

**Nota beantwoording zienswijzen
Bestemmingsplan 'Stationstuinen 2^e fase Barendrecht'**

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
1.1 Het plan	3
1.2 Procedure	3
1.3 Zienswijzen	3
1.4 Ontvankelijkheid	4
1.5 Leeswijzer	4
1.6 Beantwoording per binnengekomen zienswijze	5
Zienswijze 1	5
Zienswijze 2	8
Zienswijze 3	10
Zienswijze 4	11
Zienswijze 5	13
Zienswijze 6	17
Zienswijze 7	22
Zienswijze 8	24
Zienswijze 9	27
Zienswijzen 10 t/m 14	31
Zienswijze 15	33
Zienswijze 16	34
Zienswijze 17	34
Zienswijze 18	39
2 Wijzigingen in ontwerpbestemmingsplan	45
2.1 Wijzigingen in de regels en de verbeelding	45
2.2 Wijzigingen in de toelichting	46

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 het treinstation Barendrecht. De Stationstuinen slaat een brug tussen het dorp Barendrecht, het agrofood-bedrijventerrein Dutch Fresh Port, het stadse leven in Rotterdam en het recreatielandschap 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. Voor De Stationstuinen 1^e fase is een bestemmingsplan vastgesteld op 19 december 2023 door de gemeenteraad van Barendrecht en is inmiddels onherroepelijk. Fase 2 is gelegen aan de oostzijde van het plangebied van fase 1.

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 2^e fase' met bijbehorende MER ter inzage gelegen zienswijzen van 28 december 2023 tot en met 8 februari 2024.

1.3 Zienswijzen

Gedurende de inzage termijn zijn er 18 zienswijzen ingediend afkomstig van:

- 1) Flier Systems B.V. bij brief van 8 februari 2024
- 2) Frukar B.V. bij brief van 2 februari 2024
- 3) Reclamant 1 bij brief van 29 december 2023
- 4) Kover B.V. bij brief van 7 februari 2024
- 5) Meeldijk OG bij brief van 7 februari 2024
- 6) Provincie Zuid-Holland bij brief van 7 februari 2024
- 7) Riderster Beheer B.V. bij brief van 8 februari 2024
- 8) Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid bij brief van 6 februari 2024
- 9) Spring Housing Reclamant 2 bij brief van 8 februari 2024
- 10) Tumoba Holding B.V. bij brief van 6 februari 2024
- 11) Tumoba B.V. bij brief van 6 februari 2024
- 12) Tumoba Beheer B.V. bij brief van 6 februari 2024
- 13) Tumoba Vegetable Harversters B.V. bij brief van 6 februari 2024
- 14) Jabaay BV bij brief van 6 februari
- 15) Reclamant 2 bij brief van 3 januari 2024
- 16) Wouda vastgoed B.V. bij brief van 6 februari 2024

17) Gemeente Ridderkerk, bij brief van 9 februari

18) Berkman Beheer BV, bij brief van 8 februari

Zienswijze 16 is ingetrokken. Deze zienswijze is om die reden niet samengevat en beantwoordt in deze nota.

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 18 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.

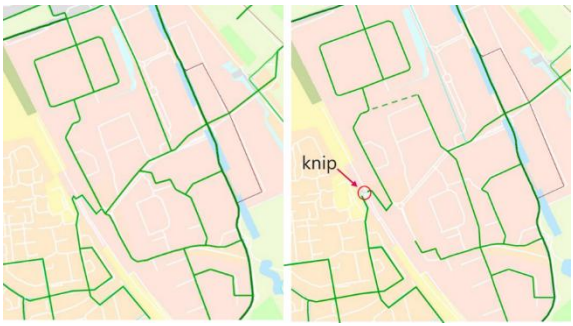
In hoofdstuk 3 is vervolgens een overzicht gegeven van de wijzigingen op het ontwerpbestemmingsplan en het MER naar aanleiding van zienswijzen.

1.6 Beantwoording per binnengekomen zienswijze

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

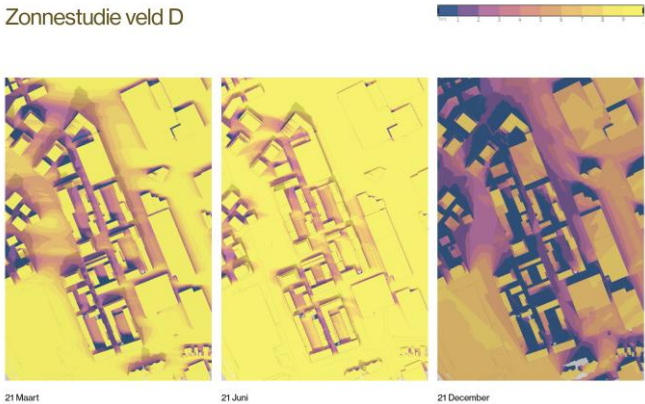
	Samenvatting zienswijze	Beantwoording	Gevolgen voor bestemmingsplan
Zienswijze 1	Flier Systems B.V. bij brief van 8 februari 2024		
1a	Reclamant geeft aan dat voor locatie Flier is in de MER-rapportage uitgegaan van een milieucategorie 3.2. De locatie Zuideinde 120 heeft deels een categorie 3.2 en deels een categorie 4.1 ter beschikking. Reclamant geeft aan dat er niet (voldoende) gemotiveerd weergegeven waarom is uitgegaan van categorie 3.2. In de VNG uitgave milieuzonering is bepaald dat als het bedrijf in meer dan één zone ligt, steeds de voor de betreffende zone geldende norm voor de het gehele bedrijf geldt, waarbij de norm bij de grootste afstand telt.	Dit betreft een zienswijze op het MER die onderdeel uitmaakt van bestemmingsplan 'De Stationstuinen 1^{ste} fase'. Bij de beantwoording is daarin het volgende opgenomen over het MER: <i>'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.'</i> In het kader van dit bestemmingsplan is wederom onderzoek gedaan naar (nog) aanwezige bedrijven in de beoordeling bedrijven en milieuzonering (bijlage 19). Maar het MER onderzoekt de situatie zoals beschreven in de gebiedsvisie. Het bedrijf van appellanten ligt op aanzienlijke afstand van het plangebied. Gelet op deze afstand (hemelsbreed circa 190 meter vanaf de perceelsgrens van het bedrijf en anderzijds de gevel van een woning), ligt het bedrijf buiten de richtafstanden voor een bedrijf in milieucategorie 3.2 in een gemengd gebied (50m) zodat mag worden aangenomen dat sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening'. Het achterste deel van het terrein heeft (planologisch) milieucategorie 4.1. Op basis hiervan zou de richtafstand tot gevoelige bestemmingen (woningen) in een gemengd gebied 100 meter moeten bedragen. Ook deze afstand wordt ruimschoots gehaald.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
1b	In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een gemengd gebied. Reclamant stelt dat er sprake is van een categorische indeling	De gemeente Barendrecht heeft in haar gebiedsvisie voor De Stationstuinen enkele kwaliteitsprincipes opgesteld welke leidend zijn. Zo ook het doel dat er sprake is van een gemengd gebied waarbij wonen een belangrijke functie is. Ondanks dat er binnen het bestemmingsplan enkele woongebieden zijn gesitueerd, zijn deze conform de uitgangspunten binnen de	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	waarin een rustige woonwijk ook van toepassing is. Reden dat de afstand van de inrichting tot het bestemde woongebied als rustig wonen moet worden beschouwd en een grotere afstand in acht genomen moet worden.	gebiedsvisie verdeeld binnen het gemengd gebied, om zo bepaalde voorzieningen ook toe te kunnen staan. Ook na realisatie van de woningbouwplannen blijft sprake van een gemengd gebied (en niet van een rustige woonwijk zoals gesteld door appellanten). Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding en afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voor. Binnen gemengde gebieden heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Omdat dit ook in de toekomstige situatie sprake zal blijven van een gemengd gebied mag de richtafstand uit de VNG brochure tot aan gevoelige bestemmingen, met één 'afstandstap' worden teruggebracht naar 50 (voor bedrijven in milieucategorie 3.2) respectievelijk 100 meter (voor bedrijven in milieucategorie 4.1).	
1c	In het Ontwikkeldkader is opgenomen dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn in het plangebied. Voldoende wordt vastgesteld aan de hand van de parkeernota 2018 van gemeente Barendrecht met een aantal afwijkingen. Het Ontwikkeldkader 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. Reclamant 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 De Stationstuinen in relatie tot de bedrijfsvoering van reclamant. In de	Dit betreft een herhaalde zienswijze op het bestemmingsplan 'De Stationstuinen 1^{ste} fase'. Zoals ook in de beantwoording bij het andere bestemmingsplan is beschreven wordt middels flankerend beleid uitwijkgedrag naar openbare (niet private) parkeerplaatsen buiten het plangebied tegen gegaan. De gemeenteraad heeft op 1 oktober 2024 het parkeerbeleid voor De Stationstuinen vastgesteld. In dit parkeerbeleid is vastgelegd dat voor alle omliggende gebieden van De Stationstuinen een blauwe zone wordt ingesteld. Voor bedrijven in de blauwe zone wordt het mogelijk om onthefingen voor de blauwe zone aan te vragen bij de gemeente. Het instellen van de blauwe zone maakt het mogelijk om ongewenst parkeergedrag in dit gebied tegen te gaan. De zienswijzen van reclamant ten aanzien van mogelijke overlast van scholieren en hangjongeren zijn geen aspecten die onderdeel uitmaken van de bestemmingsplanprocedure. Dit betreft kwesties van openbare orde, waar indien nodig, op zal worden gehandhaafd.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	reactie op een eerder ingediende zienswijze is opgenomen dat in een uit te werken flankerend beleid uitwijkgedrag zal worden tegengegaan. Reclamant geeft aan dat dit te beperkte zekerheid biedt en hij vraagt om een concretere invulling. In aanvulling daarop voorziet reclamant overlast van scholieren en hangjongeren met de komst van de geplande middelbare school, wanneer de oplevering van voorzieningen niet juist is afgestemd.		
1d	In de verkeersberekening is gesteld dat in Fase 0 en 1 de rotonde bij het station dan 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. Door de knip zal het bedrijf van reclamant slechter bereikbaar zijn wat (financiële) gevolgen voor de onderneming kan hebben.	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. De aanleg van de knip is geborgd door middel van een voorwaardelijke verplichting.  Zoals opgenomen in bovenstaande afbeeldingen uit de verkeersberekeningen verandert de verkeersstructuur rondom de rotonde Zuideinde – Spoorlaan. Dit is noodzakelijk om te voorkomen dat er doorgaand (vracht)verkeer in de directe omgeving van de woningbouw gaat rijden. Dit kan namelijk hinder en verkeersonveiligheid veroorzaken. De kavel van reclamant blijft daarbij goed bereikbaar via het Zuideinde met een ontsluiting richting de Donk en Dierensteinweg. In de planuitwerking is daarbij opgenomen dat de verkeersafwikkeling op de Dierensteinweg wordt verbeterd.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

