

BARENDRECHT

Samen de Ruimte



GEMEENTEBARENDRECHT

STRUCTUURVISIE

DEEL B TOELICHTING EN VERANTWOORDING

Barendrecht

Structuurvisie Barendrecht

Deel B Toelichting & verantwoording

identificatie

identificatiecode:
NL.IMRO.0489.SVBA20090000-
VI01

projectnummer:
048900.15020.00

auteurs:
Yoeri Schenau
Joost Jansen
Rob van Leeuwen
Lisette De Ruijter
Roel Effting
Wouter Verweij

planstatus

datum:
2 juli 2012

opdrachtgever:
gemeente Barendrecht

RBOI Rotterdam
Postbus 150
3000 AD Rotterdam
telefoon: (010) 201 85 55
e-mail: info@rboi.nl

status:
Vastgesteld



Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1	Toelichting structuurvisie	3
1.2	Leeswijzer	3
1.3	Samenvatting van de opgaven	3
1.4	Samenhang opgaven met beleidsdoelstellingen	5
2.	Beleidsmatig speelveld	7
2.1	Ontmoeting in een veilig en duurzaam Barendrecht	7
2.2	Van uitbreiden naar inbreiden	8
2.3	Een sterke economie	10
2.4	Welkom in Barendrecht	11
2.5	Beleid deelgebieden	12
2.6	Beleidsmatige ruimtelijke agenda	14
3.	De regionale context en opgave	17
3.1	Context	17
3.2	Opgaven	17
3.3	Kansrijke locaties	19
4.	Ruimtelijke hoofdstructuur	21
4.1	Barendrecht gevormd door de dynamiek van het water	21
4.2	Barendrecht gevormd door de dynamiek van de regio	22
4.3	Wijken en gebieden met een eigen identiteit begrensd door structuurlijnen	22
4.4	Kenmerkende overeenkomsten en verschillen binnen Barendrecht	23
4.5	Groene randen	23
5.	Gebiedsprofielen woongebieden	25
5.1	Barendrecht Centrum Oost	26

5.1.1.	Het hoofdwinkelcentrum en omringende wijken	26
5.1.2.	Buitenoord en Ter Leede	28
5.2	Barendrecht Centrum West	31
5.2.1.	Centrum West en Paddewei, Molenvliet en Dorpzicht	31
5.2.2.	Nieuweland en Bijdorp	33
5.2.3.	Lagewei-Vrouwenpolder	34
5.3	Carnisselande	36
6.	Groen en recreatie	39
6.1	Context	39
6.2	Opgaven	39
6.3	Kansrijke locaties	41
7.	Wonen	43
7.1	Context	43
7.2	Opgaven	43
7.3	Kansrijke locaties	46
8.	Voorzieningen	47
8.1	Context	47
8.2	Opgaven	47
8.3	Kansrijke locaties	48
9.	Werken	49
9.1	Context	49
9.2	Opgaven	50
9.3	Kansrijke locaties	51
10.	Mobiliteit en bereikbaarheid	53
10.1	Openbaar vervoer	53
10.2	Langzaam verkeer	54
10.3	Gemotoriseerd verkeer	55

11. Barendrecht duurzaam	57
11.1 Wat is duurzame ontwikkeling?	57
11.2 Duurzame ontwikkeling in Barendrecht	58
11.3 De duurzame opgave van de structuurvisie	58
11.3.1. Energie	59
11.3.2. Wonen	59
11.3.3. Voorzieningen	59
11.3.4. Economie	59
11.3.5. Mobiliteit	60
11.3.6. Gezonde en aantrekkelijke woon- en leefomgeving	60
11.3.7. Recreatie, groen en water	60
12. Milieu	63
12.1 Wegverkeerslawaaï	63
12.2 Industrielawaaï	63
12.3 Spoorweglawaaï	64
12.4 Scheepvaartlawaaï	64
12.5 Externe veiligheid	64
12.6 Luchtkwaliteit	65
12.7 Bodemkwaliteit	65
12.8 Centrale opgave het terugdringen van milieuhinder	66
13. Bodem, water en ecologie	67
13.1 Bodem	67
13.2 Water	68
13.3 Ecologie	69
14. Totstandkomingsproces	71
14.1 Werken met scenario's	72
14.1.1. Scenario 1: Twee dorpen	72
14.1.2. Scenario 2: BAR	74
15. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	77

Bijlage 1 Leefstijdsopbouw per deelgebied en buurt	89
---	-----------

Bijlage 2 Overzicht leefstijlen per deelgebied en buurt	92
--	-----------

Bijlage 3 Beschrijving leefstijlen	95
---	-----------

1. Inleiding

1.1 Toelichting structuurvisie

Dit tweede deel van de structuurvisie geeft een nadere toelichting en verantwoording, de opgaven en het proces weer bij de visie en het uitvoeringsprogramma in het eerste deel.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op het beleidsmatige speelveld.

In hoofdstuk 3 staat de regionale context, de hoofdstructuur van Barendrecht en de hieruit voortkomende opgave.

Hoofdstuk 4 beschrijft de ruimtelijke hoofdstructuur van Barendrecht die de basis is voor de structuurvisie.

Hoofdstuk 5 bevat wijkprofielen. Hierin wordt dieper ingegaan op de specifieke situatie van diverse woongebieden binnen Barendrecht en worden dwarsverbanden gelegd met de meer sectoraal ingestoken opgaven in de volgende hoofdstukken.

De groene en recreatieve opgaven staan in hoofdstuk 6.

De 'rode' opgaven (wonen, werken en voorzieningen) staan in hoofdstuk 7, 8 en 9. Hierin worden ook het geactualiseerde woningbouwprogramma en de studie naar leefstijlen behandeld.

Hoofdstuk 10 is specifiek gericht op mobiliteit en bereikbaarheid. Dit aspect komt telkens terug bij diverse programmaonderdelen en speelt vanzelfsprekend een belangrijke rol bij ontmoeting.

Hoofdstuk 11 geeft de ambitie weer om in elke planfase gericht naar duurzaamheid te kijken.

In hoofdstuk 12 worden de belangrijkste milieuaspecten beschreven die bepalend zijn voor de speelruimte in Barendrecht.

Hoofdstuk 13 geeft een beeld van de bodemopbouw, het watersysteem en ecologische waarden en potenties van Barendrecht, als basis voor verantwoorde keuzes en duurzame ontwikkeling.

Het totstandkomingsproces en de maatschappelijke uitvoerbaarheid worden afsluitend toegelicht in hoofdstuk 14 en 15.

1.3 Samenvatting van de opgaven

Hieronder volgt een samenvattend overzicht van de opgaven die voortvloeien uit de verschillende beleidsthema's.

Regio

- 2.1 Focus op binnenstedelijke woningbouwontwikkeling.
- 2.2 Naast de actuele lokale behoefte (op basis van herijking woonvisie) vanuit regionaal perspectief blijven inzetten op woonmilieus die passen bij de identiteit en het karakter van Barendrecht (vooral suburbaan, landelijk en grondgebonden).
- 2.3 Behoud van de sterke economische positie door herstructurering van bestaande bedrijventerreinen, vooral Bedrijventerrein Oost en Nieuw-Reijerwaard. Om extra ruimte te bieden aan de agrisector wordt ingezet op Nieuw-Reijerwaard.
- 2.4 Benutten van kansen die groei van de Rotterdamse haven oplevert, met betrekking tot onder meer wonen, werken en voorzieningen.
- 2.5 Leefbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid vergroten door te investeren in het gemeentelijke verkeersnetwerk (rondwegen, bij op- en afritten naar snelwegen en aanleg van extra oost-westverbinding). Het doortrekken van de A4(-zuid) is wenselijk.
- 2.6 Aanhaken op het StedenbaanPlusconcept voor optimalisatie van de bereikbaarheid.
- 2.7 Onderzoek naar nut en noodzaak (haalbaarheid op hoofdlijnen) voor het verbinden van de Carnisselandlijn met station Barendrecht.
- 2.8 Verbinden van stedelijk gebied en landschap door het landschap toegankelijk en beleefbaar te maken vanuit en in het stedelijk gebied.

Groen en recreatie

- 3.1 Het landschap beter benutten als recreatief uitloopgebied voor Barendrecht én voor de regio, door de gebruikswaarde en belevingswaarde ervan te vergroten.
 - belevingswaarde vergroten door gebiedseigen kenmerken en kwaliteiten te versterken;
 - gebruikswaarde vergroten door het stedelijk gebied beter te verbinden met het landschap en groengebieden en toevoeging van (recreatieve) functies toe te staan.
- 3.2 Het duidelijk profileren en ontwikkelen van het Zuidelijke Randpark als stedelijk recreatiegebied, waar plaats is voor actieve en ruigere sporten.
- 3.3 De Zuidpolder benutten voor een groene profilering van Barendrecht en de regio aan de A29.
- 3.4 Verdere kwaliteitsverbetering van de recreatieve functie van de Zuidrand door onder meer:
 - het toegankelijk maken van de oevers;
 - het creëren van recreatieve havens.
- 3.5 Behoud en uitbouw van de diverse functies van het binnenstedelijk groen (parken, dijken, sportparken, water, etc.).
- 3.6 Beschermen en verder uitbouwen van de dijklinten als dragers van zowel de groenstructuur als de Barendrechtse cultuurhistorie.

Rode programma (wonen, voorzieningen, werken)

- 4.1 Woningbouwprogramma afstemmen op de lokale behoefte (migratiesaldo nul).
- 4.2 Inzetten op woningbouw ten behoeve van de leeftijdscategorie 55-74 (vooral appartementen en woningen in de categorie 'verzorgd wonen').
- 4.3 Op de middellange termijn (tot 2020) inzetten op extra starterswoningen (huur- en koopappartementen en huur-rijwoningen).
- 4.4 Het realiseren van een woningbouwopgave met een bandbreedte tussen de 2.500 en 3.000 woningen in de periode 2010-2030.
- 4.5 Het kwalitatieve woningaanbod zo goed mogelijk laten aansluiten op de marktvraag door het benutten van kennis ten aanzien van leefstijlen.
- 4.6 Het benutten van de fysieke en sociale verschillen tussen Barendrecht Centrum en Carnisselande voor de totale identiteit van Barendrecht.

- 4.7 Het koppelen van voorzieningen aan de huidige en toekomstige wensen en behoeften binnen een bepaald gebied (zie ook hoofdstuk 9).
- 4.8 Locaties die belangrijk (kunnen) zijn voor het toekomstige voorzieningenniveau strategisch inzetten (hoofdstuk 9 geeft hier concretere invulling aan).
- 4.9 Ontwikkelingen realiseren waarbij sprake is van meervoudig ruimtegebruik, door het ontwikkelen van nieuwe ruimtelijk-functionele concepten die aansluiten op de marktbehoefte.
- 4.10 Groengebieden en langzaamverkeersroutes beter bruikbaar maken voor recreatieve behoefte.
- 4.11 Versterken horeca-aanbod.
- 4.12 Het realiseren van nieuwe hoogwaardige werklocaties in restzones langs de hoofdinfrastructuren.
- 4.13 Het optimaal benutten van openbaarvervoerlocaties voor werkgelegenheid. Het intensiveren van het ruimtegebruik rondom het station (Stedenbaan-Plus) is hierbij het meest interessant.
- 4.14 Streven naar toename van werkgelegenheid door herstructurering van bedrijventerreinen.
- 4.15 Stimuleren van werkgelegenheid in de wijken en creatieve oplossingen zoeken voor mogelijke bezwaren.
- 4.16 Onderzoeken of door nieuw beleid de groene omgeving weer werkend kan worden gemaakt.

Mobiliteit en bereikbaarheid (verkeer en vervoer)

- 5.1 Stimulering openbaar vervoer door nadrukkelijk inspelen op uitgangspunten en potenties van het programma 'StedenbaanPlus'.
- 5.2 Het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer tussen het station en de Carnisselandelijn.
- 5.3 Realiseren van ontbrekende verbindingen in en verfijning van het bestaande langzaamverkeersnetwerk, zowel in bestaande als in te ontwikkelen gebieden.
- 5.4 Verder opheffen van barrières in bestaande routes.
- 5.5 Bijzondere aandacht voor schoolroutes en recreatieve routevorming.
- 5.6 Verbeteren routevorming station-centrum.
- 5.7 Het op duurzaam veilige wijze verbeteren van de verkeersstructuur.

- 5.8 Het verbeteren van de bereikbaarheid van Barendrecht en tegengaan van sluipverkeer door Barendrecht door (meewerken aan) de opwaardering van het rijkswegennet en de bijbehorende knooppunten.
- 5.9 Het verbeteren van de doorstroming op de rondwegen en zo mogelijk directer met elkaar verbinden van de rondwegen aan weerszijden van de A29, bijvoorbeeld door een extra noordelijke verbinding van de twee rondwegen.

Milieu

- 6.1 Verder terugdringen van geluidshinder van met name de snelwegen en het spoor.
- 6.2 Verbetering bodemkwaliteit door sanering van vervuilde locaties in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen.

Bodem, water en ecologie

- 7.1 Inrichting en gebruik op maaiveldniveau afstemmen op bodemopbouw.
- 7.2 Bodem waar mogelijk gebruiken voor energiebesparing.
- 7.3 Voorzien in een robuust, klimaatbestendig watersysteem uitgaande van minimaal 10% oppervlaktewater.
- 7.4 Het zoneren van recreatie en ecologie in de groene gebieden van Barendrecht.

Duurzaamheid (energie)

- 8.1 Het zoeken naar specifieke locaties voor duurzame energiebronnen.

1.4 Samenhang opgaven met beleidsdoelstellingen

Om inzichtelijk te maken welke opgaven direct invulling geven aan de 8 ankers uit 'Visie op Barendrecht 2025', zijn deze in de tabel op de volgende pagina met elkaar geconfronteerd. Op die wijze wordt inzicht gegeven in de samenhang tussen de opgaven en de beleidsmatige doelstellingen.

Ankers 'Visie op Barendrecht 2025'		Hoogwaardig voorzieningenniveau	Stefk in de Regio	Focus op duurzaamheid	Natuur in de buurt	Slimme infrastructuur	Werken verbindt	Investeren in ontmoeting	Moderns gemeente met grote diversiteit
Opgaven programmadocument									
Regio									
2.1 Inbreiding									
2.2 Suburbaan/landelijk wonen									
2.3 Behoud economische positie									
2.4 Kansen groei haven benutten									
2.5 Leefbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid vergroten									
2.6 StedenbaanPlus (bereikbaarheid)									
2.7 Verbinden tram - station									
2.8 Verbinden stad en land									
Groen en recreatie									
3.1 Landschap: recreatief gebied									
3.2 Zuidelijk Randpark: recreatie									
3.3 Zuidpolder: groene profilering									
3.4 Verbeteren recreatieve functie Zuidrand									
3.5 Verbeteren stedelijk groen									
3.6 Verbeteren dijken (cultuur/groen)									
Rode programma									
4.1 Bouwen voor migratiesaldo 0									
4.2 Woningbouw voor 55-74 jr									
4.3 Inzetten op starterswoningen									
4.4 Opgave 2.500-3.000 woningen									
4.5 Woning aanbod aansluiten op markt									
4.6 Benutten verschillen BC en C voor identiteit									
4.7 Voorzieningen koppelen aan wensen gebied									
4.8 Locaties strategisch inzetten voor vz									
4.9 Meervoudig ruimtegebruik									
4.10 Routes benutten voor recreatie									
4.11 Versterken horeca									
4.12 Hoogwaardige werklocatie aan infra									
4.13 Benutten OV-locaties voor werk									
4.14 Herstructurering bedrijventerreinen									
4.15 Werkgelegenheid in wijken									
4.16 Groen functioneel maken									
Verkeer en vervoer									
5.1 OV stimuleren door StedenbaanPlus									
5.2 OV-verbinding tram-station									
5.3 Ontbrekende verbindingen langzaamverkeer									
5.4 Opheffen barrières in routes									
5.5 School- en recreatieve routes									
5.6 Routevorming station									
5.7 Verbeteren verkeersstructuur									
5.8 Sluipverkeer tegengaan									
5.9 Verbeteren doorstroming rondwegen									
Milieu									
6.1 Terugdringen geluidshinder									
6.2 Verbeteren bodemkwaliteit									
Bodem, water en ecologie									
7.1 Gebruik afstemmen op bodem									
7.2 Bodem gebruiken voor energiebesparing									
7.3 Robuust klimaatbestendig watersysteem									
7.4 Zoneren ecologie en recreatiegebieden									
Energie									
8.1 Zoeken locaties duurzame energie									

2. Beleidsmatig speelveld

Een groot deel van het beleid voor de Structuurvisie Barendrecht heeft zijn wortels in eerder vastgestelde plannen en beleidsvoornemens. De structuurvisie bouwt hierop voort en beschouwt deze plannen en beleidsvoornemens als gegeven; het beleidsmatig speelveld. Een belangrijk document is de in 2008 vastgestelde strategische toekomstvisie “Visie op Barendrecht 2025”. Het is ook belangrijk over de gemeentegrenzen heen te kijken. Ook op regionaal niveau liggen opgaven waaraan Barendrecht zijn steentje bijdraagt. Deze zijn onder andere vervat in het RR2020 en de Structuurvisie van Zuid Holland. Samen met de toekomstvisie en het beleid voor deelgebieden geven deze documenten een goed beeld van de opgaven waarvoor Barendrecht staat en vormen ze het beleidsmatige speelveld op hoofdlijnen.

2.1 Ontmoeting in een veilig en duurzaam Barendrecht

Veiligheid, ontmoeting en duurzaamheid zijn belangrijke begrippen voor de toekomst van Barendrecht. Op hoofdlijnen is de opgave dat Barendrecht aantrekkelijk blijft als veilige woongemeente met een sterke economie, een groen karakter en een sterke sociale cohesie tussen mensen. Ontmoeting is de verbindende schakel in de opgave voor de Barendrechtse toekomst.

Bovenstaande ambitie wordt in de strategische visie geschetst aan de hand van de volgende acht ‘ankers’:

1. Voorzieningen op hoogwaardig niveau voor iedereen – Barendrecht sportgemeente

Voorzieningen moeten bereikbaar zijn, zowel in financiële als in infrastructuurele zin. Barendrecht hoeft echter niet alle voorzieningen in huis te hebben. De gemeente investeert in maatschappelijke voorzieningen, zoals sport- en welzijnsvoorzieningen. Sporten is gezond en versterkt de sociale cohesie. Voor diverse voorzieningen blijven de Barendrechtse aangewezen op de buurgemeenten. In dit kader past een goede en constructieve samenwerking in de Rotterdamse regio.

2. Sterk in de Regio – Samen complexe maatschappelijke vraagstukken aanpakken

Barendrecht zet in op constructieve samenwerking in de regio om gezamenlijk gemeente overstijgende complexe maatschappelijke problemen aan te kunnen pakken, zoals ICT, maatschappelijke voorzieningen en beleidsontwikkeling.

3. Focus op duurzaamheid – Barendrecht actieve speler bij nieuwe milieu-ontwikkelingen

Er is gekozen voor een duurzame toekomst, waarin Barendrecht bewuste keuzes maakt door het milieu prioriteit te geven. Barendrecht is immers gebaat bij schone lucht, water en bodem. Duurzaamheid houdt in dat er rekening wordt gehouden met ecologische, economische en sociale belangen, voor zowel de huidige als de toekomstige generaties. Hoofdstuk 3 gaat dieper in op de betekenis van het begrip duurzaamheid in de structuurvisie.

4. Natuur in de buurt – In 2012 de groenste gemeente van Nederland

Barendrecht is een groene gemeente en wil dat blijven. Daarom wordt er geïnvesteerd in een groene woonomgeving en buitengebieden, zoals de Zuidpolder en de Zuidrand. In de laatst genoemde gebieden vindt vrijwel geen nieuwe woningbouw plaats maar wordt ruimte geboden aan natuur en recreatie. Daarnaast zet Barendrecht in op een goede balans tussen ‘groen’ en ‘stedelijk’ door zorgvuldig met de schaarse ruimte om te gaan.

5. Slimme infrastructuur – Verbetering bereikbaarheid

De huidige verkeersproblemen worden inventief, weldoordacht en effectief aangepakt. Inzet is onder andere verbetering van de verbindingen tussen Carnisselande en Barendrecht-Centrum, een betere ontsluiting van het station en Bedrijventerrein Oost en een betere doorstroming van het verkeer. Dit zal in veel gevallen in samenwerking met andere partijen worden opgepakt.

6. Werken verbindt – Verleiden onderwijs en bedrijfsleven tot samenwerking

Barendrecht is niet alleen een woongemeente, maar ook een werkgemeente. De combinatie van beiden maakt de gemeente sterk. Werken geeft mensen eigenwaarde, onafhankelijkheid, structuur en ontwikkelingsmogelijkheden. Het is daarom belangrijk de werkgelegenheid verder te vergroten door ondermeer het vestigingsklimaat voor ondernemers te verbeteren. Ook het verbeteren van de aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt heeft in dit kader de aandacht. Hiervoor zet Barendrecht in op het aantrekken van HBO-onderwijs op het gebied van agrifood en logistiek.

7. Investeren in ontmoeting – Bouwen aan een hart van het Centrum en Carnisselande

In Barendrecht moeten mensen zich thuis voelen en contacten kunnen maken op straat, in de wijk, in verenigingsverband, op school, etc. Vooral in de centra van Barendrecht-Centrum en Carnisselande wordt daarom de komende jaren geïnvesteerd in ontmoeting (meer voorzieningen, evenementen en contacten). Hierbij wordt een beroep gedaan op de verantwoordelijkheid van inwoners zelf en ondersteunt de gemeente mensen die niet op eigen kracht kunnen deelnemen aan de samenleving. Hierbij kan worden gedacht aan verbetering van de infrastructuur en het organiseren van evenementen en activiteiten voor diverse doelgroepen.

8. Moderne gemeente met een grote diversiteit – Bewoners de baas in eigen wijk

De inwoners van Barendrecht hebben veel verschillende achtergronden, wensen en overtuigingen en vragen elk om een benadering op maat. De gemeente komt tegemoet aan deze vraag maar stelt hieraan wel grenzen. Gemeenschappelijke normen en waarden moeten worden nagevolgd en daarop mag je elkaar aanspreken. De wijkregie wordt verder uitgebouwd waarbij inwoners een eigen verantwoordelijkheid en middelen krijgen om de leefbaarheid van hun woonomgeving vorm te geven.

2.2 Van uitbreiden naar inbreiden

De ontwikkelingen uit de vorige paragraaf hebben vanzelfsprekend ruimtelijke/fysieke gevolgen. Met het afronden van de wijk Carnisselande en het invullen van Lagewei-Vrouwenpolder zijn de grote open ruimten, die voor uitbreiding van Barendrecht in aanmerking komen, gevuld. Voor nieuwe “rode” ruimtelijke claims is Barendrecht dan ook aangewezen op de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied. Zowel de regio als de gemeente hebben het uitgangspunt dat Barendrecht zich niet substantieel meer zal uitbreiden. Hiermee wordt de focus verlegd naar het verder verbeteren van de leefbaarheid van woonwijken en centrumgebieden en het aanpakken van bestaande bedrijventerreinen (zie ook raadsmotie van 15 december 2008 inzake kaderstelling inbreidingslocaties). Dit beperkt de druk op de ruimte enigszins. Het blijft echter belangrijk een zorgvuldige afweging te maken voor welke functie(s) de nog beschikbare ruimte wordt ingezet.

Woningbouwprogramma 2005-2010 en verder

Uitgaande van de Woonvisie en de verstedelijkingsafspraken 2005-2010 met de regio had Barendrecht een taakstelling van circa 3.000 woningen tot en met 2010. Hiervan zouden 2.450 woningen in Carnisselande gebouwd moeten worden en 550 in Barendrecht-Centrum. De taakstelling is gehaald. In Carnisselande zijn meer dan 2.450 woningen gebouwd, in Barendrecht-Centrum minder dan de gestelde 550 woningen. Het aandeel sociale woningbouw is iets achtergebleven bij de doelstelling (26 woningen).

Door de ontwikkeling van de Campus in Lagewei en de aangepaste centrumplannen is de resterende plancapaciteit voor de komende 10 jaar lager dan tot voorkort werd aangenomen.

In de nieuwe verstedelingsafspraken die binnenkort met de regio worden gemaakt wordt dit gegeven meegenomen.

Bouwen voor aandachtsgroepen

Barendrecht wil actief sturen op de woningmarkt door wijkvernieuwing en het aanbieden van passende huisvesting voor bepaalde doelgroepen. Op deze manier wordt de doorstroming bevorderd en wordt een te eenzijdige bevolkingssamenstelling voorkomen.

Als gevolg van de vergrijzing is er vooral behoefte aan woningen voor senioren, al dan niet met zorg op afroep (circa 500). Vooral de centrumontwikkeling zal een bijdrage leveren aan deze vraag. Ook starters (1.100-1.150 nieuwe starters op korte termijn), huurders en mensen met een laag inkomen zijn aandachtsgroepen waarvoor moet worden gebouwd. Hiervoor wordt het regime sociale woningbouw gehanteerd. Om een flexibel woningaanbod te realiseren moet er zoveel mogelijk levensloopbestendig worden gebouwd.

Wonen in een groene omgeving

Door middel van inbreiding en herstructurering zet Barendrecht in op voldoende woningen voor alle doelgroepen. Hierbij wordt zoveel mogelijk ingespeeld op de behoefte en demografische ontwikkelingen. Inbreiding heeft als doel om de sociale, economische en ruimtelijke structuur van een wijk te verbeteren. Dit mag echter niet ten koste gaan van openbaar groen en andere voorzieningen die een belangrijke functie vervullen in de wijk.

In de toekomst kan herstructurering van o.a. de Zeeheldenwijk en andere buurten rondom het centrum aan de orde zijn. De woningen voldoen niet aan de eisen van deze tijd en/of aan de kwalitatieve vraag. Vooral aan de randen van Barendrecht bevinden zich enkele inbreidingslocaties, die voor woningbouw in aanmerking komen.

In het algemeen geldt dat er in Barendrecht-Centrum een opgave ligt voor het aanleggen van natuurvriendelijke oevers. Deze dragen bij aan een betere waterkwaliteit en een groene beleving van de woonomgeving.

Bereikbaar en verkeersveilig Barendrecht

Verdere groei van de werkgelegenheid en bedrijvigheid en revitalisering van het centrum legt een nog grotere druk op de bereikbaarheid van Barendrecht. Dit probleem wordt groter als de A4 niet wordt doorgetrokken en de A15 en A29 niet worden verbreed. Verbreding van de A15 en A29 vindt op korte termijn plaats. Het doortrekken van de A4 is nog onzeker.

De uitdaging is dat zoveel mogelijk Barendrechters ook in Barendrecht kunnen werken. Hiervoor moet ondermeer de doorstroming op de rondwegen worden verbeterd (verkeersonderzoek rondwegen 2009). Een belangrijk knelpunt dat moet worden verholpen is de doorstroming van de IJsselmondse Knoop – Diemensteinweg. Ook het verbeteren van de oost-west openbaar vervoer verbinding Ridderkerk – Barendrecht – Albrandswaard is een aandachtspunt.

Voor het verkeer binnen de gemeente wordt ingezet op meer fiets- en wandelroutes en verfijning van het openbaar vervoernetwerk. De provincie onderschrijft deze inzet door grote delen van Barendrecht, waaronder Bedrijventerrein Oost, in haar structuurvisie aan te wijzen als stedelijk gebied met hoogwaardig openbaar vervoer. De volgende speerpunten zijn hierbij vanuit de gemeente van toepassing:

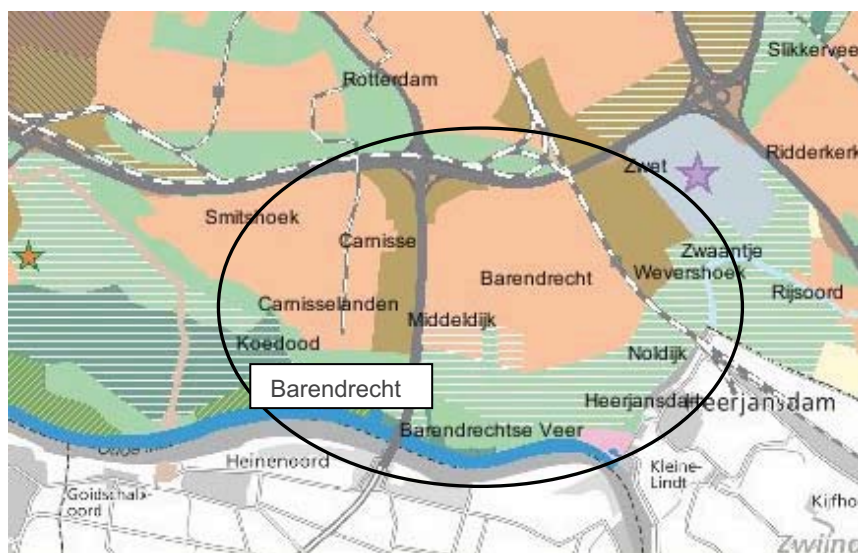
- Het verkrijgen van een intercity- of sneltreinstation.
- Het verbeteren van openbaarvervoerverbindingen in alle wijken.
- Een frequente busverbinding met Rotterdam en de Drechtsteden.
- Aansluiting op het Stedenbaan-concept.
- Het inzetten van shuttlebussen van het NS-station naar bedrijventerreinen Vaanpark en Oost.

Omdat vooral het woonklimaat een kwaliteit van Barendrecht is, is een goede verkeersveiligheid in de wijken belangrijk. Kinderen moeten veilig buiten kunnen spelen en senioren moeten veilig deel kunnen nemen aan het verkeer. Het verkeer tussen de woonwijken moet zoveel mogelijk gebruik maken van de rondwegen. De parkeerproblematiek in Barendrecht kan niet altijd worden opgelost zonder dat dit ten koste gaat van groen of speelplekken. In dit geval gaat leefbaarheid en veiligheid in de wijken voor.

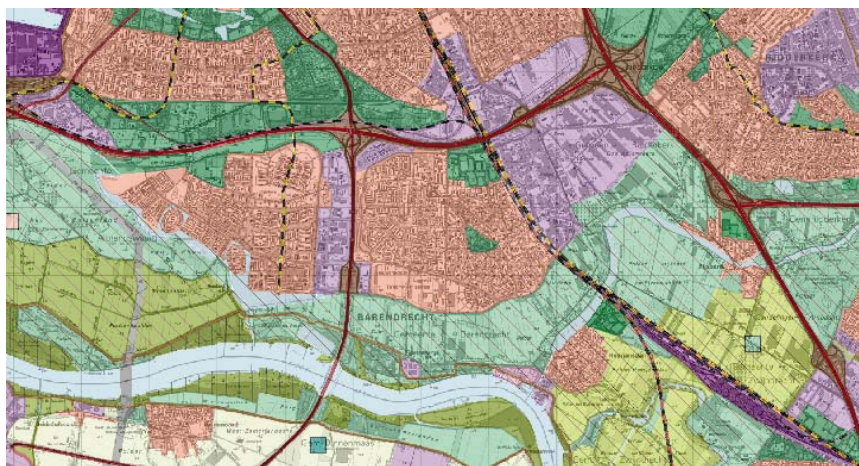
Een schone gemeente

Barendrecht wil graag een schone gemeente zijn. Dit betekent dat een verder aantasting van lucht (fijnstof), geluid en veiligheid moet worden voorkomen. Maatregelen zijn schonere brandstoffen en motoren, verlaging van de maximum snelheid, het weren van zeeschepen en het vaker benutten van alternatieve vervoerswijzen. Wanneer deze maatregelen niet helpen kunnen ook repressieve maatregelen worden genomen, zoals stof- en geluidschermen of het overkappen van de A15/A29. Daarnaast wil Barendrecht voorkomen dat de Tweede Maasvlakte een te zware belasting wordt voor de gemeente. De investeringen die nodig zijn om tot duurzame oplossingen te komen worden in ieder geval in beeld gebracht, waarna een afweging kan plaatsvinden of de kosten opwegen tegen de maatschappelijke en financiële baten.

Figuur Uitsnede RR2020 (december 2005)



Figuur Uitsnede structuurvisie Zuid-Holland (2010)



Recreatieve en groene randen

Barendrecht ligt in het Deltalandschap tussen de Maasvlakte en de Hoeksche Waard en is aangemerkt als provinciaal landschap. Ondermeer door de behoefte aan meer ruimte om te kunnen recreëren staat hier landschapsontwikkeling voor recreatie, water en natuur centraal. Daarom wordt het buitengebied van Barendrecht in samenwerking met omliggende gemeenten ontwikkeld als regiopark Midden-IJsselmonde (Deltapark). Concreet gaat het om de Zuidrand en de Zuidpolder, die de natuurontwikkeling (650 ha) bij Rhoon en de aanleg van het Waalbos in Ridderkerk met elkaar verbinden. Dit is ondermeer vastgelegd in het RR2020 en de provinciale structuurvisie (zie figuur uitsnede RR2020 en structuurvisie Zuid-Holland), de inrichtingsvisie Zuidpolder en de gebiedsvisie Zuidrand (zie ook paragraaf 2.5).

Het gebied ten zuiden van de Gaatkensplas is een karakteristieke overgangszone tussen stad en natuur. Ook hier is versterking van de maatschappelijke en recreatieve voorzieningen aan de orde. Voor het gebied bij de Kooiwalweg wordt een meer stedelijke recreatieve ontwikkeling gedacht. In overleg met Rotterdam wordt hier invulling aan gegeven. De gebieden direct grenzend aan de A15 zijn in de provinciale structuurvisie aangegeven als bedrijventerrein. De gebieden aan weerszijden van de A15 en ten westen van de A29 is in dezelfde visie aangegeven als stedelijk park. Dit gebied is bedoeld voor recreatie en vormt onderdeel van het landschappelijk netwerk.

2.3 Een sterke economie

Barendrecht is een goede vestigingsplaats voor bedrijven en biedt veel werkgelegenheid. De werkloosheid onder de beroepsbevolking is dan ook laag. De strategische ligging tussen Rotterdam, de Drechtsteden en de Hoeksche Waard maakt Barendrecht bijzonder. De agrifood-sector is een voorname kracht van de Barendrechtse economie. Deze sterke economische positie wil Barendrecht behouden en verder verbeteren, vooral op het gebied van duurzaamheid. De werkgelegenheid moet verder groeien en aansluiting van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt moet verbeteren zodat meer Barendrechtse in de eigen gemeente kunnen werken. De groei van het autoverkeer en het wegtrekken van jongeren (opzoek naar werk) wordt hiermee tegengegaan.

Kwaliteit van bedrijventerreinen, van werkgelegenheid, van bedrijven en van het centrum als trekker voor detailhandel en andere voorzieningen staan hoog in het

vaandel. Het versterken van de sterke economische positie krijgt vorm door in te zetten op een breed spectrum van economische activiteiten, zoals de agrifood-sector maar ook groei van de vrijetijdssector (horeca, detailhandel en recreatie).

Detailhandel

De Kadernota economie pleit voor aandacht voor buurtcentra en kleinschalige detailhandel. Met het vertrek van detailhandel uit de buurten komt de leefbaarheid onder druk te staan. Barendrecht zet in op een duurzame detailhandelstructuur, die uitgaat van verschillende profielen: hoofdwinkelcentra, wijkwinkelcentra, buurtwinkelcentra en grootschalige winkelconcentraties (Detailhandelsvisie 2009). In dit kader heeft de raad besloten naast de (her)ontwikkeling van het centrum ook in te zetten op revitalisering van het nabij het centrum liggende Winkelcentrum Gouwe (raadsuitspraak van 28 september 2009). De perifere detailhandellocaties Vaanpark en Reijerwaard-Cornelisland zijn overigens van regionale betekenis en hebben in de provinciale structuurvisie detailhandel ook die status.

Bedrijventerreinen

Barendrecht beschikt over een aantal grote en kleine bedrijventerreinen. Grote bedrijventerreinen zijn Barendrecht-Oost en Vaanpark. Voor een optimale bedrijfsvoering is de bereikbaarheid van bedrijven van belang. Bedrijventerreinen moeten dan ook zoveel mogelijk direct op de snelwegen of hoofdwegen aanhaken. Uitgangspunt is dan ook in om fileproblemen op te lossen. Verder stuurt Barendrecht zoveel mogelijk aan op het vestigen van bedrijven die weinig milieu-belastend zijn en duurzaam ondernemen. Bedrijven die veel verkeersbewegingen genereren blijven geconcentreerd aan de oostkant van de gemeente.

Regionaal agri-business park

De agrifood-sector is de motor van de Barendrechtse economie. Bedrijventerrein Oost fungeert hierbij als belangrijk thuishaven van tuinbouwveilingen. Voor de verenigde tuinbouwveilingen Nederland is het veilingterrein hét nationale ver-deelpunt. De agrifood-sector wordt ondersteund door haar ruimte te geven om zich verder te kunnen ontwikkelen. Dit uit zich onder andere door bestemmings-plannen flexibeler te maken en samen met Ridderkerk te zoeken naar mogelijkheden voor verdere ontwikkeling van de sector (zie ook paragraaf 2.5). In Nieuw-Reijerwaard (Gemeente Ridderkerk) wordt een grootschalige uitbreiding van het

huidige Agri-logistieke complex gerealiseerd (Ridderster). In het RR2020 en de provinciale structuurvisie is dit gebied als zodanig aangewezen.

2.4 Welkom in Barendrecht

Barendrecht is een sociale gemeente waar iedereen zich welkom voelt. Hierbij is het belangrijk dat inwoners zich betrokken voelen, zowel bij de gemeente als bij elkaar. Het is de plicht van de gemeente om zodanige voorwaarden te creëren dat iedereen kan meedoen, autonoom en zelfredzaam kan zijn en zich geborgen voelt. Daarnaast moet iedereen in staat zijn om zich te kunnen ontplooien, te participeren en toegang te hebben tot onderwijs, wonen, cultuur en zorg. Hier-voor zijn multifunctionele voorzieningen nodig om ontmoeting tussen mensen te stimuleren.

Meer en beter onderwijs

In Barendrecht staat kwalitatief onderwijs hoog in het vaandel. Het draagt bij aan de sociale en emotionele ontwikkeling van de jeugd en daarmee aan de ontwik-keling van de Barendrechtse samenwerking. Belangrijk is dat kinderen niet bui-ten de boot vallen. Hiervoor zet Barendrecht in op verdere ontwikkeling van het brede school concept. Ten aanzien van beroepsonderwijs ziet de gemeente graag uitbreiding van het MBO en HBO (nog niet aanwezig) onderwijs. Enerzijds om de agri-sector te kunnen voorzien van voldoende gekwalificeerd personeel, anderzijds om de jongeren aan Barendrecht te binden. Aan Dierensteinweg (veld 10) zijn plannen voor ontwikkeling van een lokaal opleidingscentrum met een fo-cus op beroepsonderwijs.

