



Ruimte. Mensen. Toekomst.

De Stationstuinen 2e fase
Gemeente Barendrecht

Vastgesteld

colofon

projectnaam

De Stationstuinen 2e fase

datum

17 april 2026

projectnummer

P06342

IMRO-identificatienummer

NL.IMRO.0489.BPBTO20230003-VG01

opdrachtgever

Fruitpacking District Ontwikkeling B.V.

Concept

6 september 2023

Ontwerp

11 december 2023

Vaststelling

14 juli 2026

Movares | BRO Adviseurs B.V.

projectleider

TAu, TSc

projectteam

TAu, TSc

bron kapt

Movares | BRO Adviseurs B.V.

review

TSc

Willemsplein 2

5211 AK 's-Hertogenbosch

+31 (0)73 208 91 55

info.bro@movares.nl

www.movares.com

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Plangebied	5
1.3	Vigerend bestemmingsplan	8
1.4	Leeswijzer	9
2	Planbeschrijving	10
2.1	De Stationstuinen	10
2.2	Ontwikkeldkader De Stationstuinen	12
2.3	Structuurplan Fruitpacking District De Stationstuinen	14
2.4	Beeldkwaliteitsplan	16
2.5	Bestemmingsplan De Stationstuinen 2 ^e fase	16
2.5.1	Het Ontwikkeldkader	16
2.5.2	Het Structuurplan	18
2.5.3	Het Beeldkwaliteitsplan	18
3	Beleidskader	19
3.1	Rijksbeleid	19
3.1.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	19
3.1.2	Crisis- en herstelwet	19
3.1.3	Ladder voor duurzame verstedelijking	19
3.2	Provinciaal beleid	23
3.2.1	Omgevingsvisie Zuid-Holland	23
3.2.2	Omgevingsverordening Zuid-Holland	24
3.3	Gemeentelijk beleid	29
3.3.1	Gebiedsvisie De Stationstuinen	29
3.3.2	Beleidsregel 'Duurzaamheid De Stationstuinen'	31
3.3.3	Woonvisie 2023 - 2027 Goed wonen in Barendrecht	33
3.3.4	Parkeerbeleid De Stationstuinen	34
4	Milieueffectrapportage	35
4.1	Inleiding	35
4.2	Aanvulling MER	35
5	Omgevingsaspecten	37
5.1	Verkeer en parkeren	37
5.2	Geluid	39
5.2.1	Toetsingskader	39
5.2.2	Onderzoek	40
5.2.3	Conclusie	42
5.3	Luchtkwaliteit	42
5.3.1	Toetsingskader	42
5.3.2	Onderzoek	43
5.3.3	Conclusie	43
5.4	Bedrijven en milieuzonering	43
5.4.1	Toetsingskader	43
5.4.2	Onderzoek	45
5.4.3	Conclusie	46
5.5	Kabels en leidingen	46
5.6	Externe veiligheid	47
5.6.1	Toetsingskader	47
5.6.2	Onderzoek	47

5.6.3	Conclusie	48
5.7	Ecologie	49
5.7.1	Toetsingskader	49
5.7.2	Quicksan flora en fauna	50
5.7.3	Vervolgonderzoeken soorten	50
5.7.4	Stikstofonderzoek	51
5.7.5	Conclusie	52
5.8	Bodem	52
5.8.1	Toetsingskader	52
5.8.2	Onderzoek	52
5.8.3	Conclusie	52
5.9	Water	53
5.10	Archeologie	55
5.10.1	Toetsingskader	55
5.10.2	Onderzoek	56
5.10.3	Conclusie	57
5.11	Cultuurhistorie	57
5.11.1	Toetsingskader	57
5.11.2	Onderzoek	57
5.11.3	Conclusie	57
 6	 Juridische planopzet	 58
6.1	Inleiding	58
6.2	Plansystematiek	58
6.3	Bestemmingen	60
 7	 Uitvoerbaarheid	 62
7.1	Economische uitvoerbaarheid	62
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	62
7.2.1	Vooroverleg	63
7.2.2	Vaststellingsprocedure	63

SEPARATE BIJLAGEN

- Bijlage 1: Ontwikkelkader De Stationstuinen
- Bijlage 2: Structuurplan
- Bijlage 3: Beeldkwaliteitsplan De Stationstuinen
- Bijlage 4: Ambitiedocument klimaatadaptatie De Stationstuinen
- Bijlage 5: Quicksan Ontploffbare oorlogsresten De Stationstuinen
- Bijlage 6: Quicksan Flora en Fauna De Stationstuinen 2^e fase
- Bijlage 7: Vervolgonderzoek huismus De Stationstuinen 2^e fase
- Bijlage 8: Vooronderzoek bodem
- Bijlage 9: Archeologisch bureauonderzoek De Stationstuinen
- Bijlage 10: Akoestisch onderzoek De Stationstuinen 2^e fase
- Bijlage 11: Externe veiligheid De Stationstuinen 2^e fase
- Bijlage 12: Watertoets De Stationstuinen 2^e fase
- Bijlage 13: Stikstofonderzoek De Stationstuinen 2^e fase
- Bijlage 14: Ladder wonen De Stationstuinen 2^e fase
- Bijlage 15: Ladder voorzieningen De Stationstuinen 2^e fase
- Bijlage 16: Aanvulling MER De Stationstuinen 2^e fase
- Bijlage 17: Onderzoeken verkeer
- Bijlage 18: Beoordeling bedrijven en milieuzonering De Stationstuinen 2^e fase
- Bijlage 19: Compensatieplan van bedrijventerrein naar woon-werkgebied
- Bijlage 20: Nota van zienswijzen
- Bijlage 22: Parkeerbeleid De Stationstuinen
- Bijlage 23: Verkennend en aanvullend bodemonderzoek

Toelichting

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

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.

Emborion Vastgoed BV is eigenaar van een groot deel van de gronden binnen De Stationstuinen. Voor De Stationstuinen 1^e fase is een bestemmingsplan vastgesteld op 19 december 2023 door de gemeenteraad van Barendrecht. Fase 2 is gelegen aan de oostzijde van het plangebied van fase 1. Op dit moment is hier nog bedrijvigheid aanwezig. Onderhavig bestemmingsplan is bedoeld om het structuurplan voor De Stationstuinen, voor zover gelegen binnen het plangebied van fase 2, mogelijk te maken. Alle gronden krijgen gebruiks- en bouw mogelijkheden conform het structuurplan 'Fruitpacking District'.

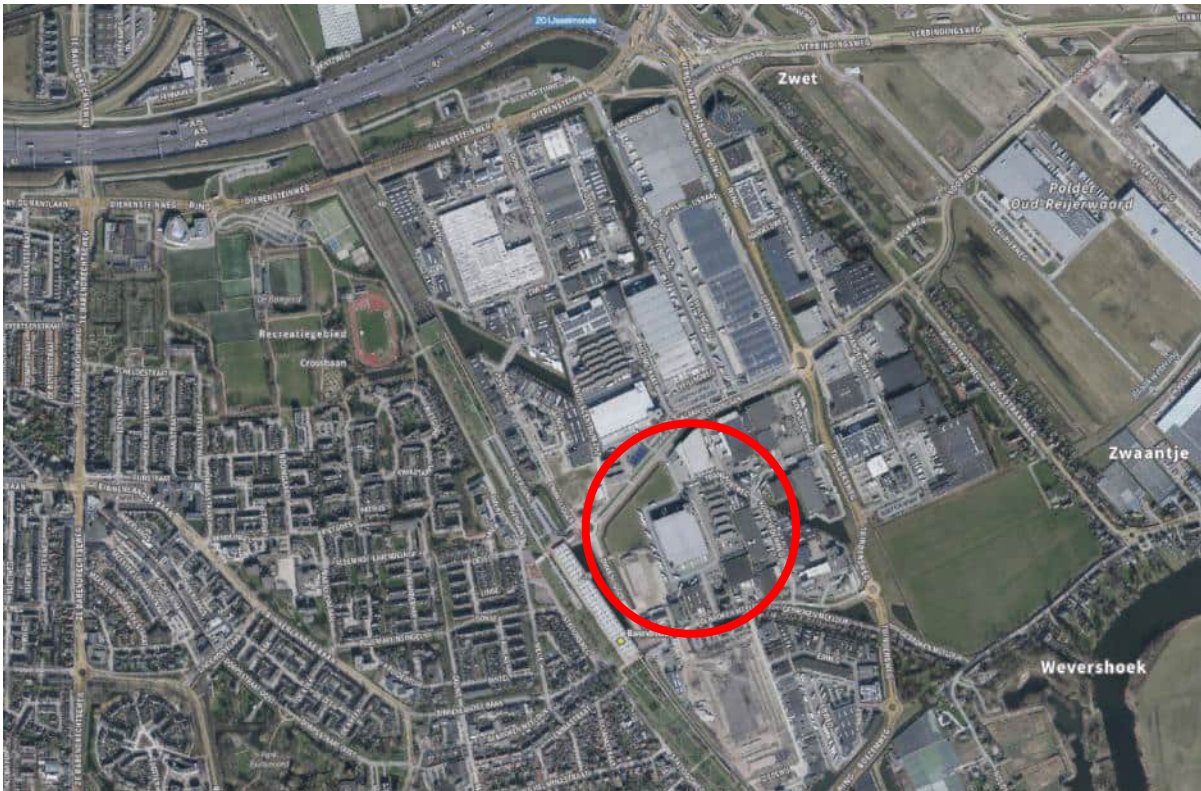
Het bestemmingsplan is opgesteld, gebruik makend van de Crisis- en Herstelwet. Het is een zogenaamd bestemmingsplan met verbrede reikwijdte en sorteert zo voor op de nieuwe Omgevingswet (die op 1 januari 2024 in werking is getreden).

1.2 Plangebied

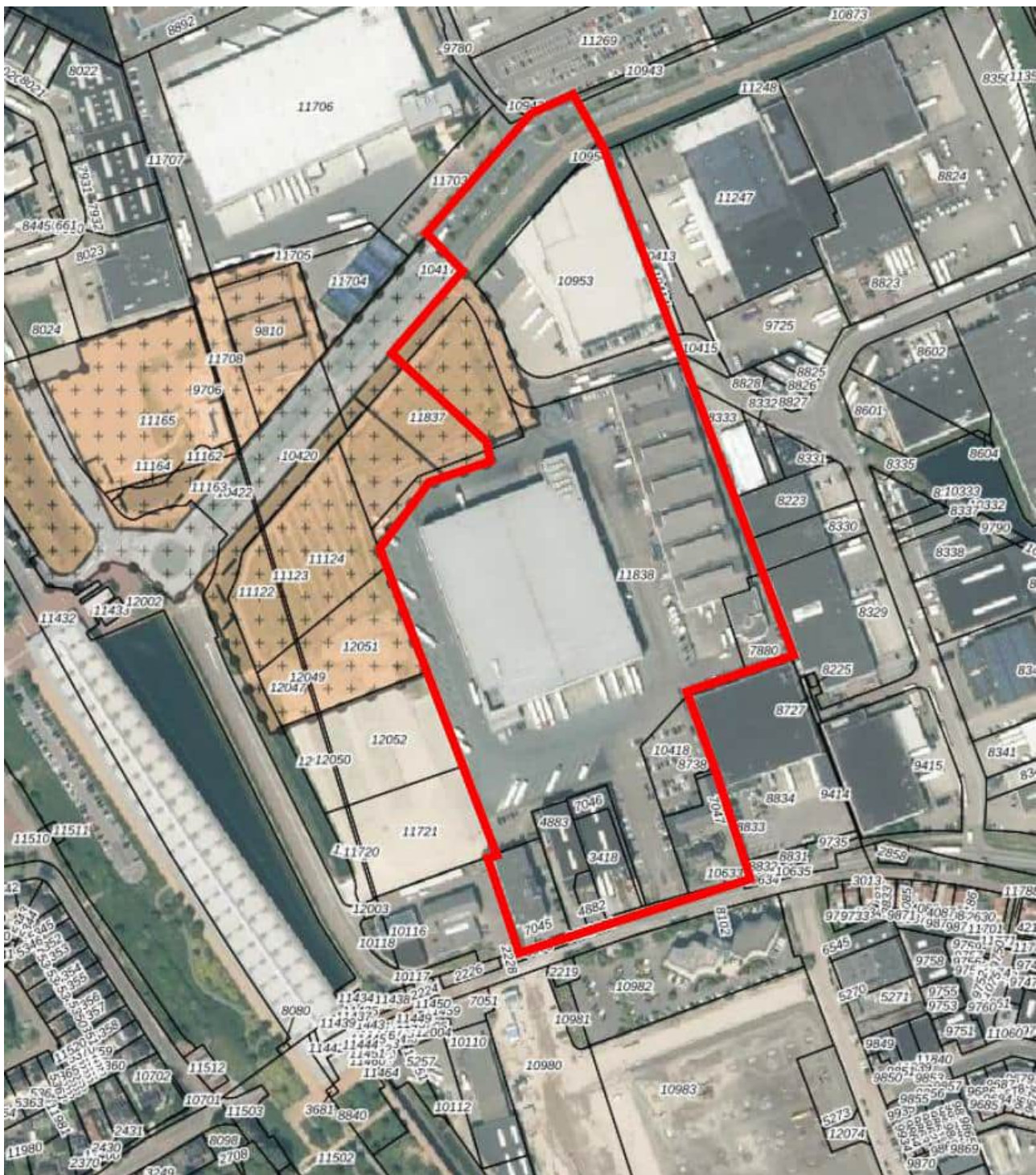
De Stationstuinen zijn gelegen ten oosten van het spoor dat door Barendrecht loopt. De ligging en globale begrenzing van het plangebied is weergegeven in figuren 1.1 en 1.2.

Aan de noordzijde wordt de plangrens globaal gevormd door de Spoorlaan. In het westen vindt de ontwikkeling plaats van De Stationstuinen fase 1. Op dit moment is hier braakliggende grond aanwezig. In het zuiden van het plangebied loopt de Gebroken Meeldijk en aan de oostzijde van het plangebied is nog bestaande bedrijvigheid aanwezig.

Kadastraal staat de locatie bekend als de gemeente Barendrecht, sectie D en perceelnummers 10417, 11837, 10953, 11838, 7880, 10418, 8738, 7047, 7046, 3418, 4883, 4882 en 7045 (allen al dan niet gedeeltelijk). De oppervlakte van het terrein bedraagt circa 7 hectare. Voor de exacte begrenzing van dit bestemmingsplan wordt verwezen naar de verbeelding.



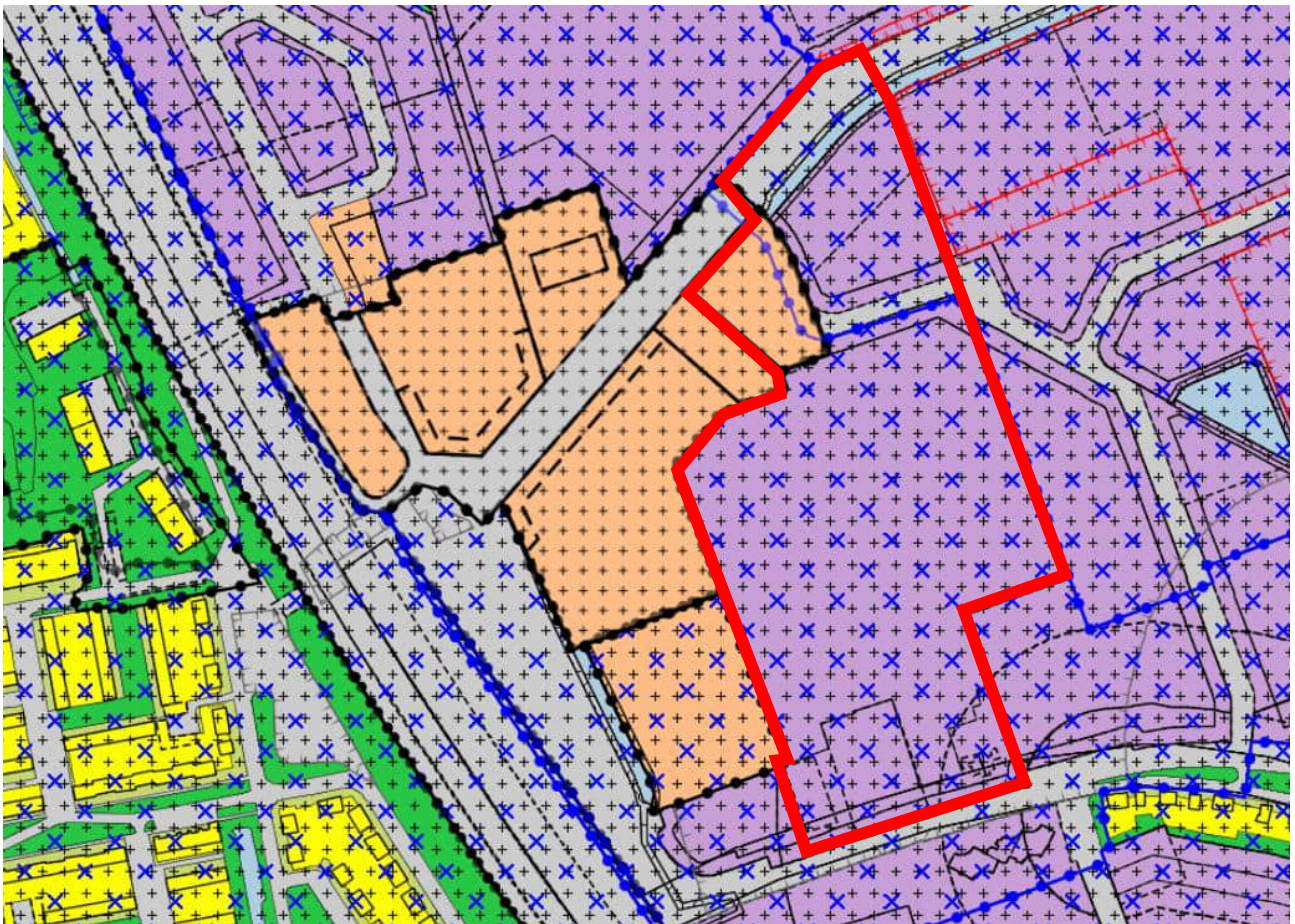
Figuur 1.1: Ligging plangebied



Figuur 1.2: Begrenzing plangebied (met aan de westzijde fase 1). Voor de daadwerkelijke begrenzing wordt verwezen naar de verbeelding.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied is het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Barendrecht Noordoost' (vastgesteld op 11 juni 2013) het geldende juridisch-planologische kader. Op de locatie geldt daarnaast het bestemmingsplan 'Paraplusherziening Staandplaatsen en evenementen' en de voorbereidingsbesluiten 'De Stationstuinen 2023' en 'Supermarkten Barendrecht'. Een uitsnede van de verbeelding van bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Barendrecht Noordoost' is opgenomen in figuur 1.3. In figuur 1.3 is de begrenzing van het plangebied aangegeven met de rode omranding. Daarnaast is hierop ook het bestemmingsplan van 'De Stationstuinen 1^{ste} fase' opgenomen. Hierop is te zien dat in het noordwesten een deel van dit plangebied het plangebied van fase 2 doorkruist. Dit heeft te maken met de verplaatsing van een mobility hub. In hoofdstuk 2 wordt hier verder op ingegaan. In het geldende bestemmingsplan zijn binnen het plangebied de bestemmingen 'Bedrijventerrein' en 'Verkeer' opgenomen. Om het stedenbouwkundig plan mogelijk te maken is een partiële herziening van het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Barendrecht Noordoost' noodzakelijk. Ook wordt in het noordwesten van onderhavig plan een klein gedeelte van het bestemmingsplan 'De Stationstuinen 1^{ste} fase' partieel herzien. Onderhavig bestemmingsplan geeft hier invulling aan.



Figuur 1.3: Uitsnede verbeelding geldend bestemmingsplan met globale begrenzing plangebied (rood omrand).

Vorbereidingsbesluit

Op 26 september 2023 is een voorbereidingsbesluit voor De Stationstuinen (zie ook ruimtelijkeplannen.nl: NL.IMRO.0489.BPBT0230002-VB01) vastgesteld, welke op 12 oktober 2023 in werking is getreden. Met het nemen van dit voorbereidingsbesluit wordt aangegeven, dat er nieuw(e) bestemmingsplan(nen) in procedure zal/zullen worden gebracht (zoals onderhavig bestemmingsplan). Er is een aanhoudingsplicht voor bouw- en aanlegactiviteiten. Het is in beginsel niet toegestaan om het gebruik van gronden of bouwwerken

in dit gebied te wijzigen en/of te intensiveren ten opzichte van de vigerende bestemming. Gedurende de ontwikkeltijd kunnen gebouwen en gebieden tijdelijk leeg (komen te) staan. En liggen of komen te) gebieden braak. De gemeente vindt het belangrijk dat het gebied altijd aantrekkelijk is. Daarom denkt de gemeente graag gedurende de ontwikkeltijd samen met initiatiefnemers en ontwikkelaars in het gebied na over wat er in de tussentijd gebeurt met gronden en gebouwen die tijdelijk geen functie hebben. Het doel is om deze te benutten voor tijdelijke (gebruiks)functies.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 waarin een beschrijving van het plan is opgenomen. In hoofdstuk 3 wordt het Rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 4 wordt inzicht gegeven in diverse planologische aspecten die van belang zijn voor het voorliggende bestemmingsplan. In hoofdstuk 5 is de juridische toelichting op de planopzet gegeven. In het laatste hoofdstuk komt de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

2 Planbeschrijving

2.1 De Stationstuinen

De Stationstuinen wordt een nieuw gemengd gebied met ruimte voor een grote hoeveelheid woningen, maatschappelijke voorzieningen, onderwijs (al dan niet in de vorm van een campus), de mogelijkheid voor startups en ruimte voor research en development en experience.

De Stationstuinen versterkt het dorp Barendrecht en de relatie met haar omgeving en de stad. Met deze ontwikkeling wordt bovendien bijgedragen aan het vitaal en krachtig houden van het bedrijvenscluster op de grens van Barendrecht, Ridderkerk en Rotterdam. Dit cluster van agrofood gerelateerde bedrijven heeft zich verenigd tot Dutch Fresh Port, onderdeel van de Greenport West-Holland, waar ook het Westland onder valt.