1e	Reclamant begrijpt dat gemeente Barendrecht de ontwikkeling van De Stationstuinen wil voortzetten. Echter is door de fasering van het plan niet voldoende geborgd dat Flier Systems de onderneming op gelijke wijze kan blijven continueren. De fasering van De Stationstuinen is ingegeven door een aanvang te nemen met het 'laaghangend' fruit en de niet exploitabele gebieden aan het Zuideinde worden vooruitgeschoven. Dat is niet in het belang van het continueren van de onderneming(en).	Zie de beantwoording onder 1a t/m 1d.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
Zienswijze 2	Frukar B.V. bij brief van 2 februari 2024		
2a	Reclamant geeft aan dat in de analyse van Antea wordt voor Frukar uitgegaan van milieucategorie 3.1. Dit is in overeenstemming met de daadwerkelijke activiteiten van het bedrijf. Frukar ligt op het bedrijventerrein Dutch Fresh Port waarop het bestemmingplan Bedrijventerrein Barendrecht Noordoost (deels in werking, vastgesteld 11 juni 2013) van toepassing is. Het betreft een enkelbestemming "bedrijventerrein". Voor de gronden waar Frukar gevestigd is, is de milieucategorie 3.2 toegestaan. Aangezien het bestemmingsplan Bedrijventerrein Barendrecht Noordoost bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 mogelijk maakt, moet uitgegaan worden van hogere richtwaarden (namelijk 30m (geur), 10m (stof), 30m (geluid) en 50m (gevaar)). In dit geval zal Frukar wel grotendeels het plangebied van fase 2 raken, met name voor de aspecten van geluid en gevaar.	Bij de inventarisatie bedrijven en milieuzonering is zowel de planologische als feitelijke situatie beschouwd. Om die reden zijn voor de maatgevende aspecten geluid en gevaar nader onderzoek uitgevoerd. Voor de beantwoording ten aanzien van geluid wordt verwezen naar 2b. Ten aanzien van gevaar kan worden vermeld dat gelet op de maximum planologische mogelijkheden een inventarisatie is gedaan in het onderzoek externe veiligheid (zie bijlage 11 van de toelichting). Hieruit blijkt dat op de locatie van reclamant op gebied van gevaar/externe veiligheid geen relevante risicobronnen gesitueerd zijn. In het geval dat door bedrijfswijziging en nieuwe activiteiten worden uitgevoerd waarbij sprake is van andersoortige risicobronnen, kan worden gesteld dat op basis van externe veiligheid de risicocontouren binnen de perceelsgrenzen dienen te blijven op basis van de wet- en regelgeving. Andere typen bedrijven met een grotere risicocontour zijn niet zonder meer toegestaan op de locatie. Gelet op de afstand, groter dan 50 meter vanaf de perceelsgrens van het bedrijf tot aan de gevel van de dichtstbijzijnde woning, ligt het plangebied	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

		buiten de richtafstanden voor een bedrijf in milieucategorie 3.2 in een gemengd gebied (van max.100m naar 50m).	
2b	Reclamant geeft aan dat momenteel de geluidsbelasting moet 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 minder dan 100 m van Frukar en voor deze woningen geldt in principe een geluidsbelasting van 50 dB (A) etmaalwaarde op de gevel. Gezien de aard en intensiteit van de activiteiten op het terrein van Frukar, achten zij het niet ondenkbaar dat hiermee in de toekomst problemen ontstaan, waardoor Frukar mogelijk in zijn bedrijfsvoering beperkt wordt. Daarnaast is aangegeven dat in het akoestisch onderzoek rekening wordt gehouden en tegemoet wordt gekomen aan de geluidemissie van Frukar in de huidige situatie. Op de eventuele toename van de geluidsemmissie, die noodzakelijk onderdeel zou kunnen zijn van de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten naar milieucategorie 3.2, is hiermee niet geanticipeerd. Dit betekent dat er mogelijk beperkingen worden opgelegd aan eventuele toekomstige uitbreidingsmogelijkheden.	In het akoestisch onderzoek van LBP Sight (bijlage 10 toelichting) is rekening gehouden met de bedrijfslocatie van reclamant. Bij de start van dat onderzoek is het bedrijf bezocht en is de representatieve bedrijfssituatie besproken. De in dat gesprek opgegeven situatie is het uitgangspunt geweest voor het akoestisch onderzoek. Gelet op de resultaten van het akoestisch onderzoek is in het bestemmingsplan een regeling opgenomen om te waarborgen dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor de toekomstige woningen, alsmede dat de bedrijfsactiviteiten niet onevenredig worden beperkt. Door de realisatie van een vlies/dove gevel bij de woningen aan de zijde van Frukar, alsmede de situering van de beoogde woningen zal er geen sprake zijn van een onevenredige beperking van de huidige en toekomstige bedrijfsactiviteiten. Naar aanleiding van de zienswijzen is het akoestisch onderzoek op diverse punten verduidelijkt. Er is bij Frukar rekening gehouden met 300 vrachtwagens per dag en 39 overblijvende vrachtwagens die met diesel aangedreven koelmotoren overnachten. Overige installaties zijn niet geluidemissie relevant gegeven het aantal voertuigen waar rekening is mee gehouden. Een toename van bijvoorbeeld 10% van het vrachtverkeer los of dat mogelijk is qua logistieke afhandelingen bij de dokshelters is een niet relevante toename gegeven het aantal van 300 waar al mee gerekend is. De conclusie blijft dat voor het bedrijf van appellant geen sprake is van een onevenredige beperking van de huidige en toekomstige bedrijfsactiviteiten.	Het akoestisch onderzoek (bijlage 10 van de toelichting) is verduidelijkt naar aanleiding van de zienswijzen.
2c	Reclamant wekt, als onderdeel van de duurzaamheidsdoelstellingen van het bedrijf,	Op basis van het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Barendrecht Noord-oost' is op de locatie naast die van reclamant reeds een bouwvlak gesitueerd met een toegestane bouwhoogte van respectievelijk 10, 16 en 30	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	zonne-energie op met behulp van 894 zonnepanelen. Reclamant merkt op dat uit de documenten behorende bij het ontwerpbestemmingplan dat er ten westen en zuidwesten, grenzend aan het terrein van Frukar, hoge gebouwen komen te staan. Reclamant vraagt zich af of er bij de planvoorbereiding onderzocht is of er sprake is van schaduwwerking waardoor de opbrengst van de zonnepanelen nadelig wordt beïnvloedt? En als dat geval is welke oplossing daarvoor wordt geboden?	meter ten westen en zuidwesten van de bedrijfslocatie. Ook in de huidige situatie had appellant te maken met een afname van bezonning. Op basis van het ontwerpbestemmingsplan zal de afstand van het bouwvlak richting het perceel van reclamant worden vergroot, namelijk met circa 27 meter. In de feitelijke situatie ligt het bedrijfsgebouw met zonnepanelen op een afstand van circa 55 meter tot het nieuwe bouwvlak. Gelet op de ruime afstand van toekomstige bebouwing ten opzichte van de bebouwing van reclamant, is het redelijkerwijs aan te nemen dat er geen onevenredige schaduwhinder zal ontstaan. Zie hiervoor ook onderstaande figuur. Zonnestudie veld D  21 Maart 21 Juni 21 December	
Zienswijze 3	Reclamant 1 bij brief van 29 december 2023		
3a	Reclamant stelt dat in de huidige situatie al sprake is van geluidsoverlast, parkeerproblematiek alsmede problemen met de bereikbaarheid van het industrieterrein. De toevoeging van minimaal 2.000 personen op dit terrein is absoluut niet gewenst. Hierbij verwijst	Voor het bestemmingsplan zijn diverse onderzoeken uitgevoerd om aan te tonen dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Hierbij is rekening gehouden met de bereikbaarheid van omliggende terreinen, geluid en parkeren. De onderzoeken zijn ook aangepast op basis van de adviezen van de omgevingsdienst (DCMR). Appellant maakt verder ook niet duidelijk in de zienswijze op welke punten deze onderzoeken onjuist zijn.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	reclamant naar rapporten van DCMR (omgevingsdienst). In de zienswijze van reclamant wordt ook gesteld dat er een vergunning is verleend voor een AH distributiecentrum waar bewoners klagen over geluidsoverlast en bereikbaarheid.		
Zienswijze 4	Kover B.V. bij brief van 7 februari 2024		
4a	Reclamant stelt dat uit de toelichting van het bestemmingsplan en bijlage 19 'Beoordeling bedrijven & milieuzonering' blijkt dat er voor Koopliedenweg 38 uitgegaan wordt van een 'Groothandel in groenten en fruit'. Die is ingedeeld in milieucategorie 3.1. Het bedrijf van reclamant is een logistieke dienstverlener. De bedrijfsbebouwing aan de Koopliedenweg wordt gebruikt als distributiecentrum, pak- en koelhuis voor de vele klanten van het bedrijf. De activiteiten gaan verder dan alleen groothandel in groenten en fruit. Reclamant stelt dat de bedrijfsvoering gecategoriseerd moeten worden als 'Distributiecentra, pak- en koelhuizen'. Dit is weliswaar ook een milieucategorie 3.1 inrichting, maar het heeft twee maatgevende milieuaspecten, te weten geluid en gevaar. In tegenstelling tot 'Groothandel in groenten en fruit' heeft geluid een richtafstand van 30 m in plaats van de in het bestemmingsplan aangehouden 10 m. De geluidscontour van het bedrijf ligt deels op de bestemming 'Gemengd' en daarmee deels ook op het bouwvlak binnen die bestemming.	Ook in deze categorisering blijft het plangebied buiten de richtafstanden van dit bedrijf. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het bedrijf wel meegenomen in het akoestisch onderzoek. Voor de beantwoording hierop wordt verwezen naar 4b.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

4b	Reclamant stelt dat uit de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat er een akoestisch onderzoek is uitgevoerd (bijlage 10) naar o.a. bedrijfslawaaï. Door middel van dit onderzoek zou inzichtelijk zijn gemaakt hoe een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de woningen kan worden gegarandeerd. Reclamant geeft aan niet bekend te zijn geweest met dit onderzoek en merkt op dat er geen gebruik is gemaakt van de werkelijke gegevens over de representatieve bedrijfsactiviteiten van de bedrijvigheid. Er is, zo is in het rapport te lezen, gebruik gemaakt van aannames ten aanzien van de representatieve bedrijfssituatie. De aannames welke in het akoestisch onderzoek worden gebruikt, aangaande het vermeend aantal vrachtwagens gedurende de dag periode zijn echter volstrekt onjuist. Bijlage 1 van het akoestisch onderzoek vermeldt dat er uit wordt gegaan van in totaal 50 vrachtwagens gedurende de dag periode. In de werkelijke situatie zijn dit circa 100 vrachtwagens per dag. In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 4.4.6. Daarbij wordt bepaald dat er voor een aantal bedrijven nog nader akoestisch onderzoek nodig is, alvorens er woningen in gebruik mogen worden genomen. Reclamant stelt dat het akoestisch onderzoek is uitgevoerd met onjuiste gegevens, waardoor er niet op voorhand kan worden geconcludeerd dat er geen nader akoestisch onderzoek nodig is, noch dat er zich geen problemen zullen voordoen.	Naar aanleiding van de zienswijze is het akoestisch onderzoek aangevuld en op diverse punten verduidelijkt. Voor reclamant is het aantal voertuigen verhoogd naar 110 per dag. Ook is informatie over de technische installaties opgenomen.	Het akoestisch onderzoek (bijlage 10 van de toelichting) is verduidelijkt naar aanleiding van de zienswijzen.
----	--	--	--

