn ingericht om deze vraag op te vangen.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3 van deze nota.	Zie paragraaf 2.1.3
34g.	Zie samenvatting zienswijze 15d.	Zie beantwoording zienswijze 15b	Zie zienswijze 15b
34h.	Reclamant stelt dat de directe omwonende de beoogde realisatie tot 15 bouwlagen als 'asociaal' ervaren. Met	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.2 van deze nota	Zie paragraaf 2.1.2

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	de beoogde plannen verandert de omgeving aanzienlijk ten opzichte van de afgelopen 54 jaar.		
34i.	Zie samenvatting zienswijze 15g.	Zie beantwoording zienswijze 15b	Zie zienswijze 15b
Zienswijze 35	Reclamant 35 bij mail van 7 mei en ingekomen binnen de termijn van ter inzage legging		
35a.	Allereerst een positieve onderschrijving van de gebiedsvisie: Groen & Bewust, Gezond bereikbaar en een plek voor iedereen.	Dank voor deze opmerking.	Geen gevolgen
35b.	Op ruimtelijke plannen is op het vlak tussen Zuideinde en station een maximum bouwhoogte mogelijk van 24 meter als het gaat om de mobilityhub 1. Dit wijkt af van de bouwregels: 21 meter	Dit is juist. De regels zijn aangepast. De hoogtemaat op de verbeelding is juist.	Aanpassing van artikel 3.2.1 sub b
35c.	Opgang parkeerdek aan de Libellegang kan niet meer gebruikt worden. Veroorzaakt verergering van de verkeersproblematiek aan de Stationsweg. De oplossing is: Parkeerplaatsen op het stationsdak verplaatsen naar een mobilityhub op braakliggend PRO-rail terrein langs de Dwarsligger en het stationsdak weer volledig groen maken met beplanting en volksvoedseltuintjes (resultaat ook de Stationsweg verkeersluw !)	Het parkeerdek krijgt aan beide zijden van het spoor een in- en uitgang. Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3 van deze nota	Zie paragraaf 2.1.3
35d.	De vlakken op ruimtelijke plannen langs de Spoorlaan: verschillen in hoogtes als het gaat om de maquette bij de informatieavond en de hoogtes op ruimtelijke plannen.	Zie beantwoording zienswijze 34a	Zie zienswijze 34a
35e.	Reclamant vindt de regeling in 3.2.1. sub c niet op zijn plaats. Dit geldt ook voor het hoogteaccent met een meer dan verdubbeling van de maximum bouwhoogte.	Deze toegestane hoogtes zijn conform het structuurplan. Verder wordt verwezen naar paragraaf 2.1.2 van deze nota	Zie paragraaf 2.12
35f.	Raclamant vraag zich af of er wel ruimte is voor 815 woningen.	Deze ruimte is er zeker.	Geen gevolgen
35g.	Reclamant wil dat alleen horeca voor gezondheid categorie 1 wordt toegestaan (artikel 3.1. d). Geen vermelding van MC-drives.	Aan dit verzoek is gehoor gegeven. Mc-drives zijn geschrapt in bijlage 1 van de regels.	Bijlage 1 van de regels is aangepast
35h.	Reclamant heeft een vraag over artikel 1.61: huisvesting	Deze begripsbepaling is geschrapt, omdat deze verder	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	tot maximaal 6 maanden. Hij wil hier toegevoegd hebben de categorie flexwonen voor spoedzoekers (huur voor 6 maanden / 2 jaar)	niet voorkomt in de regels	
35i.	Verzocht wordt uit te gaan van de volgende woon categorieën.: Sociaal: 30% Midden: 30% Vrije sector: 30% Flexwonen: 10%	Uitgangspunt wat betreft de woningtype verdeling zijn de afspraken die gemaakt zijn tussen gemeente en ontwikkelaar in paragraaf 3.1.1 van het Ontwikkelkader (bijlage 1 bij de regels)	Geen gevolgen
35j.	Reclamant stelt, dat knelpunten voor verkeersveiligheid / afwikkeling van verkeer ontstaan. De duurzame mobiliteit betekent dat ca. 10% met ander vervoer dan de auto zal gaan. Uiteindelijk gevolg van 3500 woningen uitgaande van een parkeernorm van 0,9 per woning zal zijn plus ca. 3000 (elektrische) auto's. De gehanteerde norm van ca. 0,5 auto per woning is niet realistisch.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3 van deze nota. De toekomstige bewoners van deze woningen zullen hierover en de beschikbaarheid van o.m. deelmobiliteit tijdig geïnformeerd worden.	Zie paragraaf 2.1.3
35k.	De blijvende bedrijven moeten maatregelen treffen om milieuhinder te voorkomen. De planschadecompensatie voor de bedrijven verplichten om milieumaatregelen te nemen en/of klimaatadaptatiemaatregelen te treffen.	Wat betreft de milieuhinder als het gaat om de bestaande bedrijven wordt verwezen naar bijlage 11 van de toelichting. Van planschadecompensatie voor bedrijven is geen sprake.	Geen gevolgen
35l.	De concentratie luchtverontreiniging ligt 10% boven de advieswaarde van de WHO?!	De luchtverontreiniging is inderdaad hoger dan de advieswaarde van de WHO. Nergens in de randstad wordt hier aan voldaan. Er wordt wel voldaan aan de Nederlandse wettelijke grenswaarden. Dat wordt voldoende geacht.	Geen gevolgen
35m.	Wat is de belangrijke bron van geurhinder, die door de herontwikkeling verdwijnt en vindt dit al plaats in fase 1?	Het betreft hier een afvalverwerker. Deze zal nog niet verplaatst worden in het kader van het bestemmingsplan Stationstuinen eerste fase. Het plangebied ligt buiten de geurcontouren van dit bedrijf.	Geen gevolgen
35n.	Voor de duurzaamheid wordt in de visie energieneutraal aangegeven maar in de presentatie van fase 1 wordt uitgegaan van BENG?!	In het ontwikkelkader zijn randvoorwaarden opgenomen ten aanzien van duurzaamheid. Deze zijn vertaald in	Regels zijn hierop aangevuld

