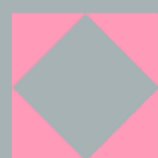


Bestemmingsplan De Stationstuinen 1<sup>ste</sup> fase  
te Barendrecht

Gemeente Barendrecht

Ontwerp



**BRO**

**Bestemmingsplan De Stationstuinen 1<sup>ste</sup> fase  
te Barendrecht  
Gemeente Barendrecht  
Ontwerp**

Rapportnummer:	P04926
IMRO-identificatienummer:	NL.IMRO.0489.BPBTO20220003-ON01
Datum:	1 maart 2023
Opdrachtgever:	Emborion Vastgoed BV
Projectteam BRO:	WdR, WBI, TSc, TAU
Concept:	1e concept: 14 januari 2022 2e concept: 22 juli 2022
Voorontwerp	1 <sup>e</sup> voorontwerp 23 september 2022 2 <sup>e</sup> voorontwerp 23 november 2022
Ontwerp:	15 februari 2023, 1 maart 2023
Vaststelling:	
Bron foto kaft:	Opdrachtgever

BRO  
Hoofdvestiging  
Bosscheweg 107  
5282 WV Boxtel  
T +31 (0)411 850 400  
E info@bro.nl



## **Toelichting**

## Inhoudsopgave

pagina

<b>1.INLEIDING</b>	<b>4</b>
1.1 Aanleiding	4
1.2 Plangebied	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	6
1.4 Leeswijzer	7
<b>2.PLANBESCHRIJVING</b>	<b>8</b>
2.1 De Stationstuinen	8
2.2 Ontwikkelkader De Stationstuinen	10
2.3 Stedenbouwkundig plan	12
2.4 Beeldkwaliteitsplan	13
2.5 Het bestemmingsplan De Stationstuinen 1 <sup>ste</sup> fase	14
2.5.1 Het Ontwikkelkader	15
2.5.2 Het Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan	16
<b>3.BELEIDSKADER</b>	<b>18</b>
3.1 Rijksbeleid	18
3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	18
3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking	18
3.2 Provinciaal beleid	24
3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland	24
3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland	25
3.3 Gemeentelijk beleid	28
3.3.1 Gebiedsvisie De Stationstuinen	28
3.3.2 Ambitiedocument klimaatadaptatie	30
<b>4.MILIEUEFFECTRAPPORTAGE</b>	<b>33</b>
4.1 Inleiding en procedure	33
4.2 Het MER	35
4.3 Ingebrachte zienswijzen	44
4.4 Toetsingsadvies en aanbevelingen Commissie m.e.r.	45
<b>5.OMGEVINGSASPECTEN</b>	<b>46</b>
5.1 Verkeer en parkeren	46
5.2 Geluid	49

5.2.1 Toetsingskader	49
5.2.2 Onderzoek	50
5.2.3 Conclusie	51
5.3 Luchtkwaliteit	52
5.3.1 Toetsingskader	52
5.3.2 Onderzoek	52
5.3.3 Conclusie	53
5.4 Bedrijven en milieuzonering	53
5.4.1 Toetsingskader	53
5.4.2 Onderzoek	54
5.4.3 Conclusie	54
5.5 Kabels en leidingen	54
5.6 Externe veiligheid	54
5.6.1 Toetsingskader	54
5.6.2 Onderzoek	55
5.6.3 Conclusie	56
5.7 Ecologie	56
5.7.1 Toetsingskader	56
5.7.2 Onderzoek Natuur	57
5.7.3 Vervolgonderzoeken natuur	58
5.7.4 Onderzoek Stikstofdepositie	59
5.7.5 Conclusie	60
5.8 Bodem	60
5.8.1 Toetsingskader	60
5.8.2 Onderzoek	60
5.8.3 Conclusie	61
5.9 Water	61
5.9.1 Toetsingskader	61
5.9.2 Onderzoek	61
5.9.3 Conclusie	64
5.10 Archeologie	64
5.10.1 Toetsingskader	64
5.10.2 Onderzoek	64
5.10.3 Conclusie	65
5.11 Cultuurhistorie	66
5.11.1 Toetsingskader	66
5.11.2 Onderzoek	66
5.11.3 Conclusie	66
<b>6. JURIDISCHE PLANOPZET</b>	<b>67</b>
6.1 Inleiding	67
6.2 Plansystematiek	67
6.3 Bestemmingen	69