In het Koersdocument De Stationstuinen is in 2019 de ambitie voor het gebied vastgelegd. Tevens is De Stationstuinen door het Rijk aangewezen als een 'versnellingslocatie' binnen de Woondeals, de meerjarige integrale samenwerking tussen overheden en maatschappelijke partners. Het is daarmee een kerngebied voor de grote woningbouwopgave van Zuid-Holland. Dit geeft de visieontwikkeling een stevige impuls. De ligging van De Stationstuinen, binnenstedelijk en dichtbij het treinstation, maakt het tot een ideale ontwikkellocatie. De nabijheid van Barendrecht Centrum en haar voorzieningen versterkt de aantrekkingskracht.

Wat deze plek echt onderscheidt van andere locaties in de regio, is het aanwezige bedrijvenscluster Dutch Fresh Port. Dit cluster van agrofood-bedrijven is een koploper op de wereldmarkt en is constant bezig met verbetering en vernieuwing van producten en diensten. Deze karakteristieken van het gebied zorgt ook voor de behoefte aan woonruimte voor werknemers, ruimte voor onderwijs, research- en development en ruimte voor ontmoeting en kennisuitwisseling. Kortom, een gebied met gevarieerd wonen en ontwikkelingen die zich richten op voedsel en gezondheid; de grote thema's van deze wereld.

Dit trekt studenten en docenten aan, onderzoekers, startups en ondersteunende partijen. Er is al serieuze interesse vanuit mbo-scholen en universiteiten voor vestiging of participatie in De Stationstuinen. Onderwijs als een unieke schakel tussen wonen en werken en tussen deze plek en de regio.

Vers Proeftuin

De Stationstuinen kunnen gezien worden als "Vers Proeftuin". Proeftuin staat voor innovatie in een broedplaats zoals een campus en in nieuwe woonconcepten. Vers staat voor de ontwikkelingen en trends in gezonde leefstijlen en nieuwe voedselproducten. Van oudsher de kern van Barendrecht en ook nu de dagelijkse drive van aanwezige bedrijven.

Het doel is om deze zaken te combineren in een gebied waarin mensen ook het bijzondere bedrijvenscluster in hun achtertuin waarderen en hier trots op zijn. Een gebied waar mensen de verse producten van de bedrijven kunnen beleven, maar mogelijk ook zelf kunnen verbouwen en plukken.

De aanwezigheid van de bedrijven en een vorm van een campus biedt ook mogelijkheden en draagvlak voor horecafuncties en detailhandel waarin je de verse producten kunt kopen, proeven en beleven. Een mooie toevoeging voor iedereen die in De Stationstuinen komt wonen.

Integratie van maatschappelijke vraagstukken

De vraagstukken rond wonen en Dutch Fresh Port zijn door de gemeente aangewend om ook andere belangrijke thema's op te pakken. Zaken die ook voor de Dutch Fresh Port bedrijven belangrijk zijn energie neutrale ontwikkelingen, duurzame mobiliteit, ruimte voor groen en water en goed onderwijs. Door deze maatschappelijke vraagstukken gezamenlijk op te pakken, wordt een duurzame leefomgeving gecreëerd, met oog voor mens en milieu. In deze gebiedsvisie wordt uitgegaan van de volgende 3 kernwaarden:

- 'Groen en bewust': een goede opwekking en verdeling van energie;
- 'Gezond bereikbaar': een duurzame mobiliteitsoplossing voor iedereen in het gebied;
- 'Plek voor iedereen': het verzorgen van een aantrekkelijk woon-, werk- en opleidingsmilieu.

Groen en Bewust staat voor een leefomgeving waarin de verharding tot een minimum wordt beperkt. Groen en water voeren de boventoon. De verblijfs- en recreatieruimte ligt voor de deur en dat heeft een positieve invloed op ieders gezondheid. Daarbij staan we voor duurzaam en verantwoord bouwen en zorgvuldig omgaan met energie en warmte.

Gezond Bereikbaar gaat over mobiliteit. Het openbaar vervoer, met name de treinverbinding richting Rotterdam en Dordrecht, is de basis. Daarnaast wordt in het gebied voorrang gegeven aan fietsers en voetgangers. Voor deze doelgroepen zijn er ook goede verbindingen naar omliggende gebieden. De Stationstuinen wordt autoluw; er is maar beperkt ruimte voor de auto. We werken aan goede (parkeer)voorzieningen met deelmobiliteitsconcepten, zoals deelauto's en deel(bak)fietsen. Ook komt er een goede busverbinding naar Rotterdam Zuidplein. De bereikbaarheid van het gebied is voor alle vervoerswijzen geborgd, maar de auto staat niet voor het huis op de oprit. Zo ontlasten we het omliggend wegennet en het milieu en is er in de openbare ruimte meer ruimte voor groen, lopen, fietsen en verblijven.

Tot slot Plek voor Iedereen, want in De Stationstuinen komt een grote variatie aan maatschappelijke en commerciële functies en woningtypen die dit met recht een gemengd gebied maken. Alle thema's worden in samenhang bekeken. Ze zijn gevat in een stevig ruimtelijk raamwerk waarin de doelen en uitgangspunten van de thema's zijn verankerd. We houden voldoende flexibiliteit in de planvorming om markt gestuurd te ontwikkelen.

Nieuw aanbod voor de woningvraag

Barendrecht wil de komende jaren structureel betaalbare woningen toevoegen. Woonruimte waar jongeren in Barendrecht hun wooncarrière kunnen starten, speedzoekers en statushouders een plek vinden en studenten een dynamische tijd kunnen hebben. De gemeente wil ruimte bieden voor gezinnen en voor ouderen om door te kunnen stromen naar een variatie aan woonvormen, van luxe tot mogelijk zorg(ondersteund) wonen. De Stationstuinen geeft daarmee een duidelijk antwoord op de actuele woningvraag. Uiteraard wordt ook ruimte geboden aan de behoefte aan gezinswoningen binnen de regio.

De ruimte is echter beperkt en de behoefte aan aantallen woningen groot. De Stationstuinen kiest daarom niet voor de standaard grondgebonden woning met voortuin en oprit, maar voor stedelijke grondgebonden woningen en een variatie aan woningtypen zoals appartementen, ook over meerdere lagen, lofts, portiekwoningen, stadshuizen en ruime dakappartementen. Hiermee geven we invulling aan de diverse woonwensen in een compact woonmilieu. De Stationstuinen onderscheidt zich door deze variatie aan woningtypen van ontwikkelingen in de regio.

Volgens o.a. de woningcorporaties is op de woonmarkt overal behoefte aan en is vooral snel bouwen belangrijk. Hiermee komt een verhuisketen op gang die elders in de Barendrechtse woonmarkt weer mogelijkheden biedt. Dit wordt uitgewerkt samen met o.a. de woningcorporaties Havensteder, Wooncompas en Patrimonium.

Stedelijk wonen

Veel mensen streven naar een grondgebonden woning met ruime tuin en auto voor de deur. Toch openen de huidige woontrends de deur naar nieuwe woonvormen. Stedelijke ontwikkelingen waarbij creatieve oplossingen zoals moderne appartementencomplexen met gezamenlijke tuinen, groene openbare ruimten en locaties in nabijheid van het openbaar vervoer, zijn daarin leidend. Deze verandering biedt kansen voor een duurzamere en efficiëntere van wonen. Voor mensen op latere leeftijd is een gezinswoning vaak te groot. Een levensloopbestendige woning met goede buitenruimte kan een veel betere oplossing zijn. Voor de starter is een gezinswoning veelal financieel niet haalbaar. Die heeft behoefte aan een goed alternatief: een dynamische omgeving en buitenruimte die ook gemeenschappelijk mag zijn.

Tegelijkertijd zien we, zeker bij gezinnen met kinderen, veranderende woonwensen die voortkomen uit bijvoorbeeld de coronacrisis. Behoeft aan goede werkruimten thuis en ruimte om buiten te zijn en te wandelen. Inleveren op privé buitenruimte kan gecompenseerd worden door kwalitatieve buitenruimte. Zo ontstaat een duurzame woonomgeving met passend aanbod voor woningzoekenden.

Vraag gestuurd

De ontwikkeling van De Stationstuinen zal zich richten op vraag. Om dit te kunnen bereiken zal de gemeente heel goed naar de markt luisteren om de juiste, verrassende oplossing te bieden. De lange ontwikkelperiode van De Stationstuinen heeft voldoende flexibiliteit om de veranderende woonvraag te kunnen accommoderen.

Gefaseerd

De gemeente verwacht dat de ontwikkeling van De Stationstuinen circa 10 jaar duurt. Het plan zal daarom in fasen tot stand komen, te beginnen bij het gebied rondom 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 afwijkingslocatie. Onderhavig bestemmingsplan betreft de eerste fase. Welke procedures gebruikt zullen worden voor de volgende fases is nu nog niet bekend. Dit hangt mede af van het moment van inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Tot slot

De Stationstuinen is een prachtige ontwikkellocatie tegen het treinstation aan met de potentie om grote aantallen woningen te realiseren en een bijdrage te leveren aan de kracht van het aanwezige bedrijvencluster. De gemeente, woningcorporaties en partijen in het gebied zijn volop in gesprek en er is vertrouwen dat dit gebied binnenkort ook daadwerkelijk zijn eerste start kan maken. De eerste succesvolle tekenen zijn al zichtbaar in de vorm van initiatieven zoals Spring! Housing en Loods38 / Verse Grond als placemaking project.

2.2 Ontwikkelkader De Stationstuinen

De gebiedsvisie De Stationstuinen is nader uitgewerkt in een gemeentelijk ontwikkelkader voor de gehele Stationstuinen. Dit ontwikkelkader (d.d. 14 februari 2022) is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting.

Eerder is de Gebiedsvisie De Stationstuinen vastgesteld (zie paragraaf 3.3.1). Na de vaststelling van de gebiedsvisie heeft de gemeente de planvorming van De Stationstuinen in overleg met de verschillende marktpartijen verder opgepakt. Een van de resultaten is het Ontwikkeldkader. In dit Ontwikkeldkader komen de kernwaarden bij diverse thema's terug. Ook staan in het Ontwikkeldkader uitgangspunten ten aanzien van het programma. Verder worden adviezen en randvoorwaarden gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit van de buitenruimte, mobiliteit, duurzaamheid, klimaatadaptatie, natuurinclusiviteit en circulariteit.

Er is in De Stationstuinen gekozen om niet met aantallen woningen of specifieke meters per functie te werken, maar met beschikbaar bouwoppervlak, in vierkante meters bebouwde ruimte (hierna: m² BVO). Dit heet het maximale laadvermogen van het gebied. Dit is tot stand gekomen door te kijken naar de stedenbouwkundige opzet van het gebied en de mogelijke bouwhoogte. Het totaal m² BVO wordt benut voor een divers programma aan wonen, werken, voorzieningen en gebouwd (privé) parkeren. En anderzijds door te kijken naar de marktvraag voor wonen, werken, voorzieningen en het daarbij horende (gebouwd) parkeren. Marktvraag, ruimtelijke kwaliteit en laadvermogen zijn in dit programma op elkaar afgestemd.



Figuur 2.1: Ruimtelijk casco uit het Ontwikkeldkader met ontwikkeldvelden (roodbruine gebieden (met en zonder arcering))

Voor het plangebied wordt uitgegaan van maximaal 517.000 m² bruto vloeroppervlak voor wonen, werken, voorzieningen en gebouwd parkeren (ook privé). De gemeente vindt het erg belangrijk dat De Stationstuinen een multifunctionele wijk wordt, met een goede woon-werkbalans. Daarom wordt als randvoorwaarde meegegeven, dat er in het totale Exploitatiegebied (alle gronden waar concreet een ontwikkeling wordt voorzien binnen plangebied in figuur 2.1) ten minste 67.500 m² BVO gereserveerd moet zijn voor voorzieningen en

werken (waarvan minimaal 8.500 m² voorzieningen). De resterende 449.500 m² BVO worden benut voor woningen (ca. 3.500), uitbreiding van werken en/of voorzieningen en de parkeeroplossing voor het totale programma (wonen, werken, voorzieningen). Deze programmatische verdeling is gebaseerd op wat nodig is voor de realisatie van een goed functionerende wijk met voldoende voorzieningen, bestaande bedrijvigheid en de relatie met Dutch Fresh Port in het kader van breed ondernemerschap.

De woonoppervlakte binnen het exploitatiegebied biedt ruimte voor ca. 3.500 woningen. Dit sluit aan bij de uitkomsten van het onderzoek naar de marktvraag in de regio groot Rotterdam. Het woonprogramma is onderverdeeld in drie segmenten (sociaal, middelduur, hoger segment):

- 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.

Bij deze verdeling horen de volgende prijscategorieën (prijsgrenzen 2026):

Segment	Huurprijs 2026
Sociaal	< € 932,93
Middelduur	€ 932,93 – € 1.228,07
Hogere segment	> € 1.228,07

Segment	Koopprijs 2026
Betaalbare koop	< € 420.000
Middeldure koop	€ 420.000 - € 470.000
Dure koop < €1 mln	€ 470.000 - € 1.000.000
Dure koop > € 1 mln	➤ € 1.000.000

Voor de onderdelen 'voorzieningen' en 'werken' gelden de volgende randvoorwaarden/adviezen:

- Voor De Stationstuinen geldt een minimum van 8.500 m² voor voorzieningen met een verdeling zoals opgenomen in het ontwikkelkader;
- Advies: Het aanbod voorzieningen bestaat uit zorg, onderwijs (campus en primair), cultuur, horeca, sport en (niet-) dagelijkse detailhandel;
- Voorzieningen en werken moeten het autoluwe karakter van de wijk waarborgen;
- Het aanbod van voorzieningen dient organisch mee te groeien met de ontwikkeling van de wijk;
- De m²'s BVO voor werken en voorzieningen tellen samen op tot ten minste 67.500 m² BVO;
- Advies: Nevenfuncties vanuit de AGF-sector genieten de voorkeur vanwege de relatie met Dutch Fresh Port.

2.3 Structuurplan Fruitpacking District De Stationstuinen

Er is voor De Stationstuinen een structuurplan opgesteld, dat een nadere uitwerking is van het Ontwikkelkader. Dit structuurplan is ook opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting. Hierna worden enkele belangrijke kernwaarden beschreven:

Stedelijk en dorps karakter

De dichtheid in het gebied is verdeeld om een aantal intieme buurten te creëren met een dorpsgevoel en overlast van de randen te weren. Rondom het station is een hoog stedelijk milieu en stijgt de dichtheid, de hoogte en de hoeveelheid voorzieningen. De Stationstuinen worden 'Stedelijk met een dorpskarakter'.

Plek voor iedereen

In De Stationstuinen is plek voor iedereen. In het kerngebied wordt per blok een diversiteit aan vrije markt, midden en sociale huurwoningen gerealiseerd. In De Stationstuinen woont men samen bij elkaar in de buurt ongeacht je inkomen, maar met aandacht voor overeenkomsten in levensstijl.

Groen en bewust

Recreatie, ecologie en klimaatadaptatie vormen de ruggengraat van De Stationstuinen. De parkstructuur vormt een groene verbinding van sportcomplex de Bongerd naar het Waalbos. In de wijk vormt een (doorlopend) park de groene drager van het gebied en het middelpunt van het publieke leven. In de buurten heb je kleinere 'pocketparks' en autovrije straten met een hoge verblijfskwaliteit.

Gezond bereikbaar

De Stationstuinen werkt volgens het STOMP-principe waar de hiërarchie als volgt is: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, deelmobiliteit, privébezit auto's. De parkeerbehoefte wordt gecentraliseerd in een aantal mobility-hubs waardoor de buurten autovrij kunnen zijn. In de kaart in figuur 2.2 is de plankaart van het voorlopig ontwerp van De Stationstuinen opgenomen, zoals weergegeven in het structuurplan.



Figuur 2.2: Proefverkaveling Structuurplan

In het structuurplan zijn twee scenario's opgenomen als het gaat een Mobilityhub (HUB) in het noorden van het plangebied (zie ook hoofdstuk 5 van het Structuurplan). Inmiddels is gekozen voor een HUB in de noordoosthoek van het plangebied (zie figuur 2.2). Dit is mogelijk omdat de desbetreffende gronden inmiddels in eigendom zijn van Emborion. In het bestemmingsplan De Stationstuinen eerste fase ligt de HUB nog zuidoostelijker. Die (oude) locatie van de HUB is meegenomen in dit bestemmingsplan. Hier zijn nu woningen en (op de begane grond) andere functies geprojecteerd.

2.4 Beeldkwaliteitsplan

Voor De Stationstuinen als geheel is ook een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Deze is als een bijlage bij deze toelichting gevoegd. Deze wordt in een aparte procedure als aanvulling op de Welstandsnota door de gemeenteraad vastgesteld. De nog aan te vragen omgevingsvergunning zal worden getoetst aan redelijke eisen van welstand zoals opgenomen in het beeldkwaliteitsplan. Alle ruimtelijk relevante aspecten uit het beeldkwaliteitsplan zijn in dit bestemmingsplan geborgd in de bouwregels (waar mag gebouwd worden, hoe hoog mag er gebouwd worden, etc.).

2.5 Bestemmingsplan De Stationstuinen 2^e fase

Het Ontwikkeldkader en het Beeldkwaliteitsplan zijn opgesteld voor De Stationstuinen als geheel. De wens is om zo snel mogelijk een begin te maken met de bouw van woningen met daarnaast ruimte voor 'werken' en 'voorzieningen'. De bestemmingsplannen van De Stationstuinen voor fase 1 en 2 zijn hiervoor opgesteld. Daarbij is het uitgangspunt is dat het gebiedsdeel dat via dit bestemmingsplan gerealiseerd wordt, voldoet aan alle adviezen, randvoorwaarden en uitgangspunten uit het Ontwikkeldkader, het Beeldkwaliteitsplan en ook het Structuurplan. Hieronder wordt dit nader uitgewerkt.

2.5.1 Het Ontwikkeldkader

Wonen

In het Ontwikkeldkader zijn verschillende randvoorwaarden gegeven voor de woonfunctie. Deze randvoorwaarden hebben onder andere betrekking op de verdeling tussen woningtypen (betaalbare woningen en woningen in het hogere segment, huur- versus koopwoningen) qua grootte, typologie en prijs en passend bij de doelgroepen.

Met dit bestemmingsplan worden in totaal maximaal 850 woningen mogelijk gemaakt. In de eerste fase komen er verschillende soorten appartementen met verschillende oppervlaktes en prijzen. De verdeling van de woningen per woontype is vastgelegd in het ontwikkeldkader. In het ontwikkeldkader is beschreven dat het maximaal aantal woningen binnen De Stationstuinen neerkomt op circa 3.500. Er bestaat een mogelijkheid om dit uit te breiden tot maximaal 4.500 woningen. In de aanvullende milieueffectrapportage behorende bij dit bestemmingsplan is daarom getoetst aan dit nieuwe maximale woningaantal van 4.500. In de onderzoeken en beschouwingen is rekening gehouden met de realisatie van maximaal 1.200 woningen. In de regels van dit bestemmingsplan is vastgelegd dat maximaal 850 woningen zijn toegestaan. Bij de beoordeling van het plan ten aanzien van beleid en milieu is dus met meer woningen rekening gehouden. Aangezien feitelijk minder woningen gerealiseerd mogen worden in het plan is met worst-case getallen rekening gehouden.

Voorzieningen en werken

Voor voorzieningen wordt een verdeling tussen verschillende functies aangegeven voor het gehele gebied.

Het richtprogramma laat zien dat hier aan voldaan wordt. Verder is in de regels een artikel 3 opgenomen over de doelen van het bestemmingsplan. Eén van de doelen is om de economische positie van Dutch Fresh Port te versterken met niet-woonfuncties.



Figuur 2.3: Richtprogramma Niet-woonfunctie

Ruimtelijke kwaliteit

Voor de ruimtelijke kwaliteit zijn in het Ontwikkelkader adviezen en randvoorwaarden gegeven, waaronder voor de openbare ruimte en de verblijfskwaliteit. Daarnaast is een advies gegeven over de stedenbouwkundige volumes.

Een en ander is weer nader uitgewerkt in het Structuurplan en het Beeldkwaliteitsplan, die als bijlagen bij de toelichting zijn gevoegd. Daarnaast werkt de gemeente momenteel aan een voorlopig ontwerp inrichtingsplan, waarbij rekening wordt gehouden met voldoende speel- en verblijfsruimte. Ditzelfde geldt voor fietsenstallingen, ondergrondse containers en calamiteitenverkeer.

Mobiliteit

In het Ontwikkelkader is een aantal randvoorwaarden en adviezen geformuleerd met betrekking tot mobiliteit. Deze zijn veelal gericht op de totale gebiedsontwikkeling, zoals de locatie van mobiliteitshubs, loopafstand tot (collectieve) parkeervoorzieningen en deelmobiliteit.

Er is onderzoek gedaan naar de effecten op verkeer en parkeren. In paragraaf 5.1 wordt hier verder op ingegaan.

Energie

Randvoorwaardelijk wordt in het Ontwikkelkader gesteld dat voldaan moet worden aan vigerende wet- en regelgeving. Ook is de robuustheid en leveringszekerheid van het energiesysteem een randvoorwaarde, alsmede de toepassing van transformatoren in relatie tot gezondheid en vastgoed en openbare ruimte. Toepassing van WKO-systemen is een advies. De transformatoren en WKO-systemen worden geclusterd in de hubs.

In het ontwikkelkader zijn randvoorwaarden opgenomen ten aanzien van duurzaamheid. Deze zijn vertaald in een beleidsregel Duurzaamheid. Dit betekent dat bij omgevingsvergunningaanvragen getoetst wordt aan deze regels. Hierin zijn ook eisen opgenomen over energie. Zie ook paragraaf 3.3.3.

Klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit

Er worden in het Ontwikkelkader verschillende randvoorwaarden gesteld met betrekking tot dit onderwerp, alsmede een advies over het percentage schaduw.

Bij de uitwerking van de plannen is hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden. Verder wordt verwezen naar de beleidsregel Duurzaamheid, waarin ook eisen zijn opgenomen over klimaatadaptatie, biodiversiteit en circulariteit. Als het gaat om windklimaat, bezonning zijn in de regels voorwaardelijke verplichtingen opgenomen. Ook bevatten de regels een toetsingsregel voor waterhuishouding. Zie ook paragraaf 3.3.3.

2.5.2 Het Structuurplan

Dit bestemmingsplan is gericht op de eerste en tweede fase van de ontwikkeling van De Stationstuinen. Het is de plek bij de hoofdentree van het station en gelegen aan de Spoorlaan. Een deel vormt de eerste rand van het te ontwikkelen park. Uitgangspunten daarbij zijn een sterke begeleiding van het stationsplein en de Spoorlaan en een meer open structuur richting het park.