Sport en cultuur als (ver)bindende factoren

Door in te zetten op het realiseren en instandhouden van een diversiteit aan sportvoorzieningen wil Barendrecht jongeren langer aan de gemeente binden. Daarnaast kunnen culturele activiteiten een goede verbinder zijn tussen mensen. Theater het Kruispunt speelt een belangrijke rol in de invulling van het culturele leven in Barendrecht. Ook het cultuur-historisch erfgoed krijgt aandacht door de-ze beter zichtbaar te maken.

Een veilig Barendrecht

Barendrecht wil in samenwerking met hogere overheden de objectieve en subjectieve veiligheid verder vergroten door het voeren van een integrale aanpak. Door veiligheidsregels, rampenbestrijdingsprocedures en het voorkomen en opsporen van criminaliteit wil Barendrecht de objectieve veiligheid vergroten. De subjectieve veiligheid wordt bevorderd door veiligheidspreventie (adviezen over digitale veiligheid, beveiliging van eigen woning etc).

Het realiseren van een veilige en leefbare gemeente wordt door het middel van het instrument wijkregie georganiseerd. Op deze manier kunnen inwoners, individueel en collectief, een bijdragen leveren. De gemeente hanteert de regierol, waarbij zij voorwaarden schept om tot goed buurt- en wijkoverleg te komen.

2.5 Beleid deelgebieden

Voor verschillende gebieden in Barendrecht is recent beleid geformuleerd en vastgesteld. De structuurvisie bouwt hierop voort. Concreet gaat het om de centrumontwikkeling, Bedrijventerrein-Oost, Lagewei-Vrouwenpolder, de Zuidpolder en de Zuirand. Daarnaast zijn er gebieden en locaties die beleidsaandacht verdienen. Hierbij gaat het om strategisch liggende locaties aan de rand van Barendrecht of in de Barendrechtse hoofdstructuur.

Centrum – Structuurvisie Centrumontwikkeling Barendrecht

Het centrum van Barendrecht vormt een vitaal onderdeel van de gemeente en heeft een compleet winkelaanbod. Het ontbreekt het centrum echter nog aan sfeer, samenhang tussen de verschillende functies, levendigheid en gezelligheid. Daarom zet de structuurvisie Centrum in op versterking van het centrum als hoofdwinkelcentrum door:

- uitbreiding van het aantal woningen (levensloopbestendig, senioren en starters);
- revitalisering van de Mid-



denbaan en omgeving (aanleg plein en aantrekken van horeca);

- versterken van het unieke karakter van de dijkstructuur van de Middenbaan en koppeling hiervan met het park Buitenoord en 'oude centrum';
- verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte;
- oplossen parkeerproblematiek (bijvoorbeeld door ondergronds parkeren).

Om de haalbaarheid van de plannen voor het centrum in de huidige economische omstandigheden te vergroten is voorgesteld de plannen gefaseerd uit te voeren.

Bedrijventerrein Oost – Structuurvisie Bedrijventerrein Oost

De visie is erop gericht om richting te geven aan het herstructureringsproces. Het doel is om het Bedrijventerrein Oost om te vormen tot een modern bedrijven- en industrieterrein voor meerdere typen bedrijven met de nadruk op de agrifood-sector.

Ruimtelijke en functionele kenmerken van verschillende deelgebieden zijn richtlijn voor herontwikkeling. Zo blijven Dierenstein en het zuidoostelijk deel (Gebroken Meeldijk en Ziedewij) meer algemene bedrijventerreinen, terwijl The Greenery en het Handelscentrum het specifieke stempel dragen van grootschalig verdeelcentrum voor groente en fruit en andere versproducten.

De structuurvisie voorziet daarnaast in de aanleg van de Spoorlaan, die de rechtstreekse verbinding vormt tussen het station en de Verenambachtseweg. De ontwikkelingen van zowel the Greenery als het handelsterrein zullen zich richten op de nieuwe ontsluiting en daardoor wordt de structuur op het bedrijventerrein als geheel versterkt. De straatwanden bestaan bij voorkeur uit bebouwing met een hoogstedelijke, representatieve uitstraling. Arbeidintensieve bedrijven,



kantoren en congresruimte functies en voorzieningen die worden nagestreefd in dit gebied.

Het gebied tussen de Dierensteinweg en de A15 wordt benut om het terrein te presenteren naar de snelweg. Hier is ruimte voor hogere bebouwing. Op de kruising Dierensteinweg- Verenambachtseweg is het representatieve kantoorgebouw van de Greenery gepland.

Lagewei-Vrouwenpolder – Voorontwerpbestemmingsplan Lagewei-Vrouwenpolder

Lagewei-Vrouwenpolder is de laatste grote uitbreidingslocatie van Barendrecht. Naast de woonfunctie (900 woningen) is er ook ruimte gereserveerd voor maatschappelijke functies, zoals een kerk, sportvoorzieningen, primair onderwijs, voortgezet onderwijs scholen, jeugdvoorzieningen en gezondheidszorg (Campus Lagewei). Uitgaande van de wens om een complete wijk met ook ruimte voor werkgelegenheid te maken is er voor gekozen om langs de A29 ruimte te reserveren voor bedrijven/kantoren. Centraal door de wijk loopt van noord naar zuid het regionale fietspad met de naastgelegen groenstrook. Deze zone wordt uitgebreid en ingericht als wijkpark.



Zuidpolder – Inrichtingsvisie Regiopark Midden IJsselmonde-Zuidpolder Barendrecht

Voor de recreatieve inrichting van de Zuidpolder is een inrichtingsvisie opgesteld. De Zuidpolder en de Zuidrand (zie hierna) zullen in samenhang met ondermeer de natuurontwikkeling bij Rhoon en de aanleg van het Waalbos in Ridderkerk een belangrijk deel van het Deltapark gaan vormen (voorheen deels benoemd als regiopark Midden-IJsselmonde). Ten westen van de Derde Barendrechtseweg ligt het accent in de Zuidpolder op het ontwikkelen van natuur in combinatie met extensieve recreatie. In het gebied ten oosten van deze weg zal

de nadruk liggen op het ontwikkelen van extensieve recreatie in combinatie met natuur.

Op basis van de inrichtingsvisie is uitbreiding van de woonfunctie in de Zuidpolder niet toegestaan. De ontwikkeling moet bijdragen aan bevordering van de sociale structuur van de Barendrechtse samenleving door het bieden van een gevarieerd aanbod aan extensieve recreatieve voorzieningen. Daarnaast voorziet de Zuidpolder met de ontwikkeling van natuur en recreatie in de vraag naar recreatieve voorzieningen in de Rotterdamse regio.



Zuidrand – Gebiedsvisie Zuidrand Barendrecht

De Zuidrand van Barendrecht maakt deel uit van een groter regionaal recreatiegebied. Het accent ligt hierbij op het uitbouwen van de recreatieve functie, het herontwikkelen van bestaande bedrijfslocaties, het revitaliseren van bestaande recreatieve voorzieningen (jachthaven, camping etc), het uitbreiden van recreatieve routes en natuur- en landschapsontwikkeling. Het creëren van bereikbare en zichtbare rivieren en het realiseren van en ecologi-



sche verbindingen zijn hierbij belangrijke uitgangspunten.

Aandachtsgebieden

Binnen de gemeente Barendrecht komen om verschillende redenen gebieden naar voren die aandacht vragen in het vervolgtraject. Het gaat bijvoorbeeld om gebieden waar sprake is van een matige ruimtelijke kwaliteit, verouderde bebouwing of zware milieubelasting, maar ook om gebieden waar juist ruimte zou kunnen worden gevonden voor realisering van de Barendrechtse ambities. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om:

1. Buitengebied Noord
2. Dierensteinweg – Verenambachtseweg
3. Zeeheldenwijk
4. Station Barendrecht – Stationsweg
5. Kruidentuin
6. Centrum Oost-Oranjewijk (Winkelcentrum Gouwe, Sporthal De Driesprong)
7. Paddewei (voormalig winkelcentrum)
8. Groningseweg Noord (oksel Vaanplein)
9. Rijksweg A29
10. Middeldijk 86 e.o.
11. Carnisselande, Hockey en A29
12. Avenue Carnisse (voorzieningszone)
13. Zuidrand, verschillende locaties

2.6 Beleidsmatige ruimtelijke agenda

Uit het voorgaande volgt in deze paragraaf het beleidsmatige speelveld als ruimtelijke agenda van de structuurvisie. Hierbij wordt vooral ingegaan op de ontwikkelingen die het bestaand beleid nastreeft maar die nog niet in gang zijn gezet en waaraan de structuurvisie verder invulling en richting geeft. Overige beleidsdoelen en -opgaven zijn een gegeven en zijn, voor zover relevant, als zodanig meegenomen in de visie.

- Met het afronden van Carnisselande en het invullen van Lagewei-Vrouwenpolder is de ruimte voor grootschalige uitbreidingen nagenoeg op. De focus komt van dan ook te liggen op inbreiding en beheer. Dit is momenteel vooral aan de orde in en rondom Barendrecht-Centrum.

- In het kader van de structuurvisie worden mogelijkheden op diverse inbreidingslocaties tegen het licht gehouden. Op basis daarvan zal, rekening houdend met restcapaciteit in ondermeer Lagewei-Vrouwenpolder een realistische inschatting van de woningbouwcapaciteit voor de komende 10 jaar binnen Barendrecht worden gemaakt. Dit zal ook uitmonden in een beoogde jaarproductie en verdeling naar doelgroep, woningtype en prijscategorie. De (ontwerp)structuurvisie levert input aan de verstedelingsafspraken 2010-2020 met de regio.
- De ambitie van Barendrecht is een hoogwaardig voorzieningenniveau te realiseren. Voor sommige voorzieningen blijven de Barendrechtse aangewezen op de voorzieningen in de buurgemeenten. Uit de structuurvisie moet blijken aan welke voorzieningen behoefte is binnen Barendrecht en in welke voorzieningen Barendrecht, ook gezien de ligging in de Rotterdamse regio, wil en kan voorzien. Welke positie wil en neemt Barendrecht in de regio? Daarnaast moet de visie ingaan op de positionering van voorzieningen in de ruimtelijke structuur van Barendrecht, ook gezien de schaal en functie van de voorzieningen. Aan voorzieningen met een regionale functie moeten andere eisen worden gesteld dan aan lokale voorzieningen.
- Duurzaamheid is een belangrijk uitgangspunt binnen de verschillende beleidskaders. Het is aan de structuurvisie om ruimtelijk concrete invulling te geven aan dit begrip.
- De Provincie Zuid Holland en de Stadsregio Rotterdam hebben het gebied aan weerszijden van de A15 en ten westen van de A29 aangegeven als stedelijk park voor recreatie. Daar waar Barendrecht een sterke visie heeft ontwikkeld voor de zuidelijke rand van de gemeente ontbreekt deze gemeentelijke visie voor dit noordelijk liggende gebied. De invulling van de omgeving van de Kooiwalweg is nog onduidelijkheid. De provincie heeft het gebied deels als bedrijventerrein en deels als stedelijk park aangemerkt, terwijl de gemeente recreatieve plannen heeft met het gebied. Ook hierover zal de structuurvisie een uitspraken moeten doen. De zuidelijke rand van Barendrecht (Zuidrand en Zuidpolder) is door de provincie aangewezen als provinciaal landschap.
- Barendrecht erkent het belang van buurt- en wijkcentra voor de leefbaarheid van de woonomgeving. De wijze waarop de gemeente wil omgaan om verloedering van de kleinere buurt- en wijkcentra tegen te gaan, dan wel te herontwikkelen, ontbreekt echter nog.

- Een goede balans tussen rood en groen moet Barendrecht tot de groenste gemeente van Nederland maken. De structuurvisie zal uitspraken moeten doen over deze balans op het niveau van Barendrecht als geheel en op het niveau van concrete ontwikkelingslocaties.
- Barendrecht zet in op ontmoeting. De structuurvisie moet richting geven aan de wijze waarop ontmoeting in de ruimte wordt gefaciliteerd. Welke ontwikkelingen dragen bij aan deze ambitie en welke randvoorwaarden worden meegegeven bij ontwikkelingen van deze locaties/gebieden.
- Barendrecht bouwt voort op gemeentelijk beleid voor deelgebieden. Concreet gaat het om de centrumontwikkeling, Bedrijventerrein-Oost, Lagewei-Vrouwenpolder, de Zuidpolder en de Zuirand. Daarnaast zijn er gebieden en locaties die beleidsaandacht verdienen. Hierbij gaat het om strategisch liggende locaties aan de rand van Barendrecht of in de Barendrechtse hoofdstructuur.

3. De regionale context en opgave

Aan de hand van verschillende thema's worden in dit hoofdstuk de regionale context en opgaven uiteengezet. Hierbij wordt per thema ingegaan op de ambities en vragen vanuit de regio en de Barendrechtse mogelijkheden en ambities voor de regio. Zo komt in beeld wat er van Barendrecht wordt gevraagd/verwacht en wordt aangegeven hoe Barendrecht dit op wil pakken.

3.1 Context

Barendrecht maakt, op verschillende schaalniveaus, onderdeel uit van een groter geheel, zoals de Stadsregio Rotterdam maar ook de Zuidvleugel van de Randstad. De gemeente vervult een functie in de regionale behoefte naar woningen, werkgelegenheid, voorzieningen en recreatie. Natuurlijk is een tegenovergestelde beweging ook aan de orde, waarbij Barendrecht gebruikmaakt van voorzieningen buiten de eigen gemeente. De verwevenheid van gemeenten en regio's en het economische belang van regio's neemt steeds verder toe. Deze 'globalisering' is kenmerkend voor de afgelopen twee decennia en zal doorgaan.

De ontwikkelingsrichting van Barendrecht heeft een duidelijke regionale context. Dit betekent niet dat ontwikkelingen alleen in dat licht moeten worden gezien. In de structuurvisie zal helder moeten worden gemaakt op welke terreinen Barendrecht zich wil profileren en op welke vlakken gebruik wordt gemaakt van voorzieningen en functies buiten de gemeente. Financieel en wat betreft draagvlak is het immers niet haalbaar om alles zelf in huis te hebben. Ten slotte moet worden bedacht dat ook de beschikbare (fysieke) ruimte beperkt is.

3.2 Opgaven

Van rode naar groene vraag

De afgelopen jaren heeft Barendrecht een forse regionale woningbouwopgave gehad. Deze opgave is vooral gerealiseerd door woningbouw in nieuwe uitleggebieden. Met het afronden van Carnisselande en het invullen van Ter Leede en

Lagewei-Vrouwenpolder, zijn de grote open ruimten, die voor uitbreiding in aanmerking komen, gevuld. Voor nieuwe 'rode' ruimtelijke claims is Barendrecht dan ook aangewezen op de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied (actueel voorbeeld is de centrumontwikkeling). Dezelfde ontwikkeling is terug te zien in het woningbouwprogramma van de Stadsregio. Voor de periode 2010-2020 gaat het regionaal programma uit van het toevoegen van netto circa 65.000 woningen. Hiervan moet 80% binnenstedelijk worden gebouwd.

Gemeente en regio hebben het uitgangspunt dat Barendrecht zich niet substantieel meer zal uitbreiden. Hiermee wordt de focus verlegd naar het verder verbeteren van de leefbaarheid van woonwijken en centrumgebieden en het aanpakken van bestaande bedrijventerreinen. Voor Barendrecht wordt op regionaal niveau uitgegaan van het netto toevoegen van circa 1.550 woningen (deels in uitleggebieden) in de periode 2010-2020.

Opgave 2.1: focus op binnenstedelijke woningbouwontwikkeling.

Eigen identiteit draagt bij aan sterkere regio

Mensen hebben steeds meer verwachtingen van hun woonsituatie. Ze kunnen dat doen omdat de vanzelfsprekende binding aan hun wijk, gemeente of zelfs regio terugloopt. Men is, gemiddeld genomen, bereid en in staat om in een groter gebied te zoeken naar een woning die aan alle woonwensen voldoet. We kunnen dus stellen dat de woningmarkt het niveau van de gemeente is ontstegen. Een gemeente zal vrijwel nooit het complete scala aan woonvormen binnen de eigen grenzen kunnen aanbieden. Op regionaal niveau kan dat wel. Door per gemeente in te zetten op woonmilieus die passen bij eigen identiteit en karakter ontstaat een regionaal gedifferentieerd woningaanbod. Barendrecht heeft jarenlang ingezet op suburbane, groene woonmilieus met grondgebonden woningen. Die vraag en ambitie is regionaal gezien nog steeds actueel, maar sluit minder aan op de huidige lokale behoefte zoals neergelegd in de herijking woonvisie.

Opgave 2.2: naast de actuele lokale behoefte (op basis van herijking woonvisie) vanuit regionaal perspectief blijven inzetten op woonmilieus die passen bij de identiteit en het karakter van Barendrecht (vooral suburbaan, landelijk en grondgebonden).

Grensoverschrijdende economie

Door de (economische) samenwerking tussen de stadsregio's Rotterdam en Den Haag onder de noemer 'Metropoolregio' heeft Barendrecht een strategische ligging aan de rand van een economisch vitale en belangrijke regio met 17% van de bevolking van Nederland en een aandeel van 20% in het nationaal inkomen. Daarbij vormen Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk de schakel van deze Metropoolregio met de Drechtsteden en Brabantstad.

Barendrecht heeft, met de aanwezigheid van Bedrijventerrein Oost, Vaanpark, de meubelboulevard en een aantal kleinere bedrijventerreinen, een economisch sterke positie. De gemeente beschikt over een goed vestigingsklimaat. Dit komt mede door de goede bereikbaarheid en de strategische ligging tussen de Drechtsteden, de Hoeksche Waard en Rotterdam. De agrifood-sector is de motor achter de Barendrechtse economie en biedt werkgelegenheid aan inwoners van Barendrecht en de regio. Voor Barendrecht, maar zeker ook voor de regio, is het belangrijk dat deze kwaliteit wordt behouden, gekoesterd en zo mogelijk wordt uitgebouwd. Aangezien uitbreiding van bedrijventerreinen binnen Barendrecht nog maar beperkt mogelijk is, wordt vooral ingezet op herstructurering van het bestaande veilingterrein op Bedrijventerrein Oost en uitbreiding van bedrijventerrein in polder Nieuw-Reijerwaard (grondgebied Ridderkerk). Zo kan de belangrijke economische pijler zich blijven ontwikkelen.

Opgave 2.3: behoud van de sterke economische positie door herstructurering van bestaande bedrijventerreinen, vooral Bedrijventerrein Oost en Nieuw-Reijerwaard. Om extra ruimte te bieden aan de agrisector wordt ingezet op Nieuw-Reijerwaard.

Kansen en bedreigingen van een groeiende Rotterdamse haven

De Rotterdamse haven is een belangrijke – misschien wel de belangrijkste – pijler onder de regionale economie. Groei van de haven (door ingebruikname van onder andere Maasvlakte 2) betekent een positieve impuls voor de regionale (en Barendrechtse) economie en werkgelegenheid. Zo liggen er bijvoorbeeld kansen

in het faciliteren van havengerelateerde educatie en woningbouw voor mensen die in de haven (gaan) werken. Nadelige effecten hebben betrekking op (mogelijke) verslechtering de Barendrechtse woon- en leefkwaliteit (luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluidshinder).

Zonder de A4-zuid lopen de rijkswegen A15 en A29 vol. Uitbreiding van beide wegen is, naast de al geplande uitbreidingen, niet meer mogelijk. Om de groei van de haven te kunnen faciliteren, is het doortrekken van de A4, inclusief een tweede oeververbinding over/onder de Nieuwe Waterweg, noodzakelijk.

Opgave 2.4: benutten van kansen die groei van de Rotterdamse haven oplevert, met betrekking tot onder meer wonen, werken en voorzieningen.

Bereikbaar Barendrecht

Doorstroming van het wegennet is belangrijk om Barendrecht aantrekkelijk te houden als vestigingsplaats voor wonen en werken. Voor uitbreiding van het rijks- en provinciale wegennet rondom Barendrecht (A15 en A29) zijn al de nodige investeringen gepland in 2011. Ook het eventueel doortrekken van de A4 heeft positieve gevolgen voor het Barendrechtse woon- en werkklimaat. Daarnaast zijn investeringen nodig in het onderliggende wegennet om zo doorstromings-, leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen te voorkomen. Hierbij gaat het vooral om de doorstroming te verbeteren op de rondwegen en bij op- en afritten naar de snelwegen. Ook een extra verbindingsweg tussen Barendrecht Centrum en Carnisselande is in dit kader wenselijk. Overkluizing van (een deel) van de A29 is daarbij een aantrekkelijke optie vanwege een sterk positief effect op de leefbaarheid van aangrenzende wijken en barrièrewerking van de A29.

Opgave 2.5: leefbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid vergroten door te investeren in het gemeentelijke verkeersnetwerk (rondwegen, bij op- en afritten naar snelwegen en aanleg van extra oost-westverbinding). Het doortrekken van de A4 is wenselijk.

Van halte naar station

Barendrecht zet in op duurzame ontwikkeling. Beperking van vervuilende mobiliteit is daarbij een concreet actiepoint. Uitbreiding van het bestaande fietsroute-netwerk is daarvoor één van de uitgangspunten. Zeker zo belangrijk is verbetering van de bereikbaarheid door openbaar vervoer. Dit kan Barendrecht zelf op-

pakken door aan te haken op het StedenbaanPlusconcept. Dit concept is onderdeel van de Zuidvleugelnet, waarbij de provincie, de Stadsregio en gemeenten inzetten op het realiseren van een hoogwaardig openbaarvervoersnetwerk met ruimtelijke ontwikkelprogramma's rondom openbaarvervoersknooppunten. Economische, sociale en culturele activiteiten worden uitgaande daarvan zoveel mogelijk geconcentreerd rond het station of met direct daarmee verbonden routes. Een interessante en wenselijke ontwikkeling is het verbinden (doortrekken) van de Carnisselandelijn via het centrum met het station.

Opgave 2.6: aanhaken op het StedenbaanPlusconcept voor optimalisatie van de (regionale) bereikbaarheid.

Opgave 2.7: onderzoek naar nut en noodzaak (haalbaarheid op hoofdlijnen) voor het verbinden van de Carnisselandelijn met station Barendrecht.

Verbindende recreatieve schakel in regio

Het woon- en leefklimaat wordt mede bepaald door de aanwezigheid van groen. Door de grote druk op de ruimte in de regio Rotterdam zijn inwoners vooral aangewezen op de groene gebieden aan de randen van het stedelijk gebied. Barendrecht maakt onderdeel uit van de rand van de regio en de overgang naar het omliggende landschap. Het heeft daardoor een belangrijke recreatieve functie voor de Barendrechtse, maar zeker ook de inwoners van Rotterdam.

Een belangrijke opgave in dit kader is het toegankelijk maken van het landschap door nieuwe verbindingen te leggen. Dit kan door water- en groenstructuren door te trekken in het stedelijk gebied. De toegankelijkheid wordt vergroot door dit te combineren met recreatieve routes. Met de aanleg van de Blauwe Verbinding en de ontwikkeling van de Groene Verbinding (Deltapoort/Regiopark IJsselmonde), waar de Zuidpolder en de Zuidrand deel van uitmaken, wordt hier voor een belangrijk deel invulling aan gegeven. Ook het Zuidelijk Randpark heeft de potentie om van grote recreatieve waarde te zijn. Voor zowel Barendrecht als Rotterdam-Zuid ligt dit gebied binnen handbereik.

Opgave 2.8: verbinden van stedelijk gebied en landschap door het landschap toegankelijk en beleefbaar te maken vanuit en in het stedelijk gebied.

3.3 Kansrijke locaties

Uitgaande van regionale vragen en ambities zijn de volgende locaties binnen Barendrecht kansrijk:

- bedrijventerrein Oost/Reijerwaard: herstructureringsprogramma, verbetering bereikbaarheid;
- stationsomgeving: intensivering van het ruimtegebruik voor diverse functies met hoge personendichtheid;
- Zuidpolder, Zuidrand en Noordrand: verbindende groengebieden, water- en recreatie opgave;
- bestaand stedelijk gebied: inbreidingsopgave/locaties voor onder meer woningbouw en realisering van 'groene' woonmilieus;
- infrastructurele zones: verbetering bereikbaarheid en vermindering barrièrewerking (A15, A29 en spoor).

4. Ruimtelijke hoofdstructuur

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige ruimtelijke structuur en kwaliteiten als basis en vertrekpunt voor uitwerking en invulling van de structuurvisie.

De structuur van Barendrecht is gevormd door twee deels parallel en deels geheel onafhankelijk van elkaar lopende ontwikkelingen. Enerzijds betreft het de landschapsvorming ("de dynamiek van het water") en daaruit voortvloeiende organische ontwikkeling en groei. Anderzijds heeft vooral de afgelopen 50 jaar de dynamiek van de stadsregio met ondermeer grootschalige infrastructurele ontwikkelingen de structuur van Barendrecht beïnvloed. Binnen de door deze sterk verschillende vormen van dynamiek bepaalde hoofdstructuur van Barendrecht is een aantal essentiële stedenbouwkundige keuzen gemaakt die het huidige beeld van Barendrecht bepalen.

4.1 Barendrecht gevormd door de dynamiek van het water

Het oorspronkelijke landschap van Barendrecht is bepaald door de dynamiek van het water in de Hollandse delta en de wijze waarop hier door bewoners en bewerkers is gereageerd.

Van noord naar zuid is een reeks polders gevormd, aanwassen aan het oude hogere land, steeds beschermd door een (min of meer oost-west lopende) dijk. De Oude Maas, de Waal, de Koedood, de dijken, oeverwallen en andere natuurlijke ophogingen hebben het grondgebied van Barendrecht vanouds begrensd, opgedeeld, richting en hoogte gegeven. Geconcentreerd wonen op hogere delen, verpoldering en agrarisch gebruik en verkaveling van lagere delen zijn nog steeds kenmerkend en herkenbaar. Opvallend is dat voor inwoners van Barendrecht juist die historische opbouw de landschappelijke identiteit van Barendrecht bepaalt. De Voordijk, de Middeldijk, de Oude Haven, de Groote en Kleine (vroeger Kromme) Duiker en de Koedood worden telkens als kwaliteit aangehaald. Daarnaast heeft de agrifood-sector haar wortels in het agrarische verleden, evenals de kenmerkende en landelijk als begrip bekende "Barendrechtse teelt" (gemengd opengrond/glastuinbouw)



4.2 Barendrecht gevormd door de dynamiek van de regio

De dynamiek van de regio heeft zich niet uitsluitend vertaald in de grootschalige infrastructuur rond en door Barendrecht. Wonen, werken en voorzieningen hebben alle een regionale context en zijn daar deels op gebaseerd. Mede ten behoeve van de regionale woningmarkt is op de grens van de gemeenten Albranswaard en Barendrecht Portland-Carnisselande ontwikkeld.

De infrastructuur door en langs Barendrecht is echter vooral in de tweede helft van de vorige eeuw uitgegroeid tot één van de grootste ruimtegebruikers. A15, A29 (op het tracé van de oude Carnisse Weg) en spoorbundel zijn in omvang en effect op ruimte en milieu steeds bepalender geworden.

Opvallend is dat het bij de recente ontwikkeling van de spoortraverse is gelukt om deze infrastructuur een nieuwe positieve betekenis voor de omgeving mee te geven in de vorm van een hooggelegen parkstrip.



4.3 Wijken en gebieden met een eigen identiteit begrensd door structuurlijnen

De hoofdstructuur van Barendrecht wordt ook bepaald door meer kleinschalige infrastructuur, zoals de 1^e, 2^e en 3^e Barendrechtseweg (een tijdlang Oost Weg geheten), de Avenue Carnisse, de dijken, de Oude Haven en zelfs het oorspronkelijke tramtracé naar de Hoeksche Waard. Deze structuurlijnen kenmerken en geleiden de ruimte en hebben vaak ook een historische/landschappelijke oorsprong en betekenis. Behoud en versterking van kenmerkende structuren is het uitgangspunt.

Binnen de door structuurlijnen begrensde gebieden (vlakken) liggen wijken en gebieden met een kleurrijke verzameling aan stedenbouwkundige concepten met een eigen beeld, identiteit en bijbehorende kwaliteiten. Daarnaast zijn zowel aan de zuid- als noordrand van Barendrecht omvangrijke groene gebieden behouden en (her)ingericht.

Door de aanleg van een randweg die de verschillende wijken verbindt zijn nieuwe structuurlijnen ontstaan die vaak parallel aan oorspronkelijke structuurlijnen lopen, echter vaak begeleid door onduidelijk ingerichte randzones. Hierdoor is de kwaliteit van wijken en andere gebieden vanaf die hoofdstructuur maar beperkt beleefbaar.



4.4 Kenmerkende overeenkomsten en verschillen binnen Barendrecht

Door de hoofdpopzet van Barendrecht-Centrum en Carnisselande lijken deze op elkaar. Allebei hebben zij een opzet met herkenbare deelgebieden (wijken, bedrijventerrein) binnen de (oorspronkelijke) structuurlijnen. Beide hebben een grootschalig bedrijventerrein aan de oostzijde, een kenmerkende rondweg en een aan de oude dijkstructuur en polderwegen gekoppeld centrum. Toch zijn er ook duidelijke ruimtelijke verschillen die verder gaan dan architectuur of bouwhoogte. In Carnisselande geeft de rondweg – anders dan in Oud Barendrecht – veel prijs van de aanliggende wijken. Ook zijn de groenstructuren er duidelijk gekoppeld aan de oude dijken. Tenslotte is een prominent gezicht aan de Zuidpolder gemaakt (waar de rondweg ook bewust niet als randweg is aangelegd), waardoor het woongebied meer verbonden is met het aangrenzende vrijwel geheel heringerichte landschap. Barendrecht ten oosten van de A29 laat een groter verschil zien tussen de wijken, die ook sterker van elkaar gescheiden zijn. Dit komt ook door de meer geleidelijke groei met de wijken uit diverse opvolgende decennia. Juist hierdoor komt dit deel van Barendrecht vaak kleinschaliger en dorpser over, hoewel het aantal woningen groter is.

Het “oude” Barendrecht kent centraal in de woongebieden liggende parken; park Buitenoord, park Nieuwenland en Riederpark. Op grens met Albrandswaard ligt in Carnisselande het Bakkerspark.



Het hoofdcentrum van Barendrecht is gekoppeld aan het historische centrum (beschermde stad- en dorpsgezicht) en de oude Voordijk, en sterk uitgebreid in oostelijke richting. Door de ligging van het centrum op een kruis van oude structuurlijnen, en door de geleidelijke groei, wijken opbouw en beeld van het centrumgebied sterk af van de als eenheid gerealiseerde wijken eromheen.

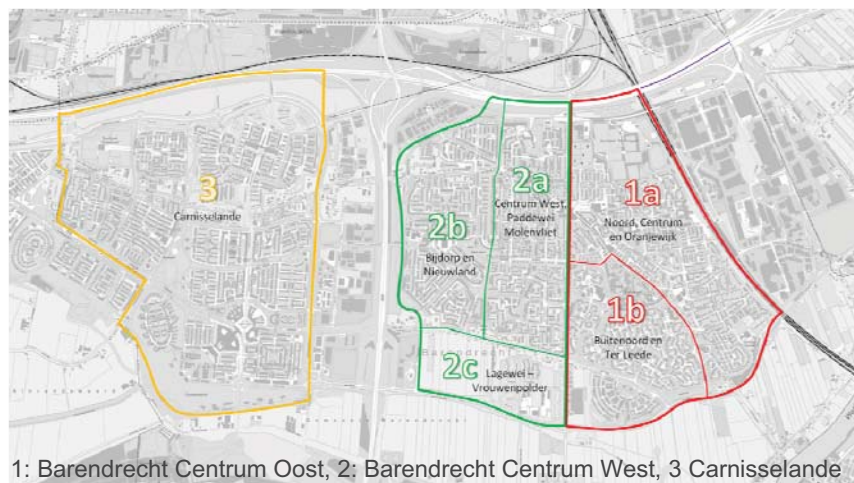
4.5 Groene randen

Barendrecht heeft deels groene randen. De Zuidrand en de Zuidpolder zijn daarvan de meest opvallende. De aanwezigheid van de Oude Maas en de afgedamde Waal zijn zeer bepalend voor de identiteit van de aanliggende gebieden. De groene rand aan de noordzijde, vooral ten noorden van Carnisselande heeft – door de stedelijke belendingen – een geheel ander karakter.



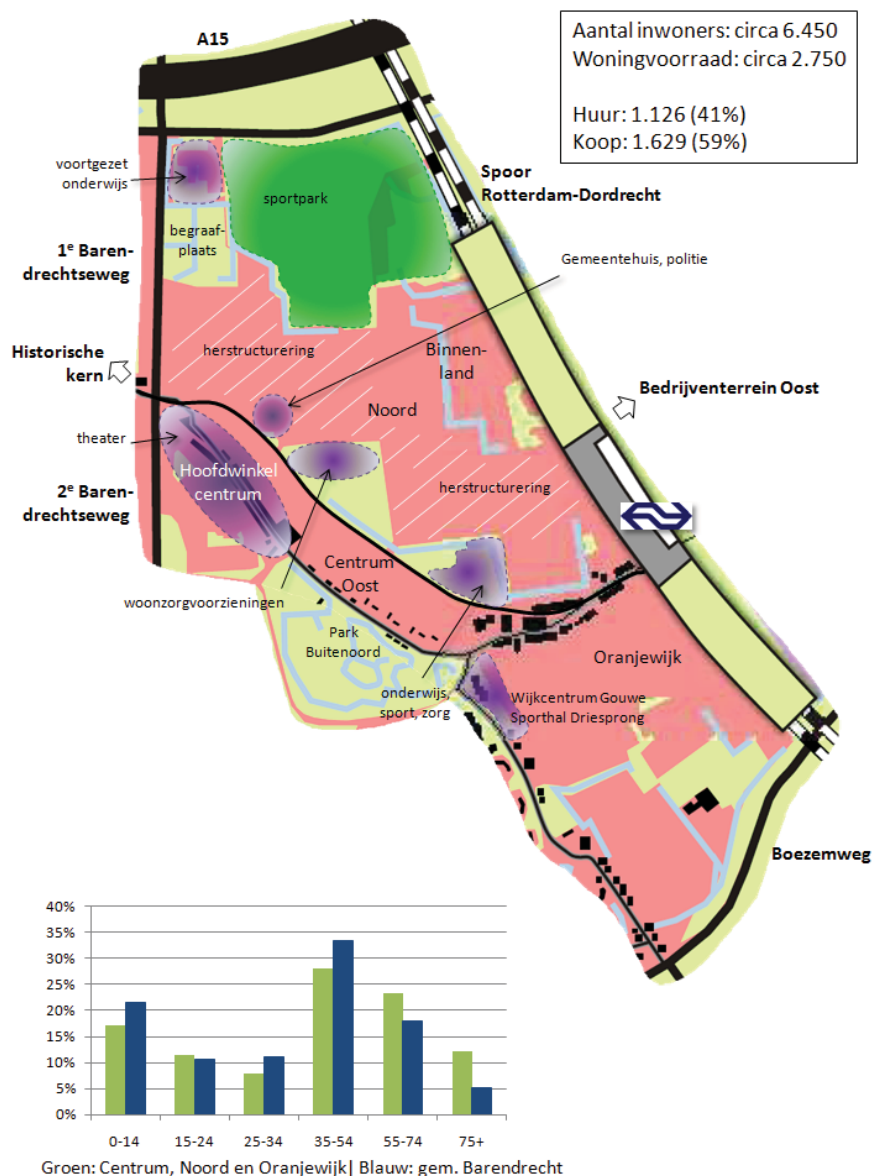
5. Gebiedsprofielen woongebieden

In dit hoofdstuk zijn voor verschillende woongebieden gebiedsprofielen uitgewerkt. Dit gebeurt door achtereenvolgens een analyse van de bestaande situatie, een toekomstbeeld en de daarbij passende programma-accenten te schetsen. Het gaat hierbij niet zozeer om ruimtelijke beelden, maar vooral om visie op en keuzes in ontwikkeling in relatie tot het sociaal-maatschappelijke programma. Op die wijze is de identiteit per gebied gegeven en de opgave geïnventariseerd. De gebiedsprofielen zijn tot stand gekomen op basis van de uitkomsten van ambtelijke workshops in maart-april 2010 en aanvullend statistisch onderzoek. Bij het opstellen van de gebiedsprofielen is de quickscan, die is uitgevoerd in het kader van 'Duurzame wijken', naast de output van de workshops gelegd. Hieronder wordt eerst de gebiedsindeling weergegeven, waarna per gebied analyses, opgaven en strategie worden behandeld. Voor gedetailleerdere informatie wat betreft leeftijdsopbouw en leefstijlen per deelgebied wordt verwezen naar bijlage 1 t/m 3.



Algemeen aandachtspunt: beheer.

Met het invullen van de laatste uitleglocaties (Lagewijk-Vrouwenpolder en Carnisselande) is er in Barendrecht geen ruimte meer voor nieuwe, grote woongebieden. Het verstedelijkingsaccent komt daarmee te liggen op het bestaand stedelijk gebied. Om de over het algemeen goede woon- en leefkwaliteit te kunnen behouden betekent dit dat actief beheer noodzakelijk is. Het actief monitoren van de woon- en leefomgeving is noodzakelijk om tijdig in te kunnen grijpen en zo doende grootschalige ingrepen (bijvoorbeeld herstructurering) te voorkomen. Dit voorkomt niet dat nu een aantal gebieden moeten worden aangepakt, om ook daar de gewenste woon- en leefkwaliteit te kunnen garanderen. De volgende paragrafen gaan per deelgebied dieper in op het functioneren van de verschillende delen van Barendrecht. Aandachtspunten worden daarbij benoemd en mogelijke ontwikkelingsrichtingen gegeven. Als geen sprake is van een duidelijke herstructureringsopgave, dan betekent dit dus niet dat het gebied geen (continue) aandacht nodig heeft om mee te groeien met veranderende behoeften en gebruikseisen.