<b>7.UITVOERBAARHEID</b>	<b>70</b>
7.1 Economische uitvoerbaarheid	70
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	71
7.2.1 Vooroverleg	71
7.2.2 Vaststellingsprocedure	71

## **SEPARATE BIJLAGEN**

Bijlage 1: Ontwikkelkader De Stationstuinen
Bijlage 2: Stedenbouwkundig plan De Stationstuinen
Bijlage 3: Beeldkwaliteitsplan De Stationstuinen
Bijlage 4: Compensatieplan van bedrijventerrein naar woon-werkgebied
Bijlage 5: Advies MRDH over compensatieplan
Bijlage 6: Ambitiedocument klimaatadaptie De Stationstuinen
Bijlage 7: Ladder woonfuncties De Stationstuinen 1ste fase
Bijlage 8: Ladder niet-woonfuncties De Stationstuinen Barendrecht 1ste fase
Bijlage 9: Akoestisch onderzoek De Stationstuinen 1ste fase
Bijlage 10: Milieueffectrapport De Stationstuinen
Bijlage 11: Analyse bedrijven en milieuzonering
Bijlage 12: Memo externe veiligheid incl. verantwoording groepsrisico
Bijlage 13: Natuurtoets De Stationstuinen 1ste fase
Bijlage 14: Nader onderzoek steenmarter en huismus De Stationstuinen 1ste fase
Bijlage 15: Vleermuisonderzoek De Stationstuinen 1ste fase
Bijlage 16: Stikstofonderzoek De Stationstuinen 1ste fase
Bijlage 17: Verkennend bodemonderzoek Waders Milieu
Bijlage 18: Fusering Peilgebieden De Stationstuinen
Bijlage 19: Watertoets De Stationstuinen 1ste fase
Bijlage 20: Archeologisch bureauonderzoek
Bijlage 21: Nota vooroverleg
Bijlage 22: Verkeersonderzoek De Stationstuinen
Bijlage 23: Rapport Mobiliteitsmilieu Stationstuinen
Bijlage 24: Akoestisch onderzoek MER
Bijlage 25: Onderzoek luchtkwaliteit De Stationstuinen
Bijlage 26: Eindnota Gezonde Publieke Ruimte De Stationstuinen
Bijlage 27: Vooronderzoek Landbodem NEN 5727
Bijlage 28: Quickscan Ontploffbare oorlogsresten
Bijlage 29: Quickscan Water
Bijlage 30: Quickscan Ecologie
Bijlage 31: Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Bijlage 32: Nota van Beantwoording NRD

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

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

Emborion Vastgoed BV is eigenaar van een groot deel van de gronden binnen De Stationstuinen. Onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op een deel van hun gronden met de bestemmingen 'Gemengd' en 'Bedrijventerrein' (zie ook figuur 1.2): de zogenaamde 1<sup>ste</sup> fase. Daarnaast betreft het gronden die in bezit zijn van de gemeente Barendrecht. De wens is om hier "versneld" woningen te realiseren met daarnaast nog ruimte voor 'werken' en 'voorzieningen'. Dit kan ook omdat het een gebied betreft dat (voor een groot deel) of braak ligt of onbebouwd is.