De uitgangspunten voor de tweede fase van de Stationstuinen uit het Structuurplan zijn vertaald in de regels en verbeelding van dit bestemmingsplan. De bouwvlakken zijn vastgelegd, evenals de maximale bouwhoogtes (en de hoogteaccenten). Ook zijn er regels gesteld over de niet-woonfuncties. Bepaald is waar in ieder geval geen woningen zijn toegestaan in de plint. Deze plinten zijn bedoeld voor de niet-woonfuncties.

2.5.3 Het Beeldkwaliteitsplan

Het beeldkwaliteitsplan is als bijlage bij de toelichting gevoegd en zal via een wijziging van de Welstandsnota onderdeel uit gaan maken van die nota. Dit beeldkwaliteitsplan is op 19 december 2023 vastgesteld.

De omgevingsvergunningen zullen vervolgens o.a. aan zowel het bestemmingsplan als het beeldkwaliteitsplan worden getoetst. Het bestemmingsplan geeft bewust nog de nodige flexibiliteit als het gaat om bouwen. Alleen de randvoorwaarden zijn vastgelegd (uit het Structuurplan en Beeldkwaliteitsplan). Gelet hierop heeft het bevoegd gezag de vrijheid om nadere regels uit het beeldkwaliteitsplan mee te nemen bij de welstandstoets. Deze behoeven daarom niet ook nogmaals in de regels van het bestemmingsplan te worden opgenomen. Dit mag vaak ook niet omdat veel van die regels niet ruimtelijk relevant zijn.

Bij het gebruik van de afwijkingsbevoegdheid als het gaat om opbouwen wordt in de regels wel een directe link gelegd met het beeldkwaliteitsplan.

3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader dat relevant is voor het plan toegelicht en wordt het plan hieraan getoetst. Er is sprake van een doorwerking van beleid dat is vastgesteld op verschillende niveaus van bestuur.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Met dit initiatief zijn geen nationale belangen gemoeid. Het Barro bevat geen kader stellende uitspraken voor het plangebied. Ook de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) heeft geen specifieke betekenis voor onderhavige ontwikkeling.

Het gebied De Stationstuinen (waarbinnen dit in initiatief valt) is door het Rijk aangewezen als een versnellingslocatie binnen de Woondeal 'Zuidelijke Randstad'. Met deze woondeal wordt gestreefd naar het versnellen van de woningbouwproductie, bijvoorbeeld doordat projecten onder voorwaarden onder de Crisis- en Herstelwet tijdelijk af kunnen wijken van bepaalde normen zodat tijdswinst kan worden geboekt. Met dit initiatief wordt invulling gegeven aan de versnelling van de woningbouwproductie.

3.1.2 Crisis- en herstelwet

Het plangebied van dit bestemmingsplan is aangewezen als experimenteergebied in het kader van de Crisis- en herstelwet. Dat geeft de mogelijkheid een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte op te stellen voor het gebied en milieunormen in het bestemmingsplan op te nemen ter bevordering van een duurzame ontwikkeling. De aanwijzing biedt kansen om bijvoorbeeld ruimtelijke regels en milieuregels samen te brengen.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: *"De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."* Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.¹

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: *"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."* (Artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Ladder woonfuncties

In de bijlagen van deze toelichting is een ladderonderbouwing opgenomen ten aanzien van de woningen. Hier wordt dan ook naar verwezen. Hierna zijn de belangrijkste conclusies beschreven. In de ladder in de

¹ O.a. ABRS 1 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1503), ABRS 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:428) en ABRS 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319).

bijlagen wordt nog gesproken over maximaal 1.200 woningen. Het uitgangspunt is 850 woningen, zoals ook besproken in paragraaf 2.5.1.

Het initiatief past binnen de beleidskaders en draagt bij aan de beleidsdoelstellingen van Rijk, provincie, regio en gemeente:

- Er is een fors woningtekort en daarom zet het rijk, de provincie en de regio in op versnelde woningbouw. Dit initiatief is één van de sleutelprojecten, genoemd in de Realisatieagenda regio Rotterdam.
- De provincie, regio en gemeente streven naar een gevarieerd woningaanbod met een geschikte woning voor iedereen. Het initiatief betreft huur- en koopwoningen in verschillende prijsklassen. Hierdoor is het programma geschikt voor diverse doelgroepen. Daarnaast worden er vooral levensloopbestendige appartementen gerealiseerd (gelijkvloers, lift aanwezig).
- De gemeente Barendrecht heeft voorkeur voor woningtoevoegingen door verdichting en gestapelde woningbouw. Ook de provincie en regio streven naar verdichting. De ontwikkeling ligt binnen bestaand stedelijk gebied ligt en betreft verdichting. Daarnaast worden er vooral appartementen gerealiseerd. Hierdoor is er ook sprake van de gewenste gestapelde bouw.
- Het beleid legt nadruk op voldoende woningen in het sociale segment en voldoende betaalbare woningen. Het initiatief sluit aan bij de doelstelling van 60% betaalbaar, waarvan 30% sociaal. Hierdoor sluit dit initiatief ook op dit punt aan op het beleid.

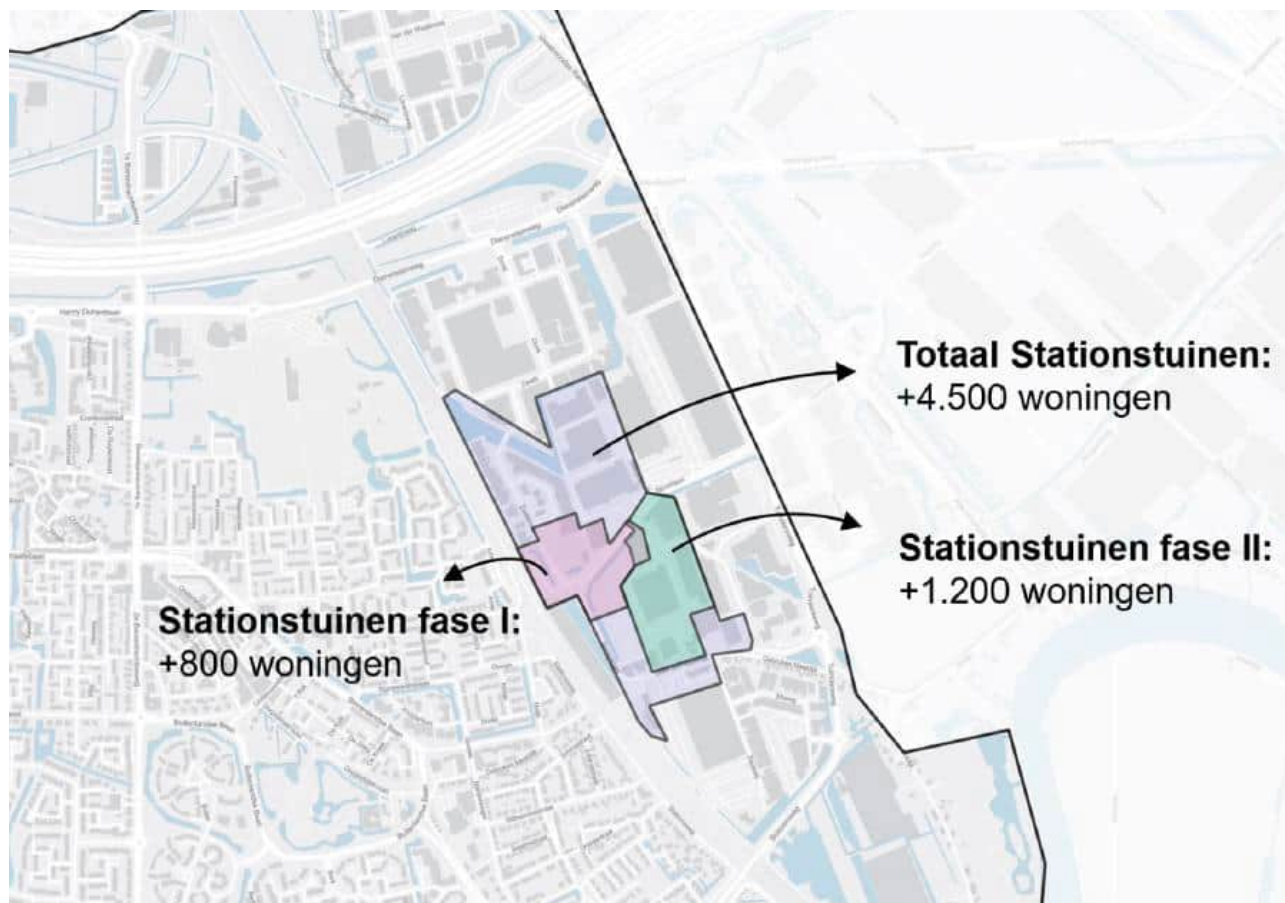
De beoogde ontwikkeling van maximaal 850 woningen voorziet in een kwantitatieve behoefte. In zowel gemeente Barendrecht als het secundair verzorgingsgebied gemeente Rotterdam is sprake van een groei van de benodigde woningvoorraad. In gemeente Barendrecht zijn 1.650 extra woningen nodig tot 2032 en voor de gemeente Rotterdam 19.640 woningen nodig. Daartegenover staat een totale plancapaciteit van 4.057 woningen in gemeente Barendrecht en 50.279 woningen in de gemeente Rotterdam. De harde plancapaciteit in Rotterdam bedraagt 15.780 woningen. Dit betekent dat de harde plancapaciteit in gemeente Rotterdam niet voorziet in de benodigde woningbehoefte. In Barendrecht is eveneens ruimte om woningen toe te voegen. De meest recente harde plancapaciteit is uit 2021 en bedraagt 105 woningen (actuele cijfers zijn niet bekend). Dit betekent dat het initiatief Stationstuinen om maximaal 850 woningen te realiseren redelijkerwijs voorziet in een kwantitatieve behoefte.

Het initiatief om 850 woningen te realiseren in zowel het koop- als (sociale)huur segment voor diverse doelgroepen voorziet in een kwalitatieve behoefte. Uit het Woonbeleid van gemeente Barendrecht blijkt dat er in de gemeente vooral een tekort is aan woningen in het goedkope(re) segment. Ook in Rotterdam is vraag en het aanbod van goedkope(re) woningen sterk uit balans, en is er een groot tekort. Het initiatief voorziet in minimaal 60% (circa 720 woningen) betaalbare woningen. Het initiatief sluit daarmee aan op de behoefte aan goedkope(re) woningen. Uit de strategische visie 'Samen bouwen aan Barendrecht (2018)' blijkt ook een grote behoefte aan levensloopbestendige woningen (vergrijzing bevolking). Het initiatief realiseert voornamelijk appartementen, inclusief lift. Dit is een levensloopbestendige woonvorm en sluit aan bij de behoefte van ouderen. In Rotterdam ervaren huishoudens met een middeninkomen grote concurrentie op de woningmarkt, waardoor zij moeilijk een woning vinden. Dit initiatief realiseert tevens middeldure woningen en geeft invulling aan de vraag door middeninkomens.

Het is niet de verwachting dat er als gevolg van het realiseren van de woningbouw in de wijk Stationstuinen onaanvaardbare leeg-standseffecten zullen optreden. De woningbehoefte is immers dusdanig groot dat ook na het realiseren van het planinitiatief behoefte blijft bestaan voor het realiseren van nieuwe woningen. Een gezonde woningmarkt heeft bovendien 2 procent leegstand (frictieleegstand). De gemeente Barendrecht heeft in 2022 een woningleegstand van 2%.

De ontwikkeling voldoet aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

- Het initiatief voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.
- De locatie valt binnen de bestemmingen 'Gemengd' en 'Bedrijventerrein' en is daarmee onderdeel van het stedelijk gebied.
- Het is niet de verwachting dat er als gevolg van het initiatief onaanvaardbare leegstandseffecten zullen optreden. De woningbehoefte is dusdanig hoog, dat er ook na de realisatie ruimte behoefte blijft bestaan aan woningen.



Figuur 3.1: De Stationstuinen in beeld met fase 1 en 2

Ladder niet-woonfuncties

In de bijlagen van deze toelichting is een ladderonderbouwing opgenomen ten aanzien van de niet-woonfuncties. Hier wordt dan ook naar verwezen. De focus ligt hierbij op detailhandel, aangezien dit ook wordt voorgelegd aan de provinciale adviescommissie. De overige functies zijn eveneens geanalyseerd. Dit is opgenomen in de bijlage als context. De conclusies ten aanzien van detailhandel worden hierna beschreven. Ten aanzien van detailhandel heeft er overleg plaatsgevonden met de provinciale adviescommissie.

Nieuwe inwoners hebben behoefte aan lokale voorzieningen

In totaal worden er in De Stationstuinen 3.500 woningen beoogd (met ophoging tot maximaal 4.500 woningen). Momenteel is fase 1 en 2 concreet met circa 2.000 woningen. Hierdoor stijgt het aantal inwoners in de gemeente Barendrecht als gevolg van de planontwikkeling fors. Op dit moment telt de gemeente Barendrecht circa 48.810 inwoners. De Primos prognose van 2035 op gemeenteniveau laat een sterke groei van het aantal inwoners zien, maar hierin is zelfs nog geen rekening gehouden met de woningbouw in De Stationstuinen. Op dit moment bedraagt de gemiddelde huishoudensgrootte in de gemeente Barendrecht 2,5. In

de toekomst neemt deze huishoudensgrootte naar verwachting af als gevolg van vergrijzing en meer eenpersoonshuishoudens. In het plangebied worden diverse soorten woningen gerealiseerd, zowel grondgebonden als appartementen. We gaan voor de bevolkingsgroei in het plangebied zekerheidshalve uit van een relatief lage huishoudensgrootte van 1,6. Bij een gemiddelde huishoudensgrootte van 1,6 personen is de verwachting dat in de Stationstuinen bij circa 4.500 woningen circa 7.200 mensen komen te wonen. In fase 1 en 2 bij circa 2.000 woningen betekent dit 3.200 mensen. Dit is een substantieel draagvlak voor eigen voorzieningen.

Beleid zet in op meer woningen en leefbare wijken

Het Rijk, de provincie en de gemeente zetten allen in op meer passende woonruimte voor bestaande en nieuwe inwoners. Nieuwe gebiedsontwikkelingen moeten leefbaar zijn. Specifiek ten aanzien van de detailhandel geldt dat beleidskaders niet in de weg staan om nieuwe detailhandel toe te voegen.

- De provinciale Omgevingsverordening biedt ruimte voor nieuwe detailhandelsontwikkelingen buiten bestaande centra in het geval er sprake is van een wijk-gebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk of een nieuwe goed bereikbare en centraal gelegen winkelconcentratie als gevolg van herallocatie. Er is in dit geval sprake van een nieuwe winkellocatie binnen een nieuwe woonwijk.
- De gemeente heeft de ambitie om in 2040 een regionale functie te hebben betreft woningen, werkgelegenheid, voorzieningen en recreatie. Hierbij heeft de gemeente een hoog kwaliteitsniveau voor ogen voor alles wat bijdraagt aan de samenleving in Barendrecht. Het initiatief speelt hier duidelijk op in. Ook vanuit de volgende punten bezien is de ontwikkeling wenselijk en te verantwoorden.
 - Het initiatief verbetert de woon- en leefomgeving.
 - Het initiatief belemmert geen recreatieve kansen.
 - Het initiatief heeft een positieve invloed op cultuurhistorische elementen.
 - Het initiatief verbetert het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid.
- Op dit moment geldt een voorbereidingsbesluit voor supermarkten. Het voorbereidingsbesluit geldt voor één jaar, met een verlenging van anderhalf jaar bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Kwantitatieve behoefte

Op gemeenteniveau is momenteel, los van bevolkingsgroei in de toekomst, sprake van een duidelijke kwantitatieve behoefte aan nieuw dagelijks aanbod. Deze behoefte zal in kwalitatieve zin vooral in het westelijk deel van Barendrecht moeten worden ingevuld, omdat daar sprake is van de meeste kwalitatieve behoefte aan toevoeging van nieuw aanbod, met name in de dagelijkse sector. Bestaande plannen voorzien hier in, maar zelfs na realisatie van deze plannen, blijft marktruimte bestaan. Mede naar aanleiding hiervan is een voorbereidingsbesluit genomen om aan te geven dat de gemeente bezig gaat met een afwegingskader voor supermarktinitiatieven.

De Stationstuinen ligt ten oosten van het spoor en heeft een min of meer geïsoleerde ligging. Er is geen goede (auto)verbinding met het westelijke deel van Barendrecht. Dit maakt dat inwoners in het gebied voor de boodschappen vooral zijn aangewezen op voorzieningen in de eigen omgeving. 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.

- Met de bevolkingsgroei in fase 1 en 2 (circa 3.200 inwoners) moet in de dagelijkse sector rekening worden gehouden met een kwantitatieve behoefte aan 1.200 m² wvo. In De Stationstuinen als geheel gaat het al snel om een behoefte aan circa 2.600 m² wvo. Indien we rekening houden met koopstromen is de behoefte zelfs nog iets groter. De conclusie is dat er ruimvoldoende economisch draagvlak is om substantieel dagelijks winkelaanbod toe te voegen.

- Indien we dezelfde redenatie toepassen voor niet-dagelijkse detailhandel betekent dit een behoefte aan circa 3.600 m² wvo in fase 1 en 2 en 8.100 m² wvo in De Stationstuinen als geheel. Ook dit is een substantiële behoefte.

Kwalitatieve behoefte

Het feit dat er binnen de gemeente Barendrecht, in De Stationstuinen én in het plangebied van fase 1 en 2 duidelijk sprake is van een kwantitatieve behoefte aan detailhandel, is de kwalitatieve behoefte leidend voor het haalbare en wenselijke programma. Het gaat immers om het bedienen van de inwoners in het kader van leefbaarheid. Wij hebben hierbij enkele overwegingen.

- Boodschappen doet men idealiter dicht bij huis op loop- en fietsafstand. Dit onderstreept de noodzaak voor modern en compleet boodschappenaanbod in het plangebied. Te meer er in dit gebied momenteel geen aanbod aanwezig is dat in die behoefte kan voorzien. De bestaande detailhandelsstructuur of bestaande harde plancapaciteit kan niet voorzien in de nieuwe behoefte, aangezien deze niet goed bereikbaar is voor de inwoners in De Stationstuinen.
- Er zullen altijd bewoners in De Stationstuinen zijn die elders hun boodschappen zullen doen. Enige afvloeiing is er altijd. Tegelijkertijd zal er sprake zijn van enige toevloeiing. Dit zal vooral aan de orde zijn voor de voorzieningen in en rond het station. Dit gebied richt zich immers meer op passanten. In de praktijk zullen dit veel mensen zijn die in het gebied werken. Ook de relatie met de mobiliteitshubs biedt kansen voor extra toevloeiing van buiten het gebied.

Effecten zijn aanvaardbaar

Aangezien de ontwikkeling vooral voorziet in de behoefte van de 'eigen' inwoners en hiervoor voldoende draagvlak is, zullen de omzeteffecten op andere centra in Barendrecht en omgeving beperkt zijn. Onaanvaardbare leegstandseffecten worden niet verwacht. In overleg met de provincie is ervoor gekozen om de detailhandel te centreren binnen De Stationstuinen. Hiervoor is een regeling opgenomen, waardoor leegstandseffecten worden beperkt.

Dienstenrichtlijn

De vestigingsbeperkingen moeten voldoen aan de criteria van de Europese Dienstenrichtlijn. Eenvoudig uitgelegd stelt deze richtlijn dat commerciële diensten (zoals de genoemde functies in de Stationstuinen) in beginsel een vrij recht hebben om zich ergens te vestigen, zonder ruimtelijke beperkingen. Overheden mogen nog steeds vestigingsbeperkingen opleggen, mits de ruimtelijke noodzakelijkheid en de evenredigheid hiervan voor elke specifieke situatie is onderbouwd en aangetoond. Bij een Dienstenrichtlijn-onderbouwing gaat het erom dat de maatregel effectief is i.r.t. het doel én dat er geen andere minder beperkende maatregelen geschikter zijn. In de memo in bijlage 15 is onderbouwd dat de vestigingsbeperkingen in lijn zijn met de Dienstenrichtlijn. Hier wordt dan ook naar verwezen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Het provinciaal beleid is neergelegd in de Omgevingsvisie Zuid-Holland en de Omgevingsverordening Zuid-Holland. De visie is op 20 februari 2019 door de Provinciale Staten vastgesteld en op 1 april 2019 in werking getreden en volgt daarmee de Visie Ruimte en Mobiliteit uit 2014 op.

De Omgevingsvisie Zuid-Holland is het provinciaal beleidsplan van de fysieke leefomgeving. Hoofddoel van de Omgevingsvisie Zuid-Holland is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio.

Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De sturingsfilosofie van de omgevingsvisie betreft:

- ruimte bieden aan ontwikkelingen;
- aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit;
- allianties aangaan met maatschappelijke partners;
- minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Doorwerking plangebied

Met dit plan worden woningen mogelijk gemaakt binnen het bestaand stedelijk gebied. Er is geen sprake van uitbreiding van een kern. Het plan is lokaal van aard en is niet in strijd met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. Op de kwaliteitskaart van de Omgevingsvisie is aan de hand van kaartlagen gebied specifiek beleid weergegeven. De kwaliteitskaart is opgebouwd uit vier lagen: de laag van de ondergrond, de laag van de cultuur- en natuurlandschappen, de laag van de stedelijke occupatie en de laag van de beleving. Voor alle vier de lagen zijn kenmerken benoemd en uitgewerkt in richtpunten. Voor het plangebied is vanwege het stedelijke karakter alleen de laag van de stedelijke occupatie relevant. Het plangebied ligt in 'steden en dorpen'. Ontwikkelingen in 'steden en dorpen' moeten bijdragen aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp. De beoogde ontwikkeling past binnen de bepalingen van de kwaliteitskaart en de Omgevingsvisie. De beoogde ontwikkeling is in overeenstemming met de Omgevingsvisie.

3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

De Omgevingsverordening Zuid-Holland bevat concrete regels die bij de ruimtelijke ontwikkelingen in acht moeten worden genomen. In de Omgevingsverordening zijn de provinciale belangen uit de omgevingsvisie verder uitgewerkt in regels. Per 1 april 2019 is de verordening in werking getreden.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Uitgangspunt van de strategie voor de bebouwde ruimte is betere benutting van het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD). Stedelijke ontwikkeling vindt daarom primair plaats binnen BSD. Zie verder ook het Rijksbeleid onder het kopje 'Ladder voor duurzame verstedelijking'.