Verbeelding gebiedsprofiel hoofdwinkelcentrum en omringende wijken

5.1 Barendrecht Centrum Oost

Barendrecht Centrum Oost wordt begrensd door de 1^e, de 2^e en de 3^e Barendrechtseweg, de Leedeweg en de Boezemweg, het spoor (Stationsweg) en de A15. Het gebied is globaal op te delen in een noordoostelijk deel bestaande uit het hoofdwinkelcentrum, omringende deels oudere woonwijken en De Bongerd, en het zuidwestelijke deel bestaande uit de woonwijken Buitenoord en Ter Lee-de.

5.1.1. Het hoofdwinkelcentrum en omringende wijken

Bestaande situatie

Ruimte

Ruimtelijk gezien is dit één van de meest complexe gebieden van Barendrecht. Historische structuren en moderne (stedenbouwkundige) invullingen wisselen el-kaar hier af. Het hoofdwinkelcentrum is hier een goed voorbeeld van. Van oor-sprong organisch gegroeid langs de dijk, maar ook projectmatig uitgebreid, vormt dit een soort ruggengraat en (functioneel) brandpunt in het gebied.

De Oranjewijk is de eerste projectmatige uitbreiding van Barendrecht, met vooral in het oudste vooroorlogse deel voorname huizen voor forensen die met het spoor vanuit Rotterdam Barendrecht bevolkten. Het vroeg naoorlogse deel van de wijk bevat meer rijenhuizen. Aan de zuidzijde is de Oranjewijk op een afwij-kende, voor de zeventiger jaren typerende wijze uitgebreid.

De wijken direct ter weerszijden van het hoofdwinkelcentrum (Noord en Cen-trum) worden gekenmerkt door een eenvoudige opzet met grondgebonden wo-ningen waarvan een fors aandeel goedkope huur. Een deel van deze woningen is toe aan renovatie. De wijken ogen erg stenig, ondanks dat bij de opzet wel groenzones en laanbeplantingen zijn aangelegd. De woonomgeving van deze oudere wijken vertoont slijtage, deels door de sterk toegenomen parkeerdruk. De Vogelwijk (Binnenland) is wat jonger (begin jaren '80) maar ook erg dicht be-bouwd. Deze wijk profiteert echter wel van de nabijheid van het groene sport-complex De Bongerd.

Een bijzonder element aan de oostrand van het gebied is de spoor'dijk' (de over-kapping) met het daarop hooggelegen park. Door de recente en autonome reali-sering hiervan is echter geen sprake van en echte ruimtelijke relatie met de naastgelegen woonwijken.

De Binnenlandsebaan vormt de belangrijkste weg door het gebied en heeft door de parkachtige aanleg van de openbare ruimte ten noorden van de weg een groene uitstraling. Hier zijn ook vele (bovenwijkse) voorzieningen gelegen en hierlangs staat ook het merendeel van de gestapelde bebouwing. Op de driesprong van de Dorpsstraat, de Ziedewijdsedijk en de Gebroken Meeldijk is de ruimtelijke en functionele complexiteit van dit deel van Barendrecht maximaal aanwezig. Hier liggen oude en nieuwe structuren als schotsen naast elkaar waardoor een veelheid aan richtingen en onbepaalde ruimtes is ontstaan. Park Buitenoord ligt als het ware achter het centrum, hierdoor draagt dit park nauwelijks bij aan de woonomgeving.

Bewoners

Het hoofdwinkelcentrum en de omliggende wijken (Noord en Oranjewijk) tellen circa 6.450 bewoners die wonen in ongeveer 2.750 woningen. Opvallend is het hoge aantal huurwoningen in Noord en Oranjewijk (circa 40%). In Noord bestaat zelfs 80% van het aandeel huurwoningen uit sociale huur. Kenmerkend voor de leeftijdsopbouw is het relatief grote aandeel aan senioren (55+) en het lage aandeel kinderen tot 15 jaar. Vooral in de wijken Noord en Centrum Oost wonen veel senioren. Dit is onder meer te verklaren door de aanwezigheid van woonzorgcentrum Borgstede in combinatie met andere voorzieningen (winkelcentrum, culturele, maatschappelijke en groenvoorzieningen) en het relatief grote aantal oorspronkelijke bewoners. Bewoners voelen zich sterk verbonden met de wijk, dat zich uit in relatief weinig verhuisbewegingen (Statistisch jaarverslag 2008). Uitzondering is het centrum waar een grotere dynamiek aanwezig is. De functie van het gebied als hoofdwinkelcentrum verklaart dit verschil. In dit deelgebied wordt bovengemiddeld veel waarde gehecht aan traditionele normen en waarden en vertrouwde gebruiken en gewoonten. Op basis van het geactualiseerde leefstijlonderzoek van Motivaction blijkt het aandeel traditionele burgerij en in mindere mate de nieuwe conservatieven oververtegenwoordigd te zijn (zie ook bijlage 2).

Voorzieningen

Een belangrijk deel van de Barendrechtse voorzieningen is te vinden in dit oudere deel van de gemeente. In de directe omgeving van het hoofdwinkelcentrum zijn veel maatschappelijke, zorggerelateerde en onderwijsinstellingen (Kruidentuin) gevestigd. Hier staan ook het theater, het gemeentehuis, Multifunctioneel

Centrum 't Trefpunt en woonzorgcentrum Borgstede. Ook ligt het station op de grens van dit deelgebied. Meer zuidelijk bij de Oranjewijk ligt het wijkwinkelcentrum Gouwe Marijkesingel, dat parallel aan de centrumontwikkeling wordt gehandhaafd en gerevitaliseerd. Verder vormen Sportpark De Bongerd en sporthal De Driesprong een (belangrijk) deel van het Barendrechtse aanbod aan sportfaciliteiten. De Driesprong is overigens op leeftijd en aan vervanging toe. Hier ligt in samenhang met wijkwinkelcentrum Gouwe Marijkesingel een interessante opgave in een complexe ruimtelijke situatie.

De verwachte toekomst

Geplande interventies

De belangrijkste geplande ontwikkeling in het gebied is de herstructurering van het hoofdwinkelcentrum (en parallel hieraan wijkwinkelcentrum Gouwe-Marijkesingel) en aanliggende (woon)gebieden. De ambitieuze plannen hiervoor zijn vanwege het economisch tij wel vertraagd, maar zullen uiteindelijk leiden tot een compleet modern centrum met voldoende parkeren en nieuwe levensloopbestendige appartementen boven de winkels en in de flanken. Door deze plannen zal het aandeel gestapelde woningbouw flink stijgen. Een tweede al lopende ontwikkeling is de (gedeeltelijke) transformatie van sportpark Ziedewij tot woongebied. Station Barendrecht heeft de status van StedenbaanPlusstation. Deze status wordt aan de oostzijde van het station waargemaakt door de daar voorziene herstructurering. Hierbij vormen intensivering van grondgebruik, nieuwe bij het bedrijventerrein en het station passende functies en een nieuwe directe ontsluiting, belangrijke uitgangspunten (visie BTO). Het is de opgave de StedenbaanPlus-status ook aan de westkant, de woonkant, van het station waar te maken en het gebied te transformeren tot een multifunctionele entree van de gemeente. Dit kan mogelijk worden gecombineerd met herstructurering van delen van de wijk Noord en de ontwikkeling van locatie Vlinderslag (110 woningen). Laatstgenoemde locatie kan een eerste stap zijn in het realiseren van een nieuwe ambitieuze entree van Barendrecht vanuit het stationsgebied.

Een deel van de woningen in Noord is verouderd en toe aan renovatie en/of herstructurering. Tot slot zijn de projecten Kruidentuin (toevoegingen van wonen en voorzieningen) en herstructurering Borgstede in ontwikkeling.

Verschuiving in bewoners en behoeften

De aanwezige (woon)zorgvoorzieningen zijn belangrijke vestigingsfactoren voor senioren in de wijken Noord en Centrum Oost. Het aandeel 55+ers in deze wijken zal daardoor redelijk constant blijven. De kwaliteit van de voorzieningen en de omgeving bepaalt uiteindelijk de populariteit van dit gebied onder senioren. Naast de voorzieningen, wonen relatief veel senioren nog in een grondgebonden woning. In de komende jaren is het de verwachting dat zij kiezen voor een andere woning omdat zij of kleiner willen wonen of meer zorg nodig zullen hebben. Vooral in Noord en Centrum Oost, maar ook in het zuidelijke deel van de Oranjewijk, zullen hierdoor woningen vrijkomen in het goedkopere segment. Verkoop van deze huurwoningen is op korte termijn niet opportuun, aangezien dit de herstructurering van delen van het gebied zal bemoeilijken (minder bezit betekent minder regie)¹⁾. De woningen die vrijkomen zijn, zeker door de nabijheid van het station, aantrekkelijk voor starters en young professionals. Door de nabijheid van voorzieningen is het gebied tussen het station en het centrum uitermate geschikt als locatie voor levensloopbestendige woningen.

Gebiedsprofiel

Uitgaande van het bovenstaande, hebben grote delen van dit gebied een vrij stedelijk profiel met een combinatie van wonen, winkels en voorzieningen. Gelet op de (toekomstige) doelgroep zal het aandeel gestapelde woningen fors toenemen. Het gebied bevat een aanzienlijk potentieel aan werkgelegenheid, dat vanwege de ligging nabij het station ook nog zou kunnen groeien.

De Oranjewijk en Binnenland en in mindere mate Noord zullen vooral woonwijken voor gezinnen blijven die veel waarde hechten aan de nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer. De grote woningen in delen van de Oranjewijk lenen zich wel uitstekend voor woon-werkcombinaties.

¹⁾ De gemeente heeft zelf geen huurwoningen in eigendom. Door samen te werken met partijen die grote delen van het woningbestand in hun bezit hebben (bijvoorbeeld woningcorporaties), zijn ingrepen in de woon- en leefomgeving makkelijker te realiseren. In het meest positieve geval hoeft maar met één partij overeenstemming te worden bereikt. In een gebied dat wordt gekenmerkt door particulier woningbezit zijn ingrepen vaak lastiger te realiseren.

Ontwikkelingsrichtingen

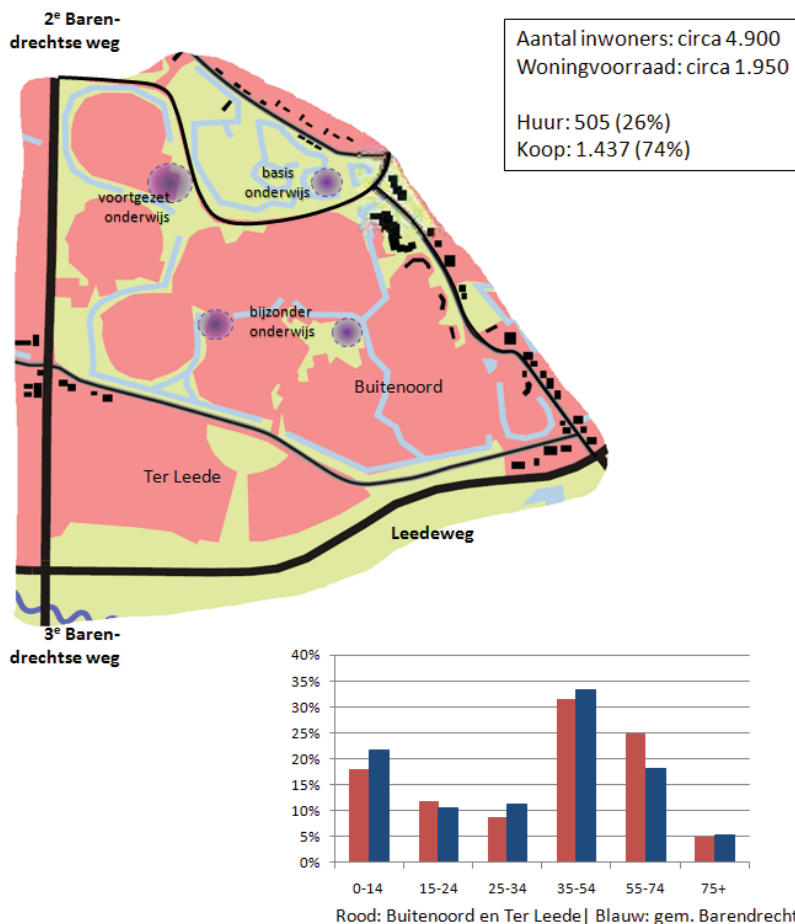
- Behoud en uitbouwen voorzieningenniveau (Centrumontwikkeling lopend traject).
- Revitalisering wijkwinkelcentrum Gouwe-Marijkesingel.
- Accent op senioren en starters.
- StedenbaanPlusstatus waarmaken (multifunctionele entree van Barendrecht onder meer locatie Vlinderslag).
- Verbinding station centrum/voorzieningen(funcielint).
- Herstructurering diverse woonwijken, waaronder Noord (deels lange termijn), verkoop deel huurwoningen?
- Herstructurering de Driesprong en delen van de Kruidentuin (multifunctioneel).
- Ontwikkelingsmogelijkheden Sportpark De Bongerd (zoals vestiging van het LOC).
- Versterken van wijkeconomie (werken in de woonomgeving) ook vanwege station.
- Versterken groen raamwerk (groene dijken en parkstroken).
- Het verbinden en creëren van samenhang tussen oude en nieuw ruimtelijke structuren.

5.1.2. Buitenoord en Ter Leede

Bestaande situatie

Ruimte

Buitenoord en Ter Leede zijn vooral monofunctionele woonwijken met zeer karakteristieke stedenbouwkundige patronen. De wijken kennen beiden deels radiale en deel orthogonale structuren. Vooral in Buitenoord is door de vele hofjes en doodlopende straten een zekere kleinschaligheid gerealiseerd die kenmerkend is voor de bouwperiode tussen 1970 en 1980. De Middeldijk vormt de scheiding tussen beide wijken. Buitenoord ligt los van de dijk, met achtertuinen en water als groene scheiding. In Ter Leede-Oost (gebouwd vanaf 1997) wordt door de radiale opzet en de aan de voet van de dijk geplaatste appartementen wat geforceerd aansluiting op de dijk gezocht. Het westelijke deel van de wijk is, nu de bedrijvigheid aldaar is gesaneerd, nog in aanbouw.



Verbeelding gebiedsprofiel Buitenoord en Ter Leede

De verkeersstructuur binnen Buitenoord is vooral gericht op langzaam verkeer. Het autoverkeer moet zijn weg zoeken vanaf de hoofdwegen die een zeer groene uitstraling hebben.

Park Buitenoord wordt ook door die hoofdontsluiting (de Buitenlandsebaan) gescheiden van het woongebied. De aanwezigheid van een tunneltje verandert daar weinig aan.

De wijken, zeker Ter Leede, liggen dicht bij de groene Zuidpolder en de Oude Maaszona. Ook hier is echter sprake van een stevige barrière in de vorm van de randweg.

Binnen beide wijken neemt de waterstructuur een belangrijke plaats in en ontlenen ook veel woningen specifieke kwaliteit daaraan. Dit gaat echter vaak ook ten koste van het openbare karakter van het water en soms ook van de ruimtelijke kwaliteit. Door de groene inrichting van het openbaar gebied rondom de woningen heeft Buitenoord over het algemeen overigens een zeer groene uitstraling.

Bewoners

Buitenoord en Ter Leede tellen circa 4.850 huishoudens en ongeveer 1.950 woningen. Buitenoord kenmerkt zich vooral door een oververtegenwoordiging van bewoners in de leeftijdscategorie 55-74 jaar en een ondervertegenwoordiging van kinderen tot 14 jaar. Hieruit kunnen we afleiden dat deze uitbreidingswijk van de jaren '70 en '80 zich in de afgelopen twee decennia heeft getransformeerd naar een wijk met veel tweeverdieners waarvan de kinderen inmiddels uit huis zijn.

In tegenstelling tot Buitenoord, heeft Ter Leede wel relatief veel gezinnen met jonge kinderen. Dit is logisch gezien de opzet, de woningtypen en de leeftijd van de wijk. De opbouw van de bevolking in leefstijlen is vrij evenwichtig en volgt grosso modo het Barendrechtse en landelijke gemiddelde.

In beide wijken zijn de nieuwe conservatieven het best vertegenwoordigd.

Voorzieningen

De wijken Buitenoord en Ter Leede zijn voornamelijk monofunctionele woonwijken. Buitenoord heeft echter ook een aantal basisscholen en een vestiging van het Calvincollege. Voor de overige voorzieningen zijn de bewoners aangewezen op het centrum (voor dagelijkse boodschappen) en de omliggende wijken. Ter Leede biedt geen basisonderwijs. Hiervoor zijn zij aangewezen op andere wijken

zoals Buitenoord en in de toekomst op Vrouwenpolder. Ook voor de oudere jeugd (tot 24 jaar) zijn weinig voorzieningen, zoals ontmoetingsplekken, aanwezig. In de nabije toekomst voorziet de naastliggende wijk Lagewei in een Campus (voortgezet onderwijs, sport en wijkcentrum) waarvan ook de jeugd van Ter Leede gebruik kan maken.

De verwachte toekomst

Geplande interventies

De belangrijkste ruimtelijke ontwikkeling in het gebied is de afronding van Ter Leede nabij de hoek van de 3^e Barendrechtseweg en de Leedeweg. Hier wordt Barendrecht als aantrekkelijk woongebied nadrukkelijk op de kaart gezet door een combinatie van luxe appartementen en chique halfvrijstaande woningen in dertiger jaren stijl. De realisering van appartementen biedt nieuwe mogelijkheden voor ouderen in Ter Leede.

Verschuiving in bewoners en behoeften

Gezien de relatief grote groep bewoners in de leeftijdscategorie 55-74 jaar, zal de vergrijzing van de wijk Buitenoord in de komende jaren toenemen en wordt op korte termijn de behoefte aan zorg en/of zorggerelateerde voorzieningen groter. Op langere termijn zal de wijk aan een tweede jeugd beginnen: oudere bewoners verlaten de wijk en maken plaats voor starters en jonge gezinnen. Aan voorzieningen voor de jeugd, zoals basisonderwijs, zal op korte termijn dan ook minder behoefte zijn. Op langere termijn zijn deze voorzieningen echter noodzakelijk om te kunnen voorzien in de behoeften van toekomstige bewoners (tweede jeugd). Het is dan ook zaak weloverwogen om te gaan en bestaande voorzieningen en ruimte niet direct te benutten voor behoeften op korte termijn.

Voor Ter Leede is te verwachten dat het aandeel jeugd over de gehele breedte zal groeien. De omliggende wijken bieden voldoende voorzieningen om in de behoefte te voorzien, bijvoorbeeld basisonderwijs in Buitenoord en Vrouwenpolder. De opgave zit vooral in het realiseren van logische en veilige (langzaamverkeers)verbindingen met de omgeving.

Gebiedsprofiel

Buitenoord en Ter Leede zijn woongebieden met voornamelijk grondgebonden woningen voor gezinnen. De wijken zijn hierop ontworpen en kunnen deze functie uitstekend behouden als ouderen worden verleid om hun woning te verkopen

zodat, in eerste instantie Buitenoord, een tweede jeugd kan meemaken. Deels is zijn/komen in de randen van de wijken appartementen beschikbaar, zodat ouderen in hun eigen wijk kunnen blijven. Uitgaande hiervan zou het accent van de voorzieningen op gezinnen/jeugd moeten blijven, maar zal zeker in de overgangperiode ook aandacht moeten zijn voor ouderen.

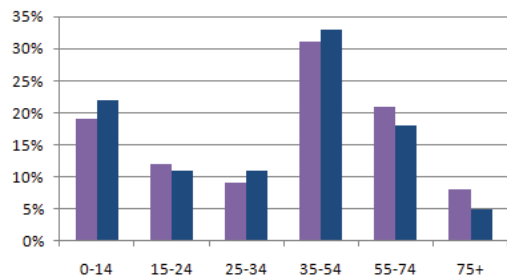
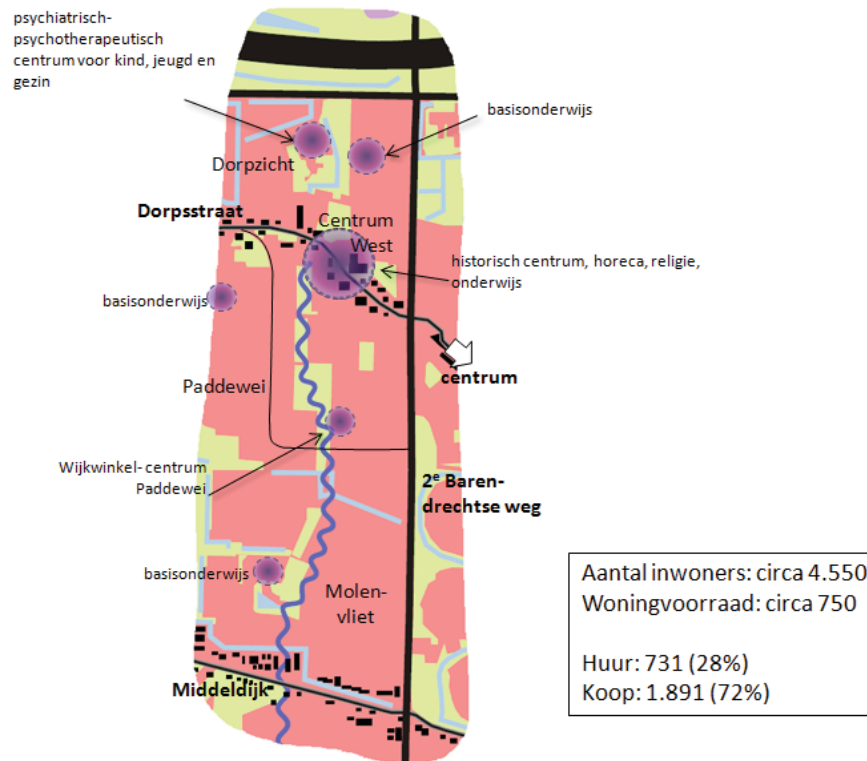
Ontwikkelingsrichtingen

Buitenoord:

- weloverwogen omgaan met beschikbare ruimte en aanwezige voorzieningen in relatie tot behoeften op korte termijn (senioren) en lange termijn (jeugd);
- versterking beleefbaar groen raamwerk(dijken en groenstructuren).

Ter Leede:

- realiseren van logische en veilige (langzaamverkeers)verbindingen naar voorzieningen in de omgeving;
- verbetering verbindingen met de groene omgeving.



Paars: Centrum West, Paddewei, Molenvliet en Dorpzicht
Blauw: gem. Barendrecht

Verbeelding gebiedsprofiel Centrum-West, Paddewei, Molenvliet en Dorpzicht

5.2 Barendrecht Centrum West

Barendrecht Centrum West wordt begrensd door de 1^e, 2^e en 3^e Barendrechtseweg, de Kilweg, de Middelweg, de Sweelincklaan en de Henry Dunantlaan. Het gebied huisvest het historische centrum van Barendrecht en een aantal afzonderlijk herkenbare woonwijken. Het gebied kan globaal worden ingedeeld in het voornoemde centrum met de grotendeels oudere wijken ten noorden en zuiden daarvan, de meer recente wijken Nieuweland en Bijdorp en het woongebied in ontwikkeling: Lagewei-Vrouwenpolder.

5.2.1. Centrum West en Paddewei, Molenvliet en Dorpzicht Bestaande situatie

Ruimte

Met het historische centrum en de Oude Haven (de waterverbinding tussen het oude centrum en de Oude Maas), wordt dit gebied letterlijk doorkruist door cultuurhistorie. In het oude centrum, langs de Dorpsstraat en de Singel, is dit door monumenten en bijzondere functies evident. De Oude Haven zal veel minder herkend worden als historische watergang, maar is in betekenis minstens zo interessant voor (het ontstaan van) Barendrecht. Het historische centrum wordt doorsneden door een fietsroute, gelegen op een oude dijkstructuur.

Van noord naar zuid heeft dit deelgebied, dat aan de westzijde min of meer begrensd wordt door het provinciaal fietspad, een palet aan verschillende beelden. Dorpzicht kent vooral moderne grondgebonden woningen (bouwperiode 1994-1996) rondom het met groen en water omgeven RMPI. De Zeeheldenwijk is een oude eenvoudige arbeidersbuurt, gebouwd begin jaren '50, direct ten noorden van de oude kern. Het historische centrum is deels helder van structuur, maar vooral naar de randen rafelig, met ruimtelijk rommelige overgangen en restfuncties. Opvallend is de bijna letterlijke ommuring aan de zuidwestzijde door mager ogende (gestapelde) woonbebouwing.

Paddewei is een typische jaren '60 laagbouwverkaveling met nog steeds aantrekkelijke hofjes en een eigen bescheiden wijkcentrum aan de Oude Haven. De kracht van deze wijk ligt in de vele pleintjes en hofjes die ontmoeting en saamhorigheid stimuleren. Ten westen van Paddewei ligt het oudere langgerekte vooroorlogse lint van de Talmaweg.

Molenvliet is ook zo'n kenmerkende wijk, echter net wat jonger. Hier is meer organische stedenbouw in combinatie met landschapsontworp aan de orde. De in-

terne ringvormige ontsluiting met vele deels doodlopende woonstraten maken het gebied lastig voor de buitenstaander, maar bieden op perceelsniveau vaak aantrekkelijke situaties.

Paddewei en Molenvliet grenzen aan de lintbebouwing langs de 2^e en 3^e Barendrechtseweg. Tussen de wijken en dit oudere lint zijn nog enkele bedrijfsterreinen aanwezig die bij herontwikkeling naar wonen of voorzieningen/wijkeconomie een nieuwe impuls voor de wijken kunnen betekenen.

De Oude Haven en de voortzetting hiervan in noordelijke richting vormt de belangrijkste groenstructuur in het gebied. Door de inrichting van het openbaar gebied hebben Paddewei en Molenvliet over het algemeen een groene uitstraling.

Bewoners

De wijken Centrum West, Paddewei, Molenvliet en Dorpzicht tellen ongeveer 6.300 inwoners en 2.300 woningen. Het overgrote deel van de woningvoorraad bevindt zich in de koopsector (circa 75%). De aanwezige huurwoningen zijn terug te vinden in enkele concentraties in vooral Paddewei en Centrum West, zoals de Zeeheldenwijk. De leeftijdsopbouw is, op een kleine oververtegenwoordiging van 55+ers na, vrij evenwichtig in vergelijking met het Barendrechtse gemiddelde. Ook wat betreft waardeoriëntatie van bewoners (waarden en beleavingswereld) is de bevolking redelijk in evenwicht, er zijn geen uitschieters ten opzichte van het Barendrechtse of Nederlands gemiddelde (bron: leefstijlenonderzoek Motivaction 2010). Er is een lichte oververtegenwoordiging van bewoners in de categorie traditionele burgerij en nieuwe conservatieven.

Voorzieningen

In dit deel van Barendrecht ligt de historische kern (Centrum West). De functie als voorzieningencentrum heeft de historische kern in de loop der jaren verloren aan het nieuwe centrum ten oosten van de 1^e Barendrechtse weg. Wat bewaard is gebleven zijn verschillende horecagelegenheden, kerken en enkele speciaalzaken aan en in de omgeving van de Dorpsstraat. In het historische centrum is versterking van de horecafunctie kansrijk. Hier aanwezige cultuurhistorische kwaliteiten en bebouwing zijn vaak aanleiding tot vestiging van specifieke horeca zoals restaurants en cafe's.

Paddewei beschikt over een klein wijkwinkelcentrum aan de groenstructuur van de wijk (Oude Haven) en is aan vernieuwing toe. Het aanbod is hier beperkt, de winkels zijn verdwenen en vervangen door onder andere horeca, waardoor de

bewoners toch vooral zijn aangewezen op de voorzieningen in het centrum of in Nieuweland. Voor basisonderwijs kan men op verschillende plaatsen in de wijken terecht. Voortgezet onderwijs is ook in de omgeving aanwezig, bijvoorbeeld op de nieuwe Campus in Lagewei. Zorgvoorzieningen zijn vooral in het centrum aan de overzijde van de 2^e Barendrechtseweg geconcentreerd. Bijzonder zijn de vestigingen van het psychiatrisch-psychotherapeutisch centrum voor kind, jeugd en gezin en de LOM-school in Dorpzicht.

De verwachte toekomst

Geplande interventies

Voor het gebied staan geen (grote) ruimtelijk ingrepen op stapel. Wel is sprake van de nieuwbouw van appartementen aan de Dorpsstraat, uitbreiding van de Dr. Schaapmanschool en basisschool De Akker. Verder vergen de woningen in de Zeeheldenbuurt op korte termijn aandacht (herstructurering). Dit geldt ook voor het appartementencomplex aan de zuidrand van het centrum, aan de Oude Haven. Ten slotte zijn de bedrijfsterreinen tussen het lint en de wijken bij diverse partijen in beeld.

Verschuiving in bewoners

De aantrekkelijke woon- en leefomgeving in het historische centrum, Paddewei, Molenvliet en Dorpzicht uit zich onder meer in de evenwichtige bevolkingsopbouw en aantrekkingskracht op mensen met verschillende levensopvattingen en woonprofielen. Er liggen geen grote opgaven voor het bevorderen van een leefbare wijk en het accent ligt dan ook op het in stand houden en waar nodig versterken van bestaande kwaliteiten (historie, groen, ontmoetingsplekken, voorzieningen).

Gebiedsprofiel

Zoals hierboven aangegeven, is sprake van een gebied met vele gezichten. Voor de toekomst kan daardoor sprake zijn van een zone binnen Barendrecht waar bewoners vrijwel hun hele wooncarrière kunnen doormaken. Belangrijk daarbij is dat voorzieningen óf in de wijk, óf in de directe omgeving daarvan ruim beschikbaar zijn en blijven.

Ontwikkelingsrichtingen

- Kwaliteitsverbetering oudere huurconcentraties in Paddewei en Centrum West (herstructurering Zeeheldenwijk op korte termijn).
- Verkoop huurwoningen?
- Kwaliteitsverbetering wijkcentrum Paddewei (multifunctioneel).
- Cultuurhistorische ontwikkeling oude centrumgebied.
- Versterking historie/betekenis Oude Haven.

5.2.2. Nieuweland en Bijdorp

Bestaande situatie

Ruimte

Nieuweland en Bijdorp zijn moderne woonwijken (jaren '90) met een rationele stedenbouwkundige opzet waarin orthogonale (grid) en diagonale structuren voor een zekere ordening zorgen. Doordat de wijken vooral fietsvriendelijk zijn gemaakt, zijn deze in aanleg heldere structuren niet altijd goed herkenbaar voor bezoekers.

Het zuidelijke deel van Nieuweland is geheel opgebouwd rond een diagonaal die van zuidwest naar noordoost gericht is op het oude centrum met de karakteristieke watertoren en kerk. Het park Nieuweland ligt als een groene stepping-stone tussen Nieuweland en de oudere wijken ten oosten ervan. Het park is door water- en groenstructuren, die ook de dragers zijn van de fietsroutes door de wijk, uitstekend verbonden met en dus bereikbaar vanuit de woonomgeving. Aan de westzijde vormt de bebouwing van de Talmaweg een harde grens van de wijk; meer zuidelijk is de overgang naar Molenvliet wat minder nadrukkelijk. Doordat de achterzijden van woningen naar de Sweelincklaan liggen, is de ruimtelijke kwaliteit van de wijk vanaf deze weg niet altijd te beleven.

De Voordijk vormt de grens met Bijdorp. Deze op zich vrij dicht bebouwde wijk laat een aantrekkelijk gezicht zien aan de randweg. De wijk heeft door de woningontwerpen een moderne uitstraling. Er is een relatief groot aandeel duurdere woningen. Ook hier is een diagonaal gericht op het oude centrum. Het villawijkje aan de westzijde ligt wat los van de wijk in de 'achtertuinen' van de bebouwing aan de Voordijk. Aan de overzijde van de Henry Dunantlaan ligt het bedrijventerrein Bijdorp.

Bewoners

De wijken Nieuweland en Bijdorp hebben gezamenlijk ongeveer 7.000 inwoners en circa 2.500 woningen. Het merendeel van de woningvoorraad bestaat uit koopwoningen (circa 80%). Opvallend is de lichte oververtegenwoordiging van bewoners in de categorieën nieuwe conservatieven en postmaterialisten (Leefstijlonderzoek 2010). De nieuwe conservatieven hechten vooral aan technologische vooruitgang, maar tegelijk ook aan behoud van traditionele normen en waarden. Postmaterialisten hechten aan ontplooiing en een landelijke woon- en leefstijl. Gezien de leeftijdsopbouw van de wijken, is het reëel om dit toe te schrijven aan de kleine oververtegenwoordiging van gezinnen met jonge kinderen. Het gebied tussen Nieuweland en Paddewei (omgeving Talmaweg) vormt hierop een uitzondering. Door het woningaanbod is het aandeel 55+ers hier hoger dan gemiddeld in Barendrecht.

Voorzieningen

Nieuweland en Bijdorp beschikken samen over twee basisscholen, sporthal Accent en een grote (bovenwijkse) fitnessvoorziening met klimhal. Voor de dagelijkse boodschappen kunnen de bewoners van dit deel van Barendrecht terecht in het wijkwinkelcentrum aan het Muziekplein, waar wordt voorzien in een aantrekkelijk, compleet aanbod. De daar aanwezige supermarkt BAS vervult een regionale functie.

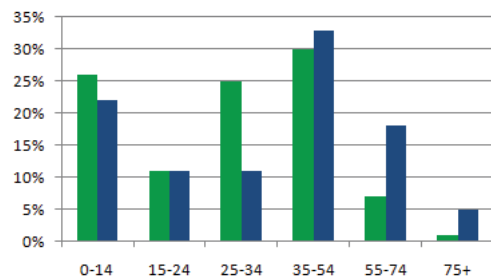
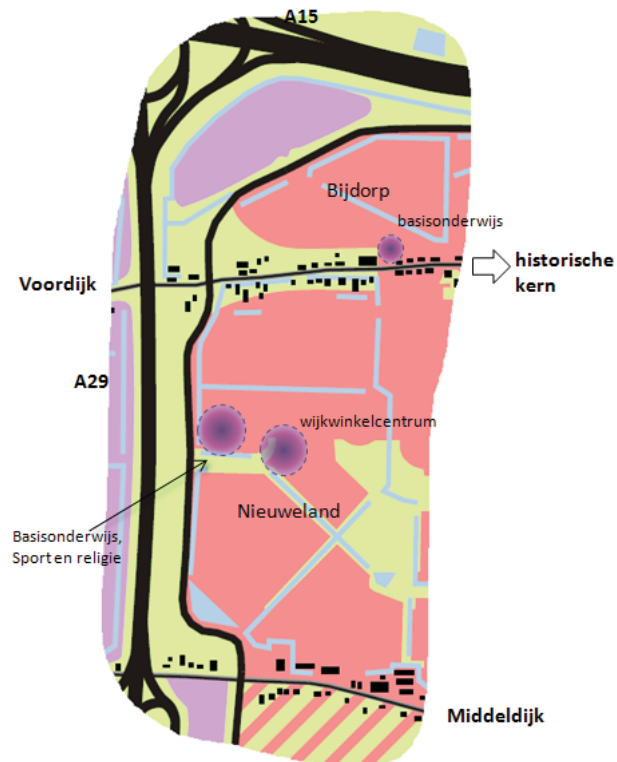
De verwachte toekomst

Geplande interventies

De belangrijkste ontwikkeling voor deze wijken is de toepassing van stiller asfalt op de A29. Hierdoor zal de geluidshinder in de wijken afnemen.

Verschuiving in bewoners en behoeften

Gezien de leeftijdsopbouw (veel kinderen) van de wijk zou het accent van toekomstige ontwikkelingen zich vooral moeten toelagen op het meegroeien van voorzieningen voor de oudere jeugd. Aangezien een voortgezet onderwijsinstelling ontbreekt, zijn jongeren aangewezen op scholen elders, bijvoorbeeld de Campus in Lagewei of Edudelta bij de Bongerd. Het creëren van



Groen: Bijdorp, Nieuweland | Blauw: gem. Barendrecht

Aantal inwoners: circa 9.200
Woningvoorraad: circa 3.300

Huur: 513 (20%)
Koop: 1.997 (80%)

Verbeelding gebiedsprofiel Nieuweland en Bijdorp

logische en veilige (langzaamverkeers)verbindingen met omliggende wijken is hierbij van belang.

Gebiedsprofiel

Net als Buitenoord en Ter Leede, is sprake van een (suburbaan) laagbouw woonmilieu met vooral grondgebonden woningen. Doordat de wijken relatief jong zijn zal de komende periode nog maar beperkt en vooral plaatselijk sprake zijn van 'vergrijzing'.

Ontwikkelingsrichtingen

- Doorontwikkelen voorzieningen clusters.
- Voorzieningen afstemmen en mee laten groeien met ouder wordende jeugd.
- Realiseren van goede en veilige (langzaamverkeers)verbindingen met omliggende wijken (vooral Lagewei-Vrouwenpolder).

5.2.3. Lagewei-Vrouwenpolder

Bestaande situatie

Ruimte

Lagewei en Vrouwenpolder zijn de laatste grote uitbreidingswijken van Barendrecht. Na de ontwikkeling van Carnisselande, wordt met deze ontwikkeling het laatste open gebied binnen de randweg ingevuld. De stedenbouwkundige opzet van de wijken is afgeleid van de landschappelijke en cultuurhistorische onderlegger. Dit betekent dat de wijk een sterke noord-zuidgerichtheid heeft meegerekregen en een groen- en waterstructuur waarin elementen als de dijk en de Oude Haven een belangrijke plaats innemen. Centraal ligt een parkstrook die haar vorm/begrenzing ontleent aan de tramlijnen die hier ooit samenkwamen en vervolgens naar de brug over de Oude Maas en Zwijndrecht leiden.

De wijk profiteert natuurlijk van de ligging nabij het groene buitengebied. Door onder andere een fietstunneltje in het provinciaal fietspad is dit redelijk bereikbaar. Toch vormt de randweg (Kilweg) ook hier een fysieke barrière.

Aan de westzijde van Vrouwenpolder worden langs de Middelweg bedrijven gerealiseerd, aansluitend op de bedrijvigheid aan de overzijde.

Bewoners

Het inwoneraantal van Lagewei-Vrouwenpolder wordt voor het overgrote deel bepaald door de al gevestigde bewoners van Lagewei. In 2008 woonden hier circa 400 mensen in ongeveer 145 woningen. Circa 85% van de woningvoorraad is een koopwoning. Opvallend aan de leeftijdsopbouw van de al gevestigde bewoners is het relatief hoge aandeel jonge ouders met kinderen. Op basis van het geactualiseerde leefstijlenonderzoek blijkt dat in Lagewei in vergelijking met de rest van Barendrecht fors meer opwaartsmobielen kent. Mensen in deze categorie kenmerken zich door een meer carrièregerichte en individueel gerichte instelling, die graag in duurdere woonmilieus wonen (Leefstijlenonderzoek 2010).