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
		een beleidsregel Duurzaamheid. Dit betekent dat bij omgevingsvergunningaanvragen getoetst wordt aan deze regels. Hierin zijn ook eisen opgenomen het energie, klimaatadaptatie, biodiversiteit en circulariteit. Is ook geborgd in de regels.	
35o.	Nader Onderzoek naar de steenmarter, die heeft hier zeker geleefd maar is inmiddels mogelijk al verdreven door loodsenverhuur/horeca en sportactiviteiten.	Dit onderzoek heeft plaatsgevonden en de steenmarter is inderdaad niet aangetroffen.	Geen gevolgen
35p.	Voorgesteld wordt om waterstof vanaf het begin aan te implementeren om de milieudoelstellingen echt te gaan halen en echt een groene Stationstuinen te kunnen realiseren	Er is voor gekozen om andere maatregelen te treffen voor een duurzame en groene Stationstuinen.	Geen gevolgen
35q.	Reclamant vraagt om een herijking van de verkeersberekeningen dd. 15 februari 2023. Zoals aangegeven in tabel 2 voor de Stationsweg is er 0% aandacht voor de effecten op de Westzijde van het station. Reclamant doet de volgende suggestie: Om ook aan de westzijde van het station verkeersluw te maken is er met dit nieuwe project aan de Oostzijde van het station de mogelijkheid om de beide opgangen naar het parkeerdek af te sluiten voor verkeer, de Parkeerplaatsen en/busstation naar de Noordzijde van het station te verplaatsen naar o.a. het PRO-rail terrein waar in combinatie met een nieuwe verkeershuis en toegang naar het station aan de Zuid-oostzijde vooruitlopende op de realisatie al een aanzienlijk betere veiligere en gezondere en milieuvriendelijkere verkeerssituatie ontstaat rondom het station.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.1.3	Zie paragraaf 2.1.3
35r.	Tenslotte doet de reclamant de suggestie om de agro-food campus op het stationsdak te realiseren in/op de	De parkeerplaatsen op het stationsdak zijn bedoeld en nodig voor reizigers van NS.	Geen gevolgen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
	plaats van de parkeerplaatsen. Dit naar aanleiding van de volgend tekst: <i>Dutch Fresh Port</i> <i>Voortbouwen op de Agrofoodtraditie De Stationstuinen wordt gerealiseerd aan de oostkant van het NS station waar nu nog voornamelijk (agrologistieke) bedrijven actief zijn. Het aangrenzende Dutch Fresh Port bedrijven-cluster is het groeiende domein van een groot aantal agrofood-bedrijven die koploper zijn op de wereldmarkt. De bestaande bedrijvigheid in het plangebied verdwijnt slechts deels. In De Stationstuinen gaan wonen, werken en leren hand in hand. Het is de wens een agrofood campus in het hart van De Stationstuinen te realiseren. Hier moet ruimte komen om te leren, onderzoeken, innoveren en kennis uit te wisselen rond thema's als duurzaamheid en gezondheid. Activiteiten die naadloos passen bij een wijk van de toekomst.</i>		