4c	Voor reclamant is het onduidelijk wat er wel en wat er niet is mee berekend in het onderzoek, zoals bijvoorbeeld de koelmotoren van vrachtwagens of vaste koelmotoren op het bedrijfspand welke mede bepalend zijn voor het bedrijfslawaaï.	Zie beantwoording onder 4b.	Het akoestisch onderzoek (bijlage 10 van de toelichting) is verduidelijkt naar aanleiding van de zienswijzen.
4d	Het bedrijfsperceel wordt ontsloten via de Gebroken Meeldijk. Op die Gebroken Meeldijk is er met regelmaat een congestie met vrachtauto's die van en naar bedrijven aan deze weg gaan en komen. Dit leidt nu al tot onoverzichtelijke en verkeersgevaarlijke situaties. De intensivering van het aantal verkeersbewegingen in het plangebied van de 2e fase leidt tot een extra gebruik van de Gebroken Meeldijk. Er is bij het bestemmingsplan een verkeersonderzoek gevoegd waarin diverse varianten worden onderzocht. Daarbij wordt uitgegaan van een vooronderstelling dat specifiek mobiliteitsbeleid in het gebied leidt tot minder verkeersbewegingen. Dit zal in de toekomst moeten blijken. Hoe dan ook, de geschetste huidige verkeerssituatie is al niet optimaal. De toename van verkeer maakt dat dit verder zal verslechteren. Reclamant vraagt om maatregelen om geen toename van verkeer te hebben op de Gebroken Meeldijk.	Voor het bestemmingsplan is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Uit dit verkeersonderzoek blijkt dat op de Gebroken Meeldijk ter hoogte van het perceel van reclamant inderdaad een toename ontstaat van verkeersintensiteiten in verband met de ontwikkeling. De verkeersintensiteit in de onderzochte varianten bedraagt (zie rapport Goudappel: Fasering van De Stationstuinen Barendrecht, 15 december 2023 (bijlage 17 van de toelichting) - Autonoom: 2.040 mvt/etmaal - Fase 2: 3.000 mvt/etmaal De toenames met ca 1.000 mvt per etmaal kan goed worden verwerkt op de Gebroken Meeldijk. Dit type wegen kan een intensiteit tot 5.000 mvt/etmaal zeer goed verwerken. In de huidige situatie staan er regelmatig vrachtwagens op de Gebroken Meeldijk waardoor de doorstroming van het autoverkeer wordt gehinderd. Door de ontwikkeling van fase 2 van De Stationstuinen komt een deel van het vrachtverkeer op de Gebroken Meeldijk te vervallen doordat bedrijven verdwijnen. De oorzaak van dit knelpunt wordt hierdoor beperkt.	Het rapport 'Fasering van de Stationstuinen Barendrecht, 15 december 2023) is aan bijlage 17 van de toelichting toegevoegd.
Zienswijze 5	Meeldijk OG bij brief van 7 februari 2024		
5a	Reclamant stelt dat uit de toelichting van het bestemmingsplan en bijlage 19 'Beoordeling bedrijven & milieuzonering' blijkt dat er voor	Het bedrijf op de Gebroken Meeldijk 52 is meegenomen in het akoestisch onderzoek. Naar aanleiding van de zienswijzen is het akoestisch onderzoek verduidelijkt over de gehanteerde uitgangspunten. Voor de reclamant	Het akoestisch onderzoek (bijlage 10 van de toelichting) is verduidelijkt naar aanleiding van de zienswijzen.

	Gebroken Meeldijk 52 uitgegaan wordt van een 'Groothandel in groenten en fruit'. Die is ingedeeld in milieucategorie 3.1. Alma Logistics is een logistieke dienstverlener. De activiteiten gaan verder dan alleen groothandel in groenten en fruit. Om deze reden stelt reclamant dat de bedrijfsvoering gecategoriseerd moeten worden als 'Distributiecentra, pak- en koelhuizen'. Dit is weliswaar ook een milieucategorie 3.1 inrichting, maar het heeft twee maatgevende milieuaspecten, te weten geluid en gevaar. In tegenstelling tot 'Groothandel in groenten en fruit' heeft geluid een richtafstand van 30 m in plaats van de in het bestemmingsplan aangehouden 10 m. De geluidscontour van het bedrijf ligt deels op de bestemming 'Gemengd' en daarmee deels ook op het bouwvlak binnen die bestemming. Dit betekent dat de geprojecteerde woningen deels in de geluidscontour van de bedrijfsactiviteiten op Gebroken Meeldijk 52 aanwezig zullen zijn. Reclamant stelt dat het op voorhand duidelijk is dat de bedrijfsvoering van het bedrijf in nadelige zin zal beïnvloeden.	zijn de uitgangspunten afgestemd op de vergunningsaanvraag. Uit het akoestisch rapport blijkt dat met die uitgangspunten ter plaatse van de bestaande woningen de greswaarde van de toelaatbare geluidsbelasting reeds is bereikt. De huidige aanwezige bebouwing aan de Gebroken Meeldijk beperken hierdoor al de groeimogelijkheden van het bedrijf. Overigens blijkt uit het akoestisch onderzoek dat voor de nieuw te realiseren woningen er geen overschrijding is door de bedrijfsactiviteiten op de Gebroken Meeldijk 52. Ten aanzien van gevaar kan worden vermeld dat gelet op de maximum planologische mogelijkheden een inventarisatie is gedaan in het onderzoek externe veiligheid (zie bijlage 11 van de toelichting). Hieruit blijkt dat op de locatie van reclamant op gebied van gevaar/externe veiligheid geen relevante risicobronnen gesitueerd zijn. In het geval dat door bedrijfswijziging en nieuwe activiteiten worden uitgevoerd waarbij sprake is van andersoortige risicobronnen, kan worden gesteld dat op basis van externe veiligheid de risicocontouren binnen de perceelsgrenzen dienen te blijven op basis van de wet- en regelgeving. Andere typen bedrijven met een grotere risicocontour zijn niet zonder meer toegestaan op de locatie.	
5b	Reclamant stelt dat uit de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat er een akoestisch onderzoek is uitgevoerd (bijlage 10) naar o.a. bedrijfslawaaï. Door middel van dit onderzoek zou inzichtelijk zijn gemaakt hoe een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de woningen kan worden gegarandeerd.	Bij het opstellen van het akoestisch onderzoek voor het ontwerpbestemmingsplan heeft er contact plaatsgevonden met reclamanten over de te hanteren uitgangspunten. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is meermaals getracht contact op te nemen. Door reclamant is aangegeven dat zij wensen zelf een akoestisch onderzoek uit te voeren.	Het akoestisch onderzoek (bijlage 10 van de toelichting) is verduidelijkt naar aanleiding van de zienswijzen.

	Op enig moment vorig jaar is een medewerker van het akoestisch bureau langs gekomen bij het bedrijf met de mededeling, dat er een akoestisch onderzoek van het bedrijf uitgevoerd zou worden. Van de zijde van mijn cliënten is aangegeven dat dit verzoek als een verrassing kwam en dat er op dat moment geen gelegenheid was om gegevens beschikbaar te stellen. Daarna is niets meer hierover gehoord. Reclamant stelt dat er, zo is in het rapport te lezen, gebruik gemaakt van aannames ten aanzien van de representatieve bedrijfssituatie. Reclamant stelt dat de aannames welke in het akoestisch onderzoek worden gebruikt, aangaande het vermeend aantal vrachtwagens gedurende de dag periode onjuist zijn. Bijlage 1 van het akoestisch onderzoek vermeldt dat er uit wordt gegaan van in totaal 50 vrachtwagens gedurende de dag periode. In de werkelijke situatie zijn dit circa 125 tot 150 vrachtwagens per dag. In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 4.4.6. Daarbij wordt bepaald dat er voor een aantal bedrijven nog nader akoestisch onderzoek nodig is, alvorens er woningen in gebruik mogen worden genomen. Nu het akoestisch onderzoek is uitgevoerd met onjuiste gegevens, kan niet op voorhand worden geconcludeerd dat er geen nader akoestisch onderzoek nodig is, noch dat er zich geen problemen zullen voordoen. Het is eerder an-	Voor de reclamant zijn de uitgangspunten afgestemd op de vergunningsaanvraag. Uit het akoestisch rapport blijkt dat met die uitgangspunten ter plaatse van de bestaande woningen de greswaarde van de toelaatbare geluidsbelasting reeds is bereikt. De huidige aanwezige bebouwing aan de Gebroken Meeldijk beperken hierdoor al de groeimogelijkheden van het bedrijf. Overigens blijkt uit het akoestisch onderzoek dat voor de nieuw te realiseren woningen er geen overschrijding is door de bedrijfsactiviteiten op de Gebroken Meeldijk 52.	
--	--	---	--

	dersom. Nu er op 14 m afstand van de bedrijfslocatie woningen worden opgericht, zou er toch op voorhand wel het vermoeden aanwezig kunnen zijn dat dit uit akoestisch oogpunt tot problemen gaat leiden. In ieder geval is nu niet te concluderen dat er bij de woningen sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Reclamant geeft aan dat bij vaststelling van het bestemmingsplan in de huidige vorm, zij in de toekomst beperkingen gaan ervaren in de bedrijfsvoering. Toekomstige bewoners zullen mogelijk een beroep doen op de geluidsnormen uit vooreen het Activiteitenbesluit en nu het gemeentelijk omgevingsplan. Dit zal leiden tot een inperking van de bedrijfsactiviteiten. Al eerder heeft reclamant moeten ervaren dat het geluidsaspect leidt tot een aanpassing van de bedrijfslocatie (het in het verleden aangebrachte geluidsscherm aan de zuidkant van de bedrijfslocatie). Dit geluidsscherm was nodig om de geluidsbelasting op de gevels van de woningen aan de Gebroken Meeldijk op een aanvaardbaar niveau te krijgen. De nieuwe woningen komen op een vergelijkbare afstand als die woningen aan de Gebroken Meeldijk. De nieuwe woningen kunnen vrijwel niet zonder geluidsbeperkingen kunnen worden gerealiseerd.		
5c	Voor reclamant is het onduidelijk wat er wel en wat er niet is mee berekend in het onderzoek, zoals bijvoorbeeld de koelmotoren van	Voor de gehanteerde uitgangspunten wordt verwezen naar het uitgevoerde akoestisch onderzoek. Dit onderzoek is als bijlage 10 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.	Het akoestisch onderzoek (bijlage 10 van de toelichting) is verduidelijkt naar aanleiding van de zienswijzen.