Voorzieningen

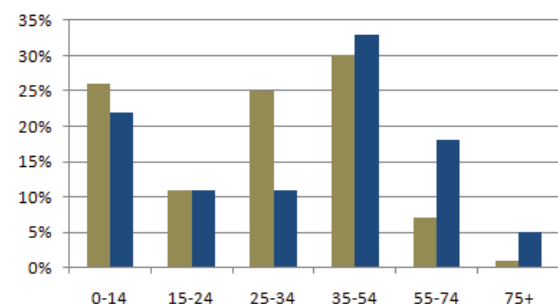
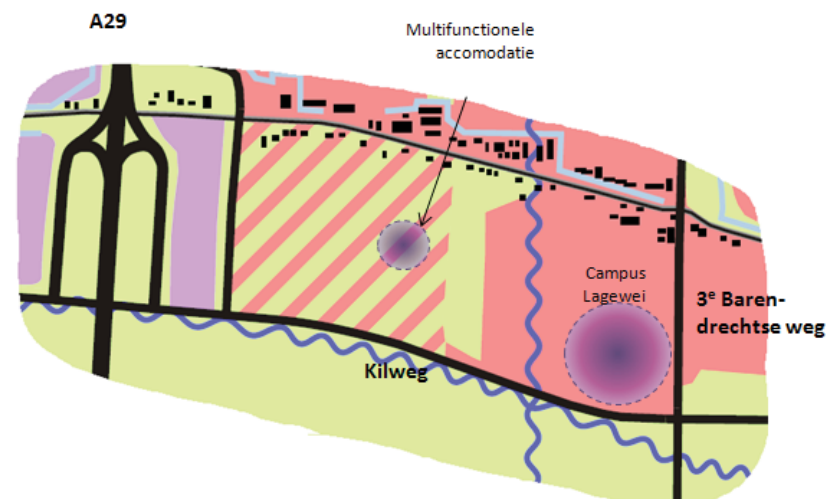
De belangrijkste voorzieningenconcentratie in de wijk is Campus Lagewei, met voortgezet onderwijs, een wijkcentrum (MFA), een sporthal en een kerk. De campus zal niet alleen een wijkfunctie vervullen, maar ook in de behoefte van omliggende wijken voorzien. Tevens wordt in Vrouwenpolder een multifunctionele accommodatie gerealiseerd voor onder meer basisonderwijs, kinderopvang, wijkruimtes en zo mogelijk medische voorzieningen.

De verwachte toekomst

Op dit moment is Lagewei-Vrouwenpolder nog in ontwikkeling (woningbouw en Campus Lagewei). Op de korte en middellange termijn zijn dan ook geen grote nieuwe opgaven te verwachten.

Gebiedsprofiel

Lagewei en Vrouwenpolder zijn oorspronkelijk opgezet als (suburbane) woonwijken voor vooral gezinnen. Door de toenemende vraag naar appartementen en de inpassing van veel deels wijkoverstijgende voorzieningen, is echter ook sprake van een meer gemengd beeld met stedelijke accenten. Voor de toekomst betekent dit dat sprake zal zijn van en vrij compleet woongebied met goede mogelijkheden voor interne verhuisbewegingen (wooncarrière in de wijk).



Bruin: Lagewei-Vrouwenpolder | Blauw: gem. Barendrecht
Uitgangspunt: alleen al gerealiseerde woningen meegenomen

Aantal inwoners: circa 398
Woningvoorraad: circa 143

Huur: 24 (17%)
Koop: 119 (83%)

Verbeelding gebiedsprofiel Lagewei-Vrouwenpolder

5.3 Carnisselande

Bestaande situatie

Ruimte

Carnisselande is in samenhang met Portland een deelgemeente op zich. Door de stedenbouwkundige opzet, met duidelijk begrensde en herkenbare wijken, is de grootschaligheid die vaak zo kenmerkend is voor Vinex-wijken minder aanwezig. Carnisselande biedt een staalkaart aan stedenbouwkundige concepten binnen een op het landschap gebaseerd totaalconcept en tevens een bijzondere verzameling van (moderne) architectonische ontwerpen. Groenstructuren en water spelen een belangrijke rol in het ontwerp van de wijk. Hierdoor is niet alleen een interne geleding gemaakt, maar wordt de wijk ook verbonden met het omringende landschap. Grote groene en blauwe ruimtes, zoals het Riederpark en de Gaatkensplas, compenseren ruimschoots de soms wat stenige directe woonomgeving. Hierdoor is bij uitstek sprake van een wijk voor gezinnen, maar zijn ook diverse locaties ontwikkeld waar appartementen een aantrekkelijk uitzicht hebben. De dijken zijn opgenomen in het nieuwe woongebied, soms vooral als groene geleding, echter meestal als te ontwikkelen lint voor vrijstaande individuele woningbouw. De Avenue Carnisse, met het Middeldijkeplein als eindpunt, vormt de stedelijke as van het gebied, compleet met tram. De ringvormige hoofdontsluiting van Carnisselande lijkt een kopie van het in Barendrecht Centrum toegepaste concept. Aan de westzijde is dit concept niet doorgezet en vormt de weg een belangrijke route binnen het woongebied. Dit is overigens weer een spiegeling van de situatie in Barendrecht Centrum, waar de ring ten oosten van de Barendrechtseweg ook door de woongebieden voert.

Waterkant, Meerwede-Zuid en Smitshoek I zijn de 'oudste' delen van Carnisselande, gebouwd aan het eind van de 20^e eeuw. Vrijenburg is recentelijk bijna geheel afgerond. In de periode daartussen zijn achtereenvolgens Smitshoek II, Meerwede-Noord, Gaatkensoog en Riederhoek, en Vrijheidsakker en Havenkwartier gerealiseerd. In die periode heeft ook het Middeldijkerplein zijn karakteristieke vorm gekregen.

Bewoners

Carnisselande had in 2008 19.900 inwoners en 7.600 woningen. Van deze woningen bestaat ongeveer 30% uit huurwoningen. Met 20% is het aandeel sociale

woningbouw in de wijk Vrijenburg relatief hoog. Dit beeld wordt versterkt doordat sociale woningbouw geconcentreerd is ontwikkeld.

Carnisselande is vooral in trek bij de meer carrièrerichte en individueel ingestelde bewoner. Daarnaast is ontplooiing een belangrijk aspect en wordt over het algemeen veel waarde gehecht aan een duurder en landelijk woonmilieu. Ten opzichte van het gemiddelde van Barendrecht is Carnisselande een iets jongere wijk. Er wonen net iets meer gezinnen met jonge kinderen en het aandeel senioren is iets lager dan in Barendrecht Centrum. Wat betreft leefstijlen kent Carnisselande een vrij gemêleerde bevolkingssamenstelling (Leefstijlenonderzoek 2010). In vergelijking met het gemiddelde van Barendrecht, zijn er in Carnisselande geen significante verschillen in leefstijlen te herkennen. De groepen opwaartsmobielen en kosmopolieten zijn licht oververtegenwoordigd. Zij hechten vooral aan een carrière en ontplooiing en geven de voorkeur aan duurdere en stedelijke woonmilieus. Het aandeel traditionele burgerij en gemaksgeliefden blijft achter bij het gemeentelijk gemiddelde.

Voorzieningen

Carnisselande biedt een compleet aanbod aan winkels, zorggerelateerde voorzieningen, horeca, sportvoorzieningen (sporthal en veldsporten) en basisonderwijs. De Avenue Carnisse vormt samen met het Middeldijkerplein de centrale stedelijke as, waaraan veel voorzieningen zijn gevestigd. In het noordelijke deel van Carnisselande (Vrijenburg) ontbreekt het echter aan voorzieningen. In het naastgelegen Vaanpark ligt het Inge de Bruijn Zwembad en is een turnhal aanwezig.

De verwachte toekomst

Carnisselande is nog maar net 'af', maar dat neemt niet weg dat ook hier ruimtelijke opgaven liggen, zoals de geplande aanleg van het Carnisserpark in de zone langs de A15. Daar waar in Oud Barendrecht het accent meer op senioren ligt, wonen in Carnisselande relatief veel gezinnen met kinderen en jongeren. Om deze te binden aan de wijk en dus te behouden, is het belangrijk voorzieningen te realiseren die aansluiten op hun behoeften, bijvoorbeeld ontmoetingsplaatsen. Voorzieningen zullen mee moeten groeien met de ouder wordende jeugd. Aanvullende voorzieningen voor ouderen zijn niet direct nodig. Mocht versterking van het aanbod wenselijk zijn, dan ligt uitbreiding van het aanbod aan het Middeldijkerplein voor de hand.

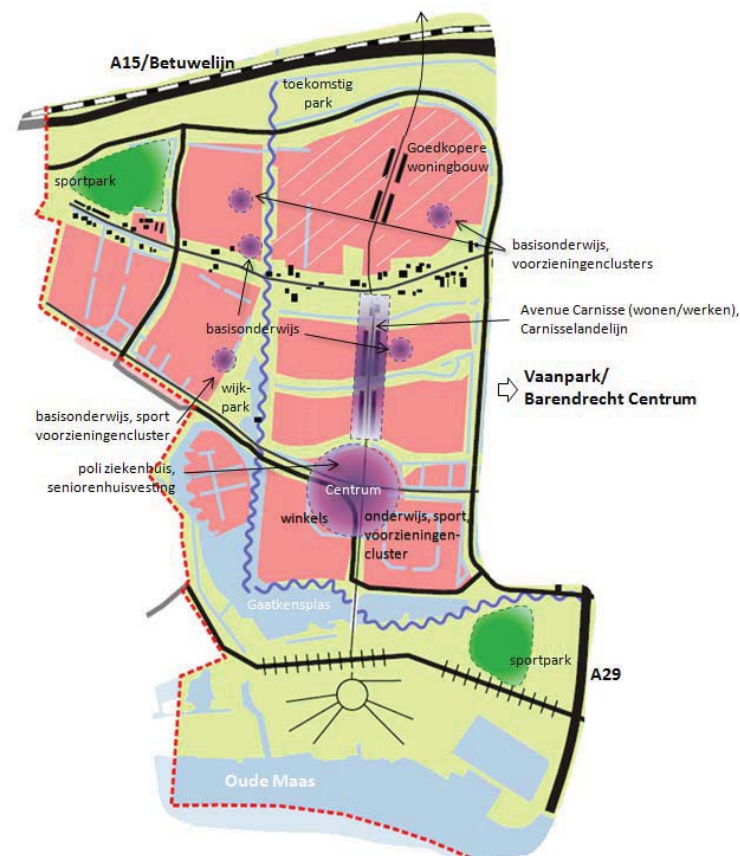
Dat er relatief weinig fysieke ingrepen nodig zijn in Carnisselande neemt niet weg dat aandacht nodig is voor dit jonge woongebied. Om sociale problemen te voorkomen is het belangrijk dat sociale cohesie wordt gestimuleerd.

Gebiedsprofiel

Carnisselande is een suburbaan woongebied met stedelijke accenten en allures. Het groen in en om de wijk maakt het tot een aantrekkelijk woongebied, beter dan de gemiddelde Vinex-wijk. De nadruk ligt weliswaar op huisvesting van gezinnen, maar er is ook een heel interessant woningaanbod voor ouderen en in mindere mate jongeren. De vrij complete wijk zal zich moeten gaan zetten, waarbij voorzieningen moeten meegroeien. Werkgelegenheid/wijkeconomie is natuurlijk te vinden in het centrumgebied en in de direct naast de wijk gelegen Vaanpark. Binnen de wijk is deze ambitie maar beperkt geslaagd terwijl hiervoor langs de Avenue Carnisse wel mogelijkheden zijn gecreëerd.

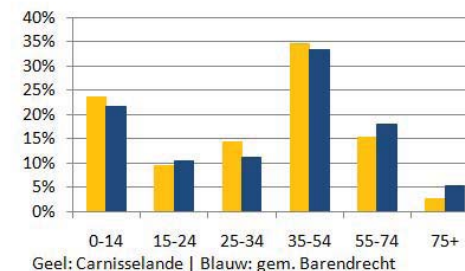
Ontwikkelingsrichtingen

- Doorontwikkelen voorzieningencusters.
- Voorzieningen mee laten groeien met ouder wordende jeugd.
- Realisatie Carnisserpark.



Aantal inwoners: circa 20.000
Woningvoorraad: circa 7.600

Huur: 2.351 (31%)
Koop: 5.265 (69%)



Verbeelding gebiedsprofiel Carnisselande

6. Groen en recreatie

Barendrecht heeft verschillende soorten groen- en recreatiegebieden, met elk hun eigen kenmerken en kwaliteiten. Per gebied formuleert dit hoofdstuk de ontwikkelingsrichting: de opgave. Leidende aspecten hierbij zijn: uitgaan van bestaande kwaliteiten en het verbinden van groengebieden onderling en met het stedelijke gebied.

6.1 Context

De nabijheid van toegankelijke groengebieden en recreatiemogelijkheden vergroot de aantrekkelijkheid van Barendrecht als vestigingsplaats. Hierbij gaat het zowel om stedelijk groen binnen de wijken als om grotere groengebieden aan de randen van het stedelijke gebied.

Met de Oude Maas, de Waal en de grote groengebieden zoals de Zuidrand, de Zuidpolder en het Zuidelijk Randpark, heeft Barendrecht een belangrijke recreatieve waarde binnen de regio. Daarnaast worden diverse grote natuur- en recreatiegebieden in de directe omgeving gerealiseerd zoals Park Buytenland en het Waalbos. Ondanks de ligging dicht bij het stedelijk gebied, voelt de aanwezigheid van het groene Barendrechtse uitloopgebied bij de Oude Maas als ver weg. Vanwege de barrièrewerking van de A15 en de Betuweroute geldt dit vooral voor de inwoners ten noorden van deze infrastructuur. Daarnaast is het uitloopgebied/landschap ook vanuit Barendrecht beperkt toegankelijk.

Het stedelijk gebied van Barendrecht beschikt over verschillende grotere groene gebieden, zoals Park Buitenoord, Park Nieuweland, Riederpark, het stationspark (op de overkapping), de sportparken De Bongerd en Smitshoek. Ook zijn er verschillende voor Barendrecht kenmerkende groene structuren, zoals de cultuur-historische dijken, de Oude Haven en de meer recent aangelegde robuuste groen- en waterstructuur van Carnisselande.

6.2 Opgaven

Verbinden en versterken van onderscheidende kwaliteiten

Kenmerkend aan Barendrecht zijn de groene randen rondom het stedelijke gebied; gevormd door het Zuidelijk Randpark in het noorden, de Zuidrand (Oude Maasoever) en de Zuidpolder in het zuidoosten en Koedood en de Gaatkensplas in het zuidwesten. De randen lenen zich uitstekend als groen recreatief uitloopgebied voor Barendrecht en de regio. Om de belevingswaarde te vergroten, wordt per gebied ingezet op het versterken van de gebiedseigen kenmerken en kwaliteiten. Het verbinden van het stedelijke gebied en landschap en groengebieden onderling draagt daarnaast bij aan een betere toegankelijkheid van het buitengebied. Hierdoor stijgt de gebruikswaarde van het gebied. Dit wordt bereikt door aanleg van recreatieve routes vanuit het stedelijke gebied naar het buitengebied, het doortrekken van het landschap in het stedelijke gebied en het toevoegen van (recreatieve) functies in het buitengebied. Op deze wijze komt het landschap gevoelsmatig dichterbij en wordt bovendien de woon- en leefkwaliteit verbeterd.

Opgave 3.1: het landschap beter benutten als recreatief uitloopgebied voor Barendrecht én voor de regio, door de gebruikswaarde en belevingswaarde ervan te vergroten.

- 1. Belevingswaarde vergroten door gebiedseigen kenmerken en kwaliteiten te versterken.*
- 2. Gebruikswaarde vergroten door het stedelijk gebied beter te verbinden met het landschap en groengebieden en toevoeging van (recreatieve) functies toe te staan.*

Uitdagend Zuidelijk Randpark

De noordelijke rand van Barendrecht (tussen de A15 en Rotterdam) bestaat uit veel verschillende functies, waaronder woningen, bedrijvigheid, een manege, een restaurant, sportvelden en een fietscrossterrein. Gezien de diversiteit aan

functies en de beperkte ontwikkelingsmogelijkheden, in verband met verkeerslawaaï en luchtkwaliteit, leent het Zuidelijk Randpark zich uitstekend voor invulling met ruige, actieve en meer stedelijke recreatieve voorzieningen. Voorwaarde hierbij is wel dat de autobereikbaarheid (en parkeren) en langzaamverkeersverbindingen vanuit Barendrecht worden verbeterd. De aanwezigheid van een halte aan de Carnisselandelijn in het westelijke deel van het Zuidelijk Randpark maakt de openbaarvervoersbereikbaarheid van dat deel van het park uitstekend.

Opgave 3.2: het duidelijk profileren en ontwikkelen van het Zuidelijke Randpark als stedelijk recreatiegebied, waar plaats is voor actieve en ruigere sporten.

Zuidpolder: natuurlijke entree

De Zuidpolder heeft voor een deel de status van rijksbufferzone en provinciaal landschap en kenmerkt zich door het open en weidse karakter en de agrarische functie. Door de ligging van het gebied direct grenzend aan het stedelijke gebied is er een sterk contrast tussen stad en land. De komende jaren wordt fors ingezet op transformatie van de Zuidpolder naar extensieve recreatie en natuur. Het gebied wordt beter toegankelijk gemaakt door aanleg van verschillende recreatieve routes. Daarnaast vervult het gebied een belangrijke functie in het opvangen van de gevolgen van klimaatverandering. Het gebied wordt in samenhang met andere gebieden in de regio ingericht als klimaatbuffer, zodat zoet water langer kan worden vastgehouden.

Door de ligging aan de A29 is Barendrecht één van de poorten van en naar de regio. Deze poortfunctie biedt interessante kansen voor de Zuidpolder als groen gezicht van Barendrecht en de regio. De nabijheid van afslag Barendrecht en het feit dat de Zuidpolder deel uitmaakt van het grotere Regiopark IJsselmonde, met een belangrijke entree naar Park Buytenland vanaf de Koedood, maakt dit gebied kansrijk als transferium voor recreanten.

Opgave 3.3: de Zuidpolder benutten voor een groene profilering van Barendrecht en de regio aan de A29.

Bereikbare oevers: ontwikkeling waterfront

De oever van de Oude Maas heeft, met de aanwezigheid van onder meer een marina, de wellness, horecagelegenheden en natuurlijk het waterfront, een belangrijke regionale recreatieve betekenis. Het uitbouwen en revitaliseren van de recreatieve functie en voorzieningen staat hier centraal. Belangrijke opgave hierbij is de combinatie van behoud van het groene karakter en het verbeteren van de toegankelijkheid van de oever. Zodoende kan de recreatieve potentie van het waterfront worden benut (wandelen, fietsen, verblijven etc.). Dit geldt zowel voor de oever van de Oude Maas als voor de oever van de Waal.

Opgave 3.4: verdere kwaliteitsverbetering van recreatieve functie van de Zuidrand door onder meer:

1. *het toegankelijk maken van de oevers;*
2. *het creëren van recreatieve havens.*

Kenmerkend stedelijk groen

De groengebieden binnen de woonwijken hebben, nog meer dan de hiervoor genoemde gebieden, een functie voor dagelijks gebruik en zijn daarmee essentieel voor de groene karakterisering van de woonmilieus van Barendrecht. Dit betekent dat behoud en versterking van het groene beeld van deze gebieden essentieel is voor het karakter van Barendrecht en de meerwaarde van Barendrecht voor de regio. Naast groene beeldkwaliteit verdient juist verbetering van het (dagelijks) gebruik van de parken aandacht.

De dijken hebben een vierledige functie:

- groene aders en geledingen van de woongebieden;
- verbindende herkenbare routes naar 'buiten';
- het geheugen van ontstaansgeschiedenis en cultuurhistorie;
- een bijzonder woon- (en werk)milieu.

De parken zijn belangrijk als rustpunt en longen binnen de wijken. Daarnaast vervullen zij een belangrijke recreatieve functie, voor bijvoorbeeld individuele sportbeoefening en als ontmoetings- en verblijfplaats. Ze kunnen nog belangrijker worden door juist gekoppeld hieraan functies te ontwikkelen die nadrukkelijk profiteren van een groene omgeving. Belangrijk daarbij is dat dit niet ten koste

gaat van het groen, maar een direct gevolg is van herinrichting van aanliggende gebieden.

De sportparken hebben, mits deze toegankelijk zijn, deels een vergelijkbare functie. Er kan echter, zeker bij intensief gebruik, ook sprake zijn van conflicten met een groen en rustig woonmilieu. Hier zullen dus bewuste keuzes gemaakt moeten worden.

Opgave 3.5: behoud en uitbouw van de diverse functies van het binnenstedelijk groen (parken, dijken, sportparken, water, etc.).

Opgave 3.6: beschermen en verder uitbouwen van de dijklinten als dragers van zowel de groenstructuur als de Barendrechtse cultuurhistorie.

6.3 Kansrijke locaties

Eigenlijk zijn alle grote groengebieden en groenstructuren als totaal belangrijk en kansrijk. Met het oog op herstructurering en realisering van waterkansen verdienen de Zuidpolder, de Zuidrand (Waal en Oude Maasoever) en het Zuidelijke Randpark de meeste aandacht. Bescherming van kwaliteiten speelt vooral in de dijklinten.

7. Wonen

Het kwantitatieve en kwalitatieve aanbod aan woningen, voorzieningen en werkgelegenheid (het rode programma) is mede bepalend voor de aantrekkelijkheid van Barendrecht als vestigingsplaats. Hoofdstuk 7 geeft inzicht in het kader waarbinnen wonen kan worden ontwikkeld. Actualiteit (de huidige situatie), ontwikkeling (bijvoorbeeld het uitgaan van behoefte en vergrijzing) en ambities zijn hierbij leidende aspecten. Dit algemene kader is in hoofdstuk 5 geconcretiseerd naar gebiedsprofielen, waarin wordt ingegaan op de bestaande situatie en ontwikkelingen van onderscheiden deelgebieden in relatie tot de daarbij behorende voorzieningen. Deze gebiedsgerichte benadering sluit aan op het door de raad vastgestelde beleid ten aanzien van duurzame wijken.

7.1 Context

Met het afronden van Carnisselande en het realiseren van Ter Leede en Lage-wei-Vrouwenpolder zijn de grote open ruimten, die voor uitbreiding van bebouwing in aanmerking komen, gevuld. Voor nieuwe 'rode' ruimtelijke claims is Barendrecht aangewezen op de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied. Om tot realistische ambities te komen, is het belangrijk de verwachte bevolkingsontwikkeling en de bijbehorende woningbehoefte, zowel kwantitatief als kwalitatief, in beeld te hebben. In 2009 is een woningmarktonderzoek uitgevoerd, dat vervolgens is vertaald een herijking van de Woonvisie 2006-2015 (raadsbesluit 7-12-2010). De Woonvisie wordt jaarlijks gemonitord. Deze documenten vormen de basis onder de kwantitatieve en kwalitatieve ambities van Barendrecht wat betreft het wonen. Recentelijk is hier als uitwerking van de ESV de beleidsnotitie 'Het creëren van duurzame wijken' aan toegevoegd, die vastgesteld is in de raadsvergadering van 18 januari 2011.

7.2 Opgaven

Bouwen voor lokale behoefte

De ruimte in Barendrecht is schaars, waardoor nieuwe grootschalige uitbreidingen niet meer aan de orde zullen zijn. Barendrecht bouwt de komende jaren dan ook voor de eigen lokale woningbehoefte/autonome groei (migratiesaldo nul). De bevolking groeit op basis van dit scenario tot 2020 nog tot circa 46.900 inwoners, waarna het aantal licht af zal nemen tot circa 46.750 inwoners in 2030 (zie tabel en grafiek 4.1).

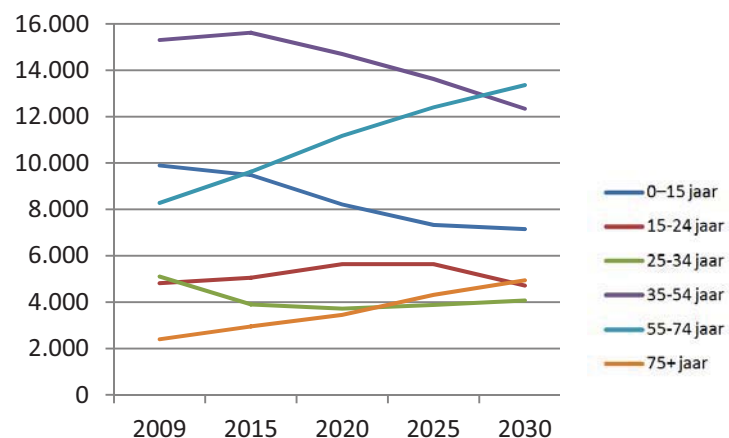
Tabel 4.1 Bevolkingsprognose 2009 – 2030 naar leeftijd (autonome bevolkingsgroei)

	2009	2020	2030	2009-2020	2009-2030
0-15 jaar	9.890	8.210	7.150	-17%	-28%
15-24 jaar	4.810	5.640	4.710	17%	-2%
25-34 jaar	5.100	3.720	4.070	-27%	-20%
35-54 jaar	15.300	14.700	12.340	-4%	-19%
55-74 jaar	8.280	11.170	13.360	35%	61%
75+ jaar	2.400	3.450	4.940	43%	106%
Totaal	45.780	46.890	46.570	2%	2%

Bron: op basis van CBS 2009, Prognosemodel Companen 2009.

Op 1 april 2011 is de gemeenteraad geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de beleidsdoelstelling uit de Woonvisie 2006-2015. In de bijbehorende bevolkingsprognose wordt uitgegaan van een bevolkingsomvang van 51.093 inwoners (+4.266 / +9%) in 2020.

Grafiek 4.1 Bevolkingsprognose 2009 – 2030 naar leeftijd (autonome bevolkingsgroei)



Bron: op basis van CBS 2009, Prognosemodel Companen 2009.

Opgave 4.1: woningbouwprogramma afstemmen op de lokale behoefte (migratiesaldo nul)

Vergrijzing en ontgroening

Ook Barendrecht krijgt de komende 5 tot 10 jaar te maken met een toenemende vergrijzing en de daarmee samenhangende behoefte aan ouderen- en zorgwoningen. Tabel 4.1 geeft duidelijk weer dat leeftijdscategorie 55-74 jaar met circa 60% zal toenemen tot 2030. Uit het Woningmarktonderzoek van 2009 blijkt dat er een tekort aan seniorenappartementen bestaat (huur en koop). Daarnaast blijkt er een tekort te zijn aan woningen in de categorie 'verzorgd wonen' (opgave van 255 voor 2015).

Naast vergrijzing is er sprake van ontgroening. Naar verwachting zal de leeftijdscategorie <15 jaar tot 2030 met circa 28% afnemen. De leeftijdscategorie 15-24 jaar groeit tot 2020 met circa 17% en neemt tot 2030 met 2% af (zie tabel 4.1). Op basis van het Woningmarktonderzoek 2009 blijkt een tekort te zijn aan starterswoningen (koopappartementen < € 200.000,-, koop-rijenwoningen < € 200.000,- en goedkope huurappartementen < € 500,-). Gezien het bestaande tekort aan starterswoningen en de groei van de leeftijdscategorie 15-24 jaar

tot 2020, bestaat er behoefte aan extra starterswoningen. Omdat deze leeftijdscategorie na 2020 weer zal afnemen is het verstandig flexibel te bouwen, zodat woningen makkelijk kunnen worden aangepast aan andere doelgroepen.

Opgave 4.2: inzetten op woningbouw ten behoeve van de leeftijdscategorie 55-74 (vooral appartementen en woningen in de categorie 'verzorgd wonen').

Opgave 4.3: op de middellange termijn (tot 2020) inzetten op extra starterswoningen (huur- en koopappartementen en huur-rijwoningen).

Huishoudensontwikkeling en woningtekort basis voor woningbehoefte

De huishoudensontwikkeling en het tekort aan (geschikte) woningen vormen de voornaamste basis voor de woningbehoefte. Ondanks de ontgroening, de vergrijzing en het feit dat de bevolking niet meer zo hard groeit en op termijn zelfs licht afneemt, blijft het aantal huishoudens toenemen. Dit komt (mede) doordat de gemiddelde huishoudensgrootte kleiner wordt. Naar verwachting zal het aantal huishoudens toenemen tot circa 19.600 in 2020 (+13%) en circa 20.710 in 2030 (+15%). Daarnaast speelt het huidige woningtekort een rol in de vraag naar woningen.

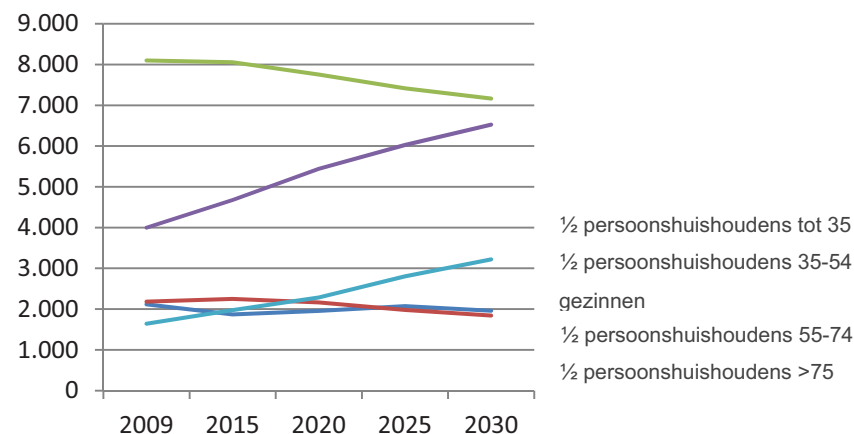
Om te kunnen voorzien in de kwantitatieve (lokale) woningbehoefte, moet de huidige woningvoorraad groeien van 18.286 woningen naar circa 20.000 woningen in 2020 en circa 21.140 woningen in 2030 (zie tabel 4.3). Het merendeel hiervan is al opgenomen in het huidige woningbouwprogramma 2010-2020. Het betreft vooral plannen in Vrouwenpolder en in Barendrecht-Centrum.

Tabel 4.2 Huishoudensprognose 2009 – 2030 (autonome groei)

	2009	2020	2030	2009-2020	2009-2030
1/2 phh tot 35	2.115	1.955	1.960	-8% (-160)	-7% (-155)
1/2 phh 35-54	2.185	2.165	1.840	-1% (-20)	-16% (-345)
gezinnen	8.100	7.755	7.165	-4% (-345)	-12% (-935)
1/2 phh 55-74	3.995	5.440	6.525	36% (1445)	63% (2530)
1/2 phh >75	1.640	2.285	3.220	39% (645)	96% (1580)
totaal	18.035	19.600	20.710	12% (1565)	15%

Bron: CBS 2009, Prognosemodel Companen 2009.

Grafiek 4.2 Huishoudensontwikkeling 2009-2030 (autonome groei)



Bron: CBS 2009, Prognosemodel Companen 2009.

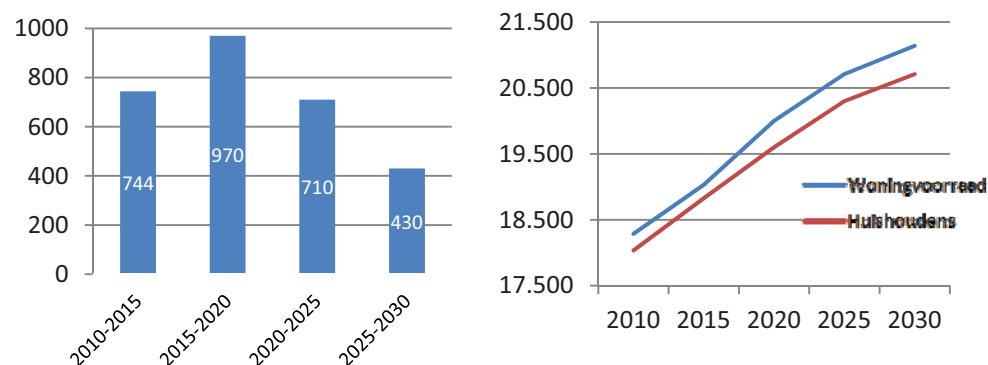
Tabel 4.3 Vertaling naar kwantitatieve woningbehoefte 2010-2030

	2010 feitelijk	2015	2020	2025	2030		
woningvoorraad	18.286	19.030	20.000	20.710	21.140		
periode		2010-2015	2015-2020	2020-2025	2025-2030	2010-2020	2010-2030
toename		+744	+970	+710	+430	+1.714	+2.854

Bron: CBS 2009, Prognosemodel Companen 2009/Herijking Woonvisie 2010.

Op 1 april 2011 is de gemeenteraad geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de beleidsdoelstelling uit de Woonvisie 2006-2015. In de bijbehorende bevolkingsprognose wordt uitgegaan van een woningvoorraad met van 19.973 woningen (+1.617 / +9%) in 2020.

Grafiek 4.3 Kwantitatieve woningbehoefte + ontwikkeling woningvoorraad in relatie tot huishoudens



Bron: CBS 2009, Prognosemodel Companen 2009/Herijking Woonvisie 2010.

Opgave 4.4: het realiseren van een van circa 1.600 woningen tot 2020 en het nog eens tussen de 1.000 en 1.500 woningen in de periode 2020-2030.

Denken in leefstijlen: de Barendrechter bestaat (niet)

In 2010 heeft Motivaction nader onderzoek gedaan naar waardeoriëntaties en woonprofielen binnen Barendrecht. Dit onderzoek geeft gebiedsgewijs inzicht in de waardeoriëntatie en de gewenste woon- en leefomgeving van de Barendrechtters. Zoals in elke gemeente, wonen ook in Barendrecht alle verschillende leefstijlen. De verhouding tussen de leefstijlen wijkt niet veel af van het gemiddelde van Nederland (zie ook hoofdstuk 6). Het onderzoek van Motivaction laat een aantal accentverschillen in leefstijlen zien tussen verschillende gebieden. Barendrecht-

Centrum is het oude dorp met bewoners die over het algemeen meer waarde hechten aan traditionelere normen en waarden, het gezinsleven en geborgenheid in de eigen veilige woonomgeving. Carnisselande vormt het westelijke deel van Barendrecht. Deze recente uitbreidingswijk huisvest veel van oorsprong niet-Barendrechtters. Hier ligt het accent meer op zelfontplooiing, sociaal-maat-

schappelijke betrokkenheid, carrière en een relatief hoge levensstandaard. Hoofdstuk 6 gaat per deelgebied specifiek in op de voorkomende leefstijlen. Het onderzoek maakt duidelijk dat Barendrecht niet alleen ruimtelijk uit twee delen bestaat, maar dat er ook in leefstijl sprake is van accentverschillen. Bij herstructurering en ontwikkeling van nieuwe woongebieden bieden zowel de ruimtelijke als sociale verschillen aanknopingspunten/kansen voor het verder uitbouwen van de Barendrechtse identiteit.

Opgave 4.5: het kwalitatieve woningaanbod zo goed mogelijk laten aansluiten op de marktvraag door het benutten van kennis ten aanzien van leefstijlen.

Opgave 4.6: het benutten van de fysieke en sociale verschillen tussen Barendrecht Centrum en Carnisselande voor de totale identiteit van Barendrecht.

7.3 Kansrijke locaties

De belangrijkste herstructureringslocaties liggen rondom het hoofdwinkelcentrum en de oudere wijkcentra van Barendrecht (Driesprong/Gouwe-Marijkesingel en Paddewei), de Zeeheldenbuurt en deels in de nabijheid van het station. Het ligt voor de hand om juist hier voor ouderen en starters te gaan bouwen. Belangrijke keuzes liggen nog in Vrouwenpolder; vooral in programmatische zin omdat hier enerzijds een groen en beschermd woonmilieu met accent op laagbouw voor (jonge) gezinnen goed inpasbaar is, maar anderzijds de actuele vraag vooral gericht is op woningen voor ouderen en jongeren.

8. Voorzieningen

Hoofdstuk 8 geeft inzicht in het kader waarbinnen voorzieningen kunnen worden ontwikkeld. Dit algemene kader is in hoofdstuk 5 geconcretiseerd naar gebieds-profielen, waarin wordt ingegaan op de bestaande situatie en ontwikkelingen van onderscheiden deelgebieden in relatie tot de daarbij behorende voorzieningen. Deze gebiedsgerichte benadering sluit aan op het door de raad vastgestelde beleid ten aanzien van duurzame wijken.

8.1 Context

Voor een gemeente van circa 45.000 inwoners heeft Barendrecht een relatief hoog voorzieningenniveau. Voorzieningen spelen een belangrijke rol in het vestigingsklimaat en brengt bovendien mensen bij elkaar. Ze voorzien in een fysieke plek waar mensen elkaar ontmoeten, waar interactie en banden tussen mensen ontstaan. Binnen de gemeente zijn twee hoofdcentra waar winkels, horeca en culturele en maatschappelijke voorzieningen zich concentreren: het hoofdwinkelcentrum in Barendrecht Centrum en het centrum in Carnisselande. Culturele en maatschappelijke functies (gemeentehuis, theaterzaal, horeca etc.) zijn vooral te vinden in het centrum van Barendrecht Centrum. Daarnaast beschikt Barendrecht, verspreid over het stedelijke gebied, over verschillende wijkwinkelcentra (bijvoorbeeld Paddewei, Gouwe-Marijkesingel en Nieuweland), onderwijsvoorzieningen en sportfaciliteiten (zoals het zwembad en de sportparken De Bongerd en Smitshoek). Daarnaast biedt Barendrecht veel meer op recreatie gerichte voorzieningen zoals een kinderboerderij, een natuur- en educatiecentrum (De Kleine Duiker), play-city, een manege en een fietscrossbaan.

Ook wat betreft zorgvoorzieningen biedt Barendrecht het nodige. Zo beschikt de gemeente over verschillende instellingen voor ouderenzorg (bijvoorbeeld Borgstede en De Elf Ranken) en heeft het een polikliniek aan het Middeldijkerplein en een psychiatrisch-psychotherapeutisch centrum voor kind, jeugd en gezin (RMPI/CJG).