3 Wijzigingen in ontwerpbestemmingsplan en MER

3.1 Wijzigingen in de regels en de verbeelding

De zienswijzen en ambtshalve opmerkingen hebben geleid tot wijzigingen van de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan. Het gaat om de volgende wijzigingen:

1. Redactionele wijzigingen van de begripsbepalingen en wijze van meten.
2. Schrapen van begrippen in artikel 1, die niet (meer) voorkomen in de regels.
3. Het toevoegen van de volgende begrippen: bedrijf, begane grondlaag, functiemenging, geluidgevoelig object, huishouden, kwaliteitsteam, ondergeschikte detailhandel, straatmeubilair, tuin, vestiging, waterhuishoudkundige voorzieningen, wonen, woon-werkwoningen.
4. Redactionele wijzigingen in alle bestemmingen.
5. Het plangebied van het bestemmingsplan is aangewezen als experimenteergebied in het kader van de Crisis- en Herstelwet. In dat kader is artikel 3 'Doelen' toegevoegd aan de regels. In dit artikel zijn de doelen van het bestemmingsplan vastgelegd.
6. In de bestemming 'Gemengd' zijn de gebruiksmogelijkheden aangepast en aangevuld, evenals de bouwregels. In samenhang daarmee zijn extra aanduidingen opgenomen op de verbeelding, zijn de toegestane bouwhoogtes gewijzigd en is de locatie van de hoogteaccenten vastgelegd. Aan de noordzijde en de zuidzijde is de plangrens iets verschoven.
7. Binnen de bestemming 'Gemengd' zijn woningen ter plaatse van de Loods 38-40 en de mobilityhubs niet meer toegestaan.
8. In de bestemming 'Gemengd' zijn verschillende regels betreffende het maximale oppervlakte detailhandel aangepast. Binnen het gehele plangebied is nu maximaal 1.000 m² bvo toegestaan, waaronder kleine to go supermarkten. Grote supermarkten zijn niet meer toegestaan. Verder is nu bepaald, dat de maximale oppervlakte per vestiging niet meer mag bedragen dan 200 m² bvo.
9. In de bestemming 'Gemengd' is de maximale omvang van horeca per vestiging op maximaal 150 m² bvo gesteld. Verder is bijlage 1 'Staat van Horeca-activiteiten' aangepast.
10. In de bestemming 'Gemengd' wordt een dag- of weekmarkt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 'Loods 38-40' nu mogelijk gemaakt.
11. In de bestemming 'Gemengd' is een regeling toegevoegd voor ondergeschikte bouwdelen.
12. In de bestemming 'Gemengd' is een regeling toegevoegd voor balkons.
13. De gemeente heeft de beleidsregel 'Duurzaamheid De Stationstuinen' vastgesteld. Bouwwerken dienen aan de beoogde duurzaamheidseisen te voldoen. Waar nodig wordt in de regels een link gelegd met deze beleidsregel.
14. De artikelen over specifieke gebruiksactiviteiten en afwijkingen daarvan zijn op meerdere punten aangepast en aangevuld. Zo is er een meldingsplicht opgenomen als gaat om niet-woonfuncties, zijn de regels over wanneer een niet-woonfunctie geschikt is voor functiemenging aangescherpt. Dit geldt ook voor de toetsingsregel voor waterhuishouding. De voorwaardelijke verplichting voor milieubelastende activiteiten is aangepast en aangevuld. De toetsingsregel geluidluwe gevel is aangepast. Er zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen voor bezonning en windklimaat. De nadere eisen regeling voor bezonning en windklimaat is geschrapt. Tenslotte zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen voor een knip in de verbinding Spoorlaan en Zuideinde.
15. In plaats van de aanduiding 'Groen' binnen de bestemming 'Gemengd' is gekozen voor een bestemming 'Groen'. Deze is toegevoegd aan de regels en opgenomen op de verbeelding. Ook gronden rondom Loods 38-40 hebben een groenbestemming gekregen. Binnen de bestemming 'Gemengd' is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om te borgen dat het groen ook wordt aangelegd.