Voor een deel van het plangebied is reeds een omgevingsvergunningsaanvraag gedaan om qua gebruik af te mogen wijken van het geldende bestemmingsplan (binnenplanse afwijking). Dit is de zogenaamde 'afwijkingslocatie'. Deze procedure staat de functie 'wonen' toe binnen de bestemming 'Gemengd', maar laat de geldende bestemming(s)regels ongemoeid en verandert ook niets aan de gebruiks- en bouwmogelijkheden binnen de bestemming 'Bedrijventerrein'. Onderhavig bestemmingsplan is bedoeld om het stedenbouwkundig plan voor De Stationstuinen, voor zover gelegen binnen het plangebied, mogelijk te maken. Dit betekent dat de 'afwijkingslocatie' ook meegenomen wordt in dit bestemmingsplan. Alle gronden krijgen gebruiks- en bouwmogelijkheden conform het stedenbouwkundig plan.

Voor het overige deel van De Stationstuinen zullen in een later stadium ruimtelijke procedures worden doorlopen. Dit kan een Omgevingsplan conform de nieuwe Omgevingswet, maar er kan ook nog gekozen worden voor een bestemmingsplan 2<sup>e</sup> fase nu de invoering van de Omgevingswet is uitgesteld tot 1 januari 2024.

Dit bestemmingsplan voorziet dus in de herbestemming van de gronden 'Gemengd' en 'Bedrijventerrein'. De tussenliggende bestemmingen 'Verkeer', 'Water' en 'Groen' worden ook meegenomen. Met dit nieuwe bestemmingsplan worden de gewenste functies in het plangebied mogelijk gemaakt en worden de nieuwe juridisch-planologische kaders aan het plangebied gegeven.

## 1.2 Plangebied

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

De locatie bestaat uit een noordelijk deel en een zuidelijk deel, dat middels de Spoorlaan wordt gescheiden van elkaar. Aan de westzijde vormt de straat Zuideinde globaal de plangrens. Ten oosten van het plangebied liggen nog de bestaande bedrijven op het bedrijventerrein.

Kadastraal staat de locatie bekend als de gemeente Barendrecht, sectie D en perceelnummers 11162, 11163, 11164, 11165, 9706, 104, 12002, 11433, 11432, 11708, 9810, 11705, 10420, 11837, 10417, 11838, 11124, 11123, 11122, 12047, 12049 en 12051 (allen al dan niet gedeeltelijk). De oppervlakte van het terrein bedraagt circa 5 hectare. Voor de exacte begrenzing van dit bestemmingsplan wordt verwezen naar de verbeelding.



Figuur 1.1: Ligging plangebied



Figuur 1.2: Globale begrenzing plangebied



### 1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied is het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Barendrecht Noordoost' (vastgesteld op 11 juni 2013) het geldende juridisch-planologische kader. Op de locatie geldt daarnaast het bestemmingsplan 'Parapluherziening Staandplaatsen en evenementen' en het voorbereidingsbesluit 'De Stationstuinen 2022'. Een uitsnede van de verbeelding van bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Barendrecht Noordoost' is opgenomen in figuur 1.3. Op deze afbeelding is de begrenzing van het plangebied aangegeven met de rode omranding. In het geldende bestemmingsplan zijn binnen het plangebied de bestemmingen 'Gemengd', 'Bedrijventerrein', 'Verkeer', 'Water' en 'Groen' opgenomen. Om het stedenbouwkundig plan mogelijk te maken is een partiële herziening van het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Barendrecht Noordoost' noodzakelijk. Onderhavig bestemmingsplan geeft hier invulling aan.



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

#### Vorbereidingsbesluit

Op 27 september 2022 heeft de gemeenteraad van Barendrecht voor de gronden van De Stationstuinen, waaronder onderhavige locatie, een voorbereidingsbesluit genomen. Dit voorbereidingsbesluit is bedoeld om ontwikkelingen die de gewenste woningbouwontwikkeling mogelijk kunnen belemmeren binnen het gebied te voorkomen. Dit bestemmingsplan vormt de eerste fase van deze gewenste ontwikkelingen.