	vrachtwagens of vaste koelmotoren op het bedrijfspand welke mede bepalend zijn voor het bedrijfslawaaï.		
5d	Het bedrijfspand wordt ontsloten via de Gebroken Meeldijk. Op die Gebroken Meeldijk is er met regelmaat een congestie met vrachtauto's die van en naar bedrijven aan deze weg gaan en komen. Dit leidt nu al tot onoverzichtelijke en verkeersgevaarlijke situaties. De intensivering van het aantal verkeersbewegingen in het plangebied van de 2e fase leidt tot een extra gebruik van de Gebroken Meeldijk. Er is bij het bestemmingsplan een verkeersonderzoek gevoegd waarin diverse varianten worden onderzocht. Daarbij wordt uitgegaan van een vooronderstelling dat specifiek mobiliteitsbeleid in het gebied leidt tot minder verkeersbewegingen. Dit zal in de toekomst moeten blijken. Hoe dan ook, de geschetste huidige verkeerssituatie is al niet optimaal. De toename van verkeer maakt dat dit verder zal verslechteren. Reclamant vraagt om maatregelen om geen toename van verkeer te hebben op de Gebroken Meeldijk.	Zie beantwoording onder 4d.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
Zienswijze 6	Provincie Zuid-Holland bij brief van 7 februari 2024		
6a	Stationstuinen biedt in zijn geheel ruimte voor ca. 3.550 woningen, met deze 2e fase worden in totaal maximaal 1.050 woningen mogelijk gemaakt. In het provinciale omgevingsbeleid staat dat gemeenten die nog geen 30% soci-	Naar aanleiding van de zienswijze is er overleg gevoerd met de provincie over de ingediende zienswijze. In de regionale woondeals wordt wel gesproken over de ambitie om het aandeel betaalbaar te verhogen. Maar er worden ook een hoop kritische	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	ale corporatiehuur in de woningvoorraad hebben, hiernaar dienen toe te groeien. Dit doel was tevens al vastgelegd in de Regionale Realisatieagenda regio Rotterdam, die ook Barendrecht in maart 2023 heeft getekend. Barendrecht heeft volgens de meest recente cijfers (CBS 2022) 19% sociale corporatiehuur in de woningvoorraad. Het huidige woningbouwprogramma van Barendrecht, waar De Stationstuinen een groot onderdeel van is, bevat nu bij elkaar 28% sociale huur (vanaf 2025), wat we als provincie te beperkt zien om toe te groeien naar 30%. Ook het aandeel betaalbaar (59%) in Barendrecht ligt nog onder het doel van 2/3. Het ontwerp bestemmingsplan bevat nu minimaal 30% sociale huurwoningen en minimaal 60% betaalbare woningen (sociaal en middelduur). Verder is het hogere segment volgens het ontwerp op minimaal 25% en maximaal 40% gezet. Ook wordt aangegeven dat de resterende 15% mag worden benut om het aandeel sociale huurwoningen of middeldure huurwoningen uit te breiden. Op basis van het hiervoor genoemde, vragen we de gemeente de aangegeven mogelijkheden binnen deze 15% te benutten om het aandeel sociale huur en aandeel betaalbaar te verhogen.	succesfactoren genoemd, die mogelijke in de weg kunnen staan bij het realiseren van deze ambitie: In januari 2023 is het Geactualiseerde Regioakkoord 2022-2030 (met daarin het door de provincie goedgekeurde bod van Barendrecht) ondertekend. Bij het bod van Barendrecht is uitgegaan van 30% sociaal, 30% middelduur (dus 60% betaalbaar) en 40% duur. Overigens heeft Barendrecht, volgens de bijbehorende analyse van het Geactualiseerde Regioakkoord 2022-2030, 22% sociale voorraad en dat is aanzienlijk meer dan de door de provincie genoemde 19%. Ongeveer een maand na de ondertekening van het Geactualiseerde Regioakkoord 2022-2030 kwam de provincie met de woondeal. Daarin is opgenomen dat wordt gestreefd naar 2/3 betaalbaar. Barendrecht heeft de woondeal, net als de overige regiogemeenten, ondertekend met het voorbehoud dat er oplossingen moeten komen voor meerdere kritische succesfactoren en die oplossingen zijn er nog steeds niet. Verder wordt aangegeven dat partijen zich moeten inspannen om de ambities toch waar te maken. Het feit dat de gronden in eigendom zijn van Emborion (de ontwikkelaar) maakt dat de gemeente minder middelen heeft om dit af te dwingen. In de samenwerkingsovereenkomst is wel het volgende woonprogramma afgesproken: • Minimaal 60% van het totale woonaanbod bestaat uit betaalbare woningen waarvan minimaal 30% sociale huurwoningen; • Maximaal 40% van het totale woonaanbod bestaat uit woningen in het hogere segment. Uitgaande van het minimale aandeel hoger segment van 25% van het totaal mag de resterende 15% worden benut om het aandeel sociale huurwoningen of middeldure woningen uit te breiden. Uiteraard blijft de gemeente met de ontwikkelaar in gesprek over de invulling van de 15% die benut kan worden voor sociale huurwoningen of middeldure woningen.	
6b	Uitgangspunt van het provinciaal detailhandelsbeleid is dat nieuwe detailhandel primair gevestigd wordt binnen of aansluitend aan de	Zoals onder beantwoording onder 6a is beschreven heeft er ook op dit punt overleg plaatsgevonden met de provincie. Vanuit de Stationstuinen is het de wens om het gebied te transformeren een nieuw gemengd gebied	De zienswijze leidt tot de volgende aanpassingen:

	bestaande winkelconcentraties in de centra van steden, dorpen en wijken of binnen een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk. Buiten de centra kan alleen ruimte worden geboden aan specifieke branches van detailhandel ('perifere detailhandel') of, onder voorwaarden, aan een aantal vormen van kleinschalige detailhandel, ondergeschikte detailhandel en afhaalpunten voor niet-dagelijkse goederen. Wij kunnen ons indenken dat de realisatie van een nieuwe stadswijk aan deze zijde van het spoor, de toevoeging van detailhandel op deze plek rechtvaardigt, maar gezien de planfasen zou dat wellicht ook gefaseerd moeten worden toegevoegd. Voor ons 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. De toelichting zegt wel iets over de uitbreidingsruimte en de bestaande structuur, maar de informatie hierover is relatief beperkt. Daarmee is onvoldoende aangetoond dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast en geen onaanvaardbare leegstand ontstaat.	met ruimte voor een grote hoeveelheid woningen en voorzieningen. Detailhandel is een onderdeel van de voorzieningen die een onderdeel vormen van de Stationstuinen. In overleg met de provincie is besproken om de locaties waar detailhandel is toegestaan te centreren rondom de locatie van de beoogde supermarkt. Dit heeft geleid tot wijzigingen in de regels en verbeelding van het bestemmingsplan.	• In de regels is opgenomen dat detailhandel uitsluitend is toegestaan op de locatie 'specifieke vorm van gemengd – detailhandel'; • In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarbij het aantal m2 bvo aan detailhandel gezamenlijk in fase 1 en fase 2 de aangegeven norm niet mag worden overschreden; • Op de verbeelding is een functieaanduiding opgenomen.
6c	Op grond van de provinciale verordening (Artikel 6.10d Bereikbaarheid) wordt expliciet gevraagd bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling	In het onderzoek naar de verkeersgeneratie van de totale ontwikkeling van De Stationstuinen (bijlage 17 van de toelichting: onderzoek Goudappel deelrapport Verkeersgeneratie 15 december 2023) is geconstateerd dat	De toelichting van het bestemmingsplan is naar aanleiding van de zienswijze verduidelijkt.

	rekening te houden met de gevolgen van die ontwikkeling voor de bereikbaarheid. Gezien de belangen van de verkeersafwikkeling rondom deze gebiedsontwikkeling (mede vanwege meerdere ontwikkelingen en opgaven in de omgeving van het plangebied) blijven wij graag met u in gesprek over de mobiliteitsaspecten. Het onderzoek over mobiliteit van Goudappel Coffeng gaat diep in op fiets en OV ontsluitingen. Looproutes ontbreken nog, maar zullen naar verwachting wel worden uitgewerkt naar mate de planuitwerking vordert. Wel concludeert Goudappel Coffeng in het onderzoek dat de ontwikkeling mogelijk tot een knelpunt zal leiden bij de aansluiting A15. Hiervoor is nog wel een nadere analyse nodig en moet de gemeente dus mogelijk nog rekening houden met onvoorziene kosten voor te treffen mobiliteitsmaatregelen. Ik verzoek u deze nadere uitwerking tijdig aan ons voor te leggen.	wanneer de wijk volledig wordt ontwikkeld (plansituatie) het kruispunt Dierensteinweg-Verbindingsweg-aansluiting A15 (IJsselmondseknoop) in zowel ochtend- als avondspits zwaarbelast wordt. Het kruispunt Dierensteinweg-Donk komt in de plansituatie niet naar voren als zwaarbelast, maar wel als aandachtspunt. In het eerder uitgevoerde onderzoek door RHDHV (rapport: Herijking Stationstuinen verkeersberekeningen 15 februari 2023) komen de kruispunten Donk – Dierensteinweg, IJsselmondse knoop en Spoorlaan – Verenambachtseweg als aandachtspunt naar voor qua verkeersafwikkeling. Op basis van de conclusies van beide onderzoeken is een verdere uitwerking gedaan van mogelijke aanpassingen aan deze kruispunten. In de notitie over de Kruispuntberekeningen Stationstuinen (Bijlage 17 van de toelichting Goudappel 22 december 2023) is in beeld gebracht welke aanpassingen aan de kruispunten Donk – Dierensteinweg en Spoorlaan – Verenambachtseweg mogelijk zijn om de verkeersafwikkeling hier te verbeteren. Voor de aanpassingen aan deze kruispunten is budget gereserveerd in de businesscase van De Stationstuinen. Voor de IJsselmondse knoop wordt een studie uitgevoerd naar de toekomstige kwaliteit van de verkeersafwikkeling na realisatie van De Stationstuinen en voltooiing van de bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard. Daarbij wordt als uitgangspunt gerekend met de situatie zonder verbreding van de toerit en weefvak naar de A15. Deze studie wordt uitgevoerd in samenwerking met de gemeenschappelijke regeling Nieuw-Reijerwaard. Ook Rijkswaterstaat, gemeente Ridderkerk en het Waterschap Hollandse Delta zijn betrokken bij dit onderzoek. De resultaten van dit onderzoek worden in mei 2026 verwacht. De provincie wordt ook geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek en de vervolgstappen om een toekomstvast oplossing gerealiseerd te krijgen. Hiervoor wordt ook verwezen naar de beantwoording van zienswijze 8 in deze nota. Op basis van onderzoek naar de fasering van De Stationstuinen en de impact daarvan op het omliggende wegennet (Bijlage 17 van de toelichting,	
--	---	--	--