16. Bij de algemene bouwregels en de (algemene) afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden is voor zover relevant een koppeling gelegd met het artikel over de specifieke gebruiksactiviteiten.
Dit betekent dat ook hier voldaan dient te worden aan de regels over functiemenging en duurzaamheid.
17. Er is een nieuw artikel 12 Zorgplicht toegevoegd in samenhang met het nieuwe artikel 3 doelen
18. Aan de regels zijn de volgende bijlagen gevoegd:
 - a. Het beeldkwaliteitsplan
 - b. De tekening 'Watercompensatie buiten het plangebied'.
19. De bijlage 'Staat van Horeca activiteiten' bij de regels is aangepast.

De overgangs-en slotregel zijn dwingend voorgeschreven en bevatten dus geen wijzigingen ten opzichte van het ontwerp.

3.2 Wijzigingen in de toelichting

De zienswijzen en ambtshalve opmerkingen hebben ook geleid tot wijzigingen in de toelichting en de bijlagen behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan. Het gaat om de volgende wijzigingen:

1. Redactionele wijzigingen in de toelichting en aanpassingen van figuren;
2. Aanpassingen c.q. updates van de volgende bijlagen:
 - a. Het akoestisch onderzoek bestemmingsplan
 - b. Het stikstofonderzoek bestemmingsplan
 - c. Het stedenbouwkundig plan De Stationstuinen is vervangen door het structuurplan
 - d. Het beeldkwaliteitsplan
 - e. De memo bedrijven en milieuzonering
3. De toelichting is aangepast c.q. aangevuld naar aanleiding van deze gewijzigde rapporten
4. Het toevoegen van de volgende bijlagen:
 - a. Het toetsingsadvies Cie. MER
 - b. De aanvulling MER
 - c. De mobiliteitsagenda DFP
 - d. Het rapport 'Nadere verdieping parkeren en verkeersgeneratie'
 - e. De adviesbrief Externe Veiligheid
 - f. Het trillingrapport
 - g. Nota van Beantwoording zienswijzen Bestemmingsplan en MER
 - h. Het verslag Informatiebijeenkomst Bestemmingsplan Fase 1
5. De toelichting is aangepast c.q. aangevuld naar aanleiding van deze nieuwe bijlagen.