Ruimtelijke kwaliteit

In de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening is een van de speerpunten het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

Doorwerking plangebied

In artikel 6.2.2 van de Omgevingsverordening zijn voorwaarden opgenomen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit. Binnen dit kwaliteitsbeleid onderscheidt de provincie in de Omgevingsverordening twee beschermingscategorieën. Hier zijn onder voorwaarden van ruimtelijke kwaliteit ook ontwikkelingen mogelijk.

Op grond van de 'provinciale kwaliteitskaart' (kaart 14 bijlage II, OVZH) is, naast de laag van de stedelijke occupatie, alleen 'de laag van de ondergrond', op het plangebied van toepassing. Het plangebied ligt ook niet binnen een gebiedsprofiel. Deze 'laag van de ondergrond' wordt in de verordening als volgt beschreven:

“De gronden in het deltacomplex bestaan overwegend uit kleigronden. Dit zijn voedselrijke, draagkrachtige gronden. De deltawateren zijn onderdeel van het deltacomplex. De estuariene dynamiek is een belangrijk

natuurlijk gegeven. Nauw verbonden met de deltawateren zijn de niet ingepolderde, buitendijkse kleigronden. Dit betreft de slikken, (bekade) gorzen, grienden, wilgenbossen en de uiterwaarden langs de rivieren. Het zijn natuurlijke landschappen waar ruimte is voor dynamische processen.

Richtpunt:

Ontwikkelingen dragen bij aan het behoud van ruimte voor dynamische natuurlijke processen en zoet-zout-overgangen in de Deltawateren en natuurlijke buitendijkse gebieden.”

Aangezien het plangebied niet valt binnen de ‘natuurlijke buitendijkse gebieden’, is de laag van de ondergrond hier niet op van toepassing. De gronden waren in het voorgaande bestemmingsplan bovendien al bestemd als bedrijventerrein zodat het terrein grotendeels is verhard en bebouwd.

Daarnaast wordt voldaan aan de richtpunten voor de ‘laag van stedelijke occupatie’ zoals beschreven in de verordening. Voor de Stationstuinen is o.a. een beeldkwaliteitsplan vastgesteld dat is opgenomen als bijlage bij de plantoelichting. In dit beeldkwaliteitsplan worden, om de dorps identiteit van het gebied te waarborgen, eisen gesteld aan de stedenbouwkundige opbouw van de bouwvolumes. Het gaat hier allereerst om de juiste maat en schaal, met voldoende variatie en een menselijke maat. Bouwhoogtes en straatprofielen waartussen mensen zich thuis kunnen voelen. Zo ontstaat een vriendelijke straatbeleving vanaf ooghoogte. Het beeldkwaliteitsplan geeft richtlijnen voor de basishoogten, gaat uit van afwisselende bouwhoogten en geeft mogelijkheden voor optoppingen waarbij de bovenste bouwlaag/bouwlagen terugliggend worden gebouwd.

Ook levert de ontwikkeling een bijdrage aan de versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur. Eén van de kernwaarden van de Stationstuinen is ‘Groen en bewust’. Recreatie, ecologie en klimaatadaptatie vormen de ruggengraat van De Stationstuinen. Het raamwerk van het kerngebied, het Fruit Packing District (FPD), is sterk verbonden met de omgeving. Ecologische verbindingen naar het dakpark en via de Gebroken Meeldijk naar het buitengebied zijn belangrijke aders naar buiten. De parkstructuur vormt verder een groene verbinding van sportcomplex de Bongerd naar het Waalbos, de Waal en de natuurgebieden langs de Oude Maas. In de wijk vormt het centrale park het middelpunt van het publieke leven. Daarnaast worden in de buurten kleinere ‘pocketparks’ en autovrije straten met een hoge verblijfskwaliteit gerealiseerd. Het park doorkruist het plan en vormt een belangrijke ecologische route. Het water dat hier doorheen loopt vangt regenwater op en zorgt samen met het groen voor verkoeling. In de groene, autovrije ruimte tussen de bouwblokken kan water infiltreren en kunnen mensen en dieren zich comfortabel voortbewegen.

Daarnaast wordt aandacht besteed aan de ‘overgangskwaliteit van de stadsrand’ op de bestaande Oranjerijk. In het Structuurplan Fruit Packing District (oktober 2023) is tevens aangegeven op welke wijze de nieuwe bebouwing moet worden ingepast binnen de bestaande structuur. Verder is een zorgvuldige afweging gemaakt ten aanzien van de locatiekeuze (zoals bedoeld in artikel 6.9 lid 4 OVZH) waarbij tevens aandacht is besteed aan de kenmerken en waarden van het gebied en de effecten van de ontwikkeling daarop. Ten behoeve van de ontwikkeling is immers een (plan)MER opgesteld waarin inzichtelijk is gemaakt wat de verwachte effecten van de ontwikkeling op de leefomgeving zijn, wat de milieukwaliteit binnen De Stationstuinen is en welke nadere keuzes en afwegingen te maken zijn om negatieve effecten op de omgeving te voorkomen of beperken of een betere milieukwaliteit te bereiken.

Er is sprake van een transformatie van een bestaand bedrijventerrein naar een gemengd woon-werk gebied. De toelichting op artikel 6.9 van de verordening beschrijft wanneer sprake is van transformatie:

“Transformatie.

Gelet op de wezenlijke verandering van het gebied is het reëel om aan te nemen dat niet aan alle richtpunten van de kwaliteitskaart kan worden voldaan, maar dat door middel van een nieuw integraal ontwerp er een nieuwe ruimtelijke kwaliteit ontstaat die nog niet is ondervangen in de richtpunten. In de meest verregaande vorm van transformatie is van de huidige identiteit niets meer zichtbaar. “

Gelet op deze beschrijving is sprake van een transformatie, en dus een wezenlijk verandering van het gebied, waarbij waar mogelijk wordt aangesloten bij de huidige kwaliteiten, maar er ook een nieuwe ruimtelijke kwaliteit aan het gebied wordt toegevoegd. Omdat sprake is van transformatie wordt de nieuwe gebiedsidentiteit in de vastgestelde gebiedsvisie gewaarborgd door een integraal ontwerp waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit ook aandacht wordt besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fase-ring in ruimte en tijd. Voorts wordt voldaan aan artikel 6.9 lid 7 OVZH omdat er (aanvullende) maatregelen worden getroffen om de ruimtelijke kwaliteit, bijvoorbeeld ten aanzien van water en groen, gelijk te houden of te waarborgen.

In de woondeal Zuidelijke Randstad (mei 2019) is tussen de gemeente en het rijk overeengekomen dat er tot 2040 voldoende bouwcapaciteit moet worden gecreëerd voor de bouwproductie van 230.000 woningen. Een en ander is gebaseerd op een onderzoek naar de marktvraag in de regio Groot-Rotterdam. De ontwikkeling van de Stationstuinen maakt onderdeel uit van deze woondeal. Deze bestemmingsplanherziening zal betrekking hebben op maximaal 850 woningen

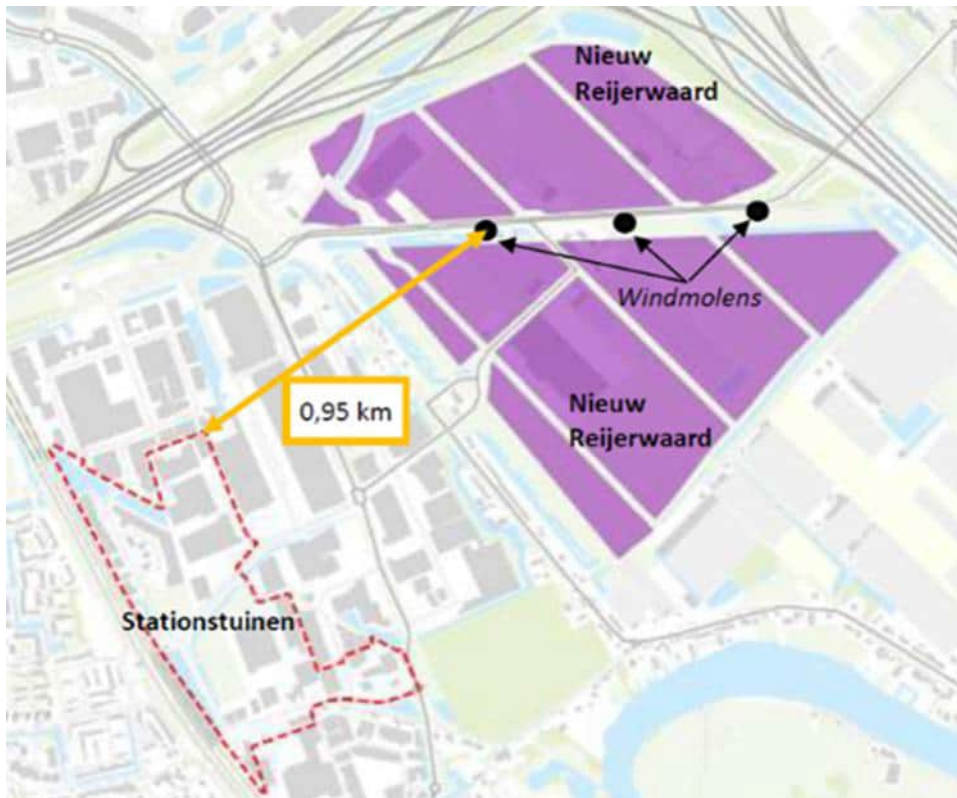
Gelet op de grote regionale woningbouwbehoefte en de (regionale) afspraken in de woondeal is in voldoende mate de behoefte voor de woningen aangetoond. Hiervoor kan ook verwezen worden naar paragraaf 3.1.3 ‘Ladder voor duurzame verstedelijking’. De woningen zullen in bestaand stedelijk gebied worden gebouwd, zodat ook sprake is van een duurzame ontwikkeling.

Detailhandel

Vanuit de Stationstuinen is het de wens om het gebied te transformeren een nieuw gemengd gebied 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.

Bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard (compensatielocatie bedrijven)

Binnen de provincie Zuid-Holland geldt een kwantitatieve en kwalitatieve compensatieverplichting voor bedrijventerreinen die aan een transformatieopgave worden onderworpen. Bedrijven die in de bestaande situatie in het plangebied aanwezig zijn en worden onttrokken als gevolg van de ontwikkeling, moeten een plek krijgen elders in de relevante marktregio.



Figuur 3.2: Ligging van de bedrijfsbestemmingen en windmolens binnen Nieuw Reijerwaard t.o.v. plangebied

Met de ontwikkeling van De Stationstuinen (als geheel) wordt 14 hectare bedrijventerrein aan de bestaande voorraad onttrokken. Met bestemmingsplan Nieuw-Reijerwaard (vastgesteld op 12 november 2014) is planologische ruimte geboden voor deze bedrijven uit de agrofood sector. Bovendien blijft er voldoende aanbod over voor de vraag vanuit de agrologistiek in de regio. Het bestemmingsplan Nieuw-Reijerwaard is reeds vastgesteld en een verdere vulling van dit bedrijventerrein met nieuwe bedrijven maakt onderdeel uit van de referentiesituatie in dit MER. De locatie van Nieuw-Reijerwaard is te zien in figuur 3.2. Binnen Nieuw Reijerwaard worden drie windturbines mogelijk gemaakt. Deze zijn in figuur 3.2 weergegeven. De dichtstbijzijnde windturbine komt op 0,95 km van de meest noordelijke hoek van het plangebied. Deze zorgt vanwege de afstand niet voor belemmeringen.

In de bijlagen bij deze toelichting is het compensatieplan opgenomen voor de Stationstuinen (als geheel). Hierna worden de conclusies beschreven.

Compensatie deelgebied 1, bedrijventerrein Barendrecht Oost en Spoorzone

- In deelgebied 1 wordt circa 16 hectare bedrijventerrein (passend binnen de scope van de compensatieregeling) onttrokken aan de voorraad. Van deze 16 hectare is ruim 13.6 hectare bestemd voor AGF-bedrijven middels een functieaanduiding en circa 2.3 hectare voor algemene bedrijvigheid.
- Diverse onderzoeken tonen aan dat er na transformatie voldoende aanbod bedrijventerrein in het AGF-segment in de regio beschikbaar blijft. Als de regio hiermee instemt, hoeft er op grond van de Omgevingsverordening (artikel 6.12) van de provincie Zuid-Holland geen compensatie plaats te vinden.
- Voor de 13.6 ha met functieaanduiding AGF biedt Nieuw-Reijerwaard een alternatief zowel in m2 als milieucategorie 4 en blijft er nog (ruim) voldoende aanbod over voor de vraag vanuit agrologistiek in de regio.

- De afstemming heeft al plaatsgevonden met de provincie Zuid-Holland, de gemeente Ridderkerk en de gemeente Rotterdam in Dutch Fresh Port.
- De 2,3 hectare die geen functieaanduiding AGF heeft, wordt voor 1,2 hectare feitelijk wel door een agrologistiek bedrijf gebruikt. Om nu onduidelijke redenen heeft deze kavel echter in het bestemmingsplan in 2013 geen AGF-functieaanduiding heeft gekregen. Het restant van 1,1 hectare wordt gecompenseerd conform het traditionele compensatieprincipe, door toevoeging van functie bedrijventerreinen elders.
- In de huidige plannen van de Stationstuinen (als geheel) komt nog zo'n 3 hectare werken "terug" in de vorm van woon-werkcombinaties. Het gaat dan o.a. om hoogwaardige AGF-bedrijvigheid en onderwijs, die overlapt met wonen binnen panden. Veelal gaat het hierbij overigens om functies in ten hoogste milieucategorie 2.
- Tenslotte verkent Barendrecht nog andere mogelijkheden van compensatie door het beter benutten van bestaande terreinen en het toevoegen van nieuwe planologische ruimte voor bedrijvigheid. Uit onderzoek van Stec liggen voor de nieuwe planologische ruimte mogelijkheden in drie locaties:
 - De Lorenzweg (Barendrecht-Oost),
 - Het 'oude' Oud-Reijerwaard ten noorden van de A15,
 - Nabij gasverdeelstation (tussen de Londen, De Gent en Kilweg).
 Voor het beter benutten principe wordt door de Stec-groep kansen gezien op Dierenstein en Barendrecht-Oost. Met de Stec-groep gaan we in het vervolg deze kansen verder in kaart brengen.

Compensatie deelgebied 2, Kantorenlocatie Barendrecht NS-station.

- In deelgebied 2 wordt circa 3 hectare bedrijfsbestemming in milieucategorie 3.1 of hoger onttrokken aan de voorraad.
- Dit deelgebied kent de aanduiding "Kantorenlocatie".
- Op grond van de regionale Kantoren visies en het provinciale kantorenbeleid is het doel van de locatie herbestemmen. Dat is ook in lijn met de voorgestane gebiedsontwikkeling.
- Voor dit deelgebied is op basis hiervan geen compensatie nodig.

Advies MRDH op compensatieplan De Stationstuinen (als geheel)

Er is door de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een advies uitgebracht ten aanzien van het compensatieplan. Deze is als bijlage bij deze toelichting gevoegd en luidt als volgt:

Samenvattend zien wij uw ambities voor De Stationstuinen (als geheel) als een logische locatie voor verstedelijking op een OV-ontsloten gebied, gecombineerd met de modernisering van Dutch Fresh Port. Uw visie op compensatie past grotendeels binnen het provinciale Omgevingsbeleid door de verplaatsing naar Nieuw-Reijerwaard, maar leidt wel tot een aanzienlijke onttrekking van ruimte voor bedrijven, ook in lagere milieucategorieën. Een deel van uw voorstel past niet in huidig provinciaal beleid. Daarvoor zijn nadere bestuurlijke afspraken met de provincie Zuid-Holland noodzakelijk. De uiteindelijke vorm en omvang van bedrijfsruimte in het nieuwe werkmilieu is daarbij ook een aandachtspunt.

Laatste stand van zaken

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'De Stationstuinen 1^{ste} fase' heeft er uitgebreid overleg plaatsgevonden met de stakeholders. In haar reactie wijst de provincie op het moeten compenseren van 2,3 ha bedrijventerrein met een hoge milieucategorie. Inmiddels kan volstaan worden met de compensatie van 1.1 ha. Dit is in ambtelijk overleg (6 oktober 2023) bevestigd. De reden hiervoor is dat de "Strategie Bedrijventerreinen" van de MRDH is aanvaard door GS. De 1.2 ha die bestemd was voor hoge milieucategorie, maar feitelijk gebruikt werd voor logistieke activiteiten (met een lage milieucategorie) hoeft niet meer gecompenseerd

te worden. Daarmee resteert 1.1 ha die gecompenseerd moet worden. Op basis van het hierboven samengevatte compensatieplan zijn op lange termijn er diverse mogelijkheden in Barendrecht. Op korte termijn is het aanbod beperkter.

De gemeente ziet 2 opties om op korte termijn te compenseren:

- a) Ten westen (ca 0.7 ha) en ten oosten (minstens 1 ha) van de Beren is ruimte voor een bedrijventerrein met een hoge milieucategorie. Voor de locatie ten westen wordt momenteel een bestemmingsplanwijziging voorbereid.
- b) Op Vaanpark eindigt het gasverdeelstation haar activiteiten in 2028. Er komt hier in totaal 3.5 ha beschikbaar. Naar verwachting komt er in 2024 al 0.5 ha beschikbaar. Vooruitlopend daarop is B&W bevoegd om de bestemming van deze locatie te wijzigen (via een wijzigingsbevoegdheid in het vigerende bestemmingsplan). Echter er zijn naar verwachting ook andere ruimtelijke wensen voor dit gebied. Met een B&W besluit om hier minimaal 1.1 ha te reserveren voor bedrijfsactiviteiten met een hoge milieucategorie voldoet Barendrecht aan de verplichting van de provincie. Gezien de ligging zal deze locatie weinig tot geen bezwaren oproepen vanuit de nabije omgeving.

Daarom is aan het college voorgesteld om op 7 november 2023 het volgende te besluiten (reeds besloten door het college):

- a) Het bestemmingplan ten westen van De Beren (Dierensteinweg, 0.7 ha) aan te passen naar een milieucategorie van 4.1.
- b) In de gebiedsvisie voor de Dierensteinweg ook het deel ten oosten van de Beren te reserveren voor minimaal 0.4 ha voor milieucategorie 4.1.
- c) Minimaal 1.1 ha van de locatie “gasverdeelstation op Vaanpark” te reserveren voor milieucategorie 4.1.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Gebiedsvisie De Stationstuinen

Het Koersdocument ten aanzien van De Stationstuinen is de aanleiding van dit plan. In de daaropvolgende gebiedsvisie zijn de ambities en wensen van De Stationstuinen beschreven, waarbinnen dit plangebied is gelegen. In de gebiedsvisie wordt bij de ontwikkelstrategie het stationsgebied als stap 1 beschreven. Hier staat het volgende:

“Een gezonde leefomgeving, duurzame mobiliteit en de goede relatie met Dutch Fresh Port zijn belangrijke speerpunten bij de ontwikkeling van De Stationstuinen. Deze komen samen bij de hoofdentree van het treinstation. Hier zijn de hindercontouren beperkt, zijn kavels bebouwbaar en kan als eerste ‘smoel gemaakt’. Een logische eerste stap in de ontwikkeling.”

Ten aanzien van het programma wordt het volgende beschreven:

“Het gebied van stap 1, dicht bij de noordelijke stationstoegang is dé nieuwe entree van Barendrecht. Dit wordt de nieuwe bruisende plek met volop voorzieningen en stevige dichtheid van wonen. Op deze plekken is hogere bebouwing ruimtelijk logisch in combinatie met voorzieningen in een (meerlaagse) plint.”

De fasering en het verplaatsen van bedrijven is afhankelijk van de bereidheid van bedrijven om mee te werken en van ontwikkelende partijen om risicodragend te investeren in dit gebied. Zo zal elke partij zijn eigen businesscase opstellen en beoordelen of er voldoende reden is om de ontwikkeling mogelijk te maken.

Hierbij is er een aantal kwaliteitsprincipes leidend. Deze zijn hieronder beschreven. Daarnaast is per kwaliteitsprincipe beschreven wat de relatie is met het plangebied.

- 1) Doel is dat er sprake is van een gemengd gebied waarbij wonen een belangrijke functie is. Graag zien we hoe deze ambitie zich vertaalt naar elke fase;

Met dit plan wordt aangesloten bij deze ambitie. Er wordt invulling gegeven aan woningen maar ook 'voorzieningen en werken'.

- 2) Uitzondering op dit eerste punt is de locatie bij de oostelijke entree van de Gebroken Meeldijk. Gezien de afstand tot de stationslocatie en toekomstige voorzieningen en de nabijheid van bedrijven, zijn hier ontwikkelingen zonder wonen voorstelbaar;

In het gehele plangebied is wonen gemengd met bepaalde voorzieningen toegestaan.

- 3) De regionale en lokale afspraken bepalen dat bij elke ontwikkeling 30% sociale woningbouw en 20% betaalbare woningbouw gerealiseerd moet worden. Initiatiefnemers kunnen hier alleen van afwijken als ze elders binnen het visiegebied compenseren;

Er wordt aangesloten bij de lokale afspraken. Het initiatief, waarbij maximaal 850 woningen worden gerealiseerd in deze fase met een mix van grondgebonden woningen, gestapelde woningen in de vrije sector, en het midden en sociaal segment voor een brede, diverse, doelgroep voorziet in een kwalitatieve behoefte. In totaal wordt minimaal 30% aan sociale huur gerealiseerd. Zie hiervoor ook paragraaf 3.3.3.

- 4) Er moet een gezond en prettig leefmilieu ontstaan. Dit betekent dat: Er geen hinder is van bestaande bedrijven. Ook geen hinder moet ontstaan vanuit wonen voor bestaande (en te behouden) bedrijven. Hiertoe dienen voldoende maatregelen genomen te worden;
 - a. Er is geen hinder van werkverkeer. Hiertoe dient het mogelijk te zijn werkverkeer (vrachtwagens) om te leiden zonder zittende bedrijven te hinderen;
 - b. De uitgangspunten met betrekking tot het groene verblijfskarakter voor de openbare ruimte zijn onderdeel van de ontwikkeling;
 - c. Het gebied sluit aan op de duurzaamheidsambities van De Stationstuinen op het gebied van klimaatbestendigheid, biodiversiteit en energie, warmte/koude.

In de hoofdstukken 3, 4 en 5 wordt hier verder op ingegaan. Er is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

- 5) De Stationstuinen is autoluw. Daarom zetten we sterk in op deelmobiliteit en parkeren uit het zicht van het straatbeeld.