8.2 Opgaven

Voorzieningen afstemmen op wensen en behoefte per gebied

In de afgelopen jaren is er fors ingezet op versterking van het voorzieningenniveau. Voor onderwijs spelen Integrale Huisvestingsplannen 1 en 2 (IHP 1 en 2) daarbij een belangrijke rol. In deze plannen wordt, naast een bundeling van onderwijsvoorzieningen en bijbehorende accommodaties, ook een verband gelegd met diverse andere maatschappelijke voorzieningen en diensten en combinaties van opleiding en werk. Om ook in de toekomst het voorzieningenniveau op peil te kunnen houden, moeten keuzes worden gemaakt. De vraag op welke voorzieningen wordt ingezet hangt nauw samen met de huidige en toekomstige woonmilieus. Afhankelijk van de wensen van behoeften van de 'klant' moet het voorzieningenniveau worden afgestemd. Dit kan per gebied verschillen, omdat de bewoners van het gebied andere wensen en behoeften hebben (bijvoorbeeld een buurt met relatief veel senioren die behoefte hebben aan zorgvoorzieningen in de nabije omgeving).

Opgave 4.7: het koppelen van voorzieningen aan de huidige en toekomstige wensen en behoeften binnen een bepaald gebied (zie ook hoofdstuk 9).

Schaarse ruimte strategisch inzetten

De beschikbare ruimte in Barendrecht is schaars. Om ook in de toekomst in de behoefte aan voorzieningen te kunnen voorzien, is het noodzakelijk weloverwogen om te gaan met de open plekken in het bestaande stedelijke gebied. Dit betekent dat per locatie gekeken moet worden naar de te verwachten behoefte aan voorzieningen (aan de hand van leefstijlen en demografische ontwikkelingen). Zo kan het zijn dat een locatie die zich in beginsel uitstekend leent voor woningbouw gereserveerd wordt voor zorgvoorzieningen, inspelend op de komende vergrijzing of juist weer verjonging van een specifiek gebied.

Opgave 4.8: locaties die belangrijk (kunnen) zijn voor het toekomstige voorzieningenniveau strategisch inzetten (hoofdstuk 9 geeft hier concrete invulling aan).

Meervoudig ruimtegebruik

Ook meervoudig ruimtegebruik is een middel om spaarzaam met de schaarse ruimte om te gaan. Het streven is hierbij gericht op het ontwikkelen van nieuwe ruimtelijk-functionele concepten, die aansluiten op de behoefte vanuit de markt. Te denken valt aan concepten die inspelen op de trend om mensen die zorg nodig hebben niet weg te halen uit de vertrouwde omgeving, maar zorg en andere diensten aan huis aan te bieden (woon-zorgcombinaties/levenloopbestendige woningen). Andere voorbeelden zijn wonen en (kinder)opvang en Stedenbaan-Plus (stedelijk woonmilieu bestaande uit wonen, voorzieningen en openbaar vervoer). Afhankelijk van de ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten en sociale wensen en behoeften (leefstijlen en demografische ontwikkelingen), kan in principe voor elke locatie een uniek concept worden ontwikkeld.

Opgave 4.9: ontwikkelingen realiseren waarbij sprake is van meervoudig ruimtegebruik, door het ontwikkelen van nieuwe ruimtelijk-functionele concepten die aansluiten op de marktbehoefte.

Vrijtijdsvoorzieningen

Onderzoek²⁾ laat zien dat Barendrechters over het algemeen tevreden zijn over de bestaande vrijtijdsvoorzieningen. Vooral op het gebied van recreatie, uitgaan en sport, geven twee à drie op de tien Barendrechters aan voorzieningen te missen. Met name trapveldjes en speelgelegenheden in de wijken en een openluchtwembad worden gemist. Daarnaast geeft ongeveer 20% aan dat de kwaliteit van de aanwezige horeca onvoldoende is. Versterking van het horeca-aanbod zou goed passen in het cultuurhistorische centrum.

Veel Barendrechters doen aan individuele sporten zoals hardlopen, fitness, en fietsen; (recreatieve) routes en verbindingen tussen de woonomgeving en het buitengebied zijn daarbij van groot belang.

Opgave 4.10: groengebieden en langzaamverkeersroutes beter bruikbaar maken voor recreatieve behoefte.

Opgave 4.11: versterken horeca-aanbod.

8.3 Kansrijke locaties

Kansrijke locaties zijn alle (winkel)centra, de zorgclusters, 'lege' groene locaties en oude bedrijfslocaties in het stedelijk gebied, de stationsomgeving en de plint van nieuwe gestapelde bebouwing. De noordrand als mogelijke (uitplaats) locatie voor sportvoorzieningen. Daarnaast zijn de bestaande parken/groenvoorzieningen interessante plekken om te voorzien in de recreatieve ruimtebehoefte.

²⁾ Vrijtijdsbesteding in Barendrecht 2010.

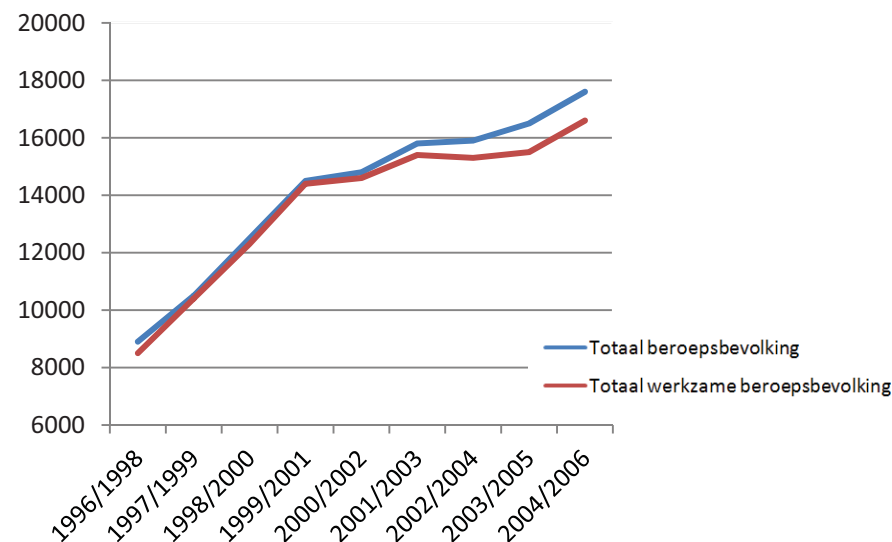
9. Werken

Dit hoofdstuk geeft inzicht in het kader waarbinnen het thema werken zich kan ontwikkelen.

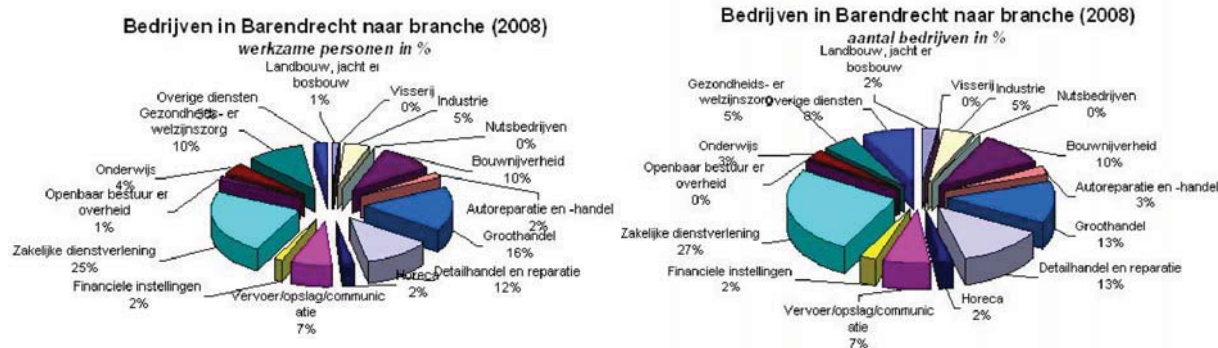
9.1 Context

Barendrecht huisvest van oudsher veel werkgelegenheid. Lange tijd oversteeg het aanbod de vraag ruim. Dit is nog steeds het geval, maar het verschil wordt wel kleiner. Daarnaast is de arbeidsparticipatie hoog. Met de grote groei van de beroepsbevolking in de afgelopen jaren is ook steeds gezocht naar nieuwe werklocaties. Door het realiseren van onder andere Bedrijventerrein Oost, Reijerwaard, Dierenstein, Vaanpark, Cornelisland en bedrijventerrein Bijdorp is veel werkgelegenheid toegevoegd. Barendrecht is bekend vanwege de agrobedrijven. Zakelijke dienstverlening is in arbeidsplaatsen de grootste sector. Nu de ruimte schaars wordt, zal moeten worden bezien waar nog mogelijkheden zijn voor nieuwe werkgelegenheid. Net als bij woningbouw, zal het accent daarbij verschuiven van uitleglocaties naar herstructurering. Dit geldt voornamelijk voor Bedrijventerrein Oost en Reijerwaard. Uitgaande van een duurzame ontwikkeling is het aanbieden van een gevarieerd aanbod aan werkgelegenheid dicht bij huis een belangrijke doelstelling.

Grafiek 4.4 Ontwikkeling van de beroepsbevolking Barendrecht 1996-2006



Bron: CBS / www.gemeentebarendrecht.nl



9.2 Opgaven

Om de woon-werkbalans op orde te houden zijn de volgende opgaven geformuleerd.

Nieuwe locaties

Realisering van nieuwe bedrijvenlocaties is nog maar beperkt mogelijk binnen Barendrecht; de ontwikkeling van Nieuw-Reijerwaard ligt immers op grondgebied van Ridderkerk. Toch liggen er nog kansen, vooral in de zones nabij grote infrastructuur (nabij afslag IJsselmonde en in de zone naast de A15). Deze locaties zijn vaak maar beperkt ontwikkeld vanwege ruimtereservering en milieubelemmeringen, terwijl ze beeldbepalend zijn voor Barendrecht. Hier ligt dus niet alleen een opgave om arbeidsplaatsen te realiseren, maar kan ook het beeld van Barendrecht als woon- en werkgemeente verder worden uitgebouwd. Ten slotte kan invulling van deze locaties zorgen voor afscherming van achterliggend gebied en zodoende verbetering van het leefklimaat.

Opgave 4.12: het realiseren van nieuwe hoogwaardige werklocaties in de (restzones) langs de hoofdinfrastructuren.

Inspelen op openbaar vervoer

Barendrecht heeft met het station en de Carnisselandelijn twee troeven in handen om regionaal gerichte werkgelegenheid te ontwikkelen en uit te bouwen. Naast reguliere bedrijven, is juist hier gelegenheid voor realisering van arbeidsintensieve bedrijven en kantoren. Aanvullend openbaar vervoer tussen deze openbaarvervoerverbindingen en bestaande bedrijvenparken kan ook daar een motor zijn voor herinrichting (zie ook hierna).

Opgave 4.13: het optimaal benutten van openbaarvervoerlocaties voor werkgelegenheid. Het intensiveren van het ruimtegebruik rondom het station (StedenbaanPlus) is in dit kader het meest interessant.

Herstructurering verouderde en arbeidsextensieve terreinen

Binnen bestaande terreinen liggen, zeker als er goed openbaar vervoer beschikbaar is, kansen voor toename van het aantal arbeidsplaatsen. Ruimte kan vaak intensiever worden benut. Het juiste bedrijf op de juiste plek speelt daarbij een

cruciale rol. Dit betekent in sommige gevallen dat bedrijven moeten worden uitgeplaatst naar de periferie en in de nabijheid van vervoersaders (transport en logistiek). Kantoren moeten dicht bij openbaar vervoer en bij woongebieden worden geconcentreerd.

Opgave 4.14: streven naar toename van werkgelegenheid door herstructurering van bestaande bedrijventerreinen.

Wijkeconomie

Werken aan huis heeft mede door de komst van internet een vlucht genomen. Lange tijd is een strikte scheiding tussen wonen en werken uitgangspunt geweest. Een vrij beroep aan huis was wel toegestaan, maar werd toch snel beoordeeld op mogelijke overlast. Barendrecht heeft een woningvoorraad die veel grote woningen bevat terwijl de gezinsgrootte sterk daalt. Daarom komen woningen beschikbaar met voldoende ruimte voor allerlei vormen van werkgelegenheid in huis. Werk aan huis is tevens een belangrijke factor in beperking van mobiliteit (woon-werkverkeer) en daarmee een belangrijke impuls voor duurzame ruimtelijke ontwikkeling (op weg naar een CO₂ neutrale gemeente).

Opgave 4.15: stimuleren van werkgelegenheid in de wijken en creatieve oplossingen zoeken voor mogelijke bezwaren.

Werken in het groen?

Door de omvorming van agrarische grond in stad en in natuur verdwijnt de oorspronkelijke agrarische werkgelegenheid. Wat overblijft zijn voormalige agrarische bedrijfslocaties waar allerlei vormen van wonen en werken zich ontwikkelen (bijvoorbeeld aan de Voordijk). De meerwaarde hiervan, vooral voor de groene omgeving, maar ook voor de woongebieden, lijkt vooralsnog beperkt. Er is dus een opgave om ook in het groen beleid te ontwikkelen voor nieuwe werkgelegenheid. Het gaat daarbij niet alleen over hergebruik van voormalige bedrijfslocaties, maar ook om nieuwe, in de actuele (bijvoorbeeld recreatieve) context passende werkgelegenheid, met eigen nieuwe locaties. Hiervoor zal specifiek beleid moeten worden ontwikkeld.

Opgave 4.16: onderzoeken of door nieuw beleid de groene omgeving weer werkend kan worden gemaakt.

9.3 Kansrijke locaties

Werklocaties zijn in heel Barendrecht aan de orde. Speerpunten liggen bij het station, op Bedrijventerrein Oost en langs de A15. In regionaal verband is Nieuw-Reijerwaard van groot belang, mede als aanvulling op de transformatie van delen van Bedrijventerrein Oost.

10. Mobiliteit en bereikbaarheid

Barendrecht wordt omgeven en doorsneden door grootschalige infrastructuur, heeft een breed pakket aan openbaarvervoersvoorzieningen en een redelijk fijnmazig fietsnetwerk. Toch worden de bereikbaarheid, het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid lang niet altijd en door iedereen positief beoordeeld. Barendrecht staat bekend om de vele barrières in routes en natuurlijk de verkeersdruk in de steeds langer wordende spijtijden. Kortom, het kan en moet beter. In dit hoofdstuk worden, aan de hand van een beknopte analyse van de huidige situatie, kansen en knelpunten benoemd. Achtereenvolgens worden het openbaar vervoer, langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer behandeld. Waar relevant wordt tevens ingegaan op verkeersveiligheidsaspecten.

10.1 Openbaar vervoer

Barendrecht is per openbaar vervoer goed bereikbaar met de trein, streekbus en tram. Er is een treinverbinding met Rotterdam en Dordrecht waarbij om de 15 minuten een trein arriveert en vertrekt. Busdiensten geven verbindingen naar Rotterdam-Zuidplein, Rotterdam-Kralingse Zoom, Heerjansdam en de wijk Portland van de gemeente Albrandswaard. Op werkdagen zijn er eveneens busverbindingen tussen het NS-station Barendrecht en het busstation Heinenoord in de Hoekse Waard, en tussen het NS-station Barendrecht en de bedrijventerreinen ten oosten van de spoorlijn.

Carnisselande heeft een centraal gelegen tramplushaltes die verbinding geeft met het centrum van Rotterdam en de wijk Schiebroek van Rotterdam. Hierbij rijdt elke 6 à 7 minuten een tram van en naar Rotterdam en wordt aangesloten op het grootstedelijke openbaarvervoersnetwerk binnen de agglomeratie Rotterdam. De tramplushaltes kent vijf tramplushaltes die van noord naar zuid Carnisselande voorzien van een hoogwaardige openbaarvervoersvoorziening. Carnisselande is met de overige woonwijken van Barendrecht verbonden door busdiensten.

Binnen het programma 'StedenbaanPlus' van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, NS en ProRail, is NS-station Barendrecht aangemerkt als 'StedenbaanPlus-station'. Het programma richt zich op optimaal benutten en kwalitatief versterken

van het openbaarvervoersnetwerk en streeft naar een hoger gebruik van het openbaar vervoer binnen de regio. Het aantal in- en uitstappers in Barendrecht is de afgelopen vijf jaar gestegen van 3.400 naar 4.300 in- en uitstappers. Door het programma 'StedenbaanPlus' wordt gestreefd naar een snellere toename van het gebruik van het NS-station Barendrecht in de komende jaren. Hiertoe zullen de frequenties van het openbaar vervoer worden verhoogd en de kwaliteit van het materieel evenals de voorzieningen nabij 'StedenbaanPlusstations' sterk worden verbeterd. Hierbij zal de frequentie voor NS-station Barendrecht worden verhoogd van 4 naar 6 sprinters per uur; van 1x per 15 minuten naar 1x10 minuten in beide richtingen. Tevens zal een rechtstreekse verbinding tussen Leiden en Dordrecht worden gerealiseerd via Barendrecht.

Het programma streeft tevens naar een kwalitatieve verbetering van de stationsomgeving van 'StedenbaanPlusstations' door investeringen in hoogwaardige stedelijke voorzieningen, voldoende P&R-faciliteiten en goede loop- en fietsroutes. Ter hoogte van het NS-station Barendrecht is momenteel voorzien in een relatief grote P&R-voorziening met circa 400 parkeerplaatsen. Tevens zijn ruime fietsstallingsvoorzieningen aanwezig aan de oost- en westzijde van het NS-station, waaronder een geautomatiseerde hoogwaardige overdekte en bewaakte fietsenstalling nabij de entree van de Gebroken Meeldijk.

Ook bij de tramplushaltes in Carnisselande en de belangrijkste bushaltes binnen Barendrecht zijn fietsstallingsvoorzieningen aanwezig. Door de aanwezigheid van kwalitatief hoogwaardige en kwantitatief voldoende goede parkeer- en fietsstallingsvoorzieningen, wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd en ketenmobiliteit bevorderd.

Opgave 5.1: stimulering openbaar vervoer door nadrukkelijk inspelen op uitgangspunten en potenties van het programma 'StedenbaanPlus'.

Opgave 5.2: een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding realiseren tussen het station en de Carnisselandelijn.

10.2 Langzaam verkeer

De aandacht voor fietsers en voetgangers is groot binnen Barendrecht en het langzaam verkeer heeft prioriteit op de politieke agenda. Dit heeft geleid tot een fijnmazig fietsnetwerk van fietspaden en fietsroutes. Daarnaast beschikt Barendrecht over een fijnmazig netwerk van voetpaden en voetgangersroutes binnen en tussen de wijken. De gemeente Barendrecht ligt tevens op een knooppunt van belangrijke regionale fietsroutes. In het kader van het verkeersveiligheidsplan van Barendrecht is in de wijk Vrijenburg recentelijk een aantal nieuwe vrijliggende fietsverbindingen gerealiseerd.

Langs vrijwel alle wegen zijn voldoende brede en integraal toegankelijke voetpaden. Fietspaden zijn zoveel mogelijk geasfalteerd, in twee richtingen berijdbaar, snel, comfortabel en direct. De gemeente streeft naar een veilig en een hoogwaardig routenetwerk voor fietsers en voetgangers. Hierbij is een uitgangspunt dat langs alle gebiedsontsluitingswegen (50 km/h) tweerichtingenfietspaden aanwezig dienen te zijn en waar mogelijk het bestaande hoogwaardige routenetwerk verder wordt uitgebreid en versterkt. Een duurzame verkeersveiligheid voor alle fietsers en voetgangers is een belangrijk uitgangspunt voor de gemeente Barendrecht binnen de verkeersstructuur. Het concept 'Duurzaam Veilig' is de afgelopen jaren uitgerold binnen de gemeente, waarbij grote verblijfsgebieden (30 km/h-zones) zijn gerealiseerd en oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers duurzaam veilig zijn vormgegeven.

Ook voor recreatief fietsverkeer in de regio vervult het hoogwaardige routenetwerk binnen Barendrecht een belangrijke functie. Door de gemeente lopen vijf regionaal belangrijke fietspaden, waaronder het provinciale fietspad tussen Rotterdam en het natuur- en recreatiegebied op de noordoever van de Oude Maas. In 2009 is in samenwerking met de Stadsregio een fietsknooppuntennetwerk bewegevrijd. Ter hoogte van de Oude Maas wordt aangesloten op de regionale fietsroute welke deel uitmaakt van het landelijke fietsknooppuntennetwerk (Maassluis-Nijmegen). Aan de bestaande routes wordt een nieuwe snelfietsroute (F16) van Rotterdam naar Dordrecht toegevoegd. Ook zijn twee monumenten-

fietsroutes uitgezet die voeren langs de belangrijkste monumentale bezienswaardigheden binnen de gemeente. De fietsstructuur binnen Barendrecht heeft dan ook een belangrijke functie voor niet alleen het utilitaire woon-werk- en woon-schoolverkeer, maar ook voor het recreatief verkeer binnen de regio. Aandachtspunt is het verbeteren van de aansluitingen van toeleidende fietsroutes op de toekomstige snelfietsroute (F16).

Barendrecht wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van grote infrastructurele barrières die gevormd worden door de rijkswegen, spoorlijnen en waterwegen. Deze barrières zijn op een aantal locaties ongelijkvloers te kruisen door fietsers en voetgangers. Het aantal ongelijkvloerse kruisingsmogelijkheden is echter beperkt en de maaswijdte is hierdoor relatief ruim tussen de passagelocaties. Tevens is de onderdoorgang van het provinciale fietspad onder de A15 relatief lang en een aandachtspunt vanuit het oogpunt van sociale veiligheid. Door de realisatie van de kap over de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht ter hoogte van het NS-station, is de barrièrewerking van het spoor verminderd voor langzaam verkeer. Ook de gebiedsontsluitingswegen (50 en 70 km/h-wegen), zoals de Rondweg en 3^e Barendrechtseweg, zorgen binnen Barendrecht voor barrièrewerking voor fietsers en voetgangers. Om de barrièrewerking van de 50 en 70 km/h-wegen te beperken zijn rotondes aangelegd en duurzaam veilige oversteekvoorzieningen gerealiseerd.

Opgave 5.3: realiseren van ontbrekende verbindingen in en verfijning van het bestaande langzaamverkeersnetwerk, zowel in bestaande als in te ontwikkelen gebieden.

Opgave 5.4: verder opheffen van barrières in bestaande routes.

Opgave 5.5: bijzondere aandacht voor schoolroutes en recreatieve routevorming.

Opgave 5.6: verbeteren routevorming station-centrum.

Opgave 5.7: het op duurzaam veilige wijze verbeteren van de verkeersstructuur.

10.3 Gemotoriseerd verkeer

De ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer in Barendrecht wordt gekenmerkt door een rondwegenstructuur die bestaat uit twee ringen, waarbij de wijken als afzonderlijke compartimenten hieraan gekoppeld zijn en onderling via de rondwegen met elkaar zijn verbonden. Door deze opzet zijn grote verblijfsgebieden met 30 km/h-zones gerealiseerd waardoor doorgaand verkeer door de wijken wordt voorkomen en het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd. Verder kent Barendrecht, ondanks de doorsnijding met rijkswegen, slechts twee rijksweg-aansluitingen, waarvan één aan de oostzijde van de gemeente op de A15 (Barendrecht-Oost/Barendrecht-Noord/Barendrecht Centrum) en één aan de zuidzijde op de A29 (Barendrecht-Zuid en Carnisselande).

De rondwegenstructuur met twee ringen is bijzonder en bestaat enerzijds uit een ring om de kern van Barendrecht en het bedrijventerrein aan de oostzijde en anderzijds uit een ring om Carnisselande ten westen van de A29. De twee ringen zijn met elkaar verbonden door de Kilweg ter hoogte van de aansluiting van Barendrecht op A29. De ring aan de oostzijde sluit in noordelijke richting aan op de A15. Door deze vormgeving van de wegenstructuur wordt onnodig autoverkeer voorkomen en doorgaand (sluip)verkeer via de woonwijken geweerd. Hierdoor is sprake van een goede leefbaarheid en verkeersveiligheidssituatie in de wijken. Het verkeer wordt zoveel mogelijk op de rondwegen geconcentreerd en afgewikkeld.

In de planvorming voor Bedrijventerrein Oost is voorzien in een nieuwe directe ontsluiting vanaf de randweg (Veren Ambachtseweg) naar het station en de P&R daar. Met deze nieuwe ontsluiting wordt ook de verkeersstructuur van en op het bedrijventerrein zelf verbeterd.

De bereikbaarheid van Barendrecht wordt al sinds de vorige eeuw gekenmerkt door de fileproblematiek op het rijkswegennet dat de gemeente doorsnijdt. Hierdoor is de bereikbaarheid niet altijd optimaal en wordt vooral de oostelijke ring van de rondwegen belast met doorgaand sluipverkeer tussen de aansluitingen van de A29 en A15. Een goede bereikbaarheid van Barendrecht is afhankelijk van een goede doorstroming op de rijkswegen en de eigen rondwegen. Om de bereikbaarheid van Barendrecht te verbeteren, wordt aangestuurd op een op-

waardering van het rijkswegennet, waaronder de aanleg van de A4-zuid en aanpak van knelpunten ter hoogte van het Vaanplein, de IJsselmondse Knoop en de Ridderster zodat sluipverkeer niet meer door de gemeente gaat rijden. Een aantal grote projecten is in de komende jaren voorzien zoals de verbreding van de A15 en de verbetering van de IJsselmondse Knoop om de knelpunten op het rijkswegennet op te lossen.

Opgave 5.8: het verbeteren van de bereikbaarheid van Barendrecht en tegengaan van sluipverkeer door Barendrecht door (meewerken aan) de opwaardering van het rijkswegennet en de bijbehorende knooppunten.

Opgave 5.9: het verbeteren van de doorstroming op de rondwegen en zo mogelijk directer met elkaar verbinden van de rondwegen aan weerszijden van de A29, bijvoorbeeld door een extra noordelijke verbinding van de twee rondwegen.

11. Barendrecht duurzaam

Barendrecht wil een duurzame gemeente zijn in de brede zin van het woord. Dit betekent (ook) dat bij ontwikkelingen in alle planfasen duurzaamheid bepalend wordt gemaakt in keuzes.

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling stelt eisen aan wat je als gemeente wilt ontwikkelen, maar zeker ook aan de manier waarop het wordt aangepakt (integraal, gebiedsgericht, organisatievorm, participatie etc.). De beleidsnotitie 'Het creëren van duurzame wijken' geeft hier handen en voeten aan en vormt dan ook één van de bouwstenen voor de structuurvisie.

De thema's met betrekking tot duurzaamheid die in het kader van de structuurvisie bijzondere aandacht verdienen zijn: energie, wonen, voorzieningen, economie, mobiliteit, gezondheid en recreatie groen en water. Deze thema's zijn in de andere beleidsthema's vertaald in algemene opgaven. Om duidelijke verbanden te leggen tussen de opgaven en de ambitie om duurzaamheid prominent in het planproces te betrekken, zijn de belangrijkste opgaven die samenhangen met een duurzame toekomst voor Barendrecht per thema nogmaals samengevat. Juist de combinatie van opgaven, thema's en integrale oplossingen zal uiteindelijk de duurzaamheid van keuzes bepalen. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij de uitwerking van duurzame wijken, waar een juist samenspel en samenhang van analyse en maatregelen op sociaal, maatschappelijk, economisch en ruimtelijk vlak bepalend zijn.

11.1 Wat is duurzame ontwikkeling?

“Duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie, zonder daarmee voor de volgende generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om in hun behoeften te voorzien.” Brundtland-rapport (1987, Our common future, VN, World Commission on Environment and Development).

People Planet Profit (ook wel: de drie P's) is een term uit duurzame ontwikkeling. Het staat voor de drie elementen, people (mens), planet (aarde/milieu) profit (opbrengst/winst), die in een harmonieuze wijze gecombineerd dienen te worden. Voor de Wereldtop over duurzame ontwikkeling te Johannesburg (2002) werd de P van Profit veranderd in 'Prosperity' (welvaart), om naast economische winst ook de maatschappelijke winst in de afwegingen te betrekken.

De groeiende wereldbevolking en welvaartstoename leggen een enorme druk op mondiale systemen. We merken dit aan de verandering van ons klimaat, de eindigheid van de fossiele brandstoffen en andere grondstoffen. Maar ook waterschaarste en een snelle afname van biodiversiteit zijn daarvan het gevolg. In de Monitor Duurzaam Nederland 2009³ is de stand van Nederland ten aanzien van duurzaamheid opge maakt.

Duurzaamheid heeft alles te maken met de schaarste van de hulpbronnen waarmee welvaart wordt voortgebracht. De oppervlakte van de aarde is eindig; de voorraden en grondstoffen zijn eindig en de opnamecapaciteit van de atmosfeer en de omgeving zijn eindig. Maar ook een hoogopgeleide en gezonde bevolking, goed functionerende sociale netwerken, maatschappelijk vertrouwen, machines en infrastructuur, kennis, en andere voor een duurzame welvaart noodzakelijke hulpbronnen, zijn niet in onbeperkte mate aanwezig.

Vanwege de schaarste van al deze hulpbronnen is het niet vanzelfsprekend dat de huidige welvaart duurzaam is, dat wil zeggen, tot in lengte van dagen gecontinueerd kan worden. Dit maakt duurzaamheidsbeleid tot een maatschappelijke noodzaak. Kern daarin is het streven op een verantwoorde wijze om te gaan met de beschikbare hulpbronnen. In het verlengde van de Brundtlanddefinitie betekent dit dat het gebruik van de hulpbronnen, voor onze welvaart, niet ten koste

³ Monitor duurzaam Nederland 2009, Planbureau voor de Leefomgeving, Centraalbureau voor de Statistiek, Sociaal en Cultureel Planbureau, Centraal Planbureau.

mag gaan van de mogelijkheden op welvaart van degenen die buiten Nederland leven en ook niet van generaties die na ons de wereld zullen bevolken.

11.2 Duurzame ontwikkeling in Barendrecht

In de Externe Strategische Visie 2025 “Barendrecht investeert in ontmoeting” (ESV) is de “focus op duurzaamheid” een van de ankerpunten. Barendrecht kiest voor een duurzame toekomst, waarin de gemeente – beter dan nu het geval is – bewuste keuzes maakt door het milieu prioriteit te geven. Dit betekent het bij elkaar brengen van economische, sociale en ecologische belangen. Dit leidt tot de volgende strategische speerpunten:

Strategische speerpunten Barendrechtse ruimte:

- Zoveel mogelijk behouden van huidige groenstructuur en op onderdelen versterken
- Levensloopbestendig bouwen
- Geen bebouwing van de buitengebieden
- Architectonisch bouwen in relatie tot de omgeving; voorwaarden: duurzaamheid en kwaliteit
- Zorgvuldige handhaving van milieuwet- en regelgeving in de Gemeente Barendrecht. Streng milieueisen hanteren voor nieuwbouwwoningen
- Milieukwaliteitstoets toepassen bij aanleg wegen en aanpassen van de verkeersstructuur
- Als gemeente voortouw nemen in de milieuvriendelijke bedrijfsvoering
- Overkapping A15 / A29 om milieubelasting a.g.v. Tweede Maasvlakte tegen te gaan

Strategische speerpunten Barendrechtse economie:

- Heroriëntatie van de landbouwsector in de Zuidpolder, combinaties met recreatie en natuurbeheer
- Weren van milieuvriendelijke bedrijven
- Stimuleren dat duurzaam ondernemen hoger op de directieagenda's komt te staan

Strategische speerpunten sociaal Barendrecht:

- Voorzieningen creëren en onderhouden om banden tussen mensen te laten ontstaan en te verstevigen

Strategische speerpunten op Barendrechts bestuur:

- Voorbeeldrol milieubeleid in gemeentelijke bedrijfsvoering

11.3 De duurzame opgave van de structuurvisie

Barendrecht is een gemeente met een hoog ambitieniveau. In de afgelopen periode heeft dat geresulteerd in een enorme ontwikkelingsdrift, waarbij we trots mogen zijn op de bereikte kwaliteit van onze woon- en werkomgeving en het hoogwaardige voorzieningenniveau. Met de invulling van Vrouwenpolder – Lagewei komt er echter een einde aan onze grootschalige uitbreidingen.

Op een enkele inbreidingslocatie na, worden we geconfronteerd met een schaarste aan ruimte. Om onze ambities te verwezenlijken zijn we steeds meer aangewezen op de ruimtelijke ontwikkelingen binnen het bestaande stedelijke gebied.

Een belangrijke ruimtelijke opgave is het voorzien in behoeften die aanwezig zijn in de Barendrechtse samenleving. Het gaat hierbij om behoeften ten aanzien van wonen, (maatschappelijke) voorzieningen, economie, mobiliteit, gezondheid en natuur en recreatie. Door de schaarste aan ruimte zijn we genooddaakt om zorgvuldige af te wegen waarvoor binnen Barendrecht wel ruimte beschikbaar is of beschikbaar komt en waarvoor niet. De structuurvisie is hiervoor het aangewezen instrument.

Om de structuurvisie duurzaam te maken is het van belang om in de afweging de balans tussen people (mens), planet (aarde/milieu), prosperity (opbrengst/winst) in het oog te houden. Duurzame ontwikkeling staat dan ook niet op zichzelf, maar is gekoppeld aan verschillende thema's. Het is in eerste instantie belangrijk om de duurzaamheidsambities op het schaalniveau van de structuurvisies te formuleren. Dit zijn ambities die direct van invloed zijn op het gebiedsniveau. Ambities op het gebied van gebouwniveau zijn van belang wanneer zij van invloed zijn op de omgeving, zoals bijvoorbeeld groene daken en afkoppeling van dakvlakken van de riolering.

11.3.1. Energie

Een belangrijk uitgangspunt is het hanteren van de Trias Energetica bij alle toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen:

- Het beperken van de energie vraag
- Het gebruiken van duurzame energiebronnen
- Het efficiënt gebruiken van eindige (fossiele) brandstoffen

Binnen regionaal verband zijn er afspraken gemaakt om tot CO₂-reductie te komen. De doelstelling is een reductie van 40% in 2025 ten opzichte van het niveau van 1990. Hiervoor zijn in de nota Barendrecht energiezuinig (Klimaatplan 2009-2012), diverse projecten opgenomen, waaronder:

creëren van ruimte voor duurzaam opgewekte energie (windenergie, warmtekrachtkoppeling, geothermie)ontwikkelen van warmte – en koudenetten.

Om zorgvuldig met materialen om te gaan en de afvalstromen te reduceren wordt aangesloten bij het Cradle to Cradle- principe.

Het thema energie zit heel concreet in opgave 7.2. Door de redelijk gelijkmatige bodemopbouw van Barendrecht is deze echter niet zonder nader onderzoek direct (locatie)keuze bepalend te maken. In andere opgaven, bijvoorbeeld de beperking van automobiliteit, is energie (energiebesparing) natuurlijk ook een belangrijk aspect. Een aanvullende opgave voor de structuurvisie, specifiek gericht op energie is:

Opgave 8.1: het zoeken naar specifieke locaties voor duurzame energiebronnen.

11.3.2. Wonen

Barendrecht wordt geconfronteerd met een lokale en een regionale behoefte aan woningen. Er is een grote vraag naar woningen voor jongeren en ouderen. Na Vrouwenpolder en Lagewei is het realiseren van nieuwe wijken voorbij. Voor een duurzame samenleving is het van belang dat de bewoners prettig kunnen wonen en er binding in de wijk ontstaat (sociale cohesie). Barendrecht kent een grote diversiteit aan bewoners en daarmee een diversiteit aan leefstijlen. De duurzame opgave is:

- het afstemmen van de woonmilieus op de behoefte vanuit de diverse leefstijlen.

- het ontwikkelen van levensloopbestendig wijken. De wijk dient een duidelijke identiteit te hebben, met een bij de leefstijl passende voorzieningenniveau.
- de openbare ruimte zal voldoende flexibiliteit moeten kennen om ook in toekomstige behoefte te voorzien.
- verduurzaming openbare ruimte, door materiaalkeuze, beheer, maar ook verbeteren van de verblijfskwaliteit.
- compact bouwen, oriëntatie op zon.
- verduurzaming van de woningen (zonnecollectoren, groene daken, groene gevels en collectieve energievoorziening) mogelijk maken.

Het thema wonen komt in diverse opgaven terug. Het betreft niet alleen specifieke op het woonprogramma gerichte opgaven (4.1 t/m 4.6), maar juist ook de integrale opgave om duurzame wijken te realiseren. Wijken die lang meegaan en voortdurend kunnen inspelen op (veranderende) behoeften en leefstijlen van bewoners. De gebiedsprofielen geven hiervoor een eerste aanzet en sluiten aan op het onlangs vastgestelde beleid en (actie)programma 'Het creëren van duurzame wijken'.

11.3.3. Voorzieningen

Barendrecht wordt gekenmerkt door een hoog (maatschappelijke) voorzieningenniveau. Er is een sterke behoefte aan accommodaties om al deze voorzieningen te kunnen huisvesten. De duurzame opgave is:

- realiseren van multifunctionele accommodaties (MFA)
- stimuleren van het meervoudig grondgebruik
- herontwikkelen/hergebruik bestaande gebouwen

Opgaven 4.7, 4.8 en 4.9 sluiten in belangrijke mate aan op de duurzame doelstelling om voorzieningen multifunctioneel, efficiënt en toekomstgericht te maken. Belangrijk daarbij is de keuze, die in de twee scenario's is neergelegd, tussen spreiding of juist concentratie van voorzieningen. Dit speelt niet alleen op het niveau van de samenwerkende gemeenten, maar ook in de afweging die voor diverse wijken moet worden gemaakt.

11.3.4. Economie

De huidige crisis treft ook onze lokale economie. Signalen om dit moment aan te grijpen de economie duurzamer te maken zijn volop aanwezig. Onze AGF-sector

is een belangrijke speler in de wereldeconomie, een sector die uitermate gevoelig is voor imago als het gaat om veiligheid, ecologie en duurzaamheid. Met rapport Duurzaam Voedsel, zet het ministerie van LNV sterk in op een verduurzaming van deze sector. Aan het tekort aan ruimte wordt tegemoet gekomen door Nieuw-Reijerwaard te ontwikkelen, een kans om een uitermate duurzaam bedrijfsterrein te realiseren. Ook voor de andere bedrijfstakken (logistiek, dienstverlening en detailhandel) is er een duurzame opgave:

- (Regionaal) ruimte bieden aan bedrijven voor innovatie en duurzame ontwikkeling.
- afstemming locatie en soort bedrijvigheid, zowel qua milieuhinder, bereikbaarheid als (duurzame) ontwikkelingsmogelijkheid.
- stimuleren thuiswerken.
- afstemming tussen het stimuleren van bedrijvigheid aan huis en mogelijke negatieve effecten voor de woonomgeving.