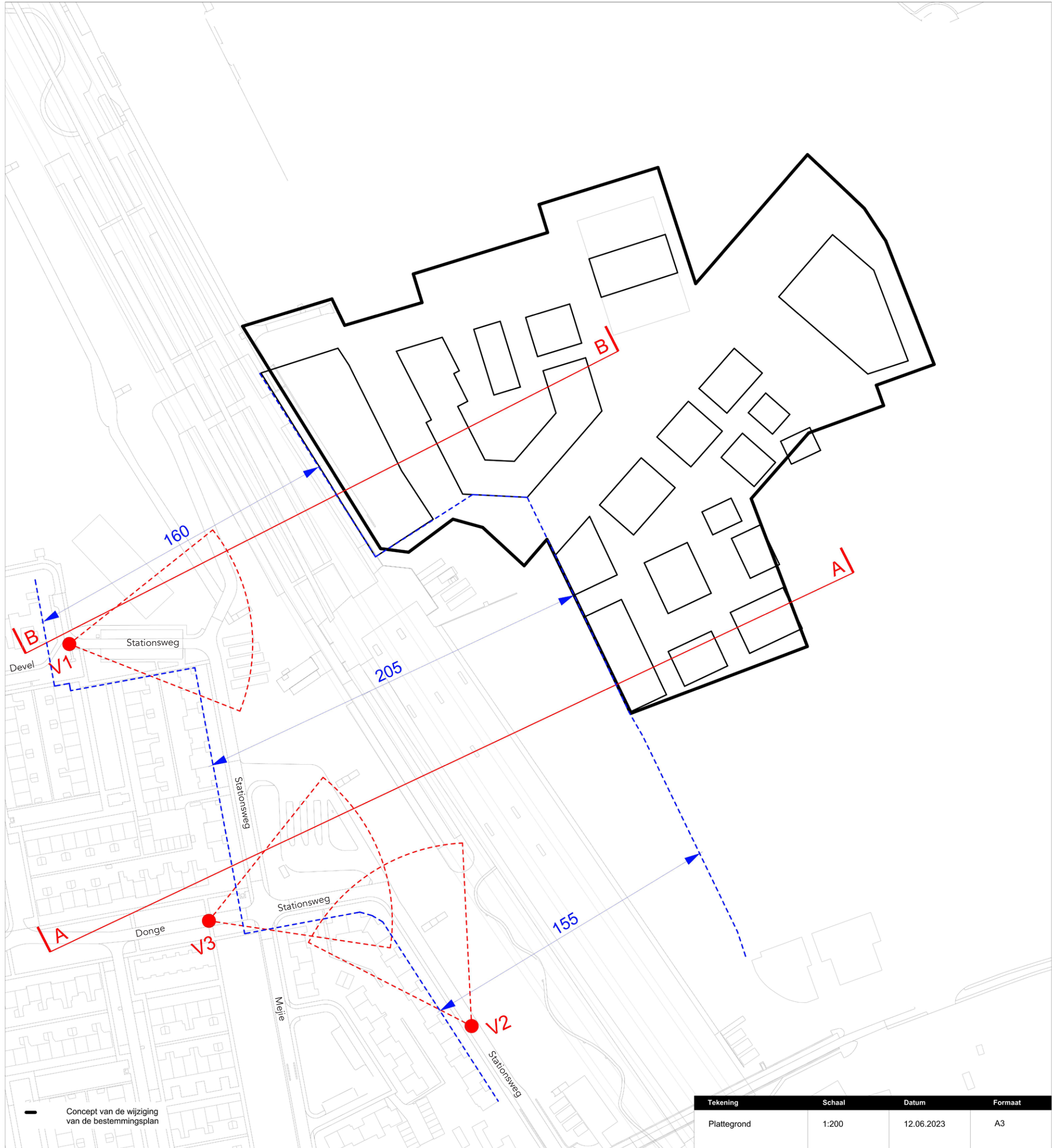
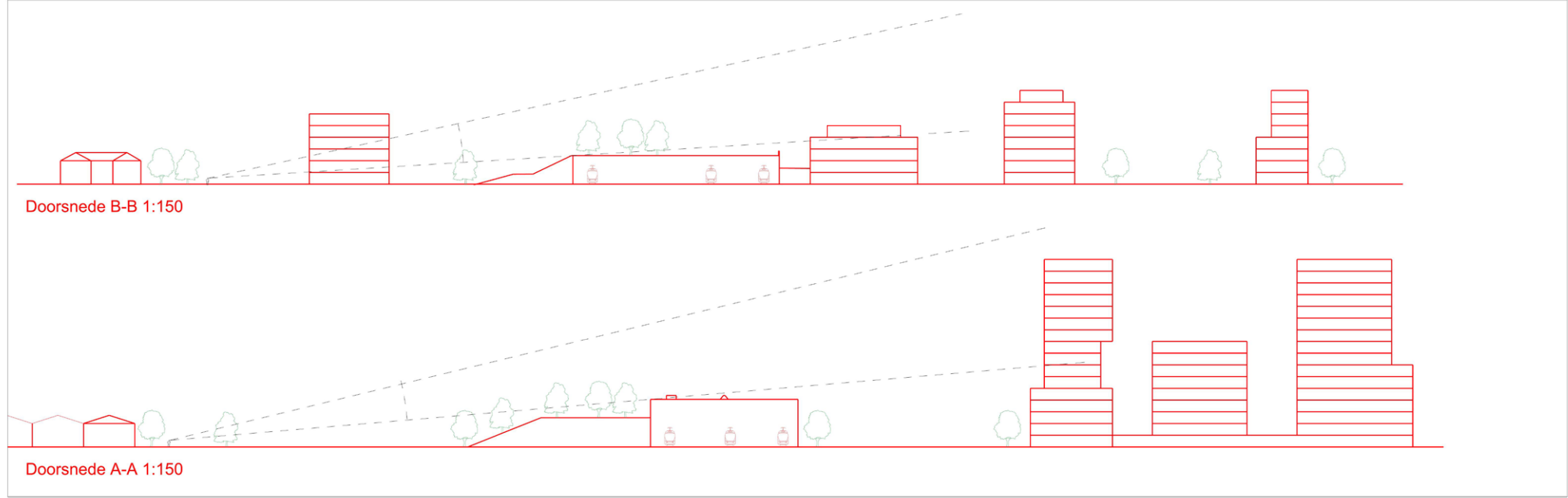
3.3 Wijzigingen in het MER

Hoofdstuk 6, 7 en 9 en bijlage II van het MER zijn naar aanleiding van ambtshalve opmerkingen aangepast. Het gaat hier om de spelregels, het Spelregelkader en de toetsing van het bestemmingsplan aan het spelregelkader. Het gaat om tekstuele wijzigingen.