## 1.4 Leeswijzer

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

## 2. PLANBESCHRIJVING

### 2.1 De Stationstuinen

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

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

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

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

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

#### Vers Proeftuin

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

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

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

### Integratie van maatschappelijke vraagstukken

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

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

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

Gezond Bereikbaar gaat over mobiliteit. Het openbaar vervoer, met name het spoor, is de basis. Daarnaast wordt in het gebied voorrang gegeven aan fietsers en voetgangers. De Stationstuinen wordt autoluw; er is maar beperkt ruimte voor de auto. We werken aan goede (parkeer)voorzieningen met deelmobiliteitsconcepten. Zoals deelauto's, deelfietsen, nieuwe buslijn naar Ridderkerk. Bereikbaarheid staat uiteraard voorop, maar net even anders dan we gewend zijn in Barendrecht. Zo ontlasten we het omliggend wegennet en het milieu.

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

### Nieuw aanbod voor de woningvraag

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

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

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

### Stedelijk wonen

Veel mensen streven naar een grondgebonden woning met ruime tuin en auto voor de deur. We moeten er echter aan wennen dat dit niet altijd meer mogelijk is. Voor mensen op latere leeftijd is een gezinswoning vaak te groot. Een levensloopbestendige woning met goede buitenruimte kan een veel betere oplossing zijn. Voor de starter is een gezinswoning veelal financieel niet haalbaar. Die heeft behoefte aan een goed alternatief: een dynamische omgeving en buitenruimte die ook gemeenschappelijk mag zijn.

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

### Vraag gestuurd

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

### Gefaseerd

De gemeente verwacht dat de ontwikkeling van De Stationstuinen circa 10 jaar duurt. Het plan zal daarom in fasen tot stand komen, te beginnen bij het gebied rondom de hoofdentree van het treinstation. Vanuit daar kan het groeien langs de Spoorlaan en tot aan de Gebroken Meeldijk en langzaam naar de uitlopers van de afwijkingslocatie. Onderhavig bestemmingsplan betreft de eerste fase. Welke procedures gebruikt zullen worden voor de volgende fasen is nu nog niet bekend. Dit hangt mede af van het moment van inwerkingtreding van de Omgevingswet.

### Tot slot

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

## **2.2 Ontwikkelder De Stationstuinen**

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

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

ruimtelijke kwaliteit van de buitenruimte, mobiliteit, duurzaamheid, klimaatadaptatie, natuurinclusiviteit en circulariteit.

Er is in De Stationstuinen gekozen om niet met aantallen woningen of specifieke meters per functie te werken, maar met beschikbaar bouwooppervlak, in vierkante meters bebouwde ruimte (hierna: m<sup>2</sup> BVO). Dit heet het maximale laadvermogen van het gebied. Tot stand gekomen door enerzijds te kijken naar de stedenbouwkundige opzet van het gebied en de mogelijke bouwhoogte. Het totaal m<sup>2</sup> BVO wordt benut voor een divers programma aan wonen, werken, voorzieningen en gebouwd (privé) parkeren. En anderzijds door te kijken naar de marktvrage voor wonen, werken, voorzieningen en het daarbij horende (gebouwd) parkeren. Marktvrage, ruimtelijke kwaliteit en laadvermogen zijn in dit programma op elkaar afgestemd.

Voor het plangebied wordt uitgegaan van maximaal 517.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak voor wonen, werken, voorzieningen en gebouwd parkeren (ook privé). De gemeente vindt het erg belangrijk dat De Stationstuinen een multifunctionele wijk wordt, met een goede woon-werkbalans. Daarom wordt als randvoorwaarde meegegeven, dat er in het totale Exploitatiegebied (alle gronden waar concreet een ontwikkeling wordt voorzien binnen plangebied in figuur 2.1) ten minste 67.500 m<sup>2</sup> BVO gereserveerd moet zijn voor voorzieningen en werken (waarvan minimaal 8.500 m<sup>2</sup> voorzieningen). De resterende 449.500 m<sup>2</sup> BVO worden benut voor woningen (ca. 3.500), uitbreiding van werken en/of voorzieningen en de parkeeroplossing voor het totale programma (wonen, werken, voorzieningen). Deze programmatische verdeling is gebaseerd op wat nodig is voor de realisatie van een goed functionerende wijk met voldoende voorzieningen, bestaande bedrijvigheid en de relatie met Dutch Fresh Port in het kader van breed ondernemerschap.