Duurzame ontwikkeling en werken hebben deels en belangrijke regionale context. Verdere duurzame ontwikkeling van de AGF-sector vraagt om de ontwikkeling van Nieuw-Reijerwaard (opgave 2.3). Verdere groei van de Rotterdamse haven biedt kansen voor Barendrecht, maar kan ook ten koste gaan van het leefklimaat en groene ruimte (opgave 2.4). Meer lokaal zijn de opgaven 4.11 t/m 4.15 belangrijk voor een duurzame ontwikkeling, ook vanwege positieve effecten op mobiliteit. Bedrijvigheid wordt snel gezien als een potentiële bron van hinder, maar kan juist ook een middel zijn om het leefklimaat te verbeteren. Dit speelt ook in Barendrecht, waar bedrijven als buffer tussen infrastructuur en woongebieden nu al meer regel dan uitzondering zijn.

11.3.5. Mobiliteit

Het meest duurzaam zijn de vormen van mobiliteit die een duurzaam alternatief zijn voor de auto op fossiele brandstof. Gelet op de economische belangen is een goede bereikbaarheid van Barendrecht en een goede aansluiting op het rijkswegennet essentieel. De duurzame opgave voor mobiliteit ligt met name in:

- het ontwikkelen van een duurzame OV-systeem.
- het station als hoogwaardig openbaarvervoersknooppunt benutten voor duurzame gebiedsontwikkeling.
- stimulering van het fietsgebruik, met de daarvoor benodigde infrastructuur.
- effecten van een toenemende automobility moeten worden tegengegaan.

- terugdringen van de (auto) mobiliteit door een goede locatiekeuze van functies zoals wonen, werken, winkelen en recreëren.

Mobiliteit is een belangrijk thema dat vaak verbonden is met andere hiervoor genoemde thema's. Barendrecht kan en moet meer halen uit de beschikbare openbaarvervoerslijnen. Opgave 2.6, de scenario's, de opgave zoals gesteld in gebiedsprofiel 13.1.1 en de opgaven uit het hoofdstuk mobiliteit en bereikbaarheid hangen hier nadrukkelijk mee samen en geven hier richting aan. Het gaat daarbij zowel om het verbeteren en uitbreiden van verbindingen, als om het beter afstemmen van specifieke programmaonderdelen en bereikbaarheid. Voor het terugdringen van de automobility rond Barendrecht is de realisering van de A4-zuid (en tweede oeververbinding) belangrijk, ondanks dat dit ongetwijfeld elders extra mobiliteit zal opleveren.

11.3.6. Gezonde en aantrekkelijke woon- en leefomgeving

Een duurzame samenleving is ook een gezonde samenleving. Een groene woon- en werkomgeving en kwalitatief goede woningen dragen bij aan een gezonde samenleving. De duurzame opgave is:

- behoud en versterking van de groene leefomgeving.
- verbeteren van de luchtkwaliteit, o.a. door beplanting.
- terugdringen van vervuiling, milieuhinder (licht, geluid).

Het thema gezondheid is gekoppeld aan de groene leefomgeving en verbetering van het woonklimaat door het terugdringen van diverse vormen van milieuhinder. In het hoofdstuk milieu wordt hierop ingegaan. Ook in andere hoofdstukken, de 'regionale context' en 'groen en recreatie' staan belangrijke opgaven die hiermee samenhangen. Verder is de opgave om zones tussen infrastructuur en woongebieden verder te ontwikkelen voor bedrijvigheid en een kans.

11.3.7. Recreatie, groen en water

Het landschap is een belangrijke drager van onze ecologische structuur, maar is ook onze basis van ontstaan en ontwikkeling. Onze buitenrecreatie is sterk verweven met het landschap en natuurbeleving. Voor het landschap is de duurzame opgave:

- het behoud en versterken van onze landschapselementen, groen- en waterstructuren;

- het ontwikkelen van ecologische verbindingen;
- het vergroten van de biodiversiteit;
- het voeren van een goed watermanagement;
- terugdringen vervuiling oppervlakte water.

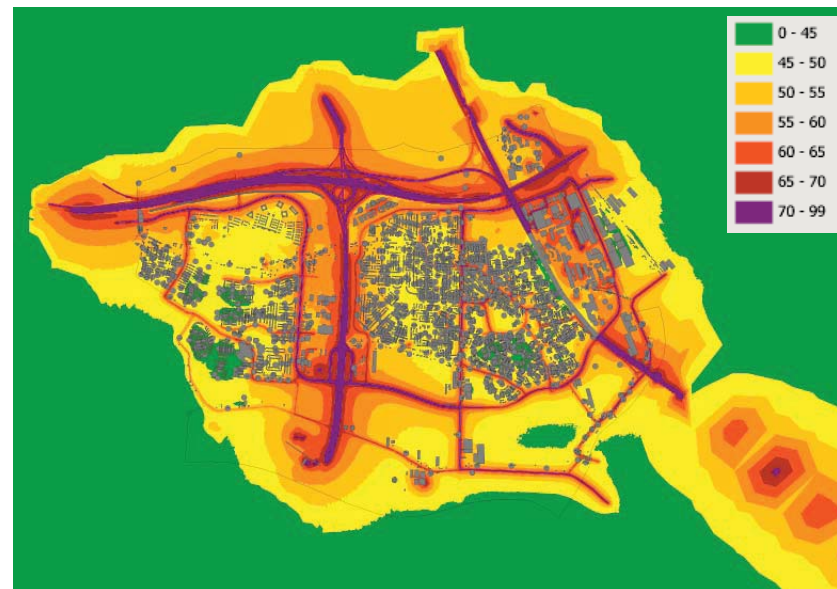
Het thema natuur en recreatie speelt een belangrijke rol spelen in de opgave voor de structuurvisie. Niet alleen grote groengebieden rondom Barendrecht, maar ook parken, watergangen, singels en dijkstructuren, zullen het groene karakter van Barendrecht moeten waarmaken. Kansen voor natuur, recreatie en prominente aandacht voor waterkwaliteit zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. De opgaven in de hoofdstukken Groen en recreatie, en Bodem, water en ecologie zijn een vertaling daarvan.

12. Milieu

Barendrecht heeft een goede naam ten aanzien van het woonmilieu, dat nog steeds gezien wordt als 'deftig' in de regio. Zoals in vele delen van de regio is echter ook sprake van een aanzienlijke 'milieubelasting'. Het feit dat de CO₂-opslag niet doorgaat is positief, maar er is op milieugebied nog meer winst te halen. Barendrecht wil een duurzame gemeente zijn, maar wordt doorsneden door vele hinderbronnen en zones. Deze zijn in dit hoofdstuk globaal inzichtelijk gemaakt om visies en voorstellen op hoofdlijnen te kunnen toetsen en waar mogelijk de bijdrage van projecten in de vermindering van milieubelasting in beeld te kunnen brengen. Achtereenvolgens wordt ingegaan op wegverkeerslawaaï, industrielawaai, scheepvaartlawaaï, spoorweglawaaï, externe veiligheid, luchtkwaliteit en bodemkwaliteit. Hierbij zijn zones en effecten zoveel mogelijk in kaartbeelden aangegeven om een eenvoudige koppeling te kunnen maken met visies en projecten.

12.1 Wegverkeerslawaaï

Binnen het grondgebied van de gemeente Barendrecht liggen twee snelwegen. Dit zijn de A15 aan de noordzijde en de A29 die de gemeente van noord naar zuid doorsnijdt. De leefomgevingskwaliteit in de nabijheid van deze wegen wordt door deze grote bronnen van wegverkeerslawaaï negatief beïnvloed. Voor het aspect wegverkeerslawaaï zijn daarnaast enkele kleinere bronnen relevant. Dit zijn de wegen die deel uitmaken van de hoofdwegenstructuur. Uit de geluidsbelastingskaarten die in het kader van het actieplan omgevingslawaaï door de gemeente zijn opgesteld, blijkt wat de geluidsniveaus zijn die in de omgeving van de wegen voorkomen. Deze verhoogde geluidsbelastingen vormen mogelijk een belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen in de directe nabijheid tot de weg. Dit is afhankelijk van de mate van geluidsbescherming die aan de ontwikkeling wordt toegekend. Voor woningen wordt bijvoorbeeld een ander beschermingsniveau gehanteerd dan voor kantoren en bedrijven.



Geluidsbelasting (L_{den}) in 2006 als gevolg van wegverkeer, railverkeer en industrie

12.2 Industrielawaai

Voor industrielawaai zijn ten eerste industriële geluidszones van belang. Voor de bedrijventerreinen binnen de gemeente Barendrecht zijn geen geluidszones vastgesteld omdat daar geen bedrijven zijn toegestaan die de vaststelling van een geluidszone noodzakelijk maken. Voor Barendrecht is slechts één geluidszone relevant. Dit is de geluidszone die is vastgesteld voor rangeerterrein Kijfhoek. Deze zone reikt tot in het zuidelijke deel van Barendrecht in het gebied Zuidpolder. De geluidszone Waal- en Eemhaven, die behoort bij het bedrijventerrein Waal en Eemhaven ten noordoosten van Barendrecht, reikt niet tot in de gemeente. De aanwezigheid van de geluidszone Kijfhoek vormt mogelijk een be-

lemmering voor de ontwikkelingen van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Tussen de 50 dB(A) en de 55 dB(A)-contour zijn nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen alleen mogelijk als voor deze bestemmingen hogere grenswaarden worden vastgesteld. Buiten de vastgestelde zone (zie onderstaande figuur) mag het geluidsniveau (etmaalwaarde) niet meer dan 50 dB(A) bedragen.

Voor de bedrijventerreinen en verspreid liggende bedrijfslocaties in de gemeente Barendrecht geldt dat het invloedsgebied vanwege geluid beperkt is omdat er



geen zware bedrijvigheid aanwezig is.

Geluidszonering industrie

- Vastgestelde zone
- Gezoneerd terrein

12.3 Spoorweglawaai

Barendrecht is per spoor ontsloten door middel van de spoorweg Rotterdam-Breda. Over het spoor vindt ook goederenvervoer plaats. Daarnaast maakt HSL tussen Rotterdam en Barendrecht gebruik van een eigen, reeds bestaand, spoor. De geluidsbelasting in de omgeving van het spoor is drastisch afgenomen

als gevolg van de aanleg van de spooroverkapping met dakpark in 2007. Ten noorden en ten zuiden van de overkapping is nog wel sprake van een verhoogde geluidsbelasting.

12.4 Scheepvaartlawaai

De rivier de Oude Maas, aan de zuidkant van Barendrecht, wordt intensief bevaaren door de beroepsscheepvaart.

Ook schepen vormen een geluidsbron waardoor een verhoogde geluidsbelasting op de oever van de rivier kan voorkomen. Voor scheepvaartverkeer zijn geen geluidsnormen opgenomen in de Wet geluidhinder, zodat de geluidsbelasting als gevolg van deze bron niet wordt getoetst in ruimtelijke plannen. Geluid afkomstig van scheepvaart kan wel hinder veroorzaken. Bij deze bron zijn echter redelijkerwijs geen maatregelen te treffen door de gemeente.

12.5 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu als gevolg van de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen de gemeente Barendrecht zijn enkele bronnen aanwezig die externe veiligheidsrisico's opleveren voor de omgeving. Omdat de verantwoording van externe veiligheid een cruciale rol speelt bij veel projecten wordt parallel aan de structuurvisie een separate externe veiligheidsvisie opgesteld. Dit maakt het mogelijk om projecten te toetsen en een verantwoord en consequente afweging te maken.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Voor de A15 geldt een veiligheidszone van 80 m waarbinnen de ontwikkeling van kwetsbare objecten niet is toegestaan. Over de A29 vindt beperkt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats omdat de Heinenoordtunnel niet geschikt is in verband met tunnelveiligheid. Verder vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over lokale wegen. Daarvoor is door de gemeente een routing vastgesteld.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

In de omgeving van het spoor moet rekening worden gehouden met een veiligheidszone. De omvang van deze zone wordt binnenkort bekend. Vanwege de omvang van het vervoer in 2020 moet rekening worden gehouden met een zone van 10 tot 30 m.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water

De Oude Maas vormt een belangrijke binnenvaartroute voor het vervoer van vooral brandbare vloeistoffen. Dit vervoer vindt plaats met binnenvaartschepen en zeeschepen. Risico's van het vervoer over het water zijn beperkt relevant voor de gemeente Barendrecht. Bij ontwikkelingen op de oever moet wel rekening worden gehouden met een aandachtsgebied van 40 m langs de waterlijn in verband met de kans op hittestraling van een plas met brandende vloeistof die bij een incident op het water kan ontstaan.

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Mede vanwege de aanwezigheid van een aardgaswinlocatie, zijn op het grondgebied van de gemeente Barendrecht enkele buisleidingen voor het vervoer van natgas en aardgas aanwezig. In de omgeving van deze leidingen moet rekening worden gehouden met een minimale afstand tot kwetsbare objecten en met onderzoek naar de risico's en effecten voor de personen die in het invloedsgebied van de leidingen aanwezig zijn. Deze zones zijn per leiding verschillend.

Risicorelevante bedrijven

Er zijn vier lpg-tankstations aanwezig met elk een vergunde doorzet van maximaal 1.000 m³ lpg per jaar. Eén van deze stations heeft een aanvraag ingediend voor een grotere doorzet. De risicocontouren leveren in de huidige situatie geen knelpunten op. De overige risicorelevante bedrijven, bijvoorbeeld op Bedrijventerrein Oost, leveren geen externe veiligheidsrisico's op voor de omgeving.

12.6 Luchtkwaliteit

Naast wegverkeerslawaaï vormt luchtkwaliteit een belangrijk milieuaspect in verstedelijkte gebieden. Vanwege de ligging van Barendrecht in het Rijnmondgebied met de bijbehorende emissies van luchtverontreinigende stoffen en de nabijheid van snelwegen, is in de gemeente Barendrecht sprake van een verhoogde achtergrondconcentratie van de maatgevende stoffen NO₂ en PM₁₀ ten opzichte van overige delen van Nederland. Voor beide stoffen zijn grenswaarden gesteld in de Wet luchtkwaliteit in verband met de volksgezondheid. Voor snelwegen geldt dat binnen een afstand van circa 300 m sprake is van een verhoging van de concentratie NO₂ met maximaal 10 microgram per m³. Voor PM₁₀ geldt dat concentraties op kortere afstand van de weg al afnemen, binnen de

zone van 30 m is nog slechts sprake van 1 tot 2 microgram per m³ verhoging van de concentratie. Uit informatie van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit blijkt dat in 2015 in heel Barendrecht, op locaties waar mensen verblijven, de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. Dit is het gevolg van verkeersmaatregelen en van Europese en nationale bronmaatregelen, zoals de emissie-eisen die worden gesteld aan nieuwe auto's en vrachtwagens. Overkruizing van de A29 zou zeer positieve effecten hebben op de luchtkwaliteit en het geluidsklimaat in de omgeving van de weg. Hiermee zou tevens de barrièrewerking kunnen worden opgeheven/verminderd.

12.7 Bodemkwaliteit

Als gevolg van activiteiten die in het verleden hebben plaatsgevonden, komen verspreid door heel Barendrecht locaties voor waar mogelijk sprake is van bodemverontreiniging. In het buitendijks gebied komt bijvoorbeeld verontreiniging voor in verband met ophoging met baggerspecie. Er zijn enkele locaties waar voorheen afval werd gestort. De doelstelling van het Rijk is dat alle locaties met ernstige bodemverontreiniging uiterlijk in 2030 zijn gesaneerd. De potentieel spoedeisende gevallen moeten in 2015 zijn gesaneerd. De gemeente Barendrecht heeft in verband met deze doelstelling alle mogelijk verontreinigde locaties geïnventariseerd voor verder onderzoek. De aanpak van verontreinigde locaties loopt langs verschillende sporen. Voor sommige locaties geldt dat bedrijven verantwoordelijk zijn voor het onderzoek en de eventuele sanering van de grond. Voor andere locaties geldt dat de gemeente verantwoordelijk is voor de aanpak, ondersteund met subsidies van het Rijk. Voorafgaand aan ruimtelijke ontwikkelingen moet worden vastgesteld dat er geen sprake is van ernstige verontreinigingen.

12.8 Centrale opgave het terugdringen van milieuhinder

De belangrijkste opgave voor verbetering van de leefomgevingskwaliteit bestaat uit het verbeteren van de geluidssituatie in bestaande en nieuwe situaties. Spoorwegen en de verkeerswegen vormen daarbij de belangrijkste bron. De gemeente Barendrecht heeft in 2008 een actieplan opgesteld om het aantal geluidgehinderden terug te dringen. Dit plan wordt uiterlijk in 2012 geëvalueerd en geactualiseerd. Daarnaast vormt het verbeteren van de bodemkwaliteit, door sanering van verontreinigde locaties, een opgave voor de toekomst. Een voordeel daarbij is dat bodemonderzoek en bodemsaneringen door middel van wetgeving zijn gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkelingen.

Opgave 6.1: verder terugdringen van geluidshinder van met name de snelwegen en het spoor.

Opgave 6.2: verbetering bodemkwaliteit door sanering van vervuilde locaties in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen.

13. Bodem, water en ecologie

Om op een verantwoorde en duurzame wijze invulling te geven aan de ruimtelijke opgaven van de structuurvisie is globaal inzicht in bodemopbouw, watersysteem en ecologie van Barendrecht noodzakelijk. In dit hoofdstuk is een drietal quickscans over deze onderwerpen opgenomen die telkens afsluiten met belangrijkste randvoorwaarden en/of specifieke kansen. Op die wijze wordt een (duurzame) basis gelegd voor de (ruimtelijke) voorstellen uit de structuurvisie en kunnen nieuwe initiatieven eenvoudig op hoofdlijnen worden getoetst.

13.1 Bodem

De bodemopbouw van Barendrecht hangt nauw samen met de ligging in het lage deel van Nederland, waar lange tijd natte en drogere perioden elkaar afwisselden. Doordat in eerste instantie bedijkingen en (strand)wallen ontbraken of niet afdoende functioneerden hadden zee en rivierwater vrij spel. Nadat hier deels door menselijk ingrijpen verandering in kwam heeft veen- en landvorming een meer definitief karakter kregen.

De bodemopbouw in Barendrecht bestaat geheel uit kleiige gronden op veenlagen. Deze zijn ontstaan door een stijging van de zeespiegel als gevolg van een klimaatverbetering aan het begin van het holoceen. Hierdoor veranderden de riviervlakten en de moerassen binnen het gebied geleidelijk in een lagunegebied. Er was gedurende langere tijd sprake van perioden van sedimentatie van zand en klei (Afzettingen van Calais/Gorkum), afgewisseld door perioden van veengroei (Hollandveen). Op enkele plaatsen ontstonden kreken die, zoals de Waal, nu nog terug te vinden zijn. In de loop van het vierde millennium voor Christus ontstond een meer gesloten kust met strandwallen. Het landschap erachter verzoette en er ontstonden moerassen waarin veengroei plaatsvond. Door de verschillende diktes van lagen heeft een ongelijke inklinking van veengronden plaatsgevonden. De grillige structuur die hierdoor ontstaan is, is deels nog goed terug te zien in het huidige landschap. Zo zijn er verschillen in het maaiveldniveau en zijn op plaatsen waar veel zandafzetting plaatsvond de dijken en 'donken of terpen' te herkennen. Hier staat ook meestal de oudste bebouwing. Op

circa 15 tot 16 m minus maaiveld is een bijna gebiedsdekkende zandlaag aanwezig. Ten westen van de A29 ontbreekt deze laag op bepaalde locaties. De volgende zandlaag daaronder bevindt zich op circa 30 m minus maaiveld.

Het kenmerkende polderlandschap is lange tijd vrij intensief agrarisch gebruikt. De precieze dikte van de verschillende bodemlagen was hiervoor minder van belang. Met de oprukkende verstedelijking is de bodemopbouw steeds belangrijker geworden. De toestand van de bodem is bepalend voor het gebruik op en onder het maaiveld. Zo heeft de bodemopbouw invloed op de diepte en wijze van funderen, zijn er, afhankelijk van de opbouw, kansen voor ondergrondse energieopslag en kan door afname van agrarische activiteiten verdere bodemdaling worden voorkomen.

Door aanwezigheid van de rivieren treedt overal kwel op, door de veenlagen in de bodem is deze erg voedselrijk. Bij het realiseren van toekomstige recreatiemogelijkheden en natuurwaarden dient met zowel de kwel, als de veenbodem rekening gehouden te worden. Het gaat hierbij om soorten beplanting, waterdiepte, waterkwaliteit, enzovoorts, maar ook om maatregelen zoals het niet verder verlagen van grondwaterstanden om bodemdaling te voorkomen.

Opgave 7.1: inrichting en gebruik op maaiveldniveau afstemmen op bodemopbouw.

Opgave 7.2: bodem waar mogelijk gebruiken voor energiebesparing.

13.2 Water

Door de dijken, de ligging aan de Oude Maas en de Waal, de Oude Haven en het vele open water in met name de jongere woonwijken, is water nadrukkelijk in beeld in Barendrecht. Het watersysteem van Barendrecht bestaat uit diverse watergangen, plassen, sloten en vijvers. Deze worden gevoed door de afstroming van hemelwater dat via het grondwater of het rioolstelsel tot afvoer komt. In de zomer wordt het water op peil gehouden door het inlaten van water vanuit de Waal. Hierdoor is de chemische waterkwaliteit relatief goed. Enige knelpunten zijn de voedselrijkheid en de zuurstofconcentratie. Binnen Barendrecht zijn 19 peilvakken aanwezig met een peil variërend tussen NAP -1,3 m en NAP -2,2 m.

De waterstructuur van het stedelijk gebied is in een aantal deelgebieden op te delen. Binnen het centrumgebied en de oude woonwijken van Barendrecht is (bijna) geen oppervlaktewater (meer) aanwezig. In de wijken hieromheen neemt het oppervlaktewater een veel prominentere rol in. Ten oosten en centraal tussen de woongebieden zijn grote bedrijventerreinen gelegen. Binnen deze terreinen zijn ook waterstructuren aanwezig, deze worden echter nog niet optimaal benut.

In Carnisselande draagt het rijkelijk aanwezige water nadrukkelijk bij aan de kwaliteit van de wijk.

Doordat niet overal voldoende oppervlaktewater aanwezig is, zijn delen van Barendrecht gevoelig voor hevige neerslag. Dit kan leiden tot het onderlopen van parken en groen, onvoldoende drooglegging voor huizen en infrastructuur en problemen met de afvoer naar de riolering.

Klimaatveranderingen mogen niet leiden tot toename van wateroverlast. Bij mogelijke herinrichting van de oude woonwijken en het centrumgebied moet worden onderzocht of er kansen zijn om het oppervlaktewater weer terug te brengen. Dit schept niet alleen extra waterberging, maar versterkt daarnaast ook de stedenbouwkundige- en groenstructuur en belevingswaarde. Wonen aan het water is immers een plus, zeker als het water toegankelijk is. Dit kan zowel door middel van grasbermen voor vissers en kinderen die willen varen, als door terrassen om aan het water te genieten.

In de bestaande wijken is het streven om de oevers deels toegankelijk en open te houden, zodat het water zichtbaar blijft en de mogelijkheid voor recreatie, zoals vissen en spelevaren, blijft bestaan. Om in de toekomst te voldoen aan de

eisen ten aanzien van wateroverlast, wordt gestreefd naar een percentage oppervlaktewater van 10%.

Gezien het grote percentage verhard oppervlak op de bedrijventerreinen, is ook daar het streven om circa 10% open water in te richten met zoveel mogelijk natuurvriendelijke oevers. Dit geldt met name voor de watergangen die de functie natuur hebben. De oevers op bedrijventerreinen hoeven niet zo zeer toegankelijk te zijn. Water kan hier ook een functie hebben in het minder/ontoegankelijk maken van percelen.

De sportvelden binnen het stedelijk gebied van Barendrecht zijn belangrijke zoekgebieden voor de aanleg van waterberging, om wateroverlast nu en in de toekomst te voorkomen. Gestreefd moet worden naar uitbreiding van het percentage oppervlaktewater, zonder daarbij de mogelijkheden voor sport en recreatie te verminderen.

De Zuidpolder wordt de komende jaren heringericht, waarbij de nadruk ligt op extensieve recreatie en natuur. Het voorgestelde nieuwe watersysteem in dit gebied omvat brede, natuurvriendelijk ingerichte watergangen, met deels natuurvriendelijke oevers. Andere delen van de oevers worden geschikt gemaakt voor recreatie. Een doorgaande kano- en schaatsroute vanuit Rotterdam via de Grote en Kleine Duiker vanaf de Koedood tot aan 't Waaltje wordt nagestreefd. Binnen deze zone kan ruimte worden gevonden voor waterberging. Gestreefd wordt naar een groot oppervlak open water; afhankelijk per deelgebied tot wel 20 of 30%. Hierdoor ontstaat een extra buffer voor het stedelijk gebied en kan een zeer robuust systeem worden gerealiseerd.

Opgave 7.3: voorzien in een robuust, klimaatbestendig watersysteem uitgaande van minimaal 10% oppervlaktewater.

Binnen deze centrale opgave zijn er enkele belangrijke concrete deelopgaven, het betreft:

Deelopgave Blauwe Verbinding

De Blauwe Verbinding is een open watergang van 7 km. Deze beoogde waterverbinding verbindt het Zuiderpark in Rotterdam-Zuid met de Oude Maas aan de zuidkant van het eiland IJsselmonde. De route voert door het westelijke deel van

Barendrecht. Dit plan geeft een belangrijke verbetering van de waterkwaliteit in het stedelijk gebied en heeft daarnaast belangrijke recreatieve en ecologische potentie.

Deelopgave waterkwaliteit Zuidpolder/Gaatkensplas

De plannen voorzien in een toename aan oppervlaktewater van 18 ha tot 26,5 ha binnen het gebied. Daarmee krijgt het gebied verbeterde mogelijkheden voor vasthouden van gebiedseigen water. Op deze manier geven de ontwikkelingen invulling aan een duurzaam watersysteem.

Door de functieverandering van agrarisch naar een meer natuur- en recreatiegebied, zal de belasting van het oppervlaktewater met meststoffen en bestrijdingsmiddelen afnemen. Daarnaast worden watergangen voorzien van natuurvriendelijke oevers en worden zones met helofyten gerealiseerd, waardoor het zelfreinigend vermogen van het watersysteem toeneemt. Door de natuurvriendelijke oevers nemen ook de ecologische potenties en de belevingswaarde toe.

Bij het realiseren van (zwem)plassen binnen het gebied is het belangrijk rekening te houden met de lokale bodemopbouw. Indien de bodem uit veen bestaat, dan heeft dit een negatieve invloed op de waterkwaliteit. Regelmatig zal water uit de Oude Maas moeten worden ingelaten. Een aandachtspunt daarbij is dat de waterkwaliteit van de Oude Maas minder is dan die van de zeer schone Waal.

Deelopgave waterkwaliteit stedelijk gebied

De waterkwaliteit in het stedelijk gebied is nog niet optimaal. Het herinrichten van bestaand stedelijk gebied biedt kansen de kwaliteit te verbeteren. Door het realiseren van natuurvriendelijke oevers en meer doorspoeling is een slag te maken. Met het vervangen van gemengde en gescheiden rioleringsystemen door verbeterd gescheiden rioleringsystemen (bij herontwikkeling) kan nog een slag worden gemaakt.

13.3 Ecologie

Barendrecht ligt op de overgang van (zeer) stedelijk naar landelijk gebied. De meeste ecologische waarden in Barendrecht zijn gebonden aan door de mens vormgegeven landschappen, zoals de Zuidrand met de grienden, en de recreatiegebieden 'Oude Maas' en Wevershoek, de Gaatkensplas, het Vrijenburgbos en Kooiwalbos, Park Buitenoord, De Tramput, Sportpark 'De Bongerd' en de dijken. Deze gebieden zijn vooral van lokaal en soms van regionaal ecologisch be-

lang. In deze gebieden komen ook diverse beschermde soorten flora en fauna voor.

De Gaatkensplas en het water bij het bouwdok van de Heinenoordtunnel dienen in de winter als rustplaats voor verschillende soorten ganzen en eenden. Ook andere plassen en wateren hebben een functie voor watervogels. Daarnaast zijn deze plassen leefgebied van vissen en amfibieën. Op enkele plaatsen in Barendrecht komt de beschermde kleine modderkruiper (vis) voor. De rietkragen rond de plassen zijn weer interessant voor insecten en vogels. De boomrijke parken en recreatiegebieden vormen het leefgebied van vleermuizen en vogels, zoals ransuil, buizerd, sperwer, boomvalk en groene specht. De lijnvormige elementen, zoals de dijken en de Oude Haven zijn van belang als verbindings- en migratieroutes voor bijvoorbeeld grondgebonden zoogdieren, vleermuizen en amfibieën.

De Carnisse Grienden in de zuidwesthoek van de gemeente maken deel uit van het beschermde natuurgebied, Natura 2000-gebied Oude Maas. Dit natuurgebied is van nationaal ecologisch belang. Dit gebied overlapt deels met een groter gebied langs de oevers van de Oude Maas dat is aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Beide gebieden worden gekenmerkt door rietvegetaties en zachthoutoobos. Deze gebieden zijn zeer interessant voor diverse planten en dieren. Het is de bedoeling dat de oevers van de Oude Maas leefgebied gaan vormen voor de noordse woelmuis.

De ecologisch waardevolle gebieden in Barendrecht zijn ook in recreatief opzicht de meest interessante gebieden. Over het algemeen zijn ecologie en recreatie goed verenigbaar, maar op sommige plekken kan de recreatie de ecologische waarden ook onder druk zetten. In de structuurvisie zal helder moeten worden op welke plaatsen de ecologie voorrang krijgt en op welke plaatsen de recreatie.

Opgave 7.4: het zoneren van recreatie en ecologie in de groene gebieden van Barendrecht.

Binnen deze centrale opgave zijn er enkele belangrijke concrete deelopgaven, het betreft:

Deelopgave behoud ecologisch waardevolle gebieden

Door de grote woningbouwopgave die de afgelopen jaren is gerealiseerd, is de druk op de bestaande recreatie- en natuurgebieden in Barendrecht sterk toegenomen. In de komende jaren wordt de Zuidpolder ontwikkeld en wordt dit een gebied waar veel ruimte is voor natuur en recreatie. Hierdoor wordt de recreatiedruk over een groter gebied verdeeld.

Voor de natuur- en recreatiegebieden in Barendrecht kan een zonering aangebracht worden.

In de Carnisse Grienden (Natura 2000 en EHS) staat het behoud van de ecologische waarden voorop. In de gebieden aan de stadsranden, zoals Vrijenburgerbos, Kooiwalbos, de overige oevers van de Oude Maas en de Zuidpolder, is een combinatie van ecologie en recreatie mogelijk. In de 'binnenstedelijke' groengebieden, zoals Park Buitenoord, kan de nadruk meer op recreatie liggen.

Deelopgave behoud en ontwikkeling ecologische verbindingen

Voor de uitwisseling van planten en dieren tussen de verschillende gebieden zijn ecologische verbindingszones van belang. Voor vleermuizen vormen de lijnvormige boomstructuren langs wegen en dijken migratieroutes tussen verblijfplaatsen in het stedelijk gebied en foerageergebied in het buitengebied. De oevers van de Oude Maas hebben een verbindingsfunctie voor libellen, vissen, amfibieën en reptielen en voor soorten als noordse woelmuis en bever. Deze verbinding staat door de recreatiedruk op sommige plekken langs de Oude Maas wel onder druk. In het natuur- en recreatiegebied Zuidpolder wordt daarom ook ingezet op de realisatie van een oost-westlopende ecologische verbindingszone. De Zuidpolder vormt een schakel tussen de groene ontwikkelingsgebieden het Waalbos in het oosten en Het Buitenland van Rhoon in het westen.

De noord-zuidlopende watergangen, met in het bijzonder de Oude Haven, vormen weer een ecologische verbinding tussen de gebieden langs de Oude Maas en de waterpartijen in het stedelijk gebied. De waterkwaliteit is echter nog niet geschikt voor de meer kritische soorten.

14. Totstandkomingsproces

De structuurvisie Barendrecht 2010-2020 is in 5 stappen tot stand gekomen. Het proces ziet er als volgt uit:

1. Oriëntatiefase	2. Programmafase	3. Ontwerpfase	4. Afstemmingsfase
Wat is de opgave?	Wat is het programma?	Opstellen ontwerpstructuurvisie	
• Hoofdpijnen bestaand beleid • Overzicht ontwikkellocaties • Ruimtelijke structuur en kwaliteiten • Wat betekent het begrip duurzaamheid?	• Programmaonderdelen in workshops • Schetsboek voor ontwikkellocaties • Ontwikkelingsscenario's	• Ruimtelijk toekomstbeeld/ontwikkelingskader • Programma (kwalitatief en kwantitatief) • Visie op duurzaamheid • Visie op uitvoering	• Inspraak en overleg • Gereed maken voor besluitvorming in fase 5

Fase 1 Oriëntatiefase

Het proces is gestart met het creëren van een gezamenlijk referentiekader binnen de gemeentelijke projectgroep. Het resultaat van deze fase is het Oriëntatiedocument, dat ingaat op de actuele beleidsuitgangspunten en ambities uit 'Visie op Barendrecht 2025', kenmerkende ruimtelijke structuren, actuele ruimtelijke ontwikkelingen en de betekenis van het begrip duurzaamheid voor de structuurvisie. Het document vormt het vertrekpunt van de structuurvisie en geeft het een kader waarbinnen de structuurvisie zich zal bewegen.

Fase 2 Programmafase

Het doel van de programmafase is richting te geven aan de structuurvisie door de ruimtelijke en programmatische opgaven te signaleren en vast te leggen. In vier workshops met de gemeentelijke projectgroep is de gemeente op interactieve wijze geanalyseerd, uitmondend in wijkprofielen en thematische opgaven

voor de structuurvisie. Om inzicht te krijgen in de bandbreedte waarbinnen de gemeente zich zou kunnen ontwikkelen zijn scenario's gebruikt als onderzoeksmachine. Het resultaat van de programmafase is vastgelegd in het Programmadocument, dat is vastgesteld door het college en is besproken door de Commissie Ruimte.

Fase 3 Ontwerpfase

In deze fase is de (voor)ontwerpstructuurvisie opgesteld. Het programmadocument is in deze fase uitgewerkt tot ontwerp, die ingaat op onder andere: het ruimtelijk ontwikkelingskader, programmatische aspecten en uitvoerbaarheid. Onderdeel van het ontwerp is het schetsboek dat – ter inspiratie – mogelijke (ruimtelijke) randvoorwaarden en oplossingen schetst voor een aantal bepalende locaties (locaties waar veel opgaven samenkomen).

Fase 4 Afstemmingsfase

In deze fase is de voorontwerpstructuurvisie – conform de inspraakverordening – ter inzage gelegd en aangeboden aan de overlegpartners. Een overzicht van inspraak- en overlegreacties, voorzien van beantwoording, is opgenomen in hoofdstuk 15.

Vervolgens is de aangevulde en aangepaste visie als ontwerp ter visie gelegd.

Fase 5 Besluitvormingsfase

De resultaten van de tervisielegging zijn beoordeeld en behandeld en vervolgens is de structuurvisie op 2 juli 2012 vastgesteld door de raad.

14.1 Werken met scenario's

Op weg naar de structuurvisie voor Barendrecht zijn scenario's gebruikt als onderzoeksmachine om inzicht te krijgen in de bandbreedte waarbinnen de gemeente zich zou kunnen ontwikkelen. De scenario's geven inzicht in de verbanden, onderlinge effecten, afhankelijkheden en locaties waar een ontwerpende uitwerking nodig is. Belangrijke pijlers binnen de scenario's zijn programma, ruimte en duurzaamheid. De scenario's zijn geen modellen in de betekenis van (alternatieve) plannen, maar meer globale perspectieven die ruimtelijk verkend worden.

Door middel van twee scenario's is de mogelijke toekomstige ontwikkeling van Barendrecht verkend. Het scenario 'Twee dorpen' is geënt op de ontwikkeling van de gemeente op korte termijn, terwijl het scenario 'BAR' het accent legt op de lange termijn. 'Twee dorpen' gaat vooral uit van de huidige praktijk en borduurt voort op het verleden. BAR schetst een verre toekomst en breekt soms bewust met oude gewoontes. Door het kortetermijnsenario te confronteren met het langetermijnsenario, wordt duidelijk waar eventuele ruimtelijke knelpunten, kansen en (ontwerp)opgaven liggen. Zo kan worden bepaald of kortetermijnontwikkelingen belemmeringen opleveren voor langetermijnkeuzes. Ook kan worden bepaald of ontwikkelingen dicht bij elkaar liggen en ze elkaar beïnvloeden. Beide scenario's geven een mogelijk beeld van de ontwikkeling van de gemeente, maar elk vanuit een ander perspectief.

De structuurvisie bestaat uit bestanddelen van de twee scenario's; er is niet tussen de scenario's gekozen, maar uit de onderdelen ervan.

14.1.1. Scenario 1: Twee dorpen

Het versterken van de eigen bestaande Barendrechtse identiteit staat centraal in dit scenario. De ontwikkeling van Barendrecht heeft in dit scenario een vrij introvert karakter. In grote ingrepen voorziet 'Twee dorpen' niet. Het accent ligt op de ontwikkeling van kwalitatief goede buurten. Ontmoeting is gericht op burens, buurtgenoten en Barendrechtse. Het voorzieningenpakket sluit hierop aan en is vooral bedoeld voor de eigen bevolking.

'Twee dorpen' ziet Barendrecht als verzameling van wijken en buurten, waarbij het accent ligt op interne verbindingen. Zo voorziet dit scenario in een nieuwe openbaarvervoersverbinding tussen Carnisselande en Barendrecht Centrum en

het herstellen en realiseren van verbindingen over/onder de A29. Voorzieningen worden gelijkmatig gespreid over Barendrecht zodat deze dichtbij beschikbaar zijn voor iedereen. Het centrum behoudt zijn typisch Barendrechtse sfeer en winkels en vormt, met de aanwezigheid van het beschermd dorpsgezicht, de belangrijkste identiteitsdrager van de gemeente. De randen van Barendrecht blijven overwegend groen en worden kleinschalig ingericht en vooral vanuit Barendrecht beter toegankelijk gemaakt.