Het bestemmingsplan is getoetst aan het aangepaste en aangevulde spelregelkader en voldoet daaraan.

Bijlage 1: Analyse Woongenot

Analyze Woongenot



Perspectieven



Uitzicht V1: Devel 11 / Stationsweg

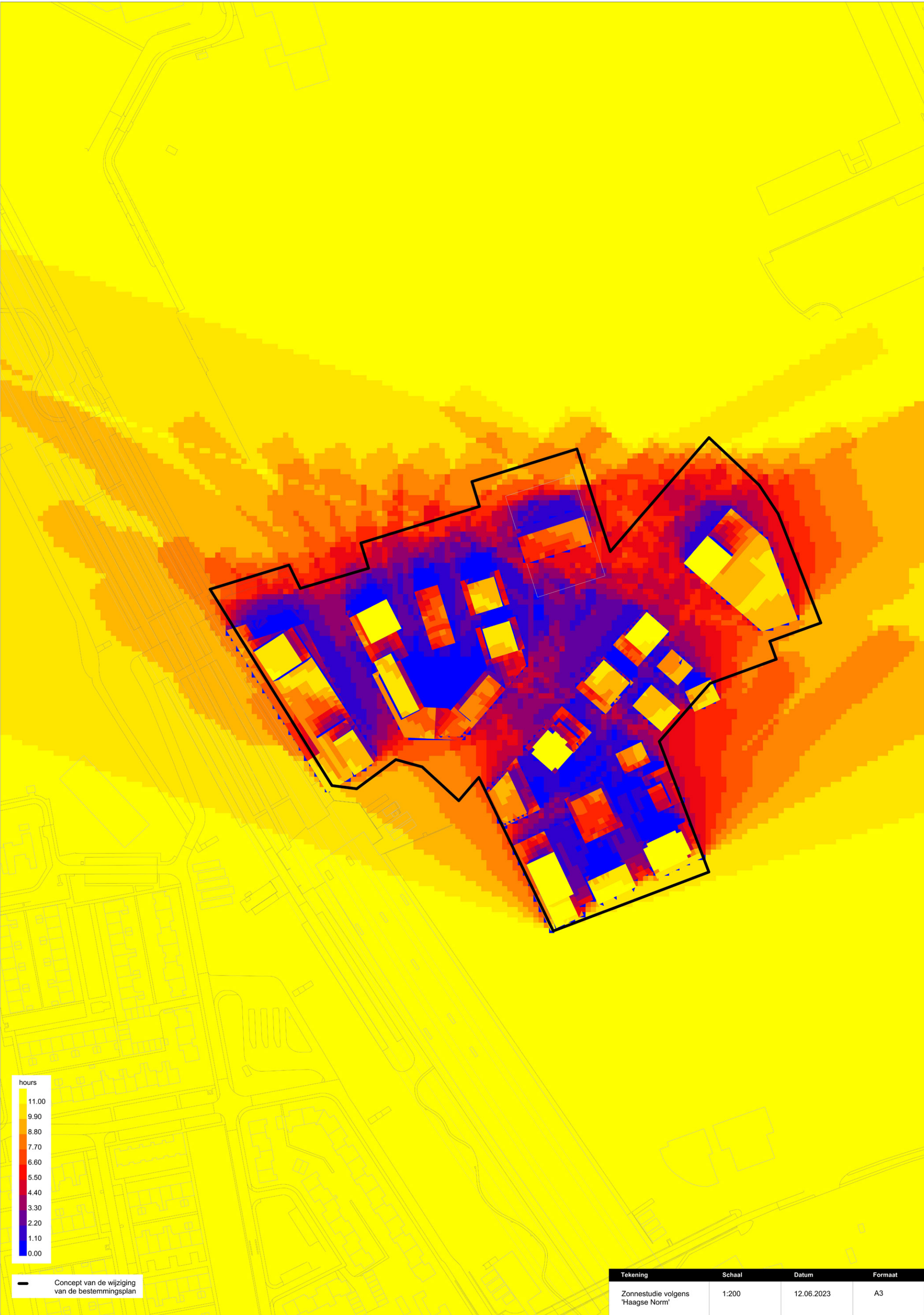