		rapport Goudappel, fasering van De Stationstuinen Barendrecht, 15 december 2023) blijkt dat de ontwikkeling van de 2^e fase van De Stationstuinen nog geen knelpunten veroorzaakt op kruispunten op het omliggende wegennet. In de 1^e fase wordt de IJsselmondse knoop zwaarbelast in de ochtend- en avondspits. Dit knelpunt vervalt na realisatie van fase 2. De oorzaak hiervan is de verandering van het programma. Het gebied waar fase 2 wordt gerealiseerd bevat in fase 1 nog bedrijven. In fase 2 worden dit voornamelijk woningen. Hierdoor veranderen de verkeersstromen. Bedrijven zorgen in de ochtendspits voor een verkeersstroom naar het plangebied en in de avondspits weer richting het hoofdwegennet. Door de ontwikkeling van woningen in fase 2 wordt de richting van de verkeersstromen omgedraaid, waarmee de kruispuntbelasting in de spitsen verandert en de kruispuntbelasting lager wordt.	
6d	In artikel 6.10b van de verordening is over Parkeernorm sociale huur opgenomen: 1. Een bestemmingsplan dat voorziet in nieuwe sociale huurwoningen hanteert een parkeernorm van maximaal 0,7 autoparkeerplaats per sociale huurwoning. 2. In afwijking van het eerste lid kan een andere parkeernorm worden gehanteerd, als de gemeente op de lokale situatie afgestemde regels of beleid voor parkeren heeft vastgesteld. Voor sociale huur appartementen van 70m² naast het station is een parkeernorm van 1,1 te hoog. Dit voldoet niet aan artikel 6.10 b. Een apart onderzoek naar de	Voor het in De Stationstuinen te realiseren programma zal volgens de in het Ontwikkeldkader vermelde parkeernormen worden voorzien in parkeer ruimte. De voor De Stationstuinen geldende parkeernormen in het Ontwikkeldkader zijn gebaseerd op de parkeernota Barendrecht 2018 waarbij gezien de uitgangspunten van het mobiliteitsconcept en de locatiespecifieke kenmerken op een aantal punten gemotiveerd is afgeweken. Voor de onderbouwing van de parkeernormen wordt verwezen naar paragraaf 3.3 van het Ontwikkeldkader. Het Ontwikkeldkader is opgenomen als bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Op 1 oktober 2024 is het parkeerbeleid voor De Stationstuinen vastgesteld door de gemeenteraad van Barendrecht. In dit parkeerbeleid zijn ook de parkeernormen vastgelegd. Het parkeerbeleid is opgenomen als bijlage 22 bij de toelichting van het bestemmingsplan.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	parkeerbehoefte en parkeerplaatsen ontbreekt. De afwijking van de parkeernorm uit artikel 6.10 b lijkt daarom niet te onderbouwen met data over de lokale situatie. Het is niet duidelijk hoe de parkeernormen data gedreven zijn en hoe er rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van het station. Ten overvloede merken we op dat Landelijke gemiddelden niet onder de noemer data over de lokale situatie is te scharen.		
6e	Aangezien er direct een ontwerpbestemmingsplan is ingediend en geen voorontwerp bestemmingsplan, wordt dit plan gelijktijdig aan ons voorgelegd als aan de veiligheidsregio. Het plan mist dan ook nog het advies van de Veiligheidsregio Rotterdam (VRR). In dit kader wordt verzocht: • het advies van VRR op te nemen (over hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid); • het VRR advies te waarborgen in het bestemmingsplan (of toelichten hoe in de uitvoering van het bestemmingsplan rekening gehouden wordt met de adviezen).	Inmiddels is er een advies uitgebracht door de VRR. In het advies worden diverse omgevings-, bouwkundige, installatietechnische en/of organisatorische maatregelen geadviseerd. Deze adviezen worden integraal opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan en zullen bij de nadere uitwerking van het bouwplan in overleg met VRR worden afgestemd.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
Zienswijze 7	Riderster Beheer B.V. en Hotel Ridderkerk B.V. bij brief van 8 februari 2024		
7a	Reclamanten geven aan dat de mogelijkheid tot nieuwvestiging van een hotel in het plangebied Stationstuinen een negatieve impact heeft op de huidige bedrijfsvoering evenals op de uitbreidingsplannen. Dit, terwijl er geen	Bij de nadere uitwerking van het plan is geconstateerd dat binnen het plangebied van 'De Stationstuinen 2^e fase' geen ruimte is voor een hotel. Om die reden zal de mogelijkheid tot de vestiging van een hotel worden verwijderd uit het bestemmingsplan.	Artikel 4.1 sub d van de regels zal worden verwijderd.

	noodzaak of reden is tot het realiseren van een nieuwvestiging. Uit de ladder volgt dat er niet in zijn geheel is onderzocht of de nieuwvestiging van een hotel ter plaatse passend is. De onderzoeksgegevens waarvan wordt uitgegaan, zijn al met al bepaald niet representatief voor de locatie en er is géén rekening gehouden met de reeds gevestigde hotels in de omgeving. Reclamant stelt dat er worden verschillende argumenten aangedragen dat er niet voldoende is onderzocht of een hotel passend is in de omgeving en vraagt dat dit dan ook uit de planregels wordt geschrapd.		
7b	Reclamant stelt dat de stelling in de plantoelichting dat er een anterieure overeenkomst is gesloten wat betreft het kostenverhaal ex afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening (oud) niet juist is. Reclamanten hebben begrepen, dat de nieuwvestiging van een hotel pas heel laat in de planvorming betrokken. Dat zo zijnde, is niet zeker dat in de (eerder gesloten) anterieure overeenkomst op juiste wijze in het kostenverhaal is voorzien en zal uw raad zich dus nog nader moeten beraden over de vraag of de economische uitvoerbaarheid wel is verzekerd. Dit daargelaten dat de wet eist dat het kostenverhaal sowieso op orde moet zijn.	Zie beantwoording onder 7a.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

Zienswijze 8	Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid bij brief van 6 februari 2024		
8a	Reclamant stelt dat de verkeerskundige bevindingen voor fase 1 en fase 2 elkaar tegen spreken in de toelichting. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan 'Stationstuinen fase 2' staat namelijk dat grote toenames van verkeer te verwachten zijn op de Spoorlaan, Donk en Dierensteinweg. Vervolgens wordt vermeld dat deze toenames niet leiden tot knelpunten op wegvakken of kruispunten. Terwijl in het BP fase 1 is vermeld dat bij het kruispunt Dierensteinweg/Donk wel knelpunten ontstaan die terugslaan tot op de IJsselmondse Knoop. In de MER-bijlage staat wel dat deze kruising een aandachtspunt blijft. Er ontbreekt een verdere toelichting of maatregelen.	Zie beantwoording onder 6c. Naar aanleiding van de zienswijze is er overleg gevoerd met Rijkswaterstaat over de ingediende zienswijze. Daarna is de beantwoording opgesteld en afgestemd. Tussen gemeente en Rijkswaterstaat is afgesproken om gedurende het traject in gesprek te blijven over de verkeerssituatie en mogelijke maatregelen. Hier is in 2025 en 2026 uitvoering aan gegeven door gezamenlijk met Rijkswaterstaat nadere onderzoeken uit te voeren naar de toekomstige verkeersafwikkeling op de IJsselmondse knoop en de impact op het hoofdwegennet.	De toelichting van het bestemmingsplan is naar aanleiding van de zienswijze verduidelijkt.
8b	Reclamant stelt dat de hoofdtteksten in de toelichting niet in overeenstemming zijn met de beschreven bevindingen van de onderzoeken in de bijlagen. In de bijlagen worden potentiële knelpunten aangeduid, die niet terugkomen in de overkoepelende tekst in de toelichting. De beschreven knelpunten in de bijlagen zijn meer in lijn met wat in de toelichting van fase 1 is beschreven dan de toelichting van fase 2.	In de toelichting (paragraaf 5.1) zijn de teksten aangepast en verduidelijkt naar aanleiding van de zienswijze. Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar paragraaf 5.1 van de toelichting.	De toelichting van het bestemmingsplan is naar aanleiding van de zienswijze verduidelijkt.
8c	Reclamant stelt dat er aannames zijn gedaan in de uitgangspunten van de verkeersberekeningen die niet in lijn zijn met hetgeen tijdens	De onderzoeken naar de verkeersafwikkeling op het omliggende wegennet zijn uitgevoerd met het op dat moment vigerende verkeersmodel voor 2030. In dit model is als uitgangspunt opgenomen dat de toerit naar de pa-	

	overleggen over de IJsselmondse Knoop is aangegeven door Rijkswaterstaat.	rallelbaan van de A15 wordt verbreed naar 2 rijstroken. Deze uitgangspunten komen overeen met op het op dat moment beoogde eindbeeld. De beoogde verbreding van de toerit en het weefvak van de A15 was namelijk aangedragen als meekoppelkansen binnen de MIRT-verkenning voor de A16, waarbij ook de financiering is toegezegd. In de aanvullende studies van 2025 en 2026 wordt gerekend met het verkeersmodel voor 2040. In dat model is de huidige infrastructuur het uitgangspunt, met als onderzoeksvarianten onder andere de verbreding van de bestaande toerit en weefvak en een nieuwe toerit. Deze varianten worden onderzocht zonder aanpassingen aan de A16.																																						
8d	Reclamant stelt dat er wel degelijk forse toenames te zien zijn op de toe leidende wegen naar de IJsselmondse Knoop, die niet terug te zien zijn op de toerit zelf, en dat de verklaring hiervoor ontbreekt.	In het onderzoek naar de fasering van De Stationstuinen (Bijlage 17 van de toelichting, rapport Goudappel, fasering van De Stationstuinen Barendrecht, 15 december 2023) is in beeld gebracht wat de impact is van de ontwikkeling van de 1^e en 2^e fase van De Stationstuinen. Uit deze berekeningen blijkt dat de toenames van de verkeersintensiteit op de wegen richting de IJsselmondse knoop in fase 2 nog zeer beperkt zijn in vergelijking tot fase 1 (zie onderstaande tabel). <table><tr><td></td><td></td><td colspan="3">mvt Etmaal</td></tr><tr><td></td><td></td><td>autonoom</td><td>fase 1</td><td>fase 2</td></tr><tr><td rowspan="2">Dierensteinweg</td><td>richting oost</td><td>11350</td><td>13000</td><td>12500</td></tr><tr><td>richting west</td><td>11150</td><td>12900</td><td>12500</td></tr><tr><td rowspan="2">VerenAmbachtseweg</td><td>richting noord</td><td>10260</td><td>10000</td><td>10400</td></tr><tr><td>richting zuid</td><td>9650</td><td>9500</td><td>9600</td></tr><tr><td rowspan="2">Verbindingsweg</td><td>richting oost</td><td>10850</td><td>10800</td><td>10800</td></tr><tr><td>richting west</td><td>8280</td><td>8400</td><td>8300</td></tr></table> De ontwikkeling van De Stationstuinen zorgt wel voor een verandering in de rijrichtingen van de verkeersstromen op het omliggende wegennet. De oorzaak hiervan is de verandering van het programma. Het gebied waar fase 2 wordt gerealiseerd bevat in fase 1 nog bedrijven. In fase 2 worden dit voornamelijk woningen. Bedrijven zorgen in de ochtendspits voor een verkeersstroom naar het plangebied en in de avondspits weer richting het			mvt Etmaal					autonoom	fase 1	fase 2	Dierensteinweg	richting oost	11350	13000	12500	richting west	11150	12900	12500	VerenAmbachtseweg	richting noord	10260	10000	10400	richting zuid	9650	9500	9600	Verbindingsweg	richting oost	10850	10800	10800	richting west	8280	8400	8300	De toelichting van het bestemmingsplan is naar aanleiding van de zienswijze verduidelijkt.
		mvt Etmaal																																						
		autonoom	fase 1	fase 2																																				
Dierensteinweg	richting oost	11350	13000	12500																																				
	richting west	11150	12900	12500																																				
VerenAmbachtseweg	richting noord	10260	10000	10400																																				
	richting zuid	9650	9500	9600																																				
Verbindingsweg	richting oost	10850	10800	10800																																				
	richting west	8280	8400	8300																																				

		hoofdwegenet. Door de ontwikkeling van woningen in fase 2 wordt de richting van de verkeersstromen omgedraaid, waarmee de kruispuntbelasting in de spitsen verandert en de kruispuntbelasting lager wordt. Op et-maalniveau is dit effect nauwelijks waarneembaar op de toerit en afrit van de A15.	
8e	Reclamant stelt dat de IJsselmondse knoop (zonder en met capaciteitsuitbreiding, want zwaarbelast) een knelpunt zal vormen ten aanzien van de verkeersafwikkeling ook in het scenario waarbij rekening wordt gehouden met een beperktere groei van het autoverkeer.	Uit de onderzoeken naar de verkeersafwikkeling na ontwikkeling van De Stationstuinen komt de IJsselmondse knoop als aandachtspunt naar voren. Knelpunten t.a.v. de verkeersafwikkeling ontstaan met de verkeersberekeningen voor 2030 nog niet in fase 2 (Bijlage 17 van de toelichting, rapport Goudappel, fasering van De Stationstuinen Barendrecht, 15 december 2023). Uit het onderzoek van Goudappel (Bijlage 17 van de toelichting, onderzoek Goudappel deelrapport Verkeersgeneratie 15 december 2023) blijkt dat er wel een knelpunt kan gaan ontstaan bij een totale ontwikkeling van De Stationstuinen. Op basis hiervan zijn gesprekken gevoerd met Rijkswaterstaat over toekomstige verkeersafwikkeling op de IJsselmondse knoop. Ook is in samenwerking met de gemeenschappelijke Regeling Nieuw-Reijerwaard een studie gestart naar mogelijke maatregelen om de toekomstige verkeersafwikkeling te verbeteren. Alle betrokken regionale wegbeheerders (Rijkswaterstaat, Waterschap Hollandse Delta en de gemeenten Ridderkerk, Rotterdam en Barendrecht) zijn bij deze studie betrokken. In deze studie worden de meest recente inzichten qua verkeersmodellen voor 2040 toegepast. Deze uitgangspunten zijn ook afgestemd met Rijkswaterstaat. De uitkomsten van de studie naar de IJsselmondse knoop zijn in mei 2026 beschikbaar. Mogelijke maatregelen kunnen pas op langere termijn worden gerealiseerd. Mocht in de tussentijd er een te hoge verkeersdruk op de IJsselmondse knoop ontstaan, dan heeft dit niet direct negatieve consequenties voor de verkeersafwikkeling op de A15. Technisch is in de regeling van de IJsselmondse knoop namelijk met een filedetectie op de afrit van de A15 geborgd dat deze richting eerder groen krijgt in het geval van dreigende filevorming op de A15.	De toelichting van het bestemmingsplan is naar aanleiding van de zienswijze verduidelijkt.