Scenario Twee dorpen (illustratie)

Barendrechtse recreëren in een kleinschalig landschap

De Zuidpolder, de Zuidrand en de Waaloever zijn belangrijke gebieden waar Barendrechtse kunnen genieten van ruimte en rust. Deze recreatieve functie wordt verder benut door de gebieden in samenhang in te richten. Dit houdt onder meer in dat de bereikbaarheid van de recreatiegebieden vanuit Barendrecht wordt verbeterd door de oversteekbaarheid van de Kilweg te vergroten. Daarnaast worden wandel- fiets- en ruiterspaden aangelegd om de gebieden toegankelijker

te maken. Belangrijke opgave in dit kader is het toegankelijk maken van de oevers. Dit geldt vooral voor de Waaloever.

Daarnaast voorziet dit scenario in het autoluw maken van de Achterzeedijk, zodat een aaneengesloten recreatiegebied ontstaat vanaf Barendrecht naar de oevers van de Oude Maas. Dit wordt bereikt door de Ziedewijdsebaan door te trekken naar de Achterzeedijk, om daar aan te sluiten op de Randweg in Heerjansdam.

Kleinschalige lokale recreatieve voorzieningen zullen de aantrekkelijkheid van het recreatiegebied vergroten, met blijvende aandacht voor rust. De agrarische functie van grote delen van de Zuidpolder blijft ruimtelijk bestaan, mits dit markttechnisch haalbaar is en sprake kan zijn van recreatief medegebruik.

Het volledige verloop van de Oude Haven wordt weer hersteld. Dit draagt, tot in het cultuurhistorisch centrum, bij aan promotie van de Barendrechtse identiteit.

Rotterdam bepalend voor inrichting Zuidelijk Randpark

Het Zuidelijk Randpark – het gebied tussen Rotterdam en de A15 – heeft ook in de nabije toekomst geen prioriteit in de ontwikkeling van Barendrecht. Het is een gedifferentieerd gebied dat qua ligging nabij snelwegen en spoor in aanmerking komt voor vestiging van overlastgevende functies. De Rotterdamse behoefte speelt overigens een bepalende rol bij de inrichting van het gebied.

Barendrecht aan het werk

Barendrecht blijft zorgen voor voldoende werkgelegenheid voor haar inwoners. In dit kader wordt geïnvesteerd in (kleinschalige) herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en in de aanleg nieuwe bedrijventerreinen. De aanleg van nieuwe terreinen zal plaatsvinden op restructuurn dichtbij grote infrastructuur. Logische locaties zijn de uitbreiding van het bedrijventerrein Reijerwaard richting het spoor, uitbreiding van Bedrijventerrein Oost door ontwikkeling van gronden nabij de Dierensteinweg en uitbreiding van het bedrijventerrein aan de Middeweg op aangrenzende gronden. Herstructurering is aan de orde op Bedrijventerrein Oost, waar door het vrijkomen van bestaande kavels ruimte ontstaat voor nieuwe bedrijvigheid en in de omgeving van het station, ook voor kantoren en voorzieningen.

Dorps met stedelijke accenten

Barendrecht heeft weinig ruimte beschikbaar om te kunnen voorzien in voldoende woningen voor de bevolkingsgroei (eigen aanwas) en in samenhang daarmee haar dorps- en groene identiteit te behouden. Daarom wordt gekozen voor verdichting van bebouwing op een aantal plekken. Op deze manier wordt voorkomen dat groengebieden worden benut voor de bouw van woningen en voorzieningen. Het kenmerkende dorps karakter blijft zodoende bewaard voor het overgrote deel van Barendrecht. Daar staat tegenover dat op sommige plekken flink moet worden verdicht.

Herstructurering Noord en Zeeheldenbuurt

De prijzen van de woningen in de woonbuurten ten noorden van het hoofdwinkelcentrum zijn relatief laag en de kwaliteit van de woningen is beperkt. Dit geldt in nog sterkere mate voor de woningen in de Zeeheldenbuurt. Om achteruitgang van deze woonbuurten te voorkomen, moet op korte en middellange termijn herstructurering plaatsvinden. Het gaat hier om een voor Barendrechtse begrippen grootschalige opgave die gefaseerd wordt uitgevoerd.

Spreiden van voorzieningen

Diverse locaties in Barendrecht komen in aanmerking voor herstructurering. Het gaat hier vaak om strategisch liggende plekken in de ruimtelijke hoofdstructuur van Barendrecht, zoals locaties aan kenmerkende groen-, dijk- of routestructuren. Een aantal van deze plekken, bijvoorbeeld De Driespong/Gouwe-Marijkesingel, de Kruidentuin en Paddewei, toont verschijnselen van achteruitgang van het aanwezige voorzieningenaanbod en de ruimtelijke kwaliteit. Het invullen van de locaties met uitsluitend woningen ligt voor de hand, maar is gezien de strategische ligging in de structuur van Barendrecht niet gewenst. Het zijn deze locaties die wijken en buurten een gezicht geven. Daarnaast biedt het kansen om voorzieningen gespreid over Barendrecht te kunnen vestigen. Daarom wordt ingezet op combinaties van wonen, voorzieningen, werken en groen. Denkbaar programma's zijn seniorenhuisvesting met zorg- en welzijnsvoorzieningen en groenvoorzieningen in de buurt of verschillende woonvormen gecombineerd met detailhandel en kleinschalige werkgelegenheid.

Interne verbindingen

Het accent in dit scenario ligt op het verbinden van wijken en buurten binnen Barendrecht. Een belangrijke barrière die in dit kader moet worden overbrugd is de A29. Door de dijken die de A29 kruisen ook open te stellen voor autoverkeer wordt de barrièrewerking verkleind. Daarnaast zal een nieuwe openbaarvervoersverbinding Carnisselande verbinden met het centrum van Barendrecht Centrum en het station.

14.1.2. Scenario 2: BAR

Het BAR-scenario is geënt op de verre toekomst, waarbij Barendrecht nadrukkelijk samenwerking zoekt met Albrandswaard en Ridderkerk. Samen staan deze gemeenten sterk en zijn ze bepalend voor de regio. Dit scenario kijkt over de huidige gemeentegrenzen. BAR bepaalt de identiteit, de wijken en de eigenheid. Door haar ligging heeft Barendrecht een centrale ligging en rol.

In de toekomstige structuur maakt Barendrecht onderdeel uit van verbindende zones, waarbij het accent ligt op de verbindingen tussen de BAR-gemeenten. Dit kunnen infrastructurele verbindingen zijn, maar ook groengebieden die de BAR-gemeenten met elkaar verbinden. Bijzondere plekken bepalen de hoofdstructuur. Dit houdt in dat strategisch gelegen plekken, bijvoorbeeld bij entrees van Barendrecht en bij de centra, weloverwogen worden ontwikkeld. Het zijn deze plekken die BAR een eigen identiteit en gezicht kunnen geven. Voorbeelden zijn het station en een overkapping van de A29. Hier ontstaat ruimte voor (regionale) voorzieningen, zoals een nieuw bestuurlijk centrum voor BAR en nieuwe openbaarvervoersfaciliteiten.

Verbinden en verknopen

Het accent ligt op verbindende zones tussen de huidige gemeenten en tussen het stedelijke gebied en het buitengebied. In de regionale gedachte, waarbij voorzieningen op de meest geschikte plek worden gerealiseerd, is een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding (HOV), bijvoorbeeld een tram/metro, een belangrijke voorziening die de BAR-gemeenten met elkaar verbindt (oost-west). Door (regionale) voorzieningen te realiseren bij aan openbaarvervoersknooppunten worden deze goed bereikbaar.



Scenario BAR (illustratie)

Stationsomgeving als verstedelijkingsicoon

Barendrecht heeft een treinstation. Door het StedenbaanPlusconcept bij het station te benutten, ontstaat er een multifunctioneel vervoersknooppunt met stedelijke allure in een stedelijk landschap. Onder meer een hogeschool, het nieuwe BAR-centrum en kantoren voor bijvoorbeeld de agrisector kunnen er hun plek vinden. Het stationsgebied wordt ontsloten door een nieuwe verbinding naar de Dierensteinweg die aansluit op de A15. De Dierensteinweg wordt parallel aan de A15 doorgetrokken naar Carnisselande en Albrandswaard. Op deze manier ontstaat er een nieuwe oost-westverbinding, die naast de verbindende regionale functie het leefklimaat in Barendrecht Centrum ten goede zal komen. Het verkeer over de 1^e Barendrechtseweg zal afnemen en er zijn daardoor mogelijkheden om de kenmerkende dijkstructuur en het winkelgebied aan beide zijden van de 1^e Barendrechtseweg beter met elkaar te verbinden.

Het groen-rode en blauwe gezicht van BAR

BAR vormt de poort naar de Rotterdamse regio vanuit de Hoeksche Waard. De kruising van de A29 met de toekomstige HOV is een unieke plek om BAR een gezicht te geven. Deze locatie biedt goede mogelijkheden voor het vestigen van (regionale) voorzieningen en het verbinden van Carnisselande met Oud-Barendrecht. Overkapping/verdiepte aanleg van de A29 past in dit beeld. Naast de poort naar Rotterdam, fungeert het de 'knoop' ook als poort naar het open landschap. Door het toevoegen van P+R-faciliteiten in combinatie met de HOV, wordt het knooppunt een belangrijke toegangspoort voor recreanten op weg naar het open groene landschap langs de Oude Maas.

Barendrecht ontwikkelt langs de Oude Maas een waterfront, waardoor de gemeente en de regio ook vanaf het water beter en aantrekkelijk bereikbaar worden. Door koppeling aan waterbussystemen uit de Rotterdamse regio en de Drechtsteden, wordt zo een belangrijke extra schakel toegevoegd aan het regionaal openbaar vervoer.

Samen meer maken van duurzaamheid

De Kilweg vormt de afronding van de verstedelijking binnen BAR. De Zuidpolder en de Zuidrand liggen ten zuiden hiervan en maken onderdeel uit van een regionaal groenpark. Recreatie, natuur en water zijn de structuurbepalende functies. Barendrecht maakt onderdeel uit van een groter geheel en realiseert zich dat het aanpakken van duurzaamheidsvraagstukken meer oplevert als je dat doet in regionaal verband. Een belangrijk project in het streven van BAR naar duurzaamheid is het realiseren van een klimaatbuffer in de Zuidpolder. De Zuidpolder is één van de (peil)gebieden in de regio waar het waterpeil kan fluctueren, zodat het water langer wordt vastgehouden. Dit betekent wel dat het waterpeil zal stijgen, waardoor de Zuidpolder minder geschikt wordt voor landbouw. De agrarische functie zal dan ook verdwijnen en plaatsmaken voor water en natuur. Aansluitend op de nieuwe functie biedt de Zuidpolder ruimte voor nieuwe vormen van extensieve woningbouw. Te denken valt aan wonen op of aan het water (waterwoningen) langs de Ziedewijdsedijk, waardoor een dijklint ontstaat dat Barendrecht Centrum met Heerjansdam verbindt.

BAR investeert in regionale recreatieve functie

De Zuidpolder en de oevers van de Oude Maas en de Waal hebben een belangrijke recreatieve functie voor BAR en vormen onderdeel van een groter regio-

park. Het is dé groene schakel die de drie gemeenten met elkaar en met de regio verbindt. Dicht bij het drukke stedelijke leven is het regiopark een plek waar ruimte is voor verschillende vormen van recreatie, zoals wandelen, fietsen, watersport, wellness, horeca, etc. Het toegankelijk maken van de oevers (vooral bij de Waal) en de Zuidpolder is belangrijk voor de beleving van de recreant. Een regionaal routenetwerk van fiets-, wandel- en ruiterspaden moet het regiopark beter bereikbaar en aantrekkelijker maken voor de 'regionale' recreant. Daarnaast is het van belang dat het regiopark vanuit Barendrecht aantrekkelijker wordt om te recreëren. Dit betekent dat er in betere verbindingen en routes tussen het stedelijke en het buitengebied wordt voorzien. Van oudsher waren er verbindingen tussen de kern van Barendrecht en de Oude Maas. Eén van de meest herkenbare was de waterverbinding vanaf de rivier naar de Oude Haven in het centrum van Barendrecht. Het terugbrengen van de haven in combinatie met het verbinden van het oude en nieuwe centrum, draagt bij aan versterking van het cultuurhistorische karakter van het centrum.

Een uitdagend Zuidelijk Randpark

Daar waar de Zuidpolder en de oevers bedoeld zijn voor extensievere vormen van recreatie, is in de noordrand plaats voor intensievere vormen van recreatie. De ligging nabij de A15 en het spoor maakt het gebied tussen Barendrecht en Rotterdam geschikt voor ruimtevragende en stedelijk recreatieve functies. Te denken valt aan inrichting van het gebied als sportboulevard georiënteerd op 'actie en uitdaging', zoals fietscross, speelbos, etc. Ook voor uitplaatsing van sportvoorzieningen biedt de noordrand plaats. Op deze manier ontstaat er in Barendrecht meer ruimte voor woningbouw die beantwoordt aan de regionale vraag.

15. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De voorontwerpstructuurvisie is in het najaar van 2011 vrijgegeven voor inspraak en overleg. De resultaten daarvan zijn begin 2012 behandeld in het college en de raadscommissie. De reacties zijn in bijgaande tabel samengevat en beantwoord. Vervolgens is de visie zoals hieronder ook aangeven aangevuld en aangepast.

Samenvatting inspraakreacties met gemeentelijk commentaar

nr	Naam, adres	Samenvatting reactie	Commentaar
1	A.van der Velden	Is geen voorstander van een tramverbinding tussen Carnisselande en het NS-station. Trekt criminaliteit aan en is kostbaar.	De SV bepleit een hoogwaardig openbaar vervoersverbinding. Een tram zou kunnen, maar is slechts een voorbeeld. Een goede busverbinding is ook een optie. De beste oplossing vereist nadere studie.
2	T.S.Kraaijeveld, Koedood 17	a. Groene ecologische verbinding over de Koedoodse Haven is niet gewenst omdat dit een Natura 2000-gebied is b. Brug over haven niet gewenst omdat dit de recreatieve druk op gebied aanzienlijk zou opvoeren. (zie ook 10)	a. Groene ecologische verbinding is niet in strijd met Natura 2000. b. De aanduiding op de plankaart beoogt niet zozeer aan te geven dat er een brug over de Koedoodhaven moet komen, maar de bestaande routes voor langzaam verkeer daar moeten worden verbeterd. Deze plek is routetechnisch erg belangrijk als verbinding tussen de Zuidpolder en het Buytenland van Rhooen. Het is in elk geval niet de bedoeling een doorgaande route door de waardevolle grienden te realiseren.
3	Buurtbelang De Kruidentuin, Binnenlandse Baan 68	a. SV gaat uit van teveel extra woningen in centrum-oost. Daarbij teveel stapeling. SV moet meer oog hebben voor renovatie en vervangende grondgebonden woningen en voorzieningen. Meer oog voor duurzaamheid. b. Er wordt ten onrecht vanuit gegaan dat alle senioren een appartement wensen. Er moet meer onderzoek komen naar verschillende woonwensen binnen deze doelgroep. c. Voorkomen moet worden dat centrum een seniorenclave wordt. d. SV geeft geen oplossingen voor verlies groenvoorzieningen bij verdichting centrum-oost.	a/d. De structuurvisie zet in op realisering van levensloopbestendige woningen in het gebied tussen het centrum en het spoor/station. Uitgaande van de actuele vraag ligt daarbij het accent op gestapelde woningen voor ouderen en jongeren. Onderschreven wordt dat het gebied niet te eenzijdig moet worden ontwikkeld. Dat is ook niet het uitgangspunt. Overigens is eenzijdigheid juist wel een kenmerk van de huidige situatie. Er zal sprake zijn van een gefaseerde aanpak waarbij telkens de actuele marktvraag wordt betrokken. Daarbij zal ook steeds in overleg tussen de eigenaar (veelal Patrimonium) en de gemeente worden gezien of (duurzame) renovatie een realistische, bij de marktvraag passende en betaalbare optie is. Het kan daarbij ook aan de orde zijn dat huurwoningen worden verkocht en "particulier" worden gerenoveerd. Dit is ook een interessante optie voor starters. Overigens is die gefaseerde aanpak ook mogelijk vanwege de kenmerkende blokvormige stedenbouwkundige opzet van het gebied, die ook tijdens en na herstructurering van bebouwing en openbare ruimtes grotendeels kan worden behouden. De keuze voor meer stapeling is overigens niet alleen ingegeven door de markt, maar ook door de wens om nabij het station en de voorzieningen woningen toe te voegen. Daarbij kan juist door keuze voor stapeling ruimte worden gecreëerd voor

		e. Bij eventuele herstructurering Gouwe/Marijkesingel mag sporthal De Driesprong niet verplaatst worden naar Kruidentuinlocatie f. SV heeft geen aandacht voor een goede bereikbaarheid van voorzieningen bij calamiteiten in centrum-oost. g. Gevreesd wordt voor toenemende parkeerdruk omdat centrum-oost overlooptgebied is voor centrum. (relatie met 8.)	groen en water. Niet alleen als kwaliteit voor de nieuwe woningen, maar ook als nieuwe kwaliteit voor de bestaande wijk. Tenslotte kunnen juist bij gestapelde bebouwing uitstekend combinaties worden gemaakt met voorzieningen en werkgelegenheid (in de plint). e. Als er in de toekomst sprake is van het verdwijnen van sporthal De Driesprong is het niet de bedoeling deze te verplaatsen naar de locatie Kruidentuin. De geplande sportzaal in de MFA is bedoeld als vervanging van sportzaal Vitaal. f. Uitgangspunt is dat gemeente steeds minimaal aan wettelijke eisen ten aanzien van bereikbaarheid en veiligheid wil en moet voldoen. g. De parkeerbehoefte in het centrumplan wordt zodanig opgelost, dat van daaruit geen parkeerdruk ontstaat op de aangrenzende gebieden. Daarbij geldt als uitgangspunt dat iedere wijk aan de parkeernorm moet voldoen, zoals die in de gemeentelijke parkeernota is vastgelegd.
4	A. Kok, Vlist 14	SV is te weinig realistisch en te weinig gericht op de oplossing van de echte problemen.	SV is voor een ruimtelijke visie, waar de gewenste planologische ontwikkelingen voor de komende 10 tot 15 jaar op hoofdlijnen worden weergegeven. Bij andere beleidsinstrumenten, zoals raadsprogramma's voorjaarsnota's en meerjarenbegrotingen wordt integraal afgewogen welk beleid op korte en middellange termijn wordt gerealiseerd.
5	M. Kapteyn, Kempenaar 18	Waardering voor visie. a. Bij herstructureringsopgave bewoners zo vroeg mogelijk betrekken. b. Terughoudendheid bij hoeveelheid gestapelde bouw. c. Voorzieningen moeten voor alle inwoners goed bereikbaar en beschikbaar zijn. d. Onderschrijft aandacht SV voor bestaande dijken en boerderijen als cultureel erfgoed. e. toekomstige groenuitbreidingen moet een meer natuurlijk karakter krijgen en authentieke landschappen moeten behouden blijven. Gezonde recreatie en genieten van natuur zijn belangrijk. (zie ook reactie 13) f. Meer representativiteit voor entrees wordt onderschreven. Ook vriendelijker stationsomgeving en verbinding met centrum en Carnisselande. Files bestrijden.	a. De gemeente onderschrijft het belang om bewoners zo vroeg mogelijk bij zowel nieuwbouw als herstructurering te betrekken. Recente praktijkvoorbeelden tonen dit ook aan. b. Hoeveelheid gestapelde bouw is/wordt afgestemd op het woningmarktonderzoek van 2009 en de daarop gebaseerde Woonvisie 2006-2015 en daarbij behorende Herijking 2010. (zie ook commentaar bij 3) c. Belang van goede bereikbaarheid en beschikbaarheid van de voorzieningen wordt volledig onderschreven. d. Hiervan wordt kennis genomen. e. Het natuurlijke karakter van groenuitbreidingen, etc. is uitgangspunt bij inrichtingsvisies en bestemmingsplannen, zoals de Zuidpolder. Overigens vraagt dit soort gebieden ook veel aandacht in het kader van het beheer en moeten de exploitatiekosten niet worden onderschat. f. Hiervan wordt kennis genomen.
6	W. Groenendijk, Klipper 25	Doortrekken tramlijn Carnisselande naar NS-station niet aanvaardbaar, omdat het ten koste gaat van veel groen. Is het wel rendabel. Reactie vertoont veel overeenkomst met nr. 1.	SV bepleit een hoogwaardige openbaarverbinding tussen Carnisselande en het station. Tramverbinding is een optie, maar zeker niet de enige. Bij nadere bestudering van uitvoerbaarheid van de plannen zal ruimtelijke inpassing en rendement belangrijke afwegingsfactoren zijn.

7	R. Aartsen, Windsingel 9	Gevreesd wordt voor bedreiging leefbaarheid bij aangekondigde plannen m.b.t. flats, tram, voorzieningen, meer parkeerruimte en uitbreiding Borgstede.	Bij nadere uitwerking van verschillende plannen in gebiedsvisies en bestemmingsplannen zal de leefbaarheid steeds voorop staan.
8	A.M. Hengstmengel-Verhagen, Gouwe 52	Inspraakreactie vertoont veel overeenkomst met reactie nr.2. Daarbij wordt aangetekend dat beleid voor Barendrecht-centrum jarenlang is geweest om laagbouw te realiseren en aan de randen gestapelde bouw tot maximaal 3 bouwlagen.	Voor beantwoording wordt in de eerste plaats verwezen naar antwoord bij 3. Voor Barendrecht-centrum is al jaren het uitgangspunt dat terughoudend moet worden gedaan met gestapelde bouw en dat alleen te doen waar dit stedenbouwkundig verantwoord is, rekening houdend met de directe omgeving. (zie o.m. het collegeprogramma)
9	L.H.Kooijman en J.W.Kooijman-van der Linden, Koedood 29	Maken bezwaar tegen mogelijke bouw van woningen door gemeente (OMMIJ) op voormalig terrein Kraaijeveld Aannemingsbedrijf, Koedood 36 en 40. Dit moet een ecologische verbinding zijn.	Van deze reactie wordt kennis genomen. In het kader van het nieuwe bestemmingsplan Zuidrand komt deze bebouwingsmogelijkheid aan de orde. Dit nieuwe bestemmingsplan komt in de loop van 2012 in procedure.
10	Vereniging 'De Carnisse Grienden', Goudenregen 4, Rhoon	a. Het wordt gewaardeerd dat gemeente een allesomvattende visie geeft voor recreatie, groen en water. b. Bezwaar tegen mogelijkheid brug over Koedoodse Haven waardoor Carnisse grienden (Natura-2000 gebied) te zeer wordt belast en natuurwaarde zou kunnen verliezen. Past deze ontwikkeling in beheerplan Natura 2000 van Rijkswaterstaat ZH? (Reactie vertoont veel overeenkomst met reactie nr. 2)	a. Hiervan wordt kennis genomen. b. De aanduiding op de plankaart beoogt niet zozeer aan te geven dat er een brug over de Koedoodhaven moet komen, maar de bestaande routes voor langzaam verkeer daar moeten worden verbeterd. Deze plek is routetechnisch erg belangrijk als verbinding tussen de Zuidpolder en het Buytenland van Rhoon. Het is in elk geval niet de bedoeling om een doorgaande route door de waardevolle grienden te realiseren.
11	F. Jiskoot, Klipper 33	a. bij herontwikkeling omgeving Marijkesingel/Gouwe geen appartementen maar laagbouw passend bij dijklint; ook geen zendmast. b. Park Buitenoord beter verbinden met Buitenoord. c. Park Buitenoord multifunctioneler invulling geven, bijv. door horeca of andere voorziening toe te voegen. d. Water in Buitenoord leeft niet. Kwaliteitsimpuls geven door bruggetjes en vriendelijke oevers. e. Bij woningbouw in bestaand Barendrecht voorrang geven aan seniorenwoningen. Dit zal doorstroming bevorderen. f. Woningbouw zwembadlocatie niet te hoog ivm relatie omgeving. Pleit voor strip met voorzieningen en/of kantoren.	a. Als herontwikkeling aan de orde is, zal versterking van de oude structuur met karakteristiek dijkenpatroon, waar drie dijken samen komen een belangrijke randvoorwaarde zijn. Dat wil overigens niet zeggen dat dan alleen laagbouw verantwoord is. Bij eventuele verplaatsing zendmast is verantwoorde dekkingsgraad t.b.v. telecommunicatie belangrijk. b. Verbindingen worden toereikend geacht. c. Park zou multifunctioneler kunnen worden door hier beperkt gepaste culturele activiteiten toe te staan. In de 3 ^e schets in het Schetsboek wordt de mogelijkheid aangegeven horeca of andere voorziening aan de rand van het park te realiseren. d. In het kader van verbetering kwaliteit openbare ruimte Buitenoord is dit een punt van aandacht. e. Vooral in plannen Centrumontwikkeling hebben seniorenwoningen hoogste prioriteit en bij herstructurering (wijken Noord) streeft de SV naar levensloopbestendige woningen. f. Hoogteaccent is voor die plek belangrijk en verantwoord in relatie tot sporenkap en stationsgebouw, mits goed ingepast in woonomgeving. Pleidooi voor passende functies (op de begane grond), die het plein kunnen verlevendigen wordt onderschreven.

		g. Buurt rond watertoren meer gemengde functies. Mag niet afglijden naar woonbuurt. h. Voordijk meer benutten voorzieningen, kleinschalige bedrijvigheid en dienstverlening, o.m. ten dienste van Carnisselande.	g. Gemeente streeft naar verantwoorde mix van functies passend bij historisch centrum, in de SV ook wordt bepleit. Vooral winkels (locatie Zwaal), woningen (Heuvelstein) en horeca. h. Deze doelstelling wordt onderschreven. Vanaf de ontwikkeling van Carnisselande is dit de bedoeling geweest, vooral in bestaande (voormalige) bedrijfsbebouwing en mitst het een niet te hoge extra verkeersbelasting op de Voordijk geeft en de cultuurhistorische kwaliteit van de dijken zich hiermee verenigt.
12	W. Jongenotter, Dordtestraatweg 43	a. Visie achterhaald door economische realiteit. b. Heeft bezwaar dat alle agrarische grond wordt getransformeerd tot natuur- en recreatie. Land- en tuinbouw kunnen ook drager zijn van ruimte en recreatie en eventueel rode punten.	a. SV is een document op hoofdlijnen met een visie voor 10 tot 15 jaar. Uitvoerbearheid kan o.m. in tijd en uitwerking afgestemd worden op economische omstandigheden. b. Dit beleid is begin 2010 vastgelegd in bestemmingsplan Zuidpolder en in de SV overgenomen als recent zo geformuleerd beleid. (Relatie met 13)
13	LTO Noord IJsselmonde	SV formuleert geen beleid voor de agrarische sector. Visie heeft het over toekomstige functies voor 'resterende agrarische gronden', waarvoor in dan leefbaarheid, recreatie en natuur de boventoon voeren. Als gevolg van economische omstandigheden wil rijksoverheid de agrarische ondernemer op duurzame manier betrekken bij onderhoud landschap. SV zou hierop moeten inspelen door zittende agrariërs mogelijkheden te bieden door het recreatief verruimen van de agrarische bestemming, waarmee de huidige bedrijfsvoering kan worden verbreed en geoptimaliseerd. Verwerving en uitkopen door de overheid staat daarmee niet langer voorop.	Terecht wordt gesteld dat in de huidige situatie onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de totale ambities te realiseren. Dat wordt overigens nu al onderkend en deels opgelost door bijvoorbeeld de gefaseerde realisering van de Zuidpolder. Daarnaast kan de vraag worden gesteld of het totale gebied opnieuw ontworpen en ingericht moet worden of dat delen juist nauwelijks een nieuwe inrichting krijgen en ook maar beperkt zullen worden beheerd. Dit laatste kan ook aansluiten op de vraag om meer natuurlijke/avontuurlijke gebieden te behouden/realiseren. Behoud van bestaande agrarische activiteiten In de Zuidpolder en polder Ziedewij wordt niet uitgesloten. Belangrijk is wel dat deze activiteiten dan aansluiten bij de recreatieve betekenis van het gebied en zo mogelijk juist ook bijdragen en daarvan profiteren. Dit betekent wel dat juist de "open" grondgebonden activiteiten (open grond teelt en dergelijke) een duurzame toekomst moeten hebben. Er kan dus maar beperkt sprake zijn van uitbreiding zijn van agrarische bebouwing. Kassen zouden juist moeten wijken voor een meer natuurlijk beeld. Recreatief medegebruik vraagt niet alleen om zicht op akkers, maar ook om de mogelijkheid om het gebied te doorkruisen. Daarnaast zou binnen en nabij bestaande agrarische bedrijfsbebouwing natuurlijk ook sprake kunnen zijn van recreatief (mede) gebruik. Dit zou ook kunnen worden gecombineerd met meer sociaal-maatschappelijke functies zoals een zorgboerderij. Het bovenstaande is deels al verwoord in de structuurvisie maar zal naar aanleiding van diverse reacties nog worden aangevuld. (relatie met 12)
14	A. van der Meer, Walmolen 68	Pleit voor koopappartementen in het centrum tegen aanvaardbare prijs en/of huurappartementen met huurprijs boven de sociale sector.	Het is de bedoeling bij de Centrumontwikkeling levensloopbestendige woningen in verschillende prijsklassen te bouwen.
15	E. van Leeuwen	Pleit voor goede OV-verbinding tussen Carnisselande en station. Bepleit een tracéstudie, die een aantal belangrijke voorzieningen in Carnisselande en Barendrecht-centrum met elkaar verbindt. (Geeft daarbij de tip	Inspreker geeft een aantal interessante suggesties en goede tips die de gemeente bij uitwerking zeker mee wil nemen.

		dit tot een afstudeeropdracht voor HBO+ingenieursbureau te maken)	
--	--	---	--

Overlegreacties

Nr	Naam, adres	Samenvatting reactie	Commentaar
1	Provincie Zuid-Holland	a. Provincie onderschrijft in SV gewenste herinrichting Zuidpolder, polder Ziedewij en Koedoodzone. Uitwerking verder inhoud geven inkader van project Deltapoort. b. Wonen. Er zou geen relatie bestaan tussen verstedelijkingscenario Rotterdamse regio en de SV. Ook moet SER ladder wonen worden toegepast. c. De provincie heeft moeite met de bouwlocaties Kooiwalweg en kantorenstrook langs Dierensteinweg-noord (schets 1 schetsboek). Verder komt de vraag hier aan de orde in hoeverre de Gaatkensplas tot herstedelijk gebied behoort of tot het buitengebied.	a. De SV is niet in strijd met de gebiedsvisie, zoals die onlangs is gepresenteerd en een bestuurlijke behandeling tegemoet gaat (commissie Ruimte 24 januari, raad april). Als besluitvorming gebiedsvisie Deltapoort daartoe aanleiding geeft kan bij de vaststelling van de Structuurvisie op 3 juli a.s. hierop worden ingespeeld. b. Naar onze overtuiging is de SV in overeenstemming met de verstedelijkingsafspraken van de Stadsregio. De indruk bestaat dat de vergeleken periodes niet met elkaar kloppen.. Medio 2011 heeft de gemeente Barendrecht met de stadsregio Rotterdam het 'Convenant woningmarktafspraken 2010-2015 gemeente Barendrecht' ondertekend. De basis voor dit convenant is het eerder vastgestelde 'Verstedelijkingscenario 2020 Regio Rotterdam; Op weg naar een gezonde woningmarkt'. Dit scenario bevat twee belangrijke uitgangspunten: 1) Een betere spreiding van de sociale woningvoorraad over de gehele stadsregio Rotterdam en 2) Het toevoegen van woonmilieus waar een tekort aan is. Met de woningbouwplanning van de gemeente Barendrecht wordt aan beide punten voldaan. Naast genoemde twee punten is het voor de gemeente Barendrecht, net als voor andere kleinstedelijke gemeenten, van groot belang dat er woningen voor de eigen inwoners worden gebouwd om te voorkomen dat zij noodgedwongen de gemeente moeten verlaten. Dit vormt dan ook de reden dat de gemeente Barendrecht met name inzet op de bouw van voor senioren geschikte woningen. Dit neemt echter niet weg dat de gemeente Barendrecht ook een bijdrage levert aan de regionale woningbehoefte. Er worden namelijk meer sociale woningen toegevoegd dan volgens het woningmarktonderzoek voor de eigen woningbehoefte noodzakelijk is. Dit 'overschot' zal grotendeels door inwoners van buiten Barendrecht bewoond gaan wonen. Wat betreft de fasering wordt binnen de stadsregio Rotterdam aan een zogenaamd 'dashboard' gewerkt waarbij onder andere voor het deelgebied Zuidrand/IJsselmonde de fasering van de verschillende gemeenten inzichtelijk wordt gemaakt. Zodra dit dashboard gereed is, is het mogelijk om de fasering beter op elkaar af te stemmen c. Voorgesteld wordt om de SV op deze punten niet aan te passen. Desnoods kunnen we t.z.t. een verzoek doen in het kader van de jaarlijkse aanpassing van de PSV. De locatie Kooiwalweg kan op termijn aan aantrekkelijke kostendrager zijn voor recreatieve ontwikkelingen. Dierenstein-noord is in de SV opgenomen als belangrijke kwaliteitsimpuls voor de entree van Barendrecht, die i.v.m. externe veiligheid op

		d. In SV dient externe veiligheid voor kwetsbare objecten (wonen, kantoren) inzichtelijk te worden gemaakt. Dit geldt eveneens milieuzonering voor bedrijven. e. Waardering bestaat dat duurzaamheid met ambitie wordt uitgewerkt. Aandacht wordt gevraagd voor borging in ruimtelijk planproces. f. Met betrekking tot windenergie wordt gevraagd in de SV aan te geven, conform Nota Wervelender, dat strook ten noorden van BT-oost is samenhang met Nieuw-Reijerwaard als locatie voor windturbines wordt onderzocht. g. In deel A zou wateropgave ontbreken. Bovendien is de vraag waarom 10% wordt aangehouden. Voorgesteld wordt tekst hierop aan te passen. h. Voorgesteld wordt om cultureel erfgoed breder te trekken dan alleen de cultuurhistorische dijklinten. i. In SV wordt bedrijventerrein langs A29 onderbroken door woongebied. Dit is niet conform de Provinciale Structuurvisie (PSV).	langere termijn pas voor ontwikkeling in aanmerking kan komen. Deze locatie heeft verder nauwelijks betekenis als stedelijke groenzone. Daarnaast kan de locatie juist een rol spelen in het intensiveren van gebieden rond het (stedenbaan-plus) station. Wat betreft de Gaatkensplas moet het de voorkeur hebben de plas en de bijbehorende Koedoodzone tot het stedelijk gebied te rekenen, omdat we er dan evt. op termijn meer mee kunnen. De plas is bovendien aangelegd voor het verstedelijkte Carnisselande. d. Met betrekking tot externe veiligheid en milieuzonering wordt de tekst van de SV aangevuld aan de hand van de externe veiligheidsvisie die momenteel voor Barendrecht wordt opgesteld. e. Dit zal gebeuren in gebiedsvisies en bestemmingsplannen. f. In voorontwerp SV staat dit gebied al aangegeven. Nieuw-Reijerwaard behoort niet tot het grondgebied van Barendrecht. g. Barendrecht heeft volgens informatie Waterschap geen wateropgave. Bij waterkwantiteitsnormen houdt de gemeente de Waterverordening Zuid-Holland aan. h. Bij cultureel erfgoed gaat het inderdaad om meer dan de dijken. Ter verduidelijking wordt de tekst van de visie iets aangevuld. i. Betreft het bestaande Woongebied (lintbebouwing Voordijk en Carnisseweg) tussen Vaanpark III en de Voordijk. PSV klopt niet met werkelijke situatie. Linten zijn vanuit cultuurhistorisch oogpunt waardevol. Het is niet de bedoeling hier een nieuwe woonconcentratie te creëren.
2	Waterschap Hollandse Delta	Op blz. 69 van deel B wordt ten onrechte de indruk gewekt dat het inlaten van water uit de Oude Maas een negatieve invloed heeft op de waterkwaliteit.	Hier is bedoeld dat het water uit de Oude Maas niet zondermeer kan worden gebruikt om bijvoorbeeld in te laten in De Waal, aangezien de waterkwaliteit daar beter is. Natuurlijk is inlaat van water uit de Oude Maas regelmatig aan de orde en (uiteindelijk) ook van belang voor de waterkwaliteit. De tekst zal worden verduidelijkt.
3	Culturele Raad	a. SV zegt weinig over cultuur in algemeen en kunst in het bijzonder. Cultuur wordt vooral beperkt tot cultuurhistorie. Gepleit wordt voor een kunst- en cultuurparagraaf. b. Gevraagd wordt in de SV aandacht te besteden aan het belang van een goede kwaliteit van de openbare ruimte. c. Voorgesteld wordt dat de gemeente voor de SV-periode ook een kunstplan opstelt. Suggesties daarvoor: De 'poorten' die de SV wil verbeteren hierbij betrekken. Relatie leggen tussen spoorwegoverkapping. En aangrenzende wijken. Kunst als verbindende schakel tussen verschil-	a/c. Deze suggesties worden ter harte genomen. Bij de identiteit van Barendrecht hoort ook juist de aandacht en brede waardering voor deze beleidsvelden. Het inzetten van omgevingskunst als middel om de openbare ruimte aantrekkelijker te maken en om routes te begeleiden is daarom uitgaande van die Barendrechtse identiteit een uitstekend idee dat uitwerking verdient. De gedachte om juist ook bij de poorten van Barendrecht kunst en cultuur zichtbaar te maken past uitstekend in de gedachte om die wat vergeten gebieden de nieuwe visitekaartjes en identiteitsdragers van Barendrecht te laten zijn. Dit zal op diverse plaatsen in de structuurvisie worden aangegeven. Een afzonder-

		lende delen van de gemeente.	lijke paragraaf heeft niet de voorkeur, juist om de integrale betekenis niet af te zwakken.
4	Sportraad	a. Voor uitwerking SV zijn van belang: de bevolkingssamenstelling, bestaande sportaccommodaties en het gegeven dat voor sportbeoefening wijk overstijgend zijn georganiseerd. b. Bereikbaarheid van sportaccommodaties is belangrijk, vooral voor fietsers (fietspaden, goede stallingsmogelijkheden). Geldt ook per openbaar vervoer, mede om parkeerdruk te verminderen. c. Pleidooi voor dynamiseren infrastructurele verbindingen (busroute onder A29) voor bereikbaarheid sportvoorzieningen. d. Scheiding voetgangers en fietser op doorgaande fietspaden. e. Meer noord-zuid fietsverbindingen i.v.m. bereikbaarheid buitengebied. f. Sportvoorzieningen bij entrees niet primair zien als beeldbepalende elementen. g. Waarom locatie Driesprong herontwikkelen omdat voorziening essentieel is voor aanbod accommodaties. h. SV wil recreatieve functie sportparken versterken, maar dat is niet altijd goed te combineren. i. Groene randen van Barendrecht moeten explicieter worden geprofileerd. j. Het wordt niet verstandig geacht de mogelijkheden voor sport op de Bongerd verder te beperken. LOC op campus biedt mogelijkheden voor grotere (zaal)sportaccommodatie en/of atletiekvoorziening. Hierdoor ontstaat een 4^e grotere sportlocatie en komen andere sportaccommodaties mer beschikbaar voor ouderen en jeugd. k. Gepleit wordt voor terughoudendheid sportvelden te benutten voor waterberging. l. Gelet op demografische ontwikkelingen worden geen nieuwe sportparken nodig geacht. Reservecapaciteit De Doorbraak moet voldoende zijn. m. Zijn verbaasd dat noordrand geschikt zou zijn voor uitplaatsing sportvoorzieningen. Achten Zuidelijk Randpark wel geschikt voor ruigere sporten. Ontwikkelingsmogelijkheden zijn beperkt. n. Benaming Zuidelijk Randpark en Zuidpark (Zuidpolder) zijn verwarrend. o. Na realisering van recente besluiten inzake aanvullende sportgebouwen wordt capaciteit voldoende geacht. Uitbreidingsmogelijkheden zwembad dient gehandhaafd te blijven. p. Bij multifunctionaliteit MFA's aandacht besteden aan hoofdgebruikers. Bij meerdere gebruikers is van belang dat deze elkaar ook 'verdragen'.	a. Dit wordt onderschreven. b. Dit wordt onderschreven. Bij gebiedsvisies is dit een punt van bijzondere aandacht Tekst onder A 3.9 wordt hierop aangescherpt. c. Nuttig idee. Haalbaarheid bij gebiedsvisies bekijken. Verder zaak van uitvoering. Tekst aanvullen. d. Wens wordt onderschreven. Bij A 3.9 wordt tekst iets aangevuld. e. Dit wordt al bepleit in SV. (zie A 3.9.3) f. Zijn inderdaad primair bedoeld als sportvoorziening, maar dit laat onverlet dat deze ook beeldbepalend kunnen zijn. g. Driesprong wordt niet overbodig geacht. Als gebouw i.v.m. kwaliteit/afschrijving niet gehandhaafd zou kunnen blijven, dient vervangende oplossing te worden gevonden. h. Recreatieve mogelijkheden alleen benutten als zich dat verdraagt met sportfunctie. i. Deze profilering is zeker van belang, maar zal bij nadere uitwerking SV (bijv. in gebiedsvisies of bestemmingsplannen) aan de orde komen. j. De Structuurvisie is gebaseerd op het raadsbesluit over de locatiekeuze voor het LOC. k. Dit wordt onderschreven. Benutting velden voor waterberging mag niet ten koste gaan van gebruik t.b.v. sport. l. Dit uitgangspunt wordt in SV onderschreven. m. SV is visiedocument voor langere termijn. In dat verband wordt aangegeven dat noordrand t.z.t. bij onvoorziene behoeften capaciteit heeft. n. Dit wordt onderschreven. Over een betere naam voor het Zuidelijk Randpark moet t.z.t. nader worden nagedacht. o. Opvatting capaciteit sportgebouwen wordt onderschreven. Uitbreidingsmogelijkheden bestaande accommodaties wordt niet in SV vastgelegd. p. Dit is een beheersaangelegenheid, die niet in SV wordt geregeld.