Uitzicht V2: Stationsweg 36

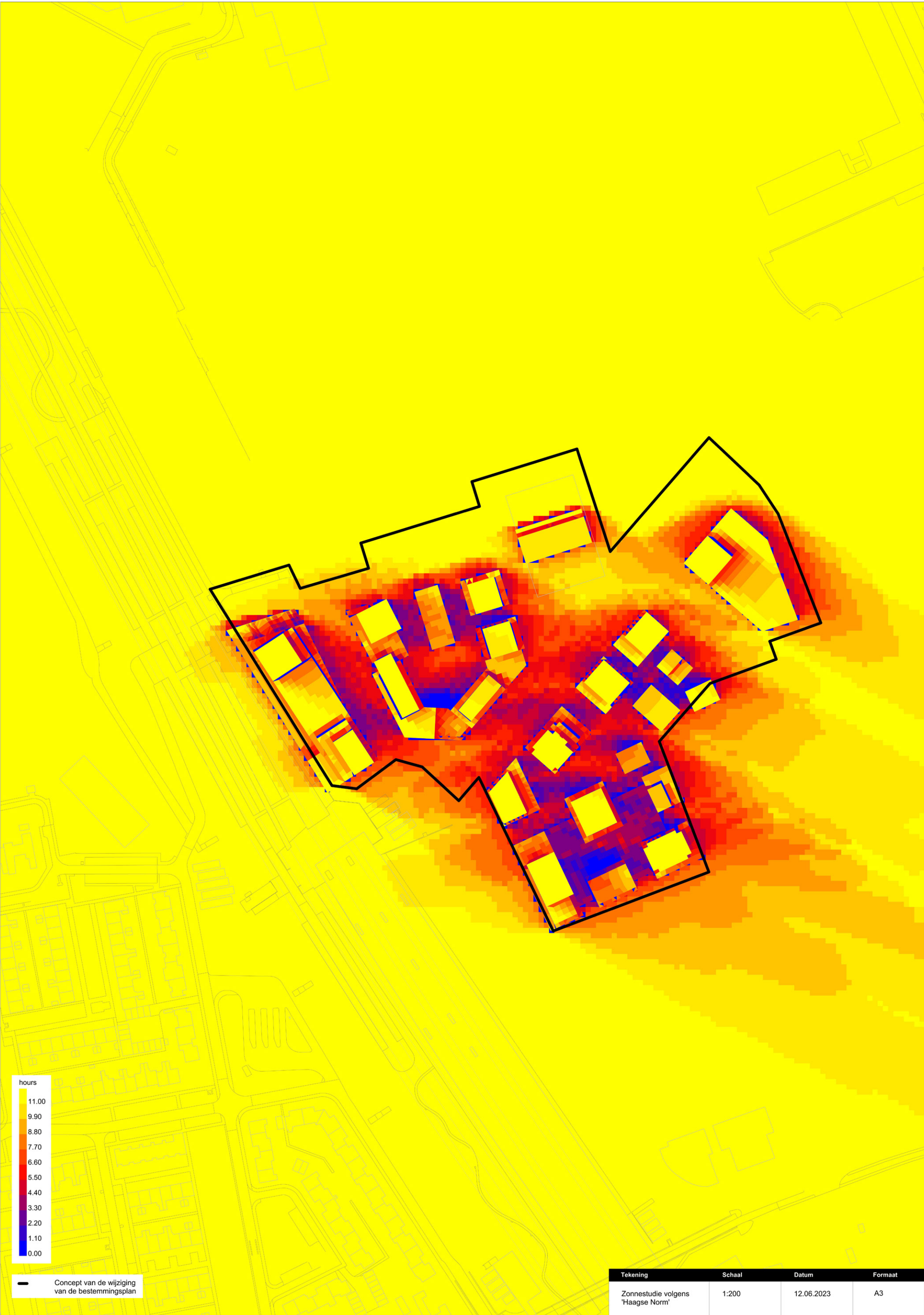


Uitzicht V3: Donge

Zonnestudie volgens 'Haagse Norm' - 19.02 - 8AM tot 8PM -



Zonnestudie volgens 'Haagse Norm' - 21.06 - 8AM tot 8PM



Zonnestudie volgens 'Haagse Norm' - 21.10 - 8AM tot 8PM