		De realisatie van mogelijke infrastructurele maatregelen rondom de IJsselmondse knoop is een project met een lange doorlooptijd. De gemeente is zich ervan bewust dat tot het moment van realisatie er mogelijk sprake is van knelpunten met de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Dit heeft de gemeente ook onderkend in haar brief aan Rijkswaterstaat d.d. 5 maart 2024. De komende periode blijft de gemeente Barendrecht zich samen met de overige betrokken wegbeheerders inzetten voor een robuuste bereikbaarheid van deze regio. Daarvoor worden studies uitgevoerd om goede infrastructurele maatregelen uit te werken. Ook zijn er financiële middelen gereserveerd om maatregelen te financieren.	
8f	Reclamant stelt dat het kruispunt Dierensteinweg/Donk een (potentieel) knelpunt vormt dat mogelijk terugslaat op de IJsselmondse Knoop. Hiervoor zijn geen maatregelen opgenomen in het plan.	In de notitie over de Kruispuntberekeningen Stationstuinen (Bijlage 17 van de toelichting, Goudappel 22 december 2023) is in beeld gebracht welke aanpassingen aan de kruispunten Donk – Dierensteinweg mogelijk zijn om de verkeersafwikkeling hier te verbeteren. Voor de aanpassingen aan deze kruispunten is budget gereserveerd in de businesscase van De Stationstuinen.	De toelichting van het bestemmingsplan is naar aanleiding van de zienswijze verduidelijkt.
Zienswijze 9	Spring! Housing bij brief van 8 februari 2024		
9a	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 woning-aantal maximalisatie de drijfveer, is heel beperkt iets terug te vinden van de drie thema's van de ontwikkelaar en is 'parkeren' een serieus struikelblok. Reclamant gaat hierover graag in gesprek met de gemeente.	Doelstelling voor De Stationstuinen is het transformeren van een mono-functioneel bedrijventerrein naar een levendig en gemengd gebied binnen Barendrecht met een grote variatie aan woningen, maatschappelijke voorzieningen 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.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

9b	Reclamant stelt dat het onduidelijk is wat de verhouding is tussen dit bestemmingsplan en de vastgestelde bestemmingsplan De Stationstuinen 1^{ste} fase. Het plangebied van beide bestemmingsplannen overlappen elkaar, maar komen qua bestemming niet overeen. Reclamant stelt dat het hiermee onduidelijk is wat wordt beoogd, met name ten aanzien van de 'mobility hubs'.	Het plangebied van dit ontwerpbestemmingsplan gaat inderdaad over een deel van het vastgestelde bestemmingsplan 'De Stationstuinen 1^{ste} fase'. Dit heeft te maken met de verplaatsing van een mobility hub, die oorspronkelijk was beoogd op de locatie zoals vastgesteld in het bestemmingsplan voor fase 1. Inmiddels zijn de plannen voor fase 1 en 2 verder uitgewerkt, waarbij tot de constatering is gekomen dat verplaatsing van de mobility hub meer naar het oosten toe gewenst is. Dit ontwerpbestemmingsplan maakt de verplaatsing mogelijk.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
9c	Het pand van de reclamant omvat 58 micro-woningen waar ten minste 65 personen worden gehuisvest. Op korte afstand van voorziet het BP daar een parkeergarage (ook wel 'mobility – hubs') welke reclamant niet passend in de omgeving, stedenbouwkundig onwenselijk en zeer belemmerend voor derden vindt. De gevolgen die een openbare parkeergarage van deze omvang met zich mee kan brengen heeft betrekking tot een verhoging van criminaliteit en geluid-, stank- en parkeeroverlast. 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)	Dit betreft een herhaalde zienswijze op het bestemmingsplan 'De Stationstuinen 1^{ste} fase'. De mobility die in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is op een afstand gelegen van circa 400 meter tot het pand van reclamant. Nader onderzoek om een acceptabel woon- en leefklimaat te garanderen is niet noodzakelijk. 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 voor het bestemmingsplan.
9d	Reclamant stelt dat er onvoldoende duidelijk wordt gemaakt op welke manier de ontsluiting wordt mogelijk gemaakt zodanig dat er geen belemmering is voor derden, waarbij de verkeersveiligheid maximaal gegarandeerd is en	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.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	de reeds bestaande grote stromen vrachtwagenverkeer zelfs niet in de buurt kunnen komen van onze woningen.	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.	
9e	Reclamant stelt dat er onvoldoende is onderbouwd dat met dit aantal woningen en daarbij de overig mogelijk te maken functies (nog) sprake is van een goede ruimtelijke ordening als bedoeld in artikel 3.1 van de Wro.	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.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
9f	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 die mogelijk wordt gemaakt met dit bestemmingsplan komt op circa 400 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 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.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
9f.	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 voor het bestemmingsplan.

9g.	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 voor het bestemmingsplan.
9h.	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 voor het bestemmingsplan.
9i.	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	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. Dit flankerend beleid is inmiddels vastgesteld op 1 oktober 2024. 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.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	tussen het aantal toekomstige bewoners en thema 2 (groenvoorzieningen).		
9j	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 voor het bestemmingsplan.
Zienswijzen 10 t/m 14	Tumoba BeheerBV, Tumoba Holding BV en haar werkmaatschappijen Tumoba BV, Tumoba Vegetable Harvesters BV en Jabaay BV bij brief van 6 februari 2024		
	<i>Reclamant heeft namens Tumoba BeheerBV, Tumoba Holding BV en haar werkmaatschappijen Tumoba BV, Tumoba Vegetable Harvesters BV en Jabaay BV zienswijzen naar voren gebracht. Gezien deze identiek zijn, worden deze hieronder in één zienswijze samengevat en beantwoord.</i>		
10 t/m 14 a	Reclamant stelt dat in het akoestisch onderzoek horend bij het ontwerp en in de door Antea uitgevoerde quickscan milieuzonering en in de beoordeling bedrijven en milieuzonering, het bedrijf van reclamant ten onrechte niet is betrokken, terwijl het bedrijf wel een milieu-categorie 4.1 omvat waarbij het plangebied binnen onze milieucontour is gelegen. Hierbij is tevens ook van belang dat het bedrijf van reclamant diverse activiteiten uitvoert die geluid-, geur-, en stofoverlast veroorzaken op woningen.	Alle relevante bronnen zijn meegenomen. De locatie (het perceel) van reclamant is in het huidige bestemmingsplan categorie 4.1. Op basis van de bedrijveninventarisatie van de DCMR geldt dit alleen over een heel klein hoekje aan de zuidwestkant. In de rapportage van 23 december 2024 is een beschouwing gegeven van het bedrijf van reclamant. Aan de voorzijde van het pand zitten kantoorruimten en daarachter bevinden zich de productieruimten. Uit een locatiebezoek is geconstateerd dat er geen relevante geluidemissie vanuit de inrichting is waar te nemen. Binnen de inrichting vinden de werkzaamheden plaats en er zijn geen geluidrelevante installaties buiten opgesteld.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

10 t/m 14 b	De bedrijfsvoering van reclamant vereist bereikbaarheid met grote vrachtwagens waaronder ook zeer lage diepladers met uitzonderlijke transportbreedte en landbouwtractoren met brede aangehangen of getrokken werktuigen of aanhangers. Zij vrezen dat de bereikbaarheid van het bedrijf in gevaar komt omdat de Stationstuinen/ Fruitpacking District een autoluw gebied moet worden. De nieuwe verkeerssituatie zal aldus voor een verslechtering van de bereikbaarheid van de bedrijven zorgen. Zoals uit de toelichting bij het plan blijkt levert de ontwikkeling in beginsel in een `business as usual situatie tot een sterke toename van verkeer in en rond het plangebied. Dat is op zichzelf al een slechte zaak voor de bereikbaarheid van het bedrijf. Het idee is echter om het gebied door het volgen van het STOMP principe autoluw te maken. Precies die maatregelen zorgen voor een nog grotere verslechtering van de bereikbaarheid van het gebied. Voor de zeer grote en uitzonderlijk brede transporten van zware landbouwmachines alsmede het dagelijkse vracht en landbouwverkeer en overig bezoek van klanten leveranciers en personeel die het bedrijf moeten kunnen bereiken zal dit volgens reclamant problemen op gaan leveren.	In de planuitwerking voor fase 2 zijn nog geen aanpassingen voorzien aan de Gebroken Meeldijk. De kavels van reclamant blijven bereikbaar via de Gebroken Meeldijk. De wijziging qua bereikbaarheid betreft het afsluiten van de rotonde Spoorlaan – Zuideinde. Vanaf de kavel van reclamant wordt het daarmee onmogelijk om richting de Spoorlaan en Zuideinde te rijden. Vanwege de afsluiting rijdt er echter ook geen doorgaand verkeer meer over de Gebroken Meeldijk ter hoogte van de kavel van reclamant. Hierdoor is het mogelijk voor vrachtwagens om (met begeleiding i.v.m. kruisen fietspad) te keren ter hoogte van de aansluiting van de kavel van reclamant.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
10 t/m 14 c	Reclamant geeft aan dat in het ontwerp bestemmingsplan wordt gesteld dat het plan	De gemeente heeft met de ontwikkelaar een samenwerkingsovereenkomst gesloten. In deze overeenkomst zijn bepalingen opgenomen die	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	economisch uitvoerbaar is omdat er met de ontwikkelende partij een anterieure exploitatieovereenkomst zou zijn gesloten. Daarmee is echter het verhaal van kosten niet per se verzekerd. Er wordt gesteld dat er niet onderbouwd of toegelicht wordt dat die ontwikkelende partij over voldoende financiële middelen beschikt, terwijl dat wel moet worden zeker gesteld. Daarbij moet in het oog gehouden worden dat de mogelijkheid bestaat dat na vaststelling van het bestemmingsplan en het verlenen van de vergunning de initiatiefnemer het "project" verkoopt aan een derde partij. Aan reclamant kan niet blijken dat de afbouw van het project voldoende gegarandeerd in die anterieure overeenkomst en is het kostenverhaal (w.o. eventueel planschade van omwonenden en aangrenzende bedrijven) gegarandeerd?	moeten garanderen dat de ontwikkelende partij over voldoende financiële middelen beschikt. Daarnaast is bepaald dat de ontwikkelende partij niet zonder toestemming van de gemeente haar verplichtingen kan overdragen aan een derde partij. Ten aanzien van planschade en nadeelcompensatie zijn in de samenwerkingsovereenkomst ook afspraken gemaakt over wie welke kosten op zich neemt. De gemeente is van mening dat met het afsluiten van deze samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd.	
Zienswijze 15	Reclamant 2 bij brief van 3 januari 2024		
15a	Reclamant maakt zich zorgen over de omvang en hoeveelheid woningbouw zoals momenteel beoogd wordt in het bestemmingsplan omdat hij van mening is dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid, veiligheid en toekomst van Barendrecht en alle Barendrechtters.	De ontwikkeling van de Stationstuinen met 3.500 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. 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	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