De parkeergarages (als onderdeel van een gesloten bouwblok) zorgen hier onder andere voor. Daarnaast wordt binnen de Stationstuinen ingezet op een goede bereikbaarheid voor wat betreft het openbaar vervoer. De ligging nabij het station en de nabijheid van bushaltes zal hierbij helpen. Ook komen er twee mobility-hubs. Er wordt daarnaast voorzien in voldoende langzaamverkeersroutes door De Stationstuinen.

- 6) Om een samenhangend gebied te laten groeien moet elke fase goed aansluiten op zowel andere fasen als de directe omgeving. Daarbij is het belangrijk dat een fase zelfstandig functioneert, al dan niet samen met voorgaande fasen.

De beoogde nieuwbouw kan zelfstandig functioneren en belemmert niet de verdere ontwikkeling van De Stationstuinen. De bestaande bedrijven kunnen ook hun activiteiten blijven ontplooiën. Qua omvang en uitstraling zal het plan aansluiten bij verder te ontwikkelen locaties in De Stationstuinen.

3.3.2 Beleidsregel 'Duurzaamheid De Stationstuinen'

Nieuwbouwlocaties in Zuid-Holland worden zoveel mogelijk klimaatadaptief gebouwd, zodat ze bestand zijn tegen weersextremen als gevolg van klimaatverandering. Deze ambitie is vastgelegd in het Convenant Klimaatadaptief Bouwen. Naar aanleiding hiervan is door de gemeente Barendrecht duurzaam beleid opgesteld in de vorm van de beleidsregel 'Duurzaamheid De Stationstuinen'. Voor de gebiedsontwikkeling De Stationstuinen worden eisen gesteld aan verschillende duurzaamheidsaspecten. Deze zijn in het ontwikkelkader vastgesteld en verder uitgewerkt in het Ambitiedocument klimaatadaptatie. In de samenwerkingsovereenkomst voor de ontwikkeling van De Stationstuinen is als gezamenlijk doel bepaald: *“het creëren van een duurzame en gezonde leefomgeving, waardoor een bijdrage kan worden geleverd aan de klimaatdoelstellingen, en goede milieukwaliteit, een groene omgeving en gezondheid.”*. Door de afspraken publiekrechtelijk te borgen, is zeker gesteld dat ze onderdeel van het beoordelingskader zijn.

Om voldoende flexibiliteit in het plan te houden zijn deze kaders niet in detail vastgelegd in de verbeelding en planregels van dit bestemmingsplan. De regels en de verbeelding van het bestemmingsplan beperkt zich tot de zaken die essentieel zijn voor het borgen van de kwaliteit van de leefomgeving en het leefklimaat. Deze beleidsregel is bedoeld als een nadere uitwerking daarvan op het onderdeel duurzaamheid.

In de beleidsregel zijn normen gesteld aan verschillende aspecten van duurzaamheid, voor zover deze betrekking hebben op de fysieke leefomgeving. De regels variëren van het beoogde energiesysteem tot klimaatadaptatie. De bepalingen vormen een uitwerking van de open normen in het bestemmingsplan.

Deze beleidsregel Duurzaamheid geeft een nadere invulling van de regels van de bestemmingsplannen voor De Stationstuinen voor zover het de volgende bepaling betreft:

- de bouwwerken moeten bijdragen aan de beoogde duurzaamheidseisen, zoals bepaald in de beleidsregel 'Duurzaamheid De Stationstuinen; Barendrecht', zoals deze luidt op het moment van ontvangst van de ontvankelijke omgevingsvergunningaanvraag. De beleidsregel waarna in dit plan wordt verwezen, kan na vaststelling van het bestemmingsplan door het college van burgemeester en wethouders worden gewijzigd.

Naast deze beleidsregel is er ook een ambitiedocument klimaatadaptatie opgesteld voor De Stationstuinen. Hierin wordt onder andere ingegaan op wateroverlast, hittestress, droogte en biodiversiteit. Hierna wordt kort op deze elementen ingegaan.

Wateroverlast

- Een groot deel van de neerslag (50 mm) van een korte hevige bui (1/100 jaar, 70 mm in 1 uur) op privaat terrein wordt op dit terrein opgevangen en vertraagd afgevoerd. De berging is niet eerder dan in 24 uur leeg.
- Realiseren van minimaal 50mm waterberging op private percelen, waarin het dakoppervlak incl. 50% verhardoppervlak van tuinen is meegenomen.
- In het plangebied treedt geen schade op aan bebouwing en voorzieningen bij extreem hevige neerslag (1/100 jaar 2050, 90 mm/u).

Relatie De Stationstuinen en bestemmingsplan De Stationstuinen 2^e fase

In De Stationstuinen wordt een bui van 70mm in één uur ($T=100$ huidig) aan neerslag opgevangen en vertraagd afgevoerd. Ten tijde van droogte wordt het water langer vastgehouden in de bergingsvoorzieningen. Bij de plannen voor de private percelen dient aangetoond te worden dat er over het gehele perceel 50mm water wordt geborgen en vastgehouden. De gebouwen en kwetsbare voorzieningen hebben hogere dorpelhoogte t.o.v. het maaiveld. Water wordt zoveel mogelijk geleid naar locaties waar het vastgehouden kan worden zonder schade te geven aan privaat of openbaar gebied.

Het uitgangspunt is dat de ontwikkeling van De Stationstuinen -per saldo- niet leidt tot een toename van verharding ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van de eerste ontwerpen is de inschatting dat het percentage verhard oppervlak afneemt en de omvang van oppervlaktewater toeneemt. De gemeente heeft in de gebiedsvisie echter wel de ambitie opgenomen om lokale waterberging te bevorderen. Er moet ruimte zijn om hemelwater te bufferen en vertraagd af te voeren, zowel in de openbare ruimte als op particulier terrein.

Om deze ambitie waar te maken zijn maatregelen nodig binnen de ontwikkelvelden als in het openbaar gebied. De bodemopbouw en de huidige grondwaterstanden beperken echter de mogelijkheden voor lokale waterberging. Dit hangt ook nauw samen met de inrichting van het watersysteem. Om deze ambities te halen zijn daarom keuzes en afwegingen te maken.

Droogte

- De inrichting van het plangebied is afgestemd op de verwachte grondwaterstanden en de zoetwaterbeschikbaarheid tijdens droogte.
- In het plangebied wordt 50% (circa 450mm in 'normale' jaren) van de jaarlijkse neerslag geïnfiltreerd.

Relatie De Stationstuinen en bestemmingsplan De Stationstuinen 2^e fase

Met het opstellen van de waterhuishoudkundige notitie is gekeken naar de huidige en de te verwachten grondwaterstanden en wordt hierop geanticipeerd in het ontwerp. Dit houdt in dat waterbergingen langere tijd "vol" mogen zijn om in droge periodes dit water af te geven. Er worden meerdere bergingsvoorzieningen gecreëerd in De Stationstuinen die water langere tijd kunnen vasthouden. Door deze bergingsvoorzieningen wordt minimaal 50% van het hemelwater geïnfiltreerd. In het ontwikkelkader voor De Stationstuinen is beschreven in welke gebieden van De Stationstuinen waterberging wordt gerealiseerd. Hierbij zal dus een relatie liggen tussen het bestemmingsplan Stationstuinen fase 2 en de andere fases. Gezamenlijk wordt gezorgd voor voldoende waterberging.

Hittestress

- Tenminste 50% schaduw in het plangebied op de hoogste zonnestand voor verblijfsplekken en gebieden waar langzaam verkeer zich verplaatst.
- Opwarming van stedelijk gebied verminderen: 40% van alle oppervlakken wordt warmte werend of verkoelend ingericht.
- Koeling van gebouwen leidt niet tot opwarming van de (verblijfs-)ruimte in de directe omgeving.

Relatie De Stationstuinen en bestemmingsplan De Stationstuinen 2^e fase

Met het ontwerp van de openbare ruimte wordt gekeken naar kleuren en materialen die een warmt werende of verkoelende werking hebben. De randvoorwaarde is hierbij om 40% van alle oppervlaktes warmte werend of verkoelend in te richten. Er wordt gekeken naar het effect van koeling van de gebouwen op de directe omgeving. Er wordt voorkomen dat restwarmte in smalle openbare ruimtes wordt uitgestoten. Bij voorkeur wordt restwarmte vanaf de daken afgegeven.

Biodiversiteit

- Het horizontale en verticale oppervlak wordt in samenhang met de groenblauwe structuren in de bredere omgeving ingericht en creëert een hoogwaardige habitat voor ten minste gebouw bewonende soorten.

Relatie De Stationstuinen en bestemmingsplan De Stationstuinen 2^e fase

In het plangebied wordt een zo natuurlijk mogelijke ruimte gecreëerd met de ruimte die er is. Er worden natuurvriendelijke oevers aangeplant binnen De Stationstuinen en er worden lokale soorten voor het groen gekozen, zodat de biodiversiteit zoveel mogelijk versterkt wordt. Daarnaast wordt een bijdrage geleverd aan het zo veel mogelijk realiseren van hoogwaardige habitat voor ten minste gebouw bewonende soorten.

3.3.3 Woonvisie 2023 - 2027 Goed wonen in Barendrecht

De gemeentelijke visie op het wonen wortelt in de grondgedachte dat een fijn huis in een veilige, groene wijk in belangrijke mate bijdraagt aan het geluk van mensen. Het algemene doel is voor de huidige en toekomstige inwoners veilige en groene buurten gecreëerd worden, waarin het fijn wonen is.

Eén van de nieuwe buurten wordt de Stationstuinen. Hierover staat het volgende in de woonvisie:

“In De Stationstuinen bouwen we aan het groene dorp van morgen. De Stationstuinen wordt ontwikkeld aan de oostzijde van NS-station Barendrecht. Een bruisende plek waar wonen, werken, leren en recreëren samenkomen. Deze wijk biedt straks ruimte aan circa 3.500 nieuwe woningen 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”.

Over de regionale behoefte versus de lokale behoefte in de periode 2021-2031 heeft uitgebreid overleg plaatsgevonden met de regio. Het is duidelijk dat het lokale belang en de lokale behoefte schuren met de regionale belangen. In het licht daarvan heeft Barendrecht een realistisch bod aan de regio uitgebracht. Het aanbod behelsde in de periode 2021-2031 circa 3.600 woningen te bouwen. Dat is een fors hoger aantal dan Barendrecht zelf nodig heeft. De Stationstuinen zorgen in deze periode voor het grootste aanbod: daar liggen plannen voor circa 3.500 woningen (waarvan er tot 2031 circa 3.000 worden opgeleverd) – waarvan circa 30% in het sociale segment, 30% middelduur en 40% duur. De Provincie heeft het bod van Barendrecht goedgekeurd. De gemeente kiest dus voor circa 3.600 woningen in 2021-2031, waarvan 30% sociaal. Met de 30% sociale huur wordt ook voldoen aan de doelstelling van het Rijk, waarbij gemeenten die nu nog niet over 30% sociale huurwoningen in de voorraad beschikken minimaal 30% sociale huur in de nieuwbouw moeten realiseren. De gemeente zal een en ander monitoren in de komende jaren en bijstellen indien daar aanleiding voor is. Met de 30% middelduur ziet de gemeente kansen om in de woningbehoefte voor middeninkomens te voorzien. Waarbij naast huur ook kansen en markt gezien wordt voor goedkopere en middeldure koop.

Nieuwe inzichten en ontwikkelingen hebben geleid tot herijking van de uitgangspunten voor De Stationstuinen. Door de uitbreiding van het plangebied ontstaat er ruimte om het woningbouwprogramma van De Stationstuinen uit te breiden naar ca. 4.500 woningen. De voornaamste aanleiding voor de wijziging van uitgangspunten is het beschikbaar komen van twee percelen binnen en direct grenzend aan het plangebied van De Stationstuinen.

Verder kiest de gemeente dus voor betaalbaar woningbouwprogramma: circa 30% in het sociale segment, 30% middelduur en 40% duur.

Tenslotte kiest de gemeente voor meer variatie en innovatieve woonvormen.

Het is duidelijk dat dit bestemmingsplan een belangrijke stap is om te komen tot het bereiken van de doelstellingen uit de woonvisie: het bouwen van een nieuw groen dorp van morgen en een bruisende plek waar wonen, werken, leren en recreëren samenkomen.

3.3.4 Parkeerbeleid De Stationstuinen

In Barendrecht wordt De Stationstuinen ontwikkeld. Een nieuw gemengd gebied binnen Barendrecht dat ruimte biedt voor een divers woningaanbod, maatschappelijke voorzieningen, onderwijsvoorzieningen, mogelijkheden voor agrofood gerelateerde bedrijfsfuncties, start-ups en ruimte voor research, development en experience. Aan de ontwikkeling van dit nieuwe gebied is een mobiliteits- en parkeervraagstuk verbonden. De toekomstige bewoners, werknemers en bezoekers aan De Stationstuinen moeten en willen zichzelf kunnen verplaatsen. Om in deze behoeften te voorzien worden passende mobiliteits- en parkeeroplossingen geboden.

Voor De Stationstuinen is daarom parkeerbeleid vastgesteld. Hierin is het parkeerbeleid voor fietsen en auto's uitgewerkt dat geldt voor De Stationstuinen en het gebied rondom de nieuwe wijk. Dit beleid staat niet op zichzelf en is een resultaat van een langer lopend proces. Het beleid is een nadere uitwerking van eerder bepaalde strategische richtingen zoals vastgelegd in het Ontwikkeldkader, het Structuurplan Fruitpacking District en het besluit van de gemeenteraad om binnen De Stationstuinen te werken met gereguleerd- en betaald parkeren.

In paragraaf 5.1 wordt ingegaan op de relatie van dit parkeerbeleid met dit bestemmingsplan. Daarnaast is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels ten aanzien van de realisatie van parkeerplaatsen.

4 Milieueffectrapportage

4.1 Inleiding

MER De Stationstuinen

De gemeente Barendrecht wil het gebied ten oosten van station Barendrecht herontwikkelen tot gemengd woon-werkgebied: De Stationstuinen. Het gebied moet ruimte bieden aan minimaal 3.500 woningen, een bijbehorend voorzieningenaanbod met ongeveer 67.500 m² bedrijfsoppervlak. Voor de ontwikkeling heeft de gemeente allereerst een gebiedsvisie opgesteld. Deze visie wordt nu vertaald naar ruimtelijke kaders. Voor de eerste fase van de ontwikkeling is een bestemmingsplan opgesteld. Voor de ontwikkeling van De Stationstuinen is de m.e.r.-procedure doorlopen en een MER opgesteld. Het MER is procedureel gekoppeld aan het bestemmingsplan voor fase 1 dat op 1 maart 2023 als ontwerpbesluit gepubliceerd is.

Nieuwe uitgangspunten voor De Stationstuinen

Nieuwe ontwikkelingen en inzichten hebben geleid tot herijking van de uitgangspunten voor De Stationstuinen. Door de uitbreiding van het plangebied ontstaat er ruimte om het woningbouwprogramma van De Stationstuinen uit te breiden naar ca. 4.500 woningen. De voornaamste aanleiding voor de wijziging van uitgangspunten is het beschikbaar komen van twee percelen binnen en direct grenzend aan het plangebied van De Stationstuinen.

4.2 Aanvulling MER

Er is door AnteaGroup een aanvulling gemaakt op het eerder opgestelde MER. Deze is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting. Het eerder opgestelde MER is toegevoegd aan het bestemmingsplan voor De Stationstuinen 1^{ste} fase. Deze is op ruimtelijkeplannen.nl (thans Omgevingsloket) te raadplegen. Voor de onderdelen waarvoor geen aanvulling nodig was, wordt hier dan ook naar verwezen.

De beoogde uitbreiding van het plangebied en het woningbouwprogramma past niet binnen de uitgangspunten van het MER. Het MER gaat uit van 3.500 woningen. De betreffende percelen zijn in het MER meegenomen als bedrijfsperven (ProRail binnen het plangebied, Fresh2You grenzend aan het plangebied) waar geen woningbouwontwikkeling voorzien is. Het MER heeft op basis van deze uitgangspunten de te maken keuzes voor de ontwikkeling van De Stationstuinen en de effecten op de leefomgeving onderzocht en beoordeeld. Wijziging van uitgangspunten kan leiden tot andere keuzes en/of andere effecten op de leefomgeving.

Het doel van deze aanvulling op het MER is om te bepalen of de gewijzigde uitgangspunten voor De Stationstuinen leiden tot andere conclusies voor het MER. Deze aanvulling beschrijft de impact van het toevoegen van de twee percelen en de uitbreiding van het programma voor de keuzes uit het MER en voor de effecten op de leefomgeving.

In de aanvulling van het MER is enerzijds ingegaan op de effecten van de uitbreiding van het programma en van het plangebied op de verschillende milieuaspecten. Daarnaast is getoetst aan het geldende spelregelkader. Voor deze aanvullingen/onderbouwingen wordt verwezen naar het document in de bijlagen. Hierna zijn de belangrijkste conclusies beschreven.

Uitbreiding plangebied en programma

Het gebied voor woningbouwontwikkeling wordt uitgebreid met twee percelen. Het woningbouwprogramma kan hierdoor uitbreiden tot ca. 4.500 woningen voor heel De Stationstuinen. De gemeente koppelt nieuw parkeerbeleid (passend bij de hogere stedelijkheid) aan deze uitbreiding. Het aandeel langzaam verkeer en OV neemt hierdoor toe. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de toename van 1.000 woningen ten opzichte van de 3.500 woningen hierdoor niet leidt tot een toename van verkeer. De uitbreiding leidt hierdoor niet tot grotere effecten op verkeer en verkeergerelateerde thema's geluid, luchtkwaliteit en stikstof.

Voor de toe te voegen percelen aan het plangebied van De Stationstuinen zijn in het Structuurplan stedenbouwkundige invullingen uitgewerkt. Hiermee is geborgd dat de percelen integraal onderdeel uitmaken van de ontwikkeling en op een goede manier aansluiten bij de omliggende ontwikkellocaties. Voor de verdere uitwerking en inrichting van de percelen gelden de spelregels uit het MER.

Toetsing van bestemmingsplan 2^e fase

In deze aanvulling is beschreven hoe met bestemmingsplan 2^e fase invulling is gegeven aan het spelregelkader vanuit MER De Stationstuinen. Het bestemmingsplan geeft invulling aan de spelregels door onderzoeken uit te voeren en waar nodig maatregelen te treffen. De beoogde uitbreiding van het (gehele) plangebied en het woningbouwprogramma leidt in deze fase (2) niet tot nadelige gevolgen voor het milieu.

5 Omgevingsaspecten

5.1 Verkeer en parkeren

Verkeer

De Stationstuinen liggen op loopafstand vanaf het treinstation en centrum van Barendrecht. Gezien de ligging ten opzichte van het station is het een ideale knooppuntontwikkeling. Door het bundelen van ruimtelijke ontwikkelingen nabij openbaar vervoersknooppunten vindt integrale gebiedsontwikkeling plaats waarin verschillende functies (wonen, winkels, werken) en modaliteiten (OV, lopen, fiets, auto) samenkomen. Het resultaat van een dergelijke aanpak is een leefbare, duurzame en bereikbare omgeving. Door het clusteren van verschillende functies, en het aanbieden van voldoende mobiliteitsalternatieven, is het mogelijk de auto genoeg uit het straatbeeld te laten verdwijnen. De nabijheid van het centrum van Barendrecht en haar voorzieningen heeft daarnaast ook een positief effect op de aantrekkingskracht van De Stationstuinen als woongebied.

Het is voor de ruimtelijke kwaliteit binnen De Stationstuinen noodzakelijk dat de buitenruimte van De Stationstuinen vrijwel autovrij wordt. Om dit te realiseren wordt parkeerplaatsen op maximaal 100 meter van de woningen gerealiseerd in 6 parkeerhubs. Deze garages worden aan de rand van de wijk gerealiseerd. Bij een klein deel van de woningen worden privé parkeerplaatsen in de woonblokken gerealiseerd. In de openbare ruimte komt aan de randen een beperkt aantal parkeerplaatsen op maaiveld. Daarbij wordt in het gebied een parkeerregulering ingevoerd voor het parkeren op straat, in de hubs en op het parkeerdek bij het station. Bewoners, werknemers en bedrijven komen in aanmerking voor een parkeervergunning, bezoekers moeten betaald parkeren. In de hubs wordt tevens deelmobiliteit aangeboden in de vorm van deelauto's en deel(bak)fietsen. Deze mobiliteitsopzet draagt er toe bij dat het autobezit en het autogebruik in De Stationstuinen lager ligt dan in andere delen van Barendrecht. Om dit te stimuleren worden in de wijk ook voorzieningen ten behoeve van de wijk gerealiseerd. Deze voorzieningen in de wijk krijgen geen bovenwijkse rol. Alle voorzieningen zijn ondersteunend aan de toekomstige bewoners. Daarmee is het uitgangspunt dat de voorzieningen nauwelijks autoverkeer van buiten De Stationstuinen aantrekken. Dit mobiliteitsconcept en ruimtelijk concept draagt er toe bij dat de verkeersintensiteit op het omliggende wegennet wordt beperkt en maakt het mogelijk een reductie van het aantal benodigde parkeerplaatsen te realiseren (zie bijlage 21).

Er is door Goudappel een onderzoek verricht naar de verkeersafwikkeling van De Stationstuinen. Deze is in bijlage 17 (deelrapport verkeersgeneratie - Kenmerk 014356.20231020.R2.03, datum 15 december 2023) bij deze toelichting opgenomen. In het onderzoek zijn verschillende verkeersmodellen doorgerekend die de netwerkeffecten van de ontwikkeling van De Stationstuinen inzichtelijk maken. De doorrekeningen tonen het effect van het mobiliteitsconcept voor de nieuwe wijk aan. In de 'business as usual' situatie leidt de ontwikkeling tot een sterke toename van autoverkeer in en rond het plangebied. Door rekening te houden met parkeren op afstand van de woningen en betaald parkeren in de planvariant neemt het autoverkeer van en naar het plangebied af. Er ontstaat een verschuiving waardoor het aantal verplaatsingen met de fiets en het openbaar vervoer sterk toenemen.

Voor fase 2 van De Stationstuinen is ook door Goudappel een specifiek onderzoek verricht naar de netwerkeffecten (bijlage 17, Fasering van De Stationstuinen – Kenmerk 016004.20231215.R3.01, datum 15 december 2023). In de variant voor fase 2 zijn toenames van het autoverkeer te verwachten op de Spoorlaan, Donk, Gebroken Meeldijk en Dierensteinweg (tussen Donk en IJsselmondse Knoop). Op basis van het onderzoek blijkt dat de ontwikkeling van de 2e fase van De Stationstuinen nog geen knelpunten veroorzaakt op

kruispunten op het omliggende wegennet. In de 1e 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.