		q. Bij ontwikkelen nieuwe waterpartijen ook aandacht besteden aan verbindingen door bruggen en duikers. r. Verbinding Zuidewijdsebaan met Randweg Heerjandam leidt tot versnippering Zuidpolder. s. Gepleit wordt voor nader onderzoek mogelijkheden in Zuidpolder van out-door-sporten, ruitersporen e.d. Voor Barendrecht is dit gebied meer geschikt dan het Zuidelijk randpark.	q. Over dit soort zaken gaat de SV niet, maar behoort tot uitvoering. r. Gaat hier om suggestie bij beschrijving van scenario's. Scenario's zijn slechts studiemodellen t.b.v. voor SV. Verbindingsweg is in SV niet overgenomen. s. Bij bestemmingsplan Zuidpolder ligt accent op natuur en extensieve recreatie. Dit geeft beperking aan toelaatbaarheid outdoorsporten. Ruitersporen zijn toelaatbaar in bepaalde bestemmingen. Zuidelijk Randpark moet aantrekkelijker worden voor Barendrecht en leent zich meer voor bepaalde outdoor-sporten.
5	WMO-raad	a. Bepleit wordt de bewoners centraal te stellen bij wonen, woonvoorzieningen, woonomgeving en herstructurering. b. Geadviseerd wordt voorzieningen zodanig toegankelijk en bereikbaar te maken, dat alle bewoners hierop een eenvoudige en gemakkelijke manier gebruik van kunnen maken zonder fysieke barrières. c. Het wordt gewenst geacht gestapelde bouw te voorzien van een ruime groene omgeving zonder 'muurvorming', bijv. door voorzieningen in de plinten. d. Onderschrijven SV inzake versterking kwaliteit historische (dijk-)linten, die ook van belang zijn voor langzaam verkeer. e. Bepleit natuurlijke - niet gecultiveerde - inrichting groengebieden. Daarbij ook rekening houden met meer kindvriendelijke (avontuurlijke) inrichting f. Onderschrijven gewenste kwaliteitsverbetering entrees. Daartoe: -Eerst entree Greenery/A15/Dierensteinweg verbeteren vóór Nieuw-Reijerwaard; -P&R-terreinen inrichten/optimaliseren nabij NS-station, A15 en A29 en deze toegankelijk te maken voor langzaam verkeer i.v.m. mogelijkheid carpooling; -Mogelijkheid onderzoeken secundaire spoorverbinding tussen Greenery en Kijfhoek. g. Bepleit i.v.m. verbetering mobiliteit tussen Carnisselande en Barendrecht-Centrum de mogelijkheid van shuttle busjes te onderzoeken als alternatief voor een tram.	a. Het belang hiervan wordt onderschreven. Moet t.z.t. bij planuitwerkingen zeker de aandacht hebben . b. Het belang hiervan wordt onderschreven. c. Dit moet bij planuitwerkingen, o.a. in gebiedsvisies en bestemmingsplannen zeker de aandacht hebben. d. Hiervan wordt kennis genomen. e. Dit advies wordt meegenomen in het kader van de toekomstige inrichting van de groengebied. f. Volgtijdigheid verkeersontsluitingen hoeft aan kwaliteit geen afbreuk te doen. Gelijktijdigheid kan kwaliteit even goed versterken. Het belang van P&R op genoemde plaatsen wordt onderschreven. Mogelijkheid secundaire spoorverbinding is wordt in studies rond Nieuw-Reijerwaard meegenomen. g. De SV bepleit een hoogwaardig openbaar vervoersverbinding. Shuttle busjes zouden een optie kunnen zijn, die t.z.t. nader kan worden onderzocht.
6	Woonvereniging Patrimonium	a. Patrimonium acht zich onvoldoende betrokken bij totstandkoming structuurvisie.	a. Gemeente vindt dat Patrimonium goed betrokken moet zijn bij visievorming. Daartoe is corporatie destijds o.m. uitgenodigd voor workshop met ambtelijke projectgroep in kader van voorbereiding Programmadocument. Later is het Programmadocument aan Patrimonium toegezonden met verzoek hierop te reageren. Actuele beleidsdocumenten van Patrimonium zijn bovendien bij het samenstellen van de visie geraadpleegd. Ook de overleg- en inspraakronde op de voorontwerp-SV is bedoeld om input te verkrijgen t.b.v. de visie, zoals die moet worden vastgesteld.

		b. Wil (met andere corporaties) betrokken worden bij totstandkoming vereveningsparagraaf. c. Met onderschrijving van gemeente ambities vraagt Patrimonium zich af hoe Barendrecht aantrekkelijke woongemeente wil zijn, wil investeren in ontmoeten, terwijl de inzet van het opbouwwerk volledig is wegbezuinigd. d. Positionering van Barendrecht en typering als sub-urbane, landelijke, veilige en aantrekkelijke woongemeente wordt ook in marktvisie Patrimonium verwoord. e. De visie 2040 ('de Droom') wordt spreekt Patrimonium bijzonder aan. f. Sub-urbane, landelijke karakter als uitgangspunt voor woningbouwontwikkeling in bestaand stedelijk gebied en herstructureringslocaties wordt toegejuicht. g. Gevraagd wordt om nadere uitleg citaat: 'Overigens zal, zeker als geen aanpassing van het programma aan de orde is (bijvoorbeeld grotere woningen vervangen door kleinere/gestapelde woningen) niet zomaar sprake kunnen zijn van toevoeging van woningaantal. Dit geldt temeer omdat ingezet wordt op een groen en waterrijk (Barendrechts) woonmilieu.' h. Patrimonium onderschrijft gewenste herstructurering Zeeheldenwijk, maar vindt het uitgangspunt niet verstandig (te beperkend) de bestaande (wegen)structuur te willen behouden. i. Patrimonium is er geen voorstander van, naast levensloopbestendige woningen, ook starterswoningen in het gebied van de Centrumontwikkeling te realiseren, omdat daarmee de door Patrimonium gewenste doorstroming niet wordt gediend. Voor jongeren en starters heeft de corporatie in de bestaande voorraad voldoende appartementen. Als de gemeente deze woningen toch wil realiseren zal Patrimonium deze niet afnemen. j. Het bevorderen van de mobiliteit, in het bijzonder tussen Carnisselande en het centrum, wordt toegejuicht. k. In tegenstelling tot paragraaf 5.2.1. van Deel B is Patrimonium niet voornemens haar appartementencomplex aan de Oude Haven te herstructureren, aangezien dit complex in 2010 nog flink is opgeknapt.	Uit reactie Patrimonium blijkt thans dat men zich veelal goed herkent in visie gemeente. b. Bezien zal worden wanneer en hoe aan deze wens uitvoering kan worden gegeven in het kader van het vaststellings- en implementatieproces. (zie ook reactie 7d) c. Helaas noodzakelijke bezuinigingen voor korte termijn behoeven geen afbreuk te doen aan lange termijn doelstelling in de SV. Gemeente blijft voor middellange en lange termijn achter doelstelling staan binnen de financiële mogelijkheden. d. Hiervan wordt met genoeg kennis genomen. e. Het biedt perspectief voor de toekomst dat er overeenstemming is t.a.v. de lange termijn visie. f. Hiervan wordt met genoeg kennis genomen. g. Hier is bedoeld te zeggen dat het realiseren van extra woningen in bestaand woongebied meestal alleen mogelijk is als bijvoorbeeld door sloop en nieuwbouw kleinere woningen of gestapelde woningen worden gerealiseerd. Bedacht moet worden dat die toevoeging van woningen anders alleen op nu ongebouwde gronden kan plaatsvinden. h. Uit cultuurhistorisch oogpunt en duurzaamheid (o.a. hergebruik infra) acht gemeente het verstandiger als uitgangspunt te kiezen de bestaande wegenstructuur zoveel mogelijk te handhaven. i. Van deze reactie wordt kennis genomen. j. Hiervan wordt met genoeg kennis genomen. k. Hiervan wordt kennis genomen. SV bevat visie voor o.m. de lange termijn. Dan zouden appartementencomplexen wellicht toch een keer voor herstructurering in aanmerking kunnen komen.
7	Vestia Zuid Nederland	a. Wil graag helpen bij realisering woningbouwopgave en realiseren maatschappelijk vastgoed.	a. Is uitvoeringskwestie. Hiervan wordt overigens met belangstelling kennis genomen. In kader van prestatieafspraken en periodiek bestuurlijk overleg kan hier ver-

		b. Adviseert om bij nieuwbouw niet alleen in te zetten op senioren en starters, omdat bij herstructurering (i.v.m. dekken kosten) ook veel appartementen voor deze doelgroepen nodig zullen zijn. Overigens wordt opgemerkt dat theoretische vraag naar appartementen niet altijd blijkt te kloppen met werkelijke vraag. Teveel appartementen doen afbreuk aan karakter van Barendrecht. c. Maatschappelijke functies in combinatie met wonen moet goed aansluiten bij de vraag. d. Vraagt inzicht in het vereveningsplan, zodra dit gereed is en stelt (met andere corporaties) nader overleg daarover op prijs.	der uitvoering aan worden gegeven. b. Het accent zal veel meer liggen op levensloopbestendig bouwen. Onderkend wordt dat de theoretische vraag naar appartementen niet altijd klopt met de werkelijke vraag. Deze ervaring wordt ook in Barendrecht opgedaan. c. Deze gedachte wordt eveneens gedeeld. d. Bezien zal worden wanneer en hoe aan deze wens uitvoering kan worden gegeven in het kader van het vaststellings- en implementatieproces. (zie ook reactie 6b)
8	Kamer van Koophandel (mede namens VBO/ Fresh World)	a. Verzocht wordt aangekondigd onderzoek optimalisering randwegen en op/afritten rijkswegen uit te breiden met inventarisatie knelpunten op de rand/rond- en provinciale wegen. b. Wensen P&R-terrein met horeca voor bestaand bedrijventerrein, waarop vrachtwagens kunnen overnachten. c. In woonwijken faciliteren van parkeergelegenheid voor bestelbussen en kleine vrachtwagens. d. Ontlasten rotondes met druk vrachtverkeer van fietsverkeer. Fietsers alternatieve routes bieden. e. Voldoende ruimte voor duurzame bedrijven in de maakindustrie. f. Stimuleren van thuiswerkend door beroepen en bedrijven aan huis direct mogelijk maken. (mits geen verkeersaantrekkende werking en slechts deel van woonoppervlak. g. Goede bewegwijzering voor bedrijventerrein-oost. h. Openstelling tunneltje onder A29 bij Bachlaan voor automobilisten. i. Gepleit wordt voor convenant met VBO/Fresh World, waarbij afspraken (in het verleden) worden bevestigd, gericht op realisatie.	a. Knelpunten zijn bij de gemeente voldoende bekend. Deze zullen afnemen na realisering van het MAVO-project. De verwachting is dat het sluipverkeer dan zal verminderen. b. Gemeente ziet hierin geen speciale taak voor de overheid. Mogelijk kan in het kader van ontwikkeling Reijerwaard met bedrijfsleven wellicht gezien worden. c. APV reguleert welke auto's zijn toegestaan. Voor vrachtverkeer zijn oplossingen in Bedrijventerrein-oost en Bijldorp. d. Gemeente houdt zich aan RvV en CROW-adviezen. Als de gemeente op eigen wijze afwijkend van landelijke regelgeving en richtlijnen kiest voor een eigen wijze van inrichting van de rotondes leidt dit tot verwarring, duidelijkheid en verkeersonveilige situaties. e. Dit soort industrie is beperkt toelaatbaar, afhankelijk van de milieuruimte, binnen de beperkingen op het gebied van milieuzonering in bestemmingsplannen. f. In bestemmingsplannen wordt dit al jaren achtereen mogelijk gemaakt. In de SV wordt dit beleid ook onderschreven. g. Een goede bewegwijzering in het algemeen, en zeker ook voor bedrijventerrein wordt onderschreven. In de praktijk wordt daar ook uitvoering aan gegeven. Voor Bedrijventerrein-oost is dit soms wat lastig, meer niettemin een punt van aandacht, in het kader van de fasegewijze herstructurering van het gebied. h. De SV bepleit een verbetering van de verbindingen tussen Barendrecht-centrum en Carnisselande. Verbeteringen moeten mede gezien worden in het licht de realisering van het MAVO-project. Na realisering daarvan zal dit naar verwachting gevolgen hebben voor het verkeer binnen Barendrecht (zie ook onder a.) i. Dit is veeleer een uitvoeringskwestie, die niet thuis hoort op Structuurvisieniveau. Dat neemt niet weg, dat in het kader van het periodiek overleg tussen VBO/Fresh World over deze zaak gesproken kan worden.
9	Gemeentebestuur	Ridderkerk verzoekt rekening te houden met het standpunt van die ge-	In de SV wordt vooral gepleit voor een hoogwaardig openbaar vervoersvoorzie-

	Ridderkerk	meente t.a.v. tramverbindingen door Ridderkerk	ning. Dit behoeft niet tramverbinding te zijn.
10	Natuur- en recreatieschap IJsselmonde	Geen officiële reactie ontvangen. Per mail heeft men het volgende laten weten: De belangrijkste opmerking voor het Zuidelijk Randpark is dat we ons zorgen maken of de woningbouwopgave die op de voormalige volkstuinten bij de Kooiwalweg. Enerzijds zien we dit als een kans/kostendrager om de ontsluiting te verbeteren. Anderzijds blokkeert het mogelijk recreatieve ontwikkeling in de komende jaren op dit nu deels braakliggende terrein.	Nu het een steeds moeilijker opgave wordt om kostendragers te vinden voor het realiseren van recreatieve functies verdient het de voorkeur om de locatie in de SV te handhaven. De komende jaren zal blijken of en zo ja hoe de mogelijkheid zal worden ingevuld. (zie ook reactie provincie)
11	Monum.commissie (2 reacties)	Is blij met aandacht voor cultuurhistorische waarden. a. Vraagt aandacht voor visie op zwembadlocatie. b. Bij de herstructurering van de wijken Noord (de eerste uitbreidingswijken van Barendrecht) mogen de kenmerkende structuren en karakteristieken niet uit het oog worden verloren. c. Recente bouwontwikkelingen blijven bekijken vanuit het perspectief van cultuurhistorie en cultureel erfgoed. d. Aandacht voor nieuwe functies in bestaande monumenten. Draagt bij aan extra voorzieningen voor doelgroepen en dient het streven naar duurzaamheid. e. Hoe wil gemeente unieke karakter van de Middenbaan verbinden met oude dorpskern, zoals in visie aangekondigd.	a. Op grond van SV dient deze locatie bij te dragen aan verbetering kwaliteit stationsomgeving. Dient nader uitgewerkt te worden in gebiedsvisie en planuitwerking zwembadlocatie. b. Dit wordt onderkend en zal alleen al door de gefaseerde en realistische aanpak een logisch uitgangspunt zijn. c. Er dient sprake te zijn van een goede harmonie tussen het cultureel erfgoed en recente bouwontwikkelingen met respect voor dit erfgoed en de cultuurhistorische context. d. Als een nieuwe bestemming kan bijdragen aan het behoud van het monument dient daar zeker oog voor te bestaan. Zeker als daarmee de duurzaamheid is gediend en aan de behoeften aan voorzieningen kan worden tegemoet gekomen. e. De structuurvisie kiest voor opwaardering van de dijkstructuur als verbindende en herkenbare elementen in Barendrecht. Het dijklint is ook het verbindend element tussen het historische centrum en het winkelcentrum rond de Middenbaan. Hier is echter sprake van een zo sterk verschillend (ruimtelijk en functioneel) beeld, dat juist de eigenheid en verschillen van beide gebieden uitgangspunt zijn voor de structuurvisie. Dit betekent dat in de structuurvisie wel wordt ingezet op een goede langzaam verkeersverbinding, maar niet op het aaneensmelten van deze sterk verschillende identiteiten.

Aandachtspunten uit overleg 3 november 2011 met 'frisdenk'ers' uit de ESV-voorbereiding

1		Meer aandacht voor 'natuurlijke ontwikkeling' natuurgebied (zie ook inspraakreactie nr. 5)	Zie commentaar bij inspraakreactie nr. 5
2		Kunstroutes benutten om verbindingen te maken (zie ook overlegreactie nr. 3)	Zie commentaar bij Culturele Raad
3		In SV meer verbindingen aangeven naar de ESV	De tekst van de SV wordt op onderdelen zodanig aangepast, dat duidelijk tot uitdrukking komt dat de SV voor een belangrijk deel een ruimtelijke vertaling is van de ESV.

Ambtshalve aanpassing:

- Aanpassen visie aan de hand van standpunt college b. en w. over windenergie.

Aanpassingsvoorstellen voorontwerp-structuurvisie

1. Tekstaanpassing over recreatief medegebruik van agrarische gronden in de Zuidpolder en polder Ziedewij n.a.v. inspraakreactie 12/13.
2. Aanpassingen n.a.v. reactie provincie m.b.t. milieuzonering, waterhuishouding en cultuur (overlegreactie 1)
3. Tekstaanpassing op verzoek van Waterschap (overlegreactie 2)
4. Overnemen suggesties Culturele Raad m.b.t. cultuur in de openbare ruimte (overlegreactie 3).
5. Tekstaanpassingen n.a.v. suggesties Sportraad (overlegreactie 4, punten c. en d.).
6. In visie iets meer de relatie tussen ESV en SV op zichtbaar maken. (frisdenkersbijeenkomst)
7. Aanpassing paragraaf 3.10 + kaartje n.a.v. collegebesluit windenergie.

Bijlage 1 Leeftijdsopbouw per deelgebied en buurt

Ten opzichte van Barendrechts gemiddelde op basis van bewerking cijfers Barendrecht Uitgerekend 2008

<i>gebied</i>	<i>0-14</i>		<i>15-24</i>		<i>25-34</i>		<i>35-54</i>		<i>55-74</i>		<i>75+</i>		<i>aantal inwoners</i>
deelgebied 1a	17%	0,79	11%	1,09	8%	0,71	28%	0,84	23%	1,29	12%	2,32	6459
Centrum	13%	0,62	14%	1,30	7%	0,67	28%	0,83	23%	1,25	15%	2,85	416
Centrum Oost	16%	0,73	10%	0,99	8%	0,71	26%	0,78	29%	1,59	11%	2,17	432
Noord 1	18%	0,81	15%	1,42	6%	0,58	26%	0,77	26%	1,45	9%	1,76	554
Noord 2	19%	0,87	13%	1,20	11%	0,95	28%	0,84	22%	1,21	8%	1,57	595
Noord 3	11%	0,53	8%	0,79	3%	0,30	16%	0,49	22%	1,22	39%	7,38	807
Noord 4	15%	0,68	13%	1,23	7%	0,64	26%	0,77	27%	1,49	12%	2,38	578
Binnenland	18%	0,84	11%	1,05	14%	1,23	32%	0,96	20%	1,13	5%	0,91	1024
Oranjewijk 1	21%	0,97	10%	0,98	7%	0,63	33%	0,99	22%	1,21	7%	1,34	1429
Oranjewijk 2	17%	0,80	13%	1,22	7%	0,59	31%	0,92	26%	1,44	6%	1,22	624
deelgebied 1b	18%	0,84	12%	1,12	9%	0,78	32%	0,94	25%	1,38	5%	0,95	4873
Buitenoord 1	14%	0,63	10%	0,98	7%	0,61	27%	0,80	34%	1,90	8%	1,59	1066
Buitenoord 2	15%	0,71	13%	1,23	9%	0,77	30%	0,90	30%	1,65	3%	0,65	1598
Buitenoord 3	17%	0,77	14%	1,29	7%	0,62	34%	1,02	21%	1,17	8%	1,52	1077
Ter Leede	28%	1,29	10%	0,93	12%	1,12	36%	1,07	13%	0,71	1%	0,24	1132
deelgebied 2a	19%	0,88	12%	1,12	9%	0,82	31%	0,92	21%	1,17	8%	1,51	6309
Centrum West	18%	0,83	11%	1,04	10%	0,86	24%	0,71	23%	1,29	15%	2,79	677
Paddewei	18%	0,86	9%	0,90	9%	0,79	27%	0,79	27%	1,47	10%	1,93	2073
Molenvliet 1	18%	0,83	14%	1,30	11%	1,00	32%	0,96	20%	1,11	5%	0,96	1785
Molenvliet 2	20%	0,94	15%	1,38	7%	0,63	39%	1,16	13%	0,72	6%	1,22	1206
Dorpzicht	24%	1,10	10%	0,92	8%	0,71	35%	1,04	20%	1,10	4%	0,77	568

deelgebied 2b	25%	1,16	11%	1,02	8%	0,71	39%	1,15	14%	0,75	4%	0,81	7034
Bijldorp	28%	1,29	11%	1,01	6%	0,54	39%	1,16	14%	0,78	3%	0,51	1570
Nieuweland 1	23%	1,09	11%	1,08	8%	0,68	37%	1,11	15%	0,85	5%	0,97	1300
Nieuweland 2	25%	1,18	10%	0,98	9%	0,79	40%	1,20	12%	0,69	3%	0,55	1285
Nieuweland 3	21%	0,96	8%	0,80	11%	0,98	37%	1,12	16%	0,87	7%	1,27	889
Nieuweland 4	15%	0,69	13%	1,23	6%	0,54	36%	1,08	17%	0,93	13%	2,52	501
Nieuweland 5	29%	1,33	11%	1,05	8%	0,73	40%	1,19	10%	0,58	2%	0,38	1489

Ten opzichte van Barendrechts gemiddelde op basis van bewerking cijfers Barendrecht Uitgerekend 2008

<i>gebied</i>	<i>0-14</i>		<i>15-24</i>		<i>25-34</i>		<i>35-54</i>		<i>55-74</i>		<i>75+</i>		<i>aantal inwoners</i>
deelgebied 2c													
Lagewei	26%	1,19	11%	1,08	25%	2,23	30%	0,91	7%	0,39	1%	0,14	398
<i>Barendrecht</i>	22%		11%		11%		33%		18%		5%		45869
<i>Barendrecht</i>	22%		11%		11%		33%		18%		5%		45869
Carnisselande/ deelgebied 3	24%	1,10	9%	0,89	14%	1,30	35%	1,03	15%	0,84	3%	0,51	19879
Vrijenburg Carré	24%	1,10	8%	0,76	26%	2,31	27%	0,81	14%	0,79	1%	0,22	1794
Vrijenburg Oost	29%	1,34	9%	0,87	20%	1,82	31%	0,92	10%	0,55	1%	0,17	885
Vrijenburg Zuid	25%	1,17	7%	0,70	19%	1,73	40%	1,18	8%	0,46	0%	0,00	465
Vrijenburg West	28%	1,30	9%	0,90	21%	1,89	34%	1,02	7%	0,38	0%	0,07	1172
Vrijheidsakker	24%	1,12	10%	0,92	25%	2,25	32%	0,95	9%	0,49	0%	0,07	1129
Smitshoek	15%	0,69	13%	1,24	8%	0,72	31%	0,93	27%	1,50	6%	1,07	644
Smitshoek 1	22%	1,00	8%	0,74	7%	0,63	35%	1,05	21%	1,19	7%	1,31	424
Smitshoek 2	25%	1,15	15%	1,46	10%	0,89	39%	1,17	10%	0,56	1%	0,10	574
Ridderhoek	30%	1,38	8%	0,77	13%	1,20	38%	1,13	10%	0,57	1%	0,11	1626
Voordijk	28%	1,30	12%	1,16	5%	0,43	38%	1,12	15%	0,82	3%	0,50	418
Meerwede NO	23%	1,08	11%	1,04	16%	1,40	37%	1,11	12%	0,65	1%	0,25	1071
Meerwede NW	24%	1,10	9%	0,87	14%	1,24	37%	1,10	14%	0,80	2%	0,42	1411
Meerwede ZO	23%	1,09	11%	1,05	10%	0,88	37%	1,11	16%	0,89	2%	0,46	2414
Meerwede ZW	17%	0,81	8%	0,75	8%	0,72	30%	0,91	24%	1,35	12%	2,26	1487
Avenue Carnisse- lande	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb
Waterkant	21%	0,98	9%	0,88	9%	0,84	36%	1,07	21%	1,15	4%	0,70	1821
Havenkwartier	23%	1,06	8%	0,73	13%	1,18	34%	1,03	19%	1,04	3%	0,60	1770
Gaatkensoog	23%	1,08	7%	0,68	14%	1,25	38%	1,15	16%	0,89	1%	0,22	774
<i>Barendrecht</i>	22%		11%		11%		33%		18%		5%		45869

Bijlage 2 Overzicht leefstijlen per deelgebied en buurt

Bewerking van cijfers Motivation; leefstijlenonderzoek 2010

Verhouding leefstijlen per deelgebied en buurt en indexcijfer tov Nederlands gemiddelde

Gebied	Moderne Burgerij		Opwaarts- mobielen		Post- materialisten		Nieuwe Conservatieven		Traditionele Burgerij		Kosmopoliet		Postmoderne herdonisten		Gemaks- georiënteerden	
Barendrecht Cer	19%	0,9	12%	1	11%	1	9%	1,1	16%	1	12%	1,1	11%	1	8%	0,92
Deelgebied 1 Oc	19%	1	12%	1	11%	1	9%	1,1	17%	1,1	12%	1	11%	1	8%	0,92
Deelgebied 1a																
Centrum	21%	1,16	12%	0,90	10%	0,88	8%	0,90	20%	1,28	11%	0,84	10%	0,86	8%	1,06
Centrum Oost	zie centrum															
Noord 1	21%	1,16	12%	0,91	10%	0,92	8%	0,85	18%	1,20	10%	0,80	10%	0,91	9%	1,13
Noord 2	23%	1,23	14%	1,01	9%	0,83	7%	0,76	19%	1,23	9%	0,73	10%	0,89	9%	1,16
Noord 3	19%	1,01	11%	0,81	8%	0,70	9%	1,01	24%	1,60	11%	0,84	10%	0,87	8%	0,99
Noord 4	22%	1,19	12%	0,85	10%	0,86	8%	0,92	20%	1,30	11%	0,81	10%	0,85	8%	1,05
Binnenland	20%	1,10	13%	0,94	12%	1,11	8%	0,83	15%	0,99	12%	0,93	11%	0,97	9%	1,13
Oranjewijk 1	16%	0,88	12%	0,89	13%	1,15	11%	1,16	16%	1,02	14%	1,05	11%	0,94	8%	1,02
Oranjewijk 2	21%	1,15	10%	0,75	12%	1,07	10%	1,07	18%	1,17	13%	0,98	9%	0,78	7%	0,93
Deelgebied 1b																
Buitenoord 1	18%	1,00	11%	0,84	11%	0,99	10%	1,11	19%	1,23	13%	0,97	10%	0,86	8%	0,96
Buitenoord 2	18%	1,00	12%	0,91	12%	1,07	10%	1,04	16%	1,04	13%	0,98	11%	0,93	8%	1,05
Buitenoord 3	19%	1,01	12%	0,92	11%	0,98	9%	1,01	17%	1,14	12%	0,95	11%	0,92	9%	1,07
Ter Leede	18%	0,98	16%	1,15	11%	0,95	9%	0,93	13%	0,83	15%	1,11	12%	1,06	8%	1,02
Deelgebied 2 Mi	18%	0,9	13%	1	12%	1,1	9%	1,1	16%	1	13%	1,1	11%	1	8%	0,92
Deelgebied 2a																
Centrum West	22%	1,18	11%	0,84	10%	0,86	8%	0,89	19%	1,27	11%	0,87	10%	0,87	9%	1,07
Paddewei	17%	0,93	13%	0,97	12%	1,07	9%	1,01	16%	1,02	13%	0,97	12%	1,01	9%	1,12
Molenvliet 1	17%	0,94	13%	0,93	13%	1,14	9%	0,98	16%	1,05	13%	0,98	11%	0,96	8%	1,06
Molenvliet 2	18%	0,97	13%	0,99	12%	1,10	9%	0,97	16%	1,03	13%	0,99	11%	0,95	8%	1,04
Dorpzicht	16%	0,88	13%	0,95	12%	1,11	10%	1,12	15%	0,98	14%	1,10	11%	0,95	8%	0,98
Deelgebied 2b																
Bijdorp	16%	0,89	13%	0,95	12%	1,11	10%	1,12	15%	0,98	14%	1,10	11%	0,95	8%	0,98
Nieuweland 1	17%	0,92	12%	0,87	13%	1,19	11%	1,19	15%	0,98	14%	1,09	10%	0,92	8%	0,95
Nieuweland 2	17%	0,94	14%	1,00	13%	1,17	10%	1,04	13%	0,88	14%	1,04	11%	0,99	8%	1,03
Nieuweland 3	17%	0,92	14%	1,02	13%	1,20	9%	0,96	14%	0,90	14%	1,05	11%	0,98	8%	1,03
Nieuweland 4	19%	1,01	12%	0,89	12%	1,05	10%	1,08	16%	1,06	13%	1,00	11%	0,96	7%	0,93
Nieuweland 5	zie Nieuweland 3 en 4															
Deelgebied 2c																
Lagewei	21%	1,14	20%	1,45	6%	0,56	7%	0,74	10%	0,66	14%	1,09	14%	1,20	9%	1,08
Barendrecht	18%	0,9	14%	1,1	11%	1	9%	1,1	15%	0,9	13%	1,1	11%	1	8%	0,92

Verhouding leefstijlen per deelgebied en buurt en indexcijfer tov Nederlands gemiddelde

Gebied	Moderne Burgerij		Opwaartsmobielen		Post-materialisten		Nieuwe Conservatieven		Traditionele Burgerij		Kosmopoliet		Postmoderne herdonisten		Gemaksgeoriënteerden	
Carnisselande/deelgebied 3	18%	0,90	15%	1,21	11%	0,96	9%	1,05	14%	0,84	14%	1,18	12%	1,03	8%	0,93
Vrijenburg Carré	17%	0,91	17%	1,25	10%	0,92	8%	0,87	12%	0,78	15%	1,13	13%	1,11	9%	1,13
Vrijenburg Oost	19%	1,02	19%	1,40	8%	0,72	7%	0,78	11%	0,73	14%	1,10	13%	1,13	9%	1,12
Vrijenburg Zuid	20%	1,07	19%	1,42	7%	0,66	7%	0,72	11%	0,69	15%	1,12	13%	1,17	9%	1,11
Vrijenburg West	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb
Vrijheidsakker	18%	0,96	18%	1,34	10%	0,91	7%	0,77	11%	0,70	13%	1,02	13%	1,15	10%	1,26
Smitshoek	21%	1,15	12%	0,86	11%	0,98	9%	0,95	17%	1,14	12%	0,91	10%	0,90	8%	1,00
Smitshoek 1	19%	1,04	14%	1,01	12%	1,07	9%	0,99	15%	0,96	13%	1,03	10%	0,89	8%	1,02
Smitshoek 2	zie Smitshoek 1															
Riederhoek	18%	1,00	15%	1,14	11%	0,99	8%	0,88	13%	0,88	14%	1,09	11%	0,96	8%	1,06
Voordijk	16%	0,88	12%	0,89	14%	1,25	11%	1,15	13%	0,86	14%	1,10	11%	0,99	8%	1,05
Meerwede NO	20%	1,07	15%	1,08	12%	1,04	8%	0,88	13%	0,88	13%	1,00	11%	0,98	8%	1,03
Meerwede NW	19%	1,02	16%	1,16	11%	0,98	8%	0,91	13%	0,86	14%	1,07	11%	0,97	8%	0,99
Meerwede ZO	20%	1,06	14%	1,00	11%	1,01	9%	0,96	15%	1,00	14%	1,05	10%	0,91	7%	0,94
Meerwede ZW	20%	1,07	14%	1,02	11%	1,02	9%	0,97	15%	0,97	14%	1,06	10%	0,89	7%	0,94
Avenue Carnisse	14%	0,76	17%	1,22	12%	1,08	9%	1,00	11%	0,71	16%	1,20	13%	1,14	9%	1,15
Waterkant	17%	0,94	14%	1,05	11%	0,99	9%	1,00	16%	1,02	14%	1,08	11%	0,93	8%	0,98
Havenkwartier	19%	1,03	15%	1,07	10%	0,87	8%	0,92	15%	0,96	14%	1,05	11%	1,00	9%	1,07
Gaatkensoog	16%	0,87	15%	1,14	12%	1,10	10%	1,04	12%	0,82	15%	1,17	11%	0,98	8%	0,99
Barendrecht	18%	0,9	14%	1,1	11%	1	9%	1,1	15%	0,9	13%	1,1	11%	1	8%	0,92

Bijlage 3 Beschrijving leefstijlen

Motivaction hanteert de volgende indeling in leefstijlen.

- Moderne burgerij: conformistische, statusgevoelige burgerij die het evenwicht zoekt tussen traditie en moderne waarden als consumeren en genieten. Deze groep is vooral te vinden in suburbane woonmilieus en prefereren het wonen met gelijkgestemden/geborgenheid, willen graag betrokken worden bij hun woonomgeving en zoeken geborgenheid en zijn materialistisch ingesteld.
- Opwaartsmobielen: carrièregerichte individualisten met een uitgesproken fascinatie voor sociale status, nieuwe technologie, risico en planning. Deze groep geeft de voorkeur aan het wonen met gelijkgestemden in de duurdere woonmilieus.
- Postmaterialisten: maatschappelijke idealisten die zichzelf willen ontplooien, zich verzetten tegen sociaal onrecht en opkomen voor het milieu. Deze groep heeft een meer landelijke woon- en leefstijl en staat open voor nieuwe vormen van samenleven.
- Nieuwe conservatieven: liberaal-conservatieve maatschappelijke bovenlaag die alle ruimte wil geven aan technologische ontwikkeling, maar vasthoudt aan traditionele normen en waarden (discipline, respect, hiërarchie, correcte omgangsvormen, een traditioneel gezinsleven).
- Traditionele burgerij: moralistische, maatschappelijk betrokken, plichtsgetrouwe en op de status-quo gerichte burgerij die vasthoudt aan tradities en materiële bezittingen. Deze groep hecht aan respect, harmonie (gezinsleven), plichtsgetrouwheid, rechtvaardigheid, zekerheid en het behoud van vertrouwde gebruiken en gewoontes.
- Kosmopolieten: open en kritische wereldburgers die postmoderne waarden, als ontplooien en beleven integreren, met moderne waarden als maatschappelijk succes, materialisme en genieten. Kosmopolieten zijn vooral te vinden in stedelijke woonmilieus en hechten aan levendigheid en authenticiteit.
- Postmoderne hedonisten: pioniers van de beleveniscultuur, waarin experiment en het breken met morele en sociale conventies doelen zijn geworden. Deze groep is tolerant ingesteld, op zich zelf ingesteld en heeft interesse in milieu- en energiebesparing.
- Gemaksgeoriënteerden: impulsieve en passieve consument die in de eerste plaats streeft naar een onbezorgd, ongedwongen, plezierig en comfortabel leven. Gemaksgeoriënteerden wonen over het algemeen graag in een gezellige buurt met veel contacten in de nabijheid van de stadscentra.

Bron: Mentality-milieus in Barendrecht in 2010; Waardenoriëntatie en woonprofielen