		met voorzieningen, bedrijven, onderwijs, horeca en recreatie op hoog niveau. De Stationstuinen 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.	
Zienswijze 16	Wouda vastgoed B.V. bij brief van 6 februari 2024	Zienswijze is ingetrokken.	
Zienswijze 17	Gemeente Ridderkerk		
17a	<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	De toelichting van het bestemmingsplan is naar aanleiding van de zienswijze verduidelijkt.
17b	De Gemeente Barendrecht heeft adviezen van DCMR Milieudienst Rijnmond ontvangen met aandachtspunten voor verbetering van het	De opmerkingen van de DCMR zijn uitgebreid besproken met de DCMR. Waar nodig is het ontwerpbestemmingsplan en de onderzoeken aangepast dan wel aangevuld.	De toelichting van het bestemmingsplan is naar aanleiding van de zienswijze verduidelijkt. Ook zijn meerdere regels aangepast, evenals de verbeelding.

	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.		
17c	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 Ridderkerkse woningbouw.	De ontwikkeling van de Stationstuinen met 3.500 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. Verder wordt verwezen naar pagina 224 van het MER (bijlage 10), waarin ook kort wordt ingegaan op de woningmarktafspraken binnen de regio.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
17d	Voor Ridderkerk is de economische bedrijvigheid op de bedrijventerrein Veren Ambachten Nieuw Reijerwaard van belang. In het ontwerpbestemmingsplan, de MER en de bijlage 'Beoordeling en bedrijven & Milieuzonering' is gekeken naar de huidige bedrijven in de omgeving van het plangebied en daarbij naar de huidige activiteiten. Er is nu ook expliciet gekeken naar de activiteiten die planologisch	Naar aanleiding van de zienswijze is door Antea een beschouwing gemaakt van de genoemde bedrijventerrein. Op basis van deze beschouwing kan worden aangegeven dat het plangebied op ruime afstand is gelegen tot het bedrijventerrein.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan

	mogelijk zijn. Bedrijven kunnen op basis van de huidige bestemmingsplannen groeien en uitbreiden. Bij dit onderzoek ligt de focus op bedrijven dichtbij het ontwikkelgebied en is alleen gekeken naar bedrijven op Barendrechts grondgebied. Er is geen aandacht besteed aan bedrijven op Ridderkerks grondgebied. Graag ziet de gemeente Ridderkerk dit beter onderbouwd, waarbij u moet aangeven of Ridderkerkse bedrijven in hun belangen worden geschaad (uitgaande van de planologische mogelijkheden). Het toevoegen van woningen mag namelijk niet ten koste gaan van het economisch belang van Verenambachten Nieuw Reijerwaard.		
17e	Als gemeente Ridderkerk vragen wij, gezien de eerdere zienswijze op fase 1 van De Stationstuinen, nogmaals aandacht voor de huisvesting van arbeidsmigranten en om dit regionaal of te stemmen. Op die manier weten we met zijn allen waar we aan toe zijn. In uw onderbouwing is wel opgenomen minimaal 60% betaalbaar to willen maken, maar onduidelijk is of u daar ook arbeidsmigranten onder verstaat. Arbeidsmigranten zijn uberhaupt niet benoemd in de plantoelichting. In uw beantwoording op onze ingediende zienswijze op fase 1 van De Stationstuinen. verwijst u zelfs naar een lopend onderzoek naar huisvesting op Nieuw Reijerwaard. Wij wijzen u er graag op dat dit op Ridderkerks grondgebied is en wij graag	In de Stationstuinen is niet specifiek ruimte gereserveerd of bestemd voor de huisvesting van arbeidsmigranten. De gemeente heeft hiervoor ook nog geen specifiek beleid. De gemeente Ridderkerk heeft wel een Nota Verkenning huisvesting arbeidsmigranten Nieuw Reijerwaard/Dutch Fresh Port opgesteld. Dit stuk is half september ter bespreking aan het college van Barendrecht voorgelegd. In de begeleidende memo (12 september 2024) wordt voorgesteld om te kijken naar een geconcentreerde oplossing vanuit DFP in De Stationstuinen. De gemeente Barendrecht blijft hierover in gesprek met de gemeente Ridderkerk.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	samen afspraken maken. De Stationstuinen is in de ogen van het college van Ridderkerk een uitstekende plek om arbeidsmigranten to huisvesten. Mede ook omdat er een compensatieplan is opgesteld om bedrijven van bedrijventerrein Barendrecht Oost uit te plaatsen naar Nieuw Reijerwaard. U wilt woningen realiseren, daar waar ook arbeidsmigranten een plek nodig hebben. U heeft de mogelijkheid die huisvesting te bieden op een plek waar bedrijvigheid en wonen samen gaan en een goede fysieke leefomgeving voor bewoners niet in het geding is.		
17f	De aantallen woningen en de functies die er komen (waarvoor u meerdere keren naar de verdeling in het in februari 2022 door u vastgestelde ontwikkelkader verwijst), bepalen namelijk ook de verkeersaantrekkende werking. En die neemt nog meer toe, met de komst van uw plannen, wat leidt tot opstopingen op de IJsselmondse Knoop. Ridderkerk vreest daardoor voor sluipverkeer, door met name de wijken Rijsoord en West. Het valt in zijn algemeenheid op dat u nergens een maximum noemt. Niet alleen als het gaat om aantallen woningen, maar ook om toe te voegen andere functies, zoals voorzieningen. In paragraaf 3.1 van de MER beschrijft u dat er problemen te verwachten zijn op de IJsselmondse Knoop en de oprit van de A15 richting Nijmegen. Als oplossingsrichting geeft u	Zie de beantwoording onder 8°.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	aan dat binnen de MIRT-verkenning Oeververbinding Rotterdam onderzoek gedaan wordt naar maatregelen. Dit zijn maatregelen op een lange termijn, die binnen de realisatietermijn van de ontwikkellocatie mogelijk nog geen oplossing bieden. We vragen u daarom zelf actief met dit knelpunt aan de slag te gaan. Het college van de gemeente Ridderkerk verwacht dat het onderzoek en maatregelen worden uitgewerkt, voordat het vast te stellen bestemmingsplan ter inzage gaat. In paragraaf 3.2.2 benoemt u twee nieuwe locaties voor te compenseren bedrijventerrein, naast het restaurant de Beren. Die beide locaties liggen bij de IJsselmondse Knoop en betekenen wederom een extra verkeersaantrekkendewerking. De ervaring leert dat de Dierensteinweg een druk punt is richting de IJsselmondse Knoop. Bent u ook van plan om de Dierensteinweg aan te passen, ten behoeve van een goede doorstroming op de IJsselmondse Knoop? Vooral omdat blijkt uit paragraaf 5.1 onder het kopje Verkeer, dat de capaciteit op de Dierensteinweg door De Stationstuinen al toeneemt.		
17g	In Nieuw Reijerwaard ligt het Van der Valk Hotel Ridderkerk. Zij hebben uitbreidingswensen om 56 kamers toe te voegen aan het bestaande hotel. De vraag is of het onderzoek naar de behoefte van een hotel in de Stationstuinen ook uitgaat van de uitbreiding van	Bij de nadere uitwerking van het plan is geconstateerd dat binnen het plangebied van 'De Stationstuinen 2^e fase' geen ruimte is voor een hotel. Om die reden zal de mogelijkheid tot de vestiging van een hotel worden verwijderd uit het bestemmingsplan.	Artikel 4.1 sub d van de regels zal worden verwijderd.

	het Van der Valk Hotel Ridderkerk. Zo niet. dan zien we die uitbreiding graag toegevoegd aan het onderzoek naar de haalbaarheid van een hotel in de Stationstuinen.		
Zienswijze 18	Berkman Beheer B.V.		
18a	Op 18 april 2023 is door de gemeenteraad een voorbereidingsbesluit vastgesteld om te voorkomen dat er zonder gedegen ruimtelijke afweging nieuwe supermarkten gevestigd zouden worden op locaties met bestemming op het grondgebied van de gemeente Barendrecht. Een dergelijk afwegingskader moest er komen, om gedegen besluiten te kunnen nemen bij individuele verzoeken tot het realiseren van nieuwe supermarkten. In het ontwerpbestemmingsplan 'Stationstuinen, 2e fase' wordt ruimte geboden voor het realiseren van een supermarkt tot 2.000 m² bvo. Het hiervoor genoemde, noodzakelijk geachte afwegingskader is er echter niet. Bijlage 15 van de toelichting van het bestemmingsplan is de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking van de voorzieningen die in de 2e fase Stationstuinen komen. In die bijlage is op pagina 10 dit ook expliciet weergegeven: 'Mede naar aanleiding hiervan is een voorbereidingsbesluit genomen om aan te geven dat	In het voorbereidingsbesluit is aangegeven wat de doelstelling is van het voorbereidingsbesluit. Namelijk: het beperken van de vestigingsmogelijkheden voor supermarkten tot enkel de centra en het stellen van nadere eisen voor nieuwbouw en uitbreiding hierbinnen. Hiermee wordt overlast beperkt en streven we naar een toegankelijke en aantrekkelijke openbare ruimte in de centra van de gemeente Barendrecht. Daarbij kan er een duidelijk beeld komen van de samenhang tussen de centra. Het voorbereidingsbesluit geldt voor het gehele grondgebied van de gemeente Barendrecht. Dit betekent dat nergens in Barendrecht nieuwbouw en uitbreiding van supermarkten mogelijk is. In het voorbereidingsbesluit zijn wel uitzonderingen gemaakt voor enkele gebieden, waaronder de Stationstuinen: <i>In aanvulling op de aanwezige dorps- en wijkcentra wordt het kerngebied van De Stationstuinen toegevoegd. Dit wordt een nieuw gemengd gebied met naast 3.000 tot 4.000 woningen ook tal van voorzieningen. En supermarkt hoort daarbij, maar wel op de juiste plek. Deze supermarkt is er enkel ten behoeve van deze wijk en wordt dus maar in een beperkt deel van De Stationstuinen toegestaan.</i> In het Koersdocument De Stationstuinen is in 2019 de ambitie voor het gebied vastgelegd. In 2020 is het Koersdocument uitgewerkt naar de Gebiedsvisie voor De Stationstuinen, die in december 2020 unaniem door de gemeenteraad is vastgesteld. Als verdere uitwerking van de Gebiedsvisie	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	de gemeente bezig gaat met een afwegingskader voor supermarktiniciatieven.' Wellicht is de gemeente aan de gang gegaan met zo'n afwegingskader, maar het is in ieder geval nog niet vastgesteld. En ook niet kenbaar voor reclamant. Het is van groot belang dat er eerst een breder afwegingskader wordt vastgesteld, waarin keuzes worden gemaakt inzake de boodschappenstructuur van Barendrecht. Gezien het voorbereidingsbesluit had dit ook wel verwacht mogen worden. In het afwegingskader moeten belangen van diverse partijen worden meegenomen. Al dan niet aanwezige marktruimte moet zorgvuldig onderbouwd worden aangewend. Er moeten vragen worden beantwoord als: Wordt in dat kader primaat gegeven aan versterking van bestaande locaties door uitbreiding of ingezet op nieuwvestiging? Waar in Barendrecht ligt de grootste behoefte aan uitbreiding? Welke locaties zijn toekomstbestendig en welke zijn kwetsbaar? Welk scenario biedt de meest gunstige effecten voor de volledige boodschappenstructuur? Het plan van de voorziene supermarktfunctie in De Stationstuinen is niet ingebed in een bredere visie, terwijl alle belanghebbenden binnen de boodschappenstructuur van Barendrecht dit wel verwachten. Binnen een breder afwegingskader zouden mogelijk andere	is het Ontwikkelkader opgesteld en vastgesteld (2022) door de gemeenteraad. In het Ontwikkelkader is aangegeven dat er ruimte is aan een supermarkt binnen het gebied van de Stationstuinen met daarbij diverse adviezen en aandachtspunten.	
--	--	---	--