Parkeren

De Stationstuinen moet een autoluw gebied worden. Uitgangspunt is het STOMP principe. Dat betekent dat het verkeer binnen het gebied gestuurd wordt op prioriteit voor langzaam verkeer. Het STOMP-principe komt met een duidelijke hiërarchie tussen verschillende modaliteiten:

1. Stappen (voetgangers)
2. Trappen (fietsers)
3. Openbaar vervoer
4. Mobility as a Service (deelmobiliteit)
5. Privé-auto

Op basis van het STOMP principe is een beperkt autogebruik en –bezit uitgangspunt in De Stationstuinen. Om een hoge kwaliteit te bieden aan het Openbaar gebied moet deze ruimte worden benut met groen, water en ruimte voor wandelen en fietsen. Het Openbaar gebied moet dan zo beperkt mogelijk worden gevuld met straatparkeren. Om dit te bereiken is veel aandacht besteed aan het parkeerconcept voor De Stationstuinen, zie hiervoor ook bijlage 21 van de toelichting.

Het parkeerconcept is ook bedoeld om duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het toepassen van strengere parkeernormen en het beschikbaar stellen van innovatieve mobiliteitsconcepten zoals deelauto's kan de aanwezigheid van de auto verminderd worden. De parkeernormen die toegepast worden in De Stationstuinen moeten passen bij de mobiliteitsmaatregelen van de ontwikkeling. Dit wordt daarom meegenomen in de keuzes en afwegingen voor duurzame mobiliteit. Voor parkeren wordt in De Stationstuinen ingezet op collectieve parkeervoorzieningen, buiten het straatbeeld.

Het uitgangspunt is dat deze parkeervoorzieningen voor bewoners binnen 100 meter beschikbaar zijn. Voor overige functies is 200 meter en 250 meter het uitgangspunt.

De parkeervoorzieningen worden deels bestemd voor niet openbaar gebruik en deels, om te voorkomen dat een onnodig grote capaciteit wordt gerealiseerd, voor openbaar gebruik. De niet openbare parkeerplaatsen zijn bestemd voor exclusief privaat gebruik door bepaalde bewoners waardoor bij de parkeerbehoefteberekening, geen rekening wordt gehouden met dubbelgebruik (aanwezigheid = permanent 100%). Overige bewoners, werkers en bezoekers van De Stationstuinen parkeren met de auto in openbare parkeervoorzieningen, waaronder zogenaamde Mobilityhubs. Voor meer informatie over het parkeerbeleid en de parkeerregulering wordt verwezen naar het parkeerbeleid voor De Stationstuinen (bijlage 22) en het Ontwikkelkader (bijlage 1). De parkeernormen zijn geborgd in de regels in de vorm van een voorwaardelijke verplichting. Ook zijn de Mobilityhubs op de verbeelding weergegeven.

5.2 Geluid

5.2.1 Toetsingskader

Wegverkeer

Op basis van de Wet geluidhinder (artikel 77 Wgh) dient bij een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd als het plan mogelijkheden biedt voor:

- de toevoeging van een nieuwe woning of andere geluidsgevoelige functie binnen de zone van een weg;
- de aanleg van een nieuwe weg;
- de reconstructie van een bestaande weg.

De breedte van de zone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken, het stedelijk gebied en de maximumsnelheid. In een akoestisch onderzoek kunnen wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt buiten beschouwing worden gelaten.

Tabel: Breedte geluidszones langs wegen

	Aantal rijstroken	Zone breedte
Stedelijk gebied	1 of 2	200 meter
	3 of meer	350 meter
Buiten stedelijk gebied	1 of 2	250 meter
	3 of 4	400 meter
	5 of meer	600 meter

In de Wgh zijn grenswaarden opgenomen met betrekking tot de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevel is 48 dB en mag in principe niet worden overschreden. Onder bepaalde voorwaarden, als maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn en het voldoen aan de grenswaarden onoverkomelijke bezwaren ontmoet van landenschappelijke, stedenbouwkundige of financiële aard, mag de geluidbelasting hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Hiervoor dient middels een ontheffing een hogere waarde te worden vastgesteld.

Tabel: Maximale ontheffingswaarden

Situatie	Maximale ontheffingswaarde	Artikel
Stedelijk gebied		
• Nieuwe woningen	63 dB	Artikel 83, lid 2 Wgh
• Vervangende nieuwbouw	68 dB	Artikel 83, lid 5 Wgh
Buiten stedelijk gebied		
• Nieuwe woningen	53 dB	Artikel 83, lid 1 Wgh
• Agrarische bedrijfsbebouwing	58 dB	Artikel 83, lid 4 Wgh
• Vervangende nieuwbouw	58 dB	Artikel 83, lid 7 Wgh
• Vervangende nieuwbouw* binnen de zone van een autoweg of autosnelweg	63 dB	Artikel 83, lid 6 Wgh

*Met dien verstande dat de vervanging niet zal leiden tot een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige functie of structuur en een wezenlijke toename van het aantal geluidgehinderden bij toetsing op bouwplanniveau voor ten hoogste 100 woningen.

5.2.2 Onderzoek

Er is door LBP-Sight een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar weg- en railverkeerslawaaï en lawaaï vanwege bedrijven. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen. Hierna worden de belangrijkste conclusies beschreven.

In het akoestisch onderzoek “Akoestisch onderzoek Stationstuinen fase 2” (LBP Sight, 25 maart 2025) in bijlage 10 is gebruik gemaakt van een dataset uitgaande van 4.500 woningen. Het verkeerskundige rapport “Deelrapport verkeersgeneratie De Stationstuinen Barendrecht” (Goudappel, 15 december 2023) heeft als hoofddoel het onderzoeken en toetsen van de verkeersafwikkeling om aan te tonen dat de toename van het verkeer door de ontwikkeling van de Stationstuinen aanvaardbaar is. Het rapport van Goudappel gaat om die reden uit van een worst-case scenario met een woningaantal dat hoger ligt (5.000 woningen) dan de aangeleverde dataset waarop het akoestisch onderzoek is gebaseerd (4.500 woningen).

Het plangebied ligt nabij drie verschillende geluidbronnen, wegverkeer, railverkeer en bedrijven. Voor iedere geluidbron is apart de geluidbelasting op de grenzen van de bouwvlakken berekend, maar ook het cumulatieve geluidniveau is op deze bouwvlakken beschouwd. Deze berekende waarden zijn aan de geldende toetsingskaders en het gemeentelijk geluidbeleid getoetst.

Wegverkeer

Alleen de geluidbelasting afkomstig van de gezoneerde weg Veren Ambachtsweg - Tuindersweg is iets hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De hoogste geluidbelasting bedraagt 49 dB inclusief wettelijke aftrek. Deze beperkte overschrijding treedt op ter plaatse van de woningen geprojecteerd in bouwvlak D en F. Het betreft bij bouwvlak F de oostgevel vanaf de 12e verdieping en hoger. Voor de woningen die aan de oostgevel gaan grenzen dient derhalve deze procedure te worden gevolgd. Het betreft bij bouwvlak D de oostgevel vanaf de 7e verdieping en hoger. Voor de woningen die aan de oostgevel gaan grenzen binnen het bouwvlak is een hogere waarde verleend.

Bij de verdere planuitwerking zullen voor de woningen waarvoor een hogere waarde is verleend mogelijk aanvullende maatregelen getroffen moeten worden om te zorgen dat de woningen ten minste één geluidluwe zijde hebben. In het bestemmingsplan is vastgelegd dat woningen dienen te beschikken over één geluidluwe gevel(deel) met een geluidbelasting als gevolg van het verkeerslawaaï van maximaal 48 dB. Voor hoekwoningen is dat de noord- en zuidgevel, echter bij een eenzijdig georiënteerde woning die alleen aan de oostgevel grenst zullen bij buitenruimten extra geluidafscherming moeten worden gerealiseerd.

Voor 30km/u-wegen geldt geen formeel toetsingskader ingevolge de Wet geluidhinder. Daarmee is het vaststellen van hogere waarden niet van toepassing op 30km/u-wegen. Hoewel de Wet geluidhinder niet van toepassing is op dergelijke wegen, dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening te worden onderzocht of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Hoewel de grenswaarden uit de Wet geluidhinder niet formeel gelden, hebben we de kaders uit de Wet wel gehanteerd als maat om de resultaten te kunnen duiden. De geluidbelasting als gevolg van de niet-gezoneerde wegen is ten hoogste 47 dB na aftrek van 5 dB volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder op bouwvlak H en 45 dB op bouwvlak A, D en E. Gegeven de lage geluidbelasting en het autoluwe karakter van het gebied kan worden gesteld dat er zeker sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Railverkeerslawaaï

Met behulp van het rekenmodel is op het te beoordelen nieuwbouwplan de geluidbelasting vanwege het spoorverkeer bepaald. Uit de rekenresultaten blijkt dat op geen enkel gebouw de voorkeursgrenswaarde van

55 dB wordt overschreden. Er hoeft derhalve ten gevolge van railverkeerslawaaï geen hogere waarde te worden aangevraagd.

Bedrijvenlawaaï

Uit de toetsing blijkt dat voor bedrijf Frukar B.V, Agf-online B.V. B & L Logistics en Kivits-Goes niet kan worden voldaan aan het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (LAr,LT). Bij de bouwvlakken A, D, E en F wordt het beoordelingsniveau van 50 dB(A) per individuele inrichting overschreden. Derhalve zijn maatregelen onderzocht om aan deze grenswaarden te kunnen voldoen.

De overschrijding bij bouwvlak A als gevolg van Kivits Goes is zeer beperkt (tot 2 dB(A)) en is het gevolg van het gebruik van technische installaties op het dak. Maatregelen aan deze installaties zijn relatief eenvoudig te treffen (geluidschermen, aanpassen bedrijfstijden). Bij nader uitwerking van de plannen kan hier nader op worden ingegaan en kan worden bepaald welke maatregelen het meest effectief zijn.

De overschrijding bij bouwvlak E als gevolg B&L Logistics is beperkt (tot 5 dB(A)) en is het gevolg van het gebruik van technische installaties op het dak. Maatregelen die voor Frukar en AGF-online zullen moeten worden getroffen (zie hierna) leiden tot een veel lagere geluidbelasting voor B&L Logistics waarmee ook de overschrijding wordt weggenomen.

De overschrijding als gevolg van de activiteiten bij Frukar B.V en Agf-online B.V. zijn van een andere orde en vragen aanpassing in het stedenbouwkundige concept. De maatregel die getroffen kan worden is de oostkant van de bouwvlakken D en E waar geluidgevoelige bebouwing kan komen te voorzien van een vliesgevel en/of een dove gevel. Deze vliesgevel die ten minste net zo hoog is als de achterliggende bebouwing aan de oostzijde dient langs de gehele oostzijde ononderbroken te zijn (dus ook tussen de bouwvlakken moeten geluidschermen worden opgericht).

Op plaatsen waar vanuit het stedenbouwkundige concept een onderdoorgang is gewenst dient aan de overzijde van die onderdoorgang een geluidscherm te worden opgericht die voldoende lengte en hoogte moet hebben. De openingen tussen de bouwvlakken dient eveneens te worden voorzien van gebouwhoge geluidschermen zodat een geheel gesloten wand aan deze zijde ontstaat.

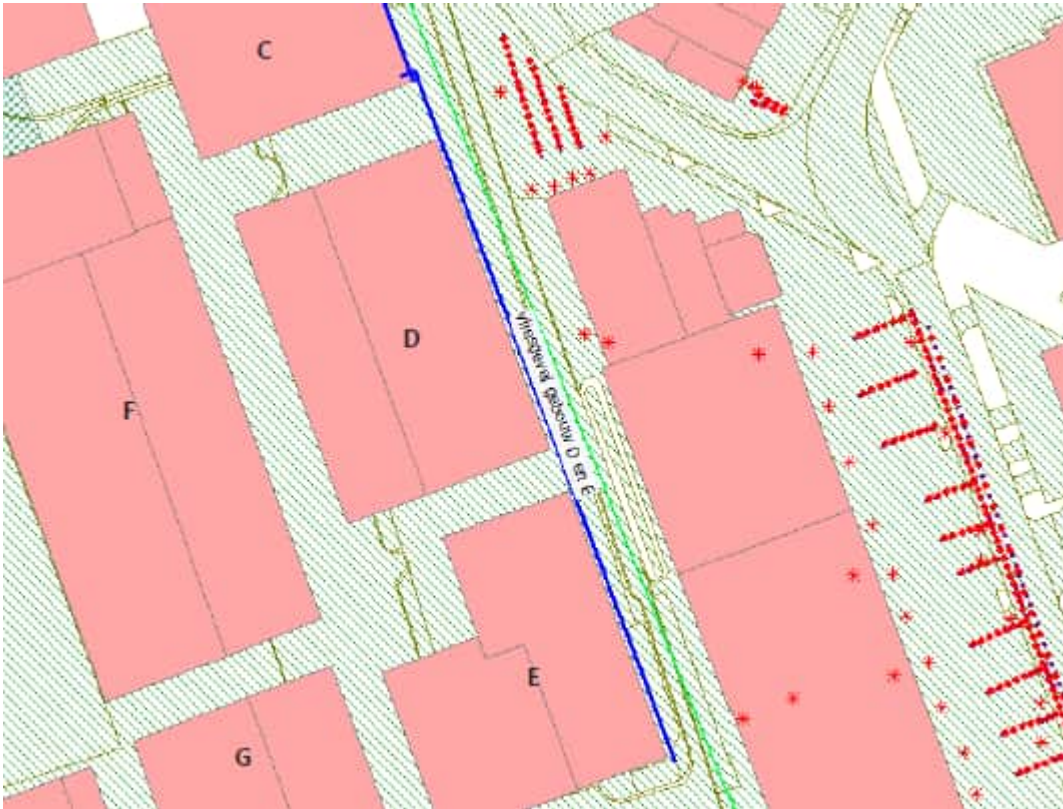
Bij de tweedelijns bebouwing geldt dat bij het hoogteaccent F vanaf 25m eveneens dove gevels en of vliesgevels noodzakelijk zijn. De invulling van de randbebouwing aan de grens van het bedrijventerrein bepaald in hoeverre het hoogteaccent geluid belast wordt.

Indien aan de oostzijde een lagere bebouwing (hoogte van 21m) wordt toegepast is het uitgangspunt dat de tweede lijn bebouwing (met uitzondering van de 2 hoogteaccenten) ook lager wordt uitgevoerd. Bij het aanhouden van de hogere bouwhoogte op de tweede lijn bebouwing moet als de geluidbelasting > 50 dB(A) is de desbetreffende gevel uitgevoerd worden met een dove gevel en of vliesgevel.

De realisatie van een geluidwerend vliesgevel aan de bouwblokken en tussen de gebouwen is opgenomen als een voorwaardelijke verplichting. Eveneens is opgenomen dat wanneer een onderdoorgang wordt gerealiseerd, een aanvullende voorziening wordt getroffen om te waarborgen dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Indien woningen waar sprake is van de noodzaak van een dove gevel en of vliesgevel worden voorzien van een geluidluwe gevel(deel) (geluidbelasting =< 50 dB(A)) kan een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd.

Bij verdere planuitwerking moeten de exacte afmetingen van de vliesgevel en deze geluidschermen worden bepaald (afmetingen van de geluidschermen worden mede bepaald aan de hand van het feit of er wel of geen walstroomaansluiting gaat komen in het gebied).



Figuur 5.1: Locatie vliesgevel

5.2.3 Conclusie

Het onderdeel geluid zorgt niet voor belemmeringen.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Toetsingskader

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hierin zijn grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) de belangrijkste stoffen.

Een project is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Om te bepalen of een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd. Een project kan in twee situaties NIBM bijdragen aan de luchtkwaliteit:

- het project behoort tot de lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die is opgenomen in de Regeling NIBM;
- het project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ (1,2µg/m³).

5.3.2 Onderzoek

In het MER voor De Stationstuinen is reeds onderzocht wat de effecten zijn van het project op de luchtkwaliteit. Daarnaast is gekeken of sprake is van een goed woon- en leefklimaat. In de aanvulling op de MER, zoals opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting, wordt hier nog verder op ingegaan. Het volgende wordt geconcludeerd.

In en rond het plangebied zijn enkele meetpunten inzichtelijk gemaakt. Voor fijn stof ligt de toename rond de 0,5 µg/m³. De toenames zijn het gevolg van de verkeerseffecten van de ontwikkeling met bijbehorend mobiliteitsbeleid zoals beschreven in het MER.

De verkeersresultaten laten zien dat op de Spoorlaan, Zuideinde en de Gebroken Meeldijk de omvang van verkeer afneemt ten opzichte van de berekeningen van het MER. De concentraties luchtverontreiniging in het gebied zullen daardoor lager liggen dan de resultaten uit het MER. Bij de wegen waar toename van verkeer berekend is, zijn geen gevoelige objecten in de directe omgeving aanwezig. Op basis van deze resultaten is te concluderen dat de luchtkwaliteit in en rond het plangebied voldoet aan de wettelijke grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De WHO-advieswaarden van 2021 worden niet gehaald.

5.3.3 Conclusie

Het onderdeel luchtkwaliteit zorgt niet voor belemmeringen.

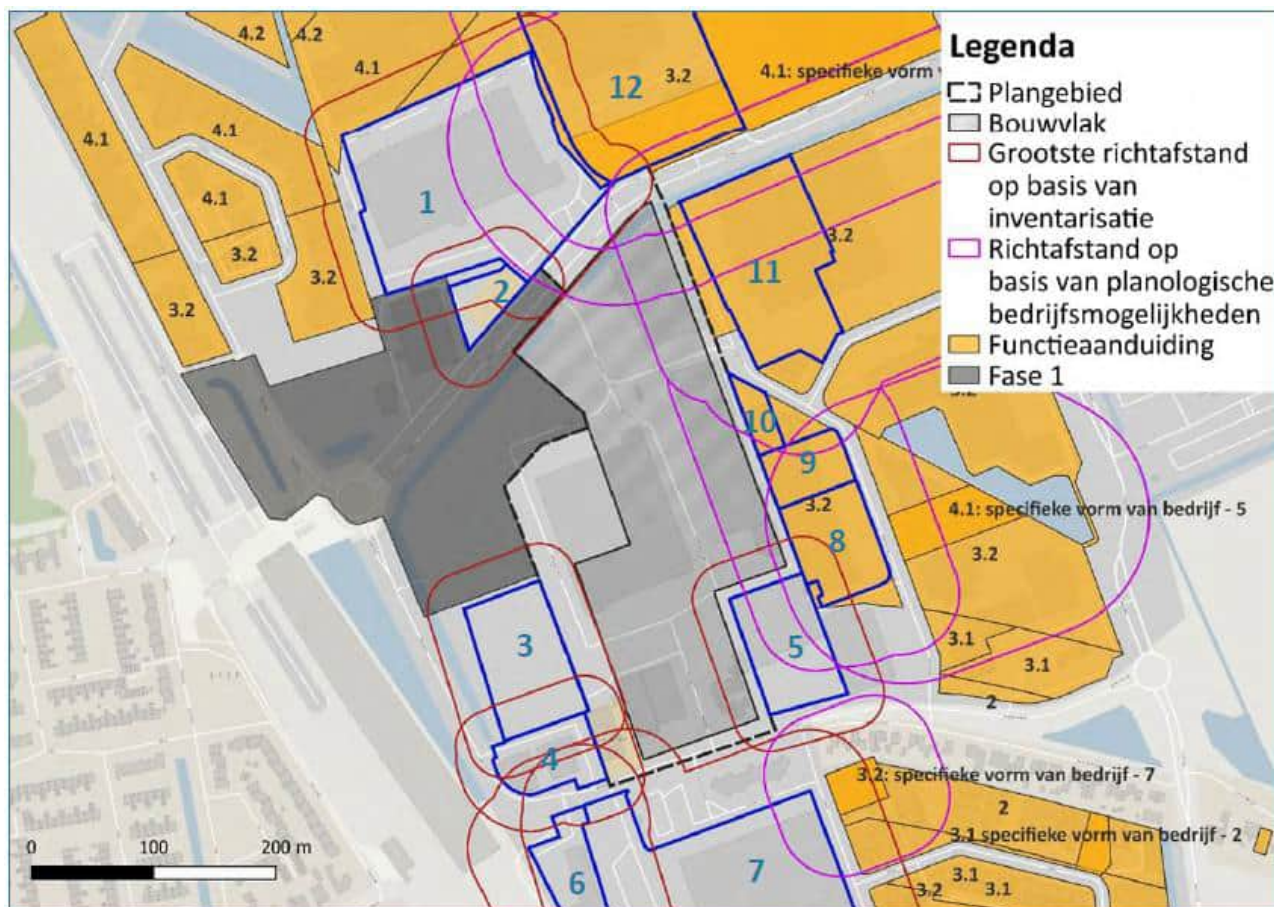
5.4 Bedrijven en milieuzonering

5.4.1 Toetsingskader

Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met milieuzonering om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren.

Richtafstanden

Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'². In de publicatie is een lijst opgenomen met bedrijfstypen. Voor de bedrijfstypen zijn indicatieve (richt)afstanden bepaald voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden vormen een indicatie van de aanvaardbaarheid in de situatie dat gevoelige functies in de nabijheid van milieubelastende functies worden gesitueerd. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).



Figuur 5.2: Relevante bedrijven met milieucontouren o.b.v. DCMR inventarisatie (rood) en bedrijven op basis van bedrijfsmogelijkheden (paars)

Omgevingstype

De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. 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. Voorbeelden van gebieden met functiemenging zijn horecaconcentratiege-

² 'Bedrijven en Milieuzonering', Uitgave VNG, Den Haag, 2009.

bieden, stadscentra, winkelcentra en winkelgebieden van dorpskernen, woon-werkgebieden met kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden langs stadstoegangswegen met meerdere functies en lintbebouwing in het buitengebied met veel agrarische en andere bedrijvigheid.

5.4.2 Onderzoek

Er is door AnteaGroup een quickscan milieuzonering opgesteld. Hiervoor wordt verwezen naar de bijlagen bij deze toelichting. Hierna zijn de belangrijkste resultaten beschreven.