Figuur 2.1: Ruimtelijk casco uit het Ontwikkelkader met ontwikkelvelden (roodbruine gebieden (met en zonder arcering))

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

- Minimaal 60% van het totale woonaanbod bestaat uit betaalbare woningen waarvan minimaal 30% sociale huurwoningen;
- Maximaal 40% van het totale woonaanbod bestaat uit woningen in het hogere segment. Uitgaande van het minimale aandeel hoger segment van 25% van het totaal mag de resterende 15% worden benut om het aandeel sociale huurwoningen of middeldure woningen uit te breiden.

Bij deze verdeling horen de volgende prijs categorieën:

Segment	Huurprijs 2021
Sociaal	< € 752,33
Middelduur	€ 752,33 – € 1.000
Hogere segment	> € 1.000

Segment	Koopprijs 2021
Middelduur	< € 325.000 (NHG-grens)
Hogere segment	> € 325.000

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

- Voor De Stationstuinen geldt een minimum van 8.500 m<sup>2</sup> voor voorzieningen met een verdeling zoals opgenomen in het ontwikkelkader;
- Advies: Het aanbod voorzieningen bestaat uit zorg, onderwijs (campus en primair), cultuur, horeca, sport en (niet-) dagelijkse detailhandel;
- Voorzieningen en werken moeten het autoluwe karakter van de wijk waarborgen;
- Het aanbod van voorzieningen dient organisch mee te groeien met de ontwikkeling van de wijk;
- De m<sup>2</sup>'s BVO voor werken en voorzieningen tellen samen op tot ten minste 67.500 m<sup>2</sup> BVO;
- Advies: Nevenfuncties vanuit de AGF-sector genieten de voorkeur vanwege de relatie met Dutch Fresh Port.

## 2.3 Stedenbouwkundig plan

Er is voor een deel van de ontwikkelvelden uit het Ontwikkelingskader een VO stedenbouwkundig plan opgesteld. Deze is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting. Hier wordt dan ook naar verwezen. Hierna worden enkele belangrijke kernwaarden beschreven:

### Stedelijk en dorps karakter

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

### Plek voor iedereen

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

### Groen en bewust

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

### Gezond bereikbaar

De Stationstuinen werkt volgens het STOMP-principe waar de hiërarchie als volgt is: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, deelmobiliteit, privébezit auto's. De parkeerbehoefte wordt gecentraliseerd in een aantal mobility-hubs waardoor de buurten autovrij kunnen zijn.

In de kaart in figuur 2.2 is een de plankaart van het voorlopig ontwerp van De Stationstuinen opgenomen, zoals weergegeven in het stedenbouwkundig plan.



Figuur 2.2: Plankaart VO (zoals opgenomen in het stedenbouwkundig plan)

## **2.4 Beeldkwaliteitsplan**

Voor De Stationstuinen als geheel is ook een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Deze is als een bijlage bij deze toelichting gevoegd. Deze wordt in een aparte procedure als aanvulling op de Welstandsnota



door de gemeenteraad vastgesteld. De nog aan te vragen omgevingsvergunning zal worden getoetst aan redelijke eisen van welstand zoals opgenomen in het beeldkwaliteitsplan. Alle ruimtelijk relevante aspecten uit het beeldkwaliteitsplan zijn in dit bestemmingsplan geborgd in de bouwregels (waar mag gebouwd worden, hoe hoog mag er gebouwd worden, etc.).