	keuzes worden gemaakt. Nu er de ruimtelijke keuze wordt gemaakt tot het toestaan van een supermarkt, zonder gedegen afwegingskader, is er sprake van het ontbreken van een goede ruimtelijk ordening. Dit is uiterst onzorgvuldig en tast de rechtszekerheid van belanghebbenden aan.		
18b	Op 15 december 2020 is de gebiedsvisie voor De Stationstuinen vastgesteld. De bedrijfslocatie van reclamant vormt onderdeel van het plangebied van deze gebiedsvisie. Berkman is daarna actief aan de gang gegaan met planvorming van o.a. een supermarkt. Er is een distributieplanologisch onderzoek uitgevoerd en er is een schetsplan gemaakt. Er is contact gezocht met de gemeente hierover en reclamant heeft zich ook aangemeld als partij die betrokken zou willen worden bij de verdere ontwikkeling van de planvorming van de Stationstuinen en de daarin te realiseren voorzieningen. Er zijn weliswaar enkele gesprekken geweest met vertegenwoordigers van de gemeente, maar die hadden een afhoudend karakter. Er is ook verwezen naar het plan om eerst een ruimer afwegingskader te maken en pas daarna besluitvorming te plegen ten aanzien van o.a. een supermarkt. Het heeft reclamant verrast dat er in het plangebied van Stationstuinen 2e fase nu toch al een supermarkt is opgenomen. Reclamant heeft het verloop van	De gemeente heeft altijd aangegeven een concreet voorstel van reclamant te willen beoordelen. De gemeente heeft echter geen concreet uitgewerkt voorstel ontvangen. In het bestemmingsplan is onderzocht en verantwoord dat een supermarkt binnen de Stationstuinen op deze locatie haalbaar en wenselijk is.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	dit proces in een brief op schrift gesteld. Deze brief is als bijlage bij deze zienswijze gevoegd. In de ogen van reclamant is er op zijn minst onzorgvuldig gehandeld in diens richting. De huidige ontwikkelingen zijn voor Berkman teleurstellend, hij vertrouwde er op dat hij mede gesprekspartner was van de gemeente bij de ontwikkeling van voorzieningen.		
18c	Belangrijk uitgangspunt is dat De Stationstuinen autoluw moeten worden. Het realiseren van een supermarktfunctie van 2.000 m² bvo is in strijd met dit uitgangspunt. Een supermarkt van deze schaalgrootte realiseert bijna per definitie een bovenlokaal verzorgingsbereik en heeft daarmee een verkeersaantrekkende werking (onnodige mobiliteitsbewegingen). De supermarktlocatie zal autovriendelijk ontsloten moeten worden en er zal sprake moeten zijn van voldoende parkeerplaatsen. Niet gekeken is naar een bredere visie waarbij de behoefte aan volwaardig supermarktaanbod wordt opgevangen binnen de bestaande structuur en/of op een locatie die daartoe veel beter geoutilleerd is. Gelet op de aanwezige marktruimte voor supermarktaanbod liggen hier grote kansen. De	De locatie van de supermarkt is in het bestemmingsplan vastgesteld. Deze zal geconcentreerd worden op de locatie van een mobility hub. Door het concentreren van deze functies wordt voorkomen dat de verkeersaantrekkende werking van de supermarkt een negatief effect heeft op de overige deelgebieden van de Stationstuinen. Ten aanzien van de zienswijze op de bredere visie wordt verwezen naar de beantwoording onder 18a.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	voorziene supermarktfunctie in De Stationstuinen wordt daarmee wezenlijk (ruimtelijk functioneel) onderdeel van een bredere boodschappenstructuur. Dit draagt bij aan de toekomstbestendigheid van de winkelstructuur en zorgt voor een groter draagvlak voor de gebiedsontwikkeling van De Stationstuinen. In dit kader kan gedacht worden aan een 'model' waarbij in het plangebied van De Stationstuinen sprake is van een lokale supermarktfunctie (maximaal 1.250 m² bvo) met een sterke rol als mandjeswinkel (autogebruik laag) als ondersteuning van een grotere supermarkt (bestaand of nieuw) op een strategische locatie die van meerwaarde is voor de totale winkelstructuur.		
18d	De al eerder gememoreerde bijlage 15 (BRO: Ladder voorzieningen Stationstuinen, 2e fase) overschat de (toekomstige) marktruimte voor supermarktaanbod. Dit heeft dan weer tot gevolg dat hierdoor mogelijke effecten voor bestaande supermarktplocaties op diverse fronten worden onderschat. Dit raakt direct de rechtszekerheid van belanghebbenden binnen de boodschappenstructuur, des te meer, omdat de onderbouwing in een bredere context (lees: een gedegen afwegingskader) ontbreekt of onvolledig is. En dit is dan weer in tegenspraak met de reden waarom indertijd het al genoemde voorbereidingsbesluit is	In de ladderonderbouwing voor de Stationstuinen 2^e fase is inzichtelijk gemaakt wat de marktbehoefte is voor detailhandel in de dagelijkse (en niet-dagelijkse) sector. Op basis van de verwachte bevolkingsgroei in het gebied en de (naar inkomen gewogen) gemiddelde bestedingen in de dagelijkse en niet-dagelijkse sector, betekent dit substantieel autonoom economische draagvlak in De Stationstuinen. Appellant heeft verder ook niet onderbouwd op welke punten er sprake is van een overschatting van de toekomstige marktruimte. Ten aanzien van de zienswijzen op de 'bredere context' wordt verwezen naar de beantwoording onder 18a.	Geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

	vastgesteld. De gemeente straalt met het genomen voorbereidingsbesluit uit dat het zorgvuldig wil omgaan met supermarktvraagstukken, maar handelt in het geval van De Stationstuinen juist onzorgvuldig. Ter onderbouwing van de voorziene supermarkt in De Stationstuinen worden ruimtelijke kaders opgerekt waar deze beperkt worden elders in Barendrecht zonder onderbouwing.		
--	--	--	--

2 Wijzigingen in ontwerpbestemmingsplan

2.1 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. De volgende begrippen zijn gewijzigd, aangevuld of toegevoegd:
 - a. bedrijf;
 - b. beroep aan huis;
 - c. dove gevel;
 - d. maatschappelijke voorziening;
 - e. mobility hub.
2. Lid 4.1 is op de volgende punten gewijzigd:
 - a. het aantal woningen in sub a is gewijzigd naar maximaal 850 woningen;
 - b. detailhandel in sub b is gewijzigd naar maximaal 1.350 m² bvo en dat detailhandel uitsluitend is toegestaan binnen de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – detailhandel'. Hierdoor is ook de bepaling dat detailhandel in de mobility hub is toegestaan niet meer relevant. Voor supermarkt is de omvang gewijzigd naar 2.000 m² bvo. Hierdoor is de afwijkingsbevoegdheid opgenomen in lid 4.5 sub b niet meer noodzakelijk. Deze is om die reden verwijderd. Daarnaast is de omvang aan detailhandelsvoorzieningen tussen fase 1 en 2 geborgd;
 - c. hotel is uit de bestemmingsomschrijving geschrapt;
 - d. voor kantoren is een aanvulling gemaakt dat deze zijn toegestaan in een cluster van niet meer dan 5 vestigingen met een maximum omvang van 1.000 m² per kantoorvestiging.
3. Lid 4.2.1 is op de volgende punten gewijzigd:
 - a. de regeling voor opbouwen is aangescherpt zodat deze consistent is met het beeldkwaliteitsplan;
 - b. er is een extra regeling opgenomen dat een extra bouwlaag mag worden gerealiseerd, mits elders een lagere bouwhoogte wordt gerealiseerd;
 - c. de regeling voor balkons is aangescherpt zodat het verschil van balkons binnen en buiten het bouwvlak duidelijk is.
4. Lid 4.2.2 is aangescherpt om de bouwhoogte van eventuele geluidschermen in lijn te brengen met het akoestisch onderzoek. Hierdoor is de afwijkingsbevoegdheid in lid 4.3 sub c eveneens aangepast.
5. Lid 4.2.2 sub c is aangepast zodat het aantal grondgebonden woningen minimaal 10% bedraagt van het maximum toegestane aantal woningen.
6. In lid 4.4.3 is opgenomen dat de regels voor niet-woonfuncties ook geldt voor bestaande bedrijven binnen het plangebied.
7. Lid 4.4.5 is gewijzigd zodat de regeling aansluit op het nieuwe parkeerbeleid wat is vastgesteld voor de Stationstuinen.
8. Lid 4.4.6 is ten behoeve van de leesbaarheid redactioneel gewijzigd. Naar aanleiding van de aanpassing van het akoestisch onderzoek zijn er extra regels opgenomen. In de lid is tevens een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor de situatie dat op de gevels van woningen en/of geluidgevoelige objecten een hogere geluidbelasting aanwezig is en dat er aanvullende akoestische maatregelen moet worden genomen.
9. In lid 4.6 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het realiseren van woningen en/of geluidgevoelige objecten binnen de aanduiding mobility hub – 2.

2.2 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.
2. Voor het onderdeel verkeer en parkeren zijn de teksten in de toelichting verduidelijkt en aangevuld.
3. De volgende bijlagen van de toelichting zijn aangepast c.q. updates:
 - a. bijlage 10 akoestisch onderzoek;
 - b. bijlage 13 stikstofonderzoek;
 - c. bijlage 15 ladder voorzieningen;
 - d. bijlage 16 ladder hotel is verwijderd;
 - e. bijlage 17 (nieuw 16) aanvulling MER;
 - f. bijlage 18 (nieuw 17) verkeersgeneratie.

De toelichting is aangepast c.q. aangevuld naar aanleiding van deze gewijzigde rapporten.

4. Het toevoegen van de volgende bijlagen:
 - a. bijlage 20 nota zienswijzen;
 - b. bijlage 21 deelrapport parkeren;
 - c. bijlage 22 parkeerbeleid de Stationstuinen.

De toelichting is aangepast c.q. aangevuld naar aanleiding van deze nieuwe bijlagen