Het plangebied bevindt zich ten oosten van het treinstation van Barendrecht. In de huidige situatie is het gebied in gebruik als bedrijventerrein. In de toekomst wordt De Stationstuinen een gemengd woon- en werkgebied. Volgens de VNG-brochure behoren gebieden met een matige tot sterke functiemenging tot het omgevingstype 'gemengd gebied'. Milieuzonering kan in eerste instantie op basis van de planologisch toegestane milieucategorie in beeld gebracht worden. In bestemmingsplannen is vastgelegd wat de maximaal toegestane milieucategorie per locatie is.

In het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Barendrecht Noordoost' (vastgesteld op 11 juni 2013) zijn via functieaanduidingen maximale milieucategorieën gekoppeld aan de bedrijfsbestemmingen. Het plangebied ligt binnen contouren van de functieaanduiding voor milieucategorie 2, 3.2 en 4.1. Daarnaast zijn de vlakken met de enkelbestemming 'Gemengd' ten oosten van het station relevant. Binnen deze bestemming zijn dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, horeca en bedrijfsactiviteiten toegestaan. Deze kunnen in milieucategorie 2 geclassificeerd worden. Bij het gemengde vlak ten zuiden van het plangebied is echter een afwijking verleend voor milieucategorie 3.1.

Het plangebied ligt buiten de richtafstanden van het station en bijbehorende parkeerterrein. De percelen ten noorden, westen en zuiden van het plangebied liggen binnen de Gebiedsvisie De Stationstuinen. Met de Gebiedsvisie en het voorbereidingsbesluit voor dit gebied, sorteert de gemeente voor op de toekomstige ontwikkeling van het woon-werkgebied. Hiermee wordt voorkomen dat bedrijven binnen het plangebied van De Stationstuinen toekomstplannen kunnen ontwikkelen die niet passen bij de gewenste ontwikkeling tot woon-werkgebied.

De bedrijven aan de oostkant van het plangebied liggen buiten de begrenzing van de gebiedsvisie en het voorbereidingsbesluit en kunnen maximaal gevuld worden op het gebied van de planologische bedrijfsmogelijkheden. In de volgende paragraaf zijn de milieucontouren op basis van de vergunde situatie geïnventariseerd. In theorie is het mogelijk dat op sommige percelen bedrijven met andere of grotere milieucontouren zich (willen) vestigen. In onderstaande tabel is aangegeven wat dit kan betekenen per hinderaspect.

Hinderaspect	Toelichting
Geluid	In het geluidrapport is beschouwd of en hoe voldaan kan worden aan geluidnormen uit het Activiteitenbesluit.
Gevaar	Voor (nieuwe) risicobronnen bij omliggende bedrijfsperven geldt dat de risicocontouren binnen de perceelsgrenzen moeten blijven. BEVI-inrichtingen zijn alleen mogelijk via een afwijkingsbesluit.
Geur	Voor geur kan aan de richtafstanden voldaan worden door nieuwe bronnen (bv: schoorstenen of afvalcontainers) op voldoende afstand van de bouwvlakken te positioneren.
Stof	Bedrijven waarvoor stof maatgevend is, zijn niet te verwachten in op aangrenzende bedrijfsperven.

Op basis van een bedrijveninventarisatie van de DCMR zijn de milieuzones van de omliggende bedrijven in kaart gebracht. In figuur 5.2 zijn de bedrijven en bijbehorende richtafstanden in kaart weergegeven.

De richtafstanden per hinderaspect van de relevante bedrijven zijn hieronder weergegeven.

Nr.	Geur	Stof	Geluid	Gevaar
Binnen Gebiedsvisie De Stationstuinen				
5. Groothandel in groenten en fruit	10	0	10	30
6. Vervaardiging van machines en werktuigen	10	10	50	10
7. Distributiecentra, pak- en koelhuizen	10	0	30	30
Buiten Gebiedsvisie De Stationstuinen				
8. Groothandel in groenten en fruit	10	0	10	30
9. Groothandel in groenten en fruit	10	0	10	30
11. Groothandel in groenten en fruit	10	0	10	30
12. Groothandel in groenten en fruit	10	0	10	30

Geluid

De geluidscontour van diverse bedrijven aan de oostkant overlapt met een of meerdere bouwvlakken in het plangebied. In het kader van het bestemmingsplan is een separaat akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarin het geluid van bedrijvigheid is meegenomen. Door middel van dit onderzoek kan inzichtelijk gemaakt worden hoe een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Dit onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. Voor de groothandel in machines is op locatie 4 alleen het kantoorpand gevestigd. Hier zijn geen bedrijfsactiviteiten met relevante geluidemissies over het plangebied aanwezig. Dit bedrijf is daarom niet meegenomen in het geluidonderzoek.

Gevaar

De richtafstand van gevaar van meerdere groothandels in groenten en fruit overlapt met een deel van een bouwvlak binnen het plangebied. In het kader van het bestemmingsplan is een separaat onderzoek op het gebied van externe veiligheid uitgevoerd. Door middel van dit onderzoek kan inzichtelijk gemaakt worden hoe een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Dit onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

De conclusies van deze analyse zijn als volgt:

- over het plangebied lopen diverse milieucontouren. Met een nader onderzoek naar geluid en externe veiligheid kan onderbouwd worden hoe een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd;
- voor de functiemenging van voorzieningen met gevoelige functies worden milieuregels opgenomen in het bestemmingsplan.

5.4.3 Conclusie

Het onderdeel bedrijven en milieuzonering zorgt niet voor belemmeringen.

5.5 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn geen kabels en leidingen van een zodanige omvang gelegen, dat deze bescherming behoeven in dit bestemmingsplan door middel van een dubbelbestemming met een beschermingszone.

5.6 Externe veiligheid

5.6.1 Toetsingskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

In de landelijke wet- en regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze bedoelde risico's hangen vooral samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.

Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico. Via het plaatsgebonden risico wordt een basisbeschermingsniveau gewaarborgd. Bij het groepsrisico wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid van een persoon is fictief. Niet wordt beoordeeld hoe groot de kans op de aanwezigheid van een persoon feitelijk is.

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting.

5.6.2 Onderzoek

Er is door AnteaGroup een quickscan externe veiligheid opgesteld. Deze is opgenomen in de bijlagen. Hierna worden de belangrijkste conclusies beschreven.

Uit de scan blijkt dat er meerdere risicovolle activiteiten plaatsvinden in of nabij deze gebieden. Ten behoeve van de verdere besluitvorming dient:

- Het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor nader beschouwd te worden in relatie tot het explosiescenario, en verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden in relatie tot artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes. De aanwezigheid van een landtunnel maakt dat het groepsrisico redelijkerwijs niet berekend kan worden.
- Behoeven de hogedruk aardgastransportleidingen niet nader beschouwd te worden.
- Moet het groepsrisico van de A15 verantwoord te worden in relatie tot artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes.

- Moet ten aanzien van het tankstation Berkman een QRA worden uitgevoerd als binnen 150 meter rondom het LPG vulpunt cq de LPG-tank een nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld. Daarnaast moet het groepsrisico worden verantwoord. Het bestemmingsplan van fase twee ligt niet binnen deze risicocontouren.

Verantwoording groepsrisico

Verantwoording van het groepsrisico is voor de spoorlijn Kijfhoek – Barendrecht, de Rijksweg A15 en het LPG-tankstation Berkman Barendrecht verplicht. In de rapportage in de bijlage is een aanzet gedaan voor de verantwoording van het groepsrisico. Het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Barendrecht, kan deze elementen betrekken bij de besluitvorming ten aanzien van de ruimtelijke procedure. Voor het LPG-tankstation geldt dat voor het ruimtelijk besluit dat gevoelige objecten mogelijk maakt binnen de risicocontour van het tankstation. Voor fase 2 is dit niet het geval.

Ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico stelt de gemeente Barendrecht in het kader van de ruimtelijke procedure de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) in de gelegenheid advies uit te brengen. Op 25 januari 2024 heeft de VRR een advies uitgebracht. In het advies worden enkele maatregelen voorgeschreven ten aanzien van zelfredzaamheid.

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. In beginsel geldt dat schuilen in een gebouw de beste optie is. Door ramen en deuren te sluiten, het ventilatiesysteem af te schakelen, weg te blijven bij ramen (hittestraling en mogelijke scherfwerking) en te schuilen aan die zijde van het gebouw die zo ver mogelijk van het incident is afgelegen, is het risico op verwondingen het kleinst. Op de website www.rijnmondveilig.nl vindt u meer informatie over wat te doen in geval van een incident.

Ten aanzien van de A15 en het spoor is in het kader van Stationstuinen fase 1 het groepsrisico ook reeds verantwoord. Het onderstaande wordt onder andere beschreven.

Ten aanzien van de bestrijding van een incident beschikt de veiligheidsregio over protocollen om een incident te bestrijden. Ten aanzien van de zelfredzaamheid is relevant dat de ontwikkeling niet het verblijf van zeer kwetsbare groepen beoogt. Gezien de afstand is alleen het toxisch scenario relevant. Bescherming wordt geboden door na een incident met gevaarlijke stoffen op de A15 ramen en deuren te sluiten en de mechanische ventilatie af te schakelen. Als de Omgevingswet van kracht is, moet bij nieuwbouw de mechanische ventilatie handmatig afschakelbaar worden uitgevoerd. In ruimtelijke besluiten dient dit door middel van een (beperkte) verantwoording beschreven te worden.

Bestrijdbaarheid is de mate waarin een rampscenario door de brandweer te bestrijden is. De mate waarin uitvoering aan bestrijdbaarheid kan worden gegeven hangt af van de capaciteit van de brandweer (opkomsttijd en beschikbare blusmiddelen) en de bereikbaarheid van het plangebied (opstelplaatsen).

5.6.3 Conclusie

Vanuit externe veiligheid ontstaan geen belemmeringen voor de planvorming.

5.7 Ecologie

5.7.1 Toetsingskader

De bescherming van de natuur is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wet natuurbescherming (Wnb) geeft het wettelijke kader voor de bescherming van natuurgebieden en voor soortenbescherming. Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wnb ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en gebieden de uitvoering van het plan niet in de weg staan. De provincie is bevoegd gezag voor de toetsing van handelingen met mogelijke gevolgen voor beschermde dier- en plantensoorten (de soortenbeschermingsbepalingen) én voor Natura 2000-gebieden (de gebiedenbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag.

Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ook in dit kader zijn de provincies het bevoegd gezag.

Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, mogelijkerwijs significante effecten optreden, dienen deze bij de voorbereiding van een bestemmingsplan in kaart te worden gebracht en beoordeeld.

Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats. Een ruimtelijk plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied kan alleen worden vastgesteld indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. alternatieve oplossingen zijn niet voorhanden;
2. het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
3. de noodzakelijke compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunning plichtig.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

Het Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones met als doel natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied te verbinden.

Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen gedeputeerde staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd 'Natuurnetwerk Nederland'. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk Nederland loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen.

Voor deze gebieden geldt een planologisch beschermingsregime. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden of als deze kunnen worden tegengegaan met mitigerende maatregelen.

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wet natuurbescherming drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten;

- soorten van de Vogelrichtlijn (*artikel 3.1*);
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (*artikel 3.5*);
- andere soorten (*artikel 3.10*).

Per beschermingsregime is aangegeven welke verboden er gelden en onder welke voorwaarden ontheffing of vrijstelling kan worden verleend door het bevoegd gezag. Volgens artikel 3.31 zijn de verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 niet van toepassing op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door het Ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode en die plaatsvinden in het kader van bestendig beheer, bestendig gebruik, of ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

5.7.2 Quickscan flora en fauna

Er is door BRO een quickscan flora en fauna uitgevoerd voor het plangebied. Deze is opgenomen in de bijlagen. Hieronder zijn de belangrijkste conclusies beschreven.

Gelet op de potentiële ecologische waarden kan het voorgenomen plan alleen in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming in acht wordt genomen:

- Met betrekking tot de sloop van de woningen aan Gebroken Meeldijk 56 en 58 zijn overtredingen ten aanzien van het verwijderen van nest-locaties van huismus en gierzwaluw op basis van de quickscan niet uit te sluiten. Vervolgonderzoek gedurende het juiste seizoen dient hieromtrent uitsluitel te geven;
- Met betrekking tot de sloop van de bebouwing aan Gebroken Meeldijk 56 en 58, Gebroken Meeldijk 64B, Gebroken Meeldijk 66 en Transportweg 20 – 46 is de aanwezigheid van verblijfplaatsen van een of meerdere vleermuissoorten niet op voorhand uit te sluiten. Vervolgonderzoek gedurende het juiste seizoen dient hieromtrent uitsluitel te geven;
- Ten aanzien van broedvogels dient, om overtreding op voorhand redelijkerwijs te voorkomen, het verwijderen van nestgelegenheid buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten;
- In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen.

5.7.3 Vervolgonderzoeken soorten

Huisumus

Naar aanleiding van de uitgevoerde quickscan flora en fauna is vervolgonderzoek uitgevoerd naar de huismus. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen. Hieronder is de conclusie beschreven.

- Binnen en in de directe omgeving van het plangebied zijn geen nestlocaties van huismus waargenomen. Overtreding van een verbodsbepaling van de Wet natuurbescherming met betrekking tot huismus is uitgesloten. Er hoeft geen ontheffing te worden verkregen, noch zijn er enige vervolgstappen noodzakelijk met betrekking tot deze soort. Wel dienen de volgende maatregelen in acht te worden genomen:
- De kap van het opgaand groen dient buiten het broedseizoen of na een broedvogelcontrole te worden uitgevoerd. Het broedseizoen loopt globaal van half maart t/m half augustus;
- Met betrekking tot de zorgplicht dienen eventueel aangetroffen dieren tijdens de werkzaamheden de kans te krijgen om het plangebied zelfstandig te verlaten. Bij soorten als egel en gewone pad kunnen de dieren met beleid verplaatst worden naar een veilige plek buiten het plangebied.

Gierzwaluwen

Naar aanleiding van de uitgevoerde quickscan flora en fauna is vervolgonderzoek uitgevoerd naar de gierzwaluw. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen. Hieronder is de conclusie beschreven.

- Binnen het plangebied is één nestlocatie van Gierzwaluw waargenomen, binnen de woning aan de Gebroken Meeldijk 58.
- Met de voorgenomen plannen wordt de bebouwing binnen het plangebied gesloopt, waardoor de nestplaats wordt vernietigd. Hierop geldt een vergunningsplicht conform artikel 11.37 lid 1 onderdeel b, inzake het opzettelijk vernielen of opzettelijk beschadigen van nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld onder a, of het opzettelijk wegnemen van nesten van die vogels.
- Hiertoe dient een vergunning voor een flora- en fauna-activiteit te worden verkregen.

Vleermuizen

Naar aanleiding van de uitgevoerde quickscan flora en fauna is vervolgonderzoek uitgevoerd naar de vleermuis. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen. Hieronder is de conclusie beschreven.

- Er zijn een 2-tal zomerverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis binnen de Gebroken Meeldijk 66 en 1 zomer- en paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis in de bedrijfshal aan de Gebroken Meeldijk 64B aangetroffen.
- Met de voorgenomen plannen wordt de bebouwing binnen het plangebied gesloopt, waardoor de verblijfplaatsen worden vernietigd. Hierop geldt een vergunningsplicht conform artikel 11.46 lid 1 onderdeel b en d, inzake het verstoren van gewone dwergvleermuis en het vernielen van voortplantingsplaatsen en rustplaatsen van de gewone dwergvleermuis.
- Hiertoe dient een vergunning voor een flora- en fauna-activiteit te worden verkregen.

5.7.4 Stikstofonderzoek

Er is door AnteaGroup een stikstofonderzoek uitgevoerd. Deze is opgenomen in de bijlagen. Voor het bestemmingsplan De Stationstuinen 2e fase te Barendrecht zijn stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd voor de realisatiefase en de gebruiksfase. Uit de rekenresultaten blijkt dat er geen sprake is van een toename in stikstofdepositie ten gevolge van het planvoornemen. De AERIUS pdf laat een resultaat van 0,00 mol/ha/jaar zien. De berekeningen zijn als bijlage toegevoegd aan deze rapportage.

Voor de voorgenomen ontwikkeling toont AERIUS Calculator voor zowel de realisatiefase als de gebruiksfase geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Significante gevolgen voor de habitats in Natura 2000-gebieden ten gevolge van stikstofdepositie zijn daarmee uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie staat verdere besluitvorming derhalve niet in de weg.

5.7.5 Conclusie

Het onderdeel ecologie zorgt niet voor belemmeringen.

5.8 Bodem

5.8.1 Toetsingskader

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder d) is bepaald dat voor de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden moet worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bepaald of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden bepaald of nader onderzoek en eventueel saneringen noodzakelijk zijn. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd. Derhalve is een bodemonderzoek conform de NEN 5740 richtlijnen noodzakelijk.

5.8.2 Onderzoek

Door adviesbureau RSK is een Vooronderzoek Landbodem (vooronderzoek NEN 5725) uitgevoerd op de gehele Stationstuinen-locatie (proj.nr. 516545.001(01), 28-03-2022). Dit onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Voor het gedeelte waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft zijn de deelgebieden Gebroken Meeldijk en Transportweg en Koopliedenweg van toepassing. Over deze deellocaties wordt in de rapportage het volgende opgemerkt:

- Gebroken Meeldijk: Op basis van de beschikbare bodem(kwaliteit)gegevens wordt geconcludeerd dat de bodem binnen het deelgebied Gebroken Meeldijk over het algemeen niet verdacht is op bodemverontreiniging als gevolg van puntbronnen of (voormalige) verdachte bedrijfsactiviteiten. Uitzonderingen vormen de locatie Gebroken Meeldijk 68 (waar in de ondergrond sterke verontreinigingen met koper zijn aangetoond en matig verhoogde gehalten lood, nikkel en zink) en de locatie Gebroken Meeldijk 66 (waar in het wegdek sterke verontreinigingen aanwezig zijn met vluchtige aromaten gerelateerd aan een geval van ernstige bodemverontreiniging op Gebroken Meeldijk 73). De bodem binnen deelgebied Gebroken Meeldijk is wel verdacht op bodemverontreiniging als gevolg van de aanwezigheid van gedempte sloten.
- Transportweg en Koopliedenweg: Op basis van de beschikbare bodem(kwaliteit)gegevens wordt geconcludeerd dat de bodem binnen het deelgebied Handelscentrum Zuid Holland Zuid niet verdacht is op bodemverontreiniging als gevolg van puntbronnen of (voormalige) verdachte bedrijfsactiviteiten. De bodem is wel verdacht op bodemverontreiniging als gevolg van de aanwezigheid van gedempte sloten.

Voor een deellocatie is in het verleden een bodemonderzoek verricht door Lawijn. Hieruit is gebleken dat in de ondergrond sprake is van verhoogde gehalten en (lichte) verontreinigingen, maar niet van dusdanig aard dat er sprake is van noodzakelijk sanering. Uit dit onderzoek naar voren komt dat de zandige aanvullaag ter plaatse van voormalige sloot niet verontreinigd is. Aangezien het gehele plangebied begin jaren '80 van de vorige eeuw gelijktijdig is ontwikkeld tot bedrijventerrein kan op basis van dit onderzoek worden verondersteld dat alle sloten destijds met schoon zand zijn aangevuld. Het onderzoek is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

5.8.3 Conclusie

De vastgestelde milieu hygiënische bodem- en grondwaterkwaliteit vormt geen belemmering voor de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.9 Water

Oppervlakteverdeling

De verdeling van verhard- en onverhard oppervlak en oppervlaktewater voor de huidige en toekomstige situatie is in onderstaande tabel weergegeven.

Onderdeel	Huidig	Toekomstig		Toename/afname
	(m ²)	(m ²)		(m ²)
Verhard	65.965	50.670		-15.295
Bebouwing	26.595	25.860		
Paden, trottoir (& weg)	39.370	1.980*	& 14.210**	
Verkeer		8.620		
Onverhard	4.490	19.545		+15.055
Groen	4.490	9.260		
Oeverzone rivier		9.695*	& 590**	
Oppervlaktewater	1.125	1.365		+240
Totaal	71.580	71.580		0

* Behorend bij de zone "groen" uit bestemmingsplan

** Behorend bij de zone "gemengd" uit bestemmingsplan

Oppervlaktewater

Voorgenomen inrichting plangebied

Een belangrijk kenmerk van de voorgenomen ontwikkeling is de blauw-groene zone, die aan de westelijke kant van het plangebied is voorzien. In deze zone wordt de waterloop, die in de huidige situatie overkluisd van noord naar zuid in het plangebied ligt, vervangen door een open watergang. Een open watergang is beter voor de waterkwaliteit dan een overkluisde watergang. Daarnaast is de bergingscapaciteit in een open watergang groter. Een open watergang heeft verder een grotere interactie tussen grond- en oppervlaktewater, waardoor de grondwaterstanden beter beheerst kunnen worden. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt (beleving), droogte en hitte is een open watergang ook positief.

De inrichting van watergang langs de Spoorlaan, in de zone die voor verkeer bestemd is, is niet duidelijk. Aangenomen is dat de bestaande watergang hier gehandhaafd blijft.

Peilgebied

De gebiedsontwikkeling bestaat uit verschillende fases. In fase 1 wordt de waterstructuur aangepast. Het voornemen is om drie peilgebieden te verbinden en de hoofdwatergang langs de Tuindersweg en Veren Ambachtseweg te laten lopen. In onderstaande tabel is weergegeven hoe dit toekomstige peilgebied eruit komt te zien.

Er komt één vast peil van NAP -1,90 m.

Op basis van de nu beschikbare gegevens wordt verwacht dat deze structuur in alle fases zal voldoen. Bij iedere volgende fase wordt getoetst of dit inderdaad nog steeds het geval is. Eventueel zal per fase bijgestuurd worden.

De voorliggende tweede fase ligt geheel binnen het oorspronkelijke peilgebied, en ook binnen het grotere toekomstige peilvak. De aanpassingen van de waterstructuur is voor deze fase dus niet van belang.

Verhard- en onverhard oppervlak

In de toekomstige situatie neemt het verhard oppervlak met circa 15.295 m² af, het onverhard oppervlak met circa 15.055 m² af en het wateroppervlak neemt met circa 240 m² toe. Wel dient als kanttekening te worden

opgemerkt dat de geschatte oppervlaktes een eerste inschatting betreffen. In de toekomst dient het plan nog verder in detail te worden uitgewerkt.

Benodigde watercompensatie

Waterschap Hollandse Delta

Beleidsregel 11 dat betrekking heeft op artikel 3.3. uit de Keur stelt dat 10% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd in de vorm van open water. Er is geen toename aan verhard oppervlak, er hoeft daarom niet te worden gecompenseerd in de vorm van open water.