## 2.5 Het bestemmingsplan De Stationstuinen 1<sup>ste</sup> fase

Het Ontwikkelkader, het Stedenbouwkundig plan en het Beeldkwaliteitsplan zijn opgesteld voor De Stationstuinen als geheel. De wens is om zo snel mogelijk een begin te maken met de bouw van woningen met daarnaast ruimte voor 'werken' en 'voorzieningen' te beginnen direct ten oosten van het station. Daarvoor is onderhavig bestemmingsplan in procedure gebracht. Deze omvat de afwijkingslocatie (rood) en de bestemmingsplan wijziging (groen) zoals te zien is op figuur 2.3.

Daarbij is het uitgangspunt is dat het gebiedsdeel dat via dit bestemmingsplan gerealiseerd wordt, voldoet aan alle adviezen, randvoorwaarden en uitgangspunten uit het Ontwikkelkader, het Stedenbouwkundig plan en het Beeldkwaliteitsplan. Hieronder wordt dit nader uitgewerkt.



Figuur 2.3: Bebouwing en fasering in beeld

## 2.5.1 Het Ontwikkeldkader

### Wonen

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

*In navolgend overzicht is het richtprogramma weergegeven. Met dit bestemmingsplan wordt het programma inclusief de afwijkingslocatie meegenomen. Het gaat dus in totaal om maximaal circa 155.000 m<sup>2</sup> aan functies (inclusief parkeren). Met het bestemmingsplan worden in totaal maximaal 815 woningen mogelijk gemaakt. Zoals te zien is in de tabel worden verschillende soorten appartementen mogelijk gemaakt. De oppervlaktes van de appartementen variëren.*

### Richtprogramma

- a. maximaal 815 woningen;
- b. detailhandel, niet zijnde supermarkt tot een maximum oppervlakte van 800 m<sup>2</sup> bvo;
- c. supermarkt(en) al dan niet in combinatie met bezorgservices, met dien verstande dat de totale oppervlakte binnen de bestemming Gemengd maximaal 1.250 m<sup>2</sup> bvo mag zijn;
- d. horeca in de categorieën 1 en 2 tot een maximum oppervlakte van 1.000 m<sup>2</sup> bvo;
- e. kantoren en dienstverlening tot een maximum oppervlakte van 4.800 m<sup>2</sup> bvo;
- f. overige niet-woonfuncties, welke niet genoemd zijn in 3.1 sub b, c en d tot maximaal 2.000 m<sup>2</sup> bvo;
- g. in aanvulling op het bepaalde in sub b t/m e is ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van gemengd - mobilityhub 1" een mobilityhub toegestaan met de volgende voorzieningen:
  1. maximaal 5.000 m<sup>2</sup> bvo niet-woonfuncties, waarvan maximaal 300 m<sup>2</sup> bvo detailhandel (niet zijnde een supermarkt)
  2. parkeervoorzieningen;
  3. nutsvoorzieningen;
- h. in aanvulling op het bepaalde in sub b t/m e is ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van gemengd - mobilityhub 2" een mobilityhub toegestaan met de volgende voorzieningen:
  1. maximaal 400 m<sup>2</sup> bvo detailhandel;
  2. een supermarkt als bedoeld onder c, met dien verstande dat de totale oppervlakte binnen de bestemming Gemengd maximaal 1.250 m<sup>2</sup> bvo mag zijn;
  3. parkeervoorzieningen;
  4. nutsvoorzieningen;

### Voorzieningen en werken

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

*Het richtprogramma laat zien dat hier aan voldaan wordt.*

### Ruimtelijke kwaliteit

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

*Verwezen wordt naar het Stedenbouwkundig plan en het Beeldkwaliteitsplan, die als bijlagen bij de toelichting zijn gevoegd. Daarnaast werkt de gemeente momenteel aan een voorlopig ontwerp inrichtingsplan, waarbij rekening wordt gehouden met voldoende speel- en verblijfsruimte. Ditzelfde geldt voor fietsenstallingen, ondergrondse containers en calamiteitenverkeer.*