Convenant klimaatadaptief bouwen Zuid-Holland

In het “convenant klimaatadaptief bouwen in Zuid-Holland” staat dat op privaat terrein een groot deel van de neerslag (50 mm) van een korte hevige bui dient te worden opgevangen. Het is nog onbekend hoe groot het oppervlak publiek en privaat terrein is. Er is daarom als uitgangspunt aangenomen dat de gebouwen (25.860 m²) behoren tot privaat terrein. Om te voldoen aan het Convenant is ca. 1.293 m³ (25.860 m² * 50 mm) aan waterberging benodigd. Dit betreft bijvoorbeeld berging op groen-blauwe daken, en in wadi's. De precieze uitwerking vindt plaats in de uitvoeringsfase.

Grondwater

Voor de grondwaterstand zijn in par. 2.5 de volgende inschattingen gemaakt:

- GG: NAP -1,2 m
- GHG: NAP -0,9 m
- GLG: NAP -1,35 m

Het maaiveld bevindt zich overwegend tussen NAP -0,8 m en NAP -1,3 m. De weg bevindt zich op gemiddeld NAP -0,8 m. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de grondwaterstand relatief hoog ligt. De tabel hieronder geeft een overzicht van veel gebruikte minimaal benodigde ontwateringsdieptes van gemeentes in Nederland.

Functie	Minimaal benodigde ontwatering t.o.v. maaiveld (gebaseerd op maatgevend hoogste grondwaterstand in meters)
Woningen met kruipruimte*	0,7
Tuinen/Groenvoorzieningen*	0,5
Hoofdwegen**	1,0
Secundaire wegen en woonstraten	0,7

Klimaatadaptatie

De gemeente Barendrecht heeft haar beleid rondom klimaatadaptatie voor De Stationstuinen opgenomen in de beleidsregel 'Duurzaamheid De Stationstuinen' (zie paragraaf 3.3.3). Binnen het plangebied bestaat de mogelijkheid om klimaat adaptieve maatregelen te nemen. De slecht doorlatende toplaag in combinatie met de relatief hoge grondwaterstand maakt het gebied ongeschikt voor infiltratie. Wel kan de aanleg van groen in de wijk worden gestimuleerd. Groene daken leveren verschillende voordelen op:

- Het vangt regenwater op, dit vermindert de belasting op het rioolstelsel,
- Het draagt bij aan de vermindering van CO₂-uitstoot. Het werkt isolerend waardoor stookkosten worden vermindert.
- Gedurende hoge temperaturen straalt het groene dak minder warmte uit. Dit heeft een gunstig effect op de omgevingstemperatuur.

Ook vermindert het aanwezige oppervlaktewater hittestress in het plangebied. Hittestress binnen het plangebied kan verder worden verminderd door de aanleg van bomen en/of andere vegetatie. Dit heeft als voordeel dat het plangebied robuuster is gedurende langdurige periodes van droogte doordat het water beter wordt vastgehouden.

Om wateroverlast tijdens extreme situaties te voorkomen moet bij de inrichting van het plangebied rekening worden gehouden dat overtollig hemelwater tot afstroom kan komen naar pekken waar dit niet tot wateroverlast leidt. Bij voorkeur wordt het water bovengronds afgevoerd richting oppervlaktewater.

Vuil en hemelwater

In de huidige situatie ligt er een hemelwaterriool. In de toekomstige situatie dient er een gescheiden rioolstelsel in het plangebied aanwezig te zijn. Het vuilwaterriool dient te lozen op een afvalwaterzuivering (RWZI) van waterschap Hollandse Delta. Hemelwater dient lokaal te infiltreren of vertraagd te worden afgevoerd naar het oppervlaktewatersysteem. De benodigde rioolcapaciteit zal later bij de vergunningverlening moeten worden uitgezocht en nader worden uitgewerkt. Indien nodig kan het blijken dat het afvalwaterriool nog verder moet worden uitgebreid.

Waterkwaliteit

In de toekomstige situatie mag de waterkwaliteit niet verslechteren. Dit houdt in dat er geen negatieve gevolgen zijn op het omliggende grond en/of oppervlaktewatersysteem. Derhalve dient gewerkt te worden met niet-uitlogende materialen. Ook moet afstromend hemelwater zoveel mogelijk gescheiden afgevoerd worden om vervuiling te voorkomen. Een voorbeeld hiervan is dat hemelwater dat op het dak valt schoner is dan hemelwater dat valt op een intensief gebruikte parkeerplaats of weg. Bij de aanleg van nieuw oppervlaktewater moeten doodlopende watergangen worden voorkomen in verband met de waterkwaliteit. De toepassing van natuurvriendelijke oevers wordt aanbevolen. De aanleg van natuurvriendelijke oevers draagt bij aan een verhoging van de natuurwaarde, ofwel de ecologische waterkwaliteit, verbetering van de chemische waterkwaliteit en een verbetering van de belevings- en recreatiewaarde.

Waterveiligheid

Op basis van de legger van waterschap Hollandse Delta ligt in het noordoosten op een afstand van ca. 480 m een regionale waterkering. Het plangebied ligt binnendijs en bevindt zich niet in de kern- of beschermingszone van waterkeringen. Om deze reden zijn er geen effecten op de waterveiligheid.

5.10 Archeologie

5.10.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet die in 2019 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode 2016-2019 een overgangsregeling opgenomen.

De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta). De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. Dankzij het principe van “de verstoorder betaalt” uit het verdrag van Valletta worden meer archeologische resten in situ behouden.

Indien ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden dient te worden beoordeeld of archeologische waarden in het geding raken.

5.10.2 Onderzoek

Er is door AnteaGroup een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het plan. Deze is opgenomen in de bijlagen. Hieronder is een samenvatting beschreven.

Resultaten

Op eventueel in de ondergrond aanwezige rivierduinen kunnen resten uit de steentijd worden aangetroffen. Op afzettingen van de stroomgordel van Ridderkerk kunnen resten uit het neolithicum en de bronstijd worden verwacht. Bij eerder onderzoek in het zuidelijke deel van het plangebied (Zaakid. 4599435100) werden binnen 5m -mv geen rivierduin- of stroomgordelafzettingen aangetroffen.

In de top van het Hollandveen kunnen resten uit de ijzertijd, romeinse tijd en middeleeuwen aanwezig zijn. Het Hollandveen werd bij eerder onderzoek in het zuidelijke deel van het plangebied (Zaakid.4599435100) aangetroffen tussen 3,5 en 3,75m -NAP (circa 2,35 á 2,7m -mv). Bij onderzoek op circa 35m ten noorden van het plangebied werd het Hollandveen aangetroffen van circa 2,20 á 3,40m -mv.

In en op de afzettingen van het Laagpakket van Walcheren kunnen resten uit de middeleeuwen en nieuwe tijd verwacht worden. Mogelijk was het grootste deel van gebied echter te nat voor bewoning en vond bewoning voor de inpoldering voornamelijk plaats op kreekoevers. Na de inpoldering vond bewoning hoofdzakelijk plaats langs dijken en ontginningsassen. Op basis van de historische kaarten worden in het plangebied geen resten uit de late middeleeuwen en nieuwe tijd verwacht, behalve eventuele resten van een molen uit circa 1940.

Advies

In het zuidelijke deel van het plangebied heeft reeds een verkennend booronderzoek plaatsgevonden. Dit deel van het terrein kan op basis van de bevindingen van dat onderzoek worden vrijgegeven tot 5m -mv. Omdat er in het overige deel van het plangebied een middelhoge kans is op het aantreffen van archeologische resten binnen het plangebied, adviseert Antea Group om een inventariserend veldonderzoek d.m.v. boringen, verkennende fase, uit te voeren op de locaties waar graafwerkzaamheden dieper dan 80cm -mv gepland zijn.

De methode – een verkennend booronderzoek bestaande uit 6 boringen per hectare - is er niet primair op gericht om archeologische resten aan te treffen (hiervoor is de gehanteerde boordichtheid en –intensiteit te gering), maar is wel uitermate geschikt om:

- 1) de aard van bodemopbouw en
- 2) de mate van intactheid van de oorspronkelijke bodemopbouw inclusief de archeologische sporendragende niveaus te bepalen.

Bovenstaande is een advies; het hierop nemen van een selectiebesluit is voorbehouden aan de bevoegde overheid, in deze de gemeente Barendrecht.

Het advies is namens het bevoegd gezag beoordeeld door Archeologie Rotterdam. Het rapport wordt akkoord bevonden en het advies voor een (aanvullend) booronderzoek wordt onderschreven.

5.10.3 Conclusie

Het aanvullende archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van de aan te vragen omgevingsvergunning(en). In het plan is de al vigerende dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie – 2' gehandhaafd, zodat op die manier de bescherming van archeologische waarden is geborgd.

5.11 Cultuurhistorie

5.11.1 Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a Bro) dient in het plan rekening gehouden te worden met cultuurhistorie. Cultuurhistorie heeft onder andere betrekking op de historische stedenbouwkundige en historisch geografische waarden in het gebied. In het plan moet beschreven worden hoe met de in het gebied aanwezige waarden en de aanwezige of te verwachten monumenten wordt omgegaan.

De Erfgoedwet bevat de wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Het is op basis hiervan verplicht om de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie mee te nemen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

5.11.2 Onderzoek

Binnen het plangebied liggen geen rijksmonumenten. Ook is het gebied geen onderdeel van een beschermd stads- of dorpsgezicht. In en rondom het plangebied liggen in de Cultuurhistorische Atlas van de provincie Zuid-Holland geen cultuurhistorisch waardevolle structuren. De voorgenomen ontwikkeling in het plangebied tast geen cultuurhistorische waarden in de omgeving aan.

In het archeologisch onderzoek (zie bijlage bij deze toelichting) wordt verwezen naar eventuele resten van een molen uit 1940 binnen het plangebied. Naar alle waarschijnlijkheid is dit een klein poldermolentje geweest, een zogenaamd Bosman-molentje. Deze molentjes waren vroeger wel meer te vinden in het tuindersdorp Barendrecht en omgeving en dragen zeker bij aan de (her)beleving van de glorie dagen van de groente en fruitveiling en de bedrijvigheid van tuinders rondom de veiling.

Vanuit cultuurhistorisch perspectief en de beleving daarvan (zeker in combinatie met de oude loodsen die blijven staan en het voormalige veilinghuis Jabaay) is het een optie dit element terug te brengen in De Stationstuinen. Deze cultuurhistorische elementen kunnen zo samen een 'verband' brengen in het 'verhaal' van De Stationstuinen.

5.11.3 Conclusie

Het onderdeel cultuurhistorie zorgt niet voor belemmeringen.

6 Juridische planopzet

In dit hoofdstuk wordt de juridische opzet van het bestemmingsplan beschreven.

6.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is een juridisch bindend plan dat bestaat uit een verbeelding (plankaart) en regels en gaat vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan, waarbij de regels de gebruiks- en bouwmogelijkheden van de gronden regelen en de verbeelding de rol heeft van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave, verantwoording en onderbouwing van het bestemmingsplan en als uitleg bij de verbeelding en regels.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat het bestemmingsplan langs elektronische weg beschikbaar wordt gesteld. Dit brengt met zich mee dat het bestemmingsplan digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze moet worden gepresenteerd. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan het bestemmingsplan moet voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) bindende afspraken waarmee bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. De SVBP 2012 kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvooi. Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld in overeenstemming met de SVBP 2012 en wordt op de voorgescreven wijze digitaal beschikbaar gesteld.

6.2 Plansystematiek

Het voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om de ontwikkelingen zoals beschreven in hoofdstuk 2 juridisch-planologisch mogelijk te maken. De regels en de verbeelding zijn zodanig opgesteld dat de bouw- en gebruiksmogelijkheden daarvoor een juridisch kader bieden. Bij het opstellen van de regels is waar mogelijk aangesloten op de regeling zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Barendrecht Noordoost'. Hiermee wordt een zoveel mogelijk uniforme systematiek van de bestemmingsplannen binnen de gemeente Barendrecht. De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende onderdelen:

1. inleidende regels;
2. bestemmingsregels;
3. algemene regels;
4. overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1: inleidende regels

Dit hoofdstuk bestaat uit de begripsbepalingen (artikel 1) en de wijze van meten (artikel 2). In de begripsbepalingen worden omschrijvingen gegeven van diverse in het bestemmingsplan gebruikte begrippen/termen. De begripsbepalingen zijn opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Artikel 2 bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van oppervlakten, percentages, hoogte, diepte, breedte en dergelijke. Hiermee kan op een eenduidige manier toepassing worden gegeven aan de regels.

Hoofdstuk 2: bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het bestemmingsplan opgenomen bestemmingen opgenomen (enkel- en dubbelbestemmingen). De opbouw van de bestemmingen is als volgt (met dien verstande dat een specifieke bestemming niet alle genoemde elementen hoeft te bevatten):

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk;
- wijzigingsbevoegdheid.

De in het plangebied aanwezige bestemmingen zijn met bestemmingsvlakken op de verbeelding aangegeven. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik is toegestaan. Ook kunnen aanduidingen die betrekking hebben op het gebruik (functieaanduidingen) zijn opgenomen. Middels deze functieaanduidingen is een specifiek gebruik ter plaatse bestemd of uitgesloten. Daarnaast wordt in de regels per bestemming bepaald waar en onder welke voorwaarden gebouwen mogen worden gebouwd. Dit wordt eventueel met een bouwvlak en aanduidingen die betrekking hebben op de maatvoering (maximale goot- en of bouwhoogte, bebouwingspercentage) op de verbeelding aangegeven. In de volgende paragraaf worden de in het plan opgenomen bestemmingen per bestemming nader beschreven.

Hoofdstuk 2 start met een artikel, waarin de doelen van het bestemmingsplan worden beschreven (artikel 3).

Hoofdstuk 3: algemene regels

Algemene regels zijn regels die gelden voor meerdere bestemmingen, dan wel een algemene strekking hebben. Deze bestaan uit de volgende onderdelen:

- anti-dubbeltelregel: deze regel is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.
- algemene bouwregels: hier zijn algemene regels ten aanzien van het ondergronds bouwen opgenomen met bijbehorende maatvoering. Daarnaast zijn regels opgenomen ten aanzien van bestaande afstanden en andere maten ingeval van strijdigheid met de nieuwe bestemmingsregels. Ook is hierin geregeld wanneer overschrijding van bouw- en bestemmingsgrenzen door ondergeschikte bouwdelen is toegestaan.
- algemene afwijkingsregels: deze regels geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om met een omgevingsvergunning af te wijken van de regels van dit bestemmingsplan ten behoeve van niet-ingrijpende gebruiks- en/of bouwactiviteiten. De criteria, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.
- algemene wijzigingsregels: deze regels geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om bestemmingen te wijzigen ten behoeve van kleine overschrijdingen van bestemmingsgrenzen. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.
- een regel met een zorgplicht. Degene die een activiteit verricht als bedoeld in dit bestemmingsplan en weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat die activiteit nadelige gevolgen kan hebben voor de doelen in artikel 3, is verplicht:

- alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van diegene kunnen worden gevraagd om die gevolgen te voorkomen;
- voor zover deze niet kunnen worden voorkomen: die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken; en
- als die gevolgen onvoldoende kunnen worden beperkt: die activiteit achterwege te laten, voor zover dat redelijkerwijs van diegene kan worden gevraagd.

Hoofdstuk 4: overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat het voor elk bestemmingsplan verplichte overgangsrecht voor bouwen en gebruik en de slotregel met daarin de citeertitel van de planregels.

6.3 Bestemmingen

Voorliggend bestemmingsplan bestaat uit de volgende bestemmingen.

Gemengd

Voor een groot deel van het plangebied is de bestemming 'Gemengd' opgenomen. Binnen deze bestemming zijn de functies wonen en andere (commerciële) voorzieningen toegestaan en maakt de ontwikkeling van De Stationstuinen 2^e fase mogelijk. Als het gaat om wonen is van belang, dat wonen is uitgesloten in de mobilityhubs. De mobility hubs zijn op de verbeelding aangeduid. De niet-woonfuncties zijn alleen maar toegestaan als ze geschikt zijn voor functiemenging met woningen. Daarvoor is een toetsingskader opgenomen in artikel 4.4.3. Er is een meldingsplicht opgenomen voor meldingsplichtige activiteiten onder het Activiteitenbesluit.

Voor de gewenste flexibiliteit is niet gekozen voor een strakke regeling per bouwblok, maar een meer algemene regeling. Er is gewerkt met een standaardbouwhoogte, die onder voorwaarden kan worden opgetopt. Er zijn daarnaast in het plangebied verschillende hoogteaccenten opgenomen met een passende bouwregeling. Om wel sturing te kunnen geven is het maximale aantal woningen en het maximale oppervlak van de verschillende toegestane functies vastgelegd (in sommige gevallen ook per vestiging).

De bouwwerken moeten voldoen aan de beoogde duurzaamheidseisen zoals bepaald in de beleidsregel 'Duurzaamheid De Stationstuinen'.

In het plan zijn verschillende gebruiksregels en voorwaardelijke verplichtingen opgenomen om e.e.a. te borgen. Om het parkeren te borgen staat in artikel 4.4.4 een voorwaardelijke verplichting parkeren. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te borgen zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen voor milieubelastende activiteiten buiten het plangebied (artikel 4.4.7), bezonning (artikel 4.4.8), windklimaat (artikel 4.4.9), een knip in de verbinding Spoorlaan – Zuideinde (artikel 4.4.10) en groenvoorzieningen (artikel 4.4.11). Wat betreft geluid is een toetsingsregel opgenomen om te waarborgen dat elke woning in ieder geval één geluidluwe gevel heeft met een geluidbelasting van maximaal 48dB vanwege wegverkeerslawaai. Er zijn ook toetsingsregels opgenomen voor waterberging. Naar aanleiding van overleggen na vaststelling van het bestemmingsplan 1^{ste} fase zijn er afspraken gemaakt tussen gemeente en Prorail. Eén van de afspraken betreft het opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor trillingshinder. De wens is om mogelijke trillingshinder voor nieuwe bewoners zoveel mogelijk te minimaliseren. Met het opnemen van een extra voorwaardelijke verplichting worden nieuwe bewoners aanvullend beschermd tegen mogelijke trillinghinder als gevolg van de nabijgelegen spoor wegen.

Er is daarnaast een bepaling opgenomen voor de borging van 'grondgebonden woningen'. Minimaal 10% van het aantal woningen dient te worden gerealiseerd als grondgebonden woningen. Hieronder worden ook Beneden-bovenwoning (BeBo) verstaan, waarbij de ondergelegen woning als grondgebonden woning wordt beschouwd. Optopping op grondgebonden woningen is niet toegestaan, met uitzondering van een BeBo-woning. Daarnaast geldt voor grondgebonden bouwwerken dat voor bijbehorende bouwwerken wordt aangesloten bij vergunningsvrij bouwen. Om die reden is daar geen specifieke regeling voor opgenomen.

Groen

Het parkgedeelte gelegen aan de westzijde van het plangebied krijgt de bestemming 'Groen'. Binnen deze aanduiding zijn in beginsel uitsluitend bouwwerken toegestaan ten behoeve van groen. Daarnaast zijn water en voorzieningen voor de waterhuishouding alsmede voet- en fietspaden toegestaan.

Verkeer

De Spoorlaan, de gronden langs de Gebroken Meeldijk en het oostelijk deel van het plangebied zijn voorzien van de bestemming 'Verkeer'. Voor andere bouwwerken dan gebouwen is een maximale hoogtemaat opgenomen, met uitzondering van bouwwerken ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting.

Waarde – Archeologie - 2

Ter bescherming en veiligstelling van archeologische waarden is een dubbelbestemming Archeologie opgenomen.

7 Uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Dit hoofdstuk gaat in op de uitvoerbaarheid, waarbij eerst de economische uitvoerbaarheid aan bod komt en vervolgens de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van afdeling 6.4. van de Wro geldt voor de gemeente de verplichting tot kostenverhaal in de gevallen die zijn aangewezen in het Bro. Het Bro stelt kostenverhaal verplicht in geval er sprake is van een van de volgende bouwplannen:

- de bouw van één of meer woningen en andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de bouw van onder andere woningen. Er is derhalve sprake van een of meerdere bouwplannen als bedoeld in het Bro en dus is kostenverhaal aan de orde.

Ten behoeve van onderhavig grondexploitatie heeft de gemeente met de ontwikkelende partij een (antérieure) exploitatieovereenkomst gesloten waarin de kosten voor de grondexploitatie worden verhaald op deze ontwikkelende partij(en). Hiermee is het verhaal van kosten anderszins verzekerd en is het opstellen van een exploitatieplan in dit kader op basis van artikel 6.12 lid 2 van de Wro niet noodzakelijk. De raad heeft ook voor het overige afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.

De economische uitvoerbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Er zijn wettelijke eisen met betrekking tot de voorbereiding en totstandkoming van een bestemmingsplan. Artikel 3.8 Wro bepaalt dat op de voorbereiding van een bestemmingsplan de in afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) geregelde uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uov) van toepassing is. Dit houdt in dat tussen gemeente en verschillende instanties overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven.

Dientengevolge zijn de volgende stappen te onderscheiden:

- Vooroverleg
- Vaststellingsprocedure

7.2.1 Vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Tijdens de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan zullen de verschillende vooroverlegpartners de kans hebben om een reactie te geven op het plan. Reacties met eventueel bijbehorende acties of aanpassingen zullen te zijner tijd in deze paragraaf (zie paragraaf 7.2.2) beschreven worden.

7.2.2 Vaststellingsprocedure

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan zal plaatsvinden volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Als onderdeel van deze procedure heeft het ontwerp bestemmingsplan gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegd voor zienswijzen.

In deze periode zijn er 18 zienswijzen ingediend. Deze zijn samengevat en van een antwoord voorzien in de nota beantwoording zienswijzen. Deze nota is als een bijlage gevoegd bij dit bestemmingsplan. Naar aanleiding van de zienswijzen is het ontwerpbestemmingsplan op onderdelen aangepast. De aanpassingen staan op een rij in de nota beantwoording zienswijzen.

Ruimte. Mensen. Toekomst.

Amsterdam

Nachtwachtlaan 20
1058 EA Amsterdam
+31 (0)20 506 19 99

's-Hertogenbosch

Willemsplein 2
5211 AK 's-Hertogenbosch
+31 (0)73 208 91 55

Venlo

Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
+31 (0)77 373 06 01

info.bro@movares.nl
www.movares.com