### **Mobiliteit**

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

*Dit bestemmingsplan is een van de eerste stappen in de ontwikkeling van De Stationstuinen. Een deel van de ontsluiting en infrastructuur van de wijk zal dan ook gerealiseerd worden. Dit zal wel in samenhang met de ontwikkelingen in de omgeving verricht worden. Er wordt voorzien in minimaal 1.080 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte wordt binnen het bestemmingsplan gerealiseerd. Uitgangspunten voor parkeren zijn:*

- *Minimaal 15% en maximaal 30% van de maatgevende parkeerbehoefte worden privaat georganiseerd.*
- *Minimaal 60% van het totale parkeeraanbod wordt gerealiseerd in mobiliteithubs en op het stationsdek;*
- *Maximaal 15% van het totale parkeeraanbod wordt gerealiseerd op het maaiveld, indien ruimtelijk inpasbaar.*

In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om de uitgangspunten voor het parkeren ook te borgen.

### **Energie**

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

*Hiermee wordt rekening gehouden in het stedenbouwkundig plan en waar mogelijk zal hier binnen het plan op geanticipeerd worden.*

### **Klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit**

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

*Bij de uitwerking van het plan zal hiermee zoveel mogelijk rekening worden gehouden. Er wordt tevens verwezen naar paragraaf 3.3.2*

## **2.5.2 Het Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan**

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

Het VO Stedenbouwkundig plan is een eerste uitwerking en krijgt nog een nadere invulling binnen de kaders van het Ontwikkelkader en Beeldkwaliteitsplan. Dit bestemmingsplan biedt voldoende ruimte voor deze nadere invulling. Er is gekozen om een aantal zaken, waarover het gesprek nog gaande is, niet direct mogelijk te maken in dit bestemmingsplan, maar via een afwijkingmogelijkheid. Zo heeft de gemeente, in de vorm van onder andere het Kwaliteitsteam De Stationstuinen en het college van Burgemeester en Wethouders, de mogelijkheid om sturing te geven aan een aantal ruimtelijke aspecten in de uitwerking. Het gaat om bijvoorbeeld de positie van de toegestane hoogteaccenten en verhogingen van de basishoogte, met toepassing van een setback. Zaken die veel aandacht vragen en in dit stadium nog niet volledig vast te leggen zijn. Samen met initiatiefnemers en andere stakeholders kan de gemeente middels de afwijkingmogelijkheid in de komende tijd tot een zorgvuldige ruimtelijke invulling komen die het gewenste programma van wonen, werken en voorzieningen een plek kan bieden. Met dit bestemmingsplan is dus een balans gezocht tussen direct mogelijk maken van de basis van het Stedenbouwkundig plan en via een afwijkingmogelijkheid het mogelijk maken van de gewenste diversiteit in een dialoog met initiatiefnemers en stakeholders.

### 3. BELEIDSKADER

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

#### 3.1 Rijksbeleid

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

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

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

##### 3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

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

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

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

### **Ladder woonfuncties**

De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is doorlopen met dit plan. De ladderonderbouwning voor wonen is opgenomen in de bijlagen. Hierna worden de belangrijkste bevindingen beschreven.

Voor de onderbouwning van de woonbehoefte is gekeken naar de afbakening van de relevante regio, om zo de behoefte in beeld te brengen. Hiervoor is gekeken naar de regionale woningmarkt, die gedefinieerd wordt op basis van verhuis-bewegingen. In dit behoefteonderzoek gaat het om het primaire verzorgingsgebied gemeente Barendrecht én de gemeente Rotterdam. Als secundair verzorgingsgebied wordt op hoofdlijnen gekeken naar de overige regio Rotterdam, aangezien op dit niveau afspraken worden gemaakt over de woningbouwprogramma's.

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

Het initiatief De Stationstuinen, 1<sup>ste</sup> fase, waarbij maximaal 815 woningen worden gerealiseerd in een mix van grondgebonden woningen en gestapelde woningen in de vrije sector, het midden en sociaal segment, voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.

Het is niet de verwachting dat er als gevolg van het realiseren van woningen in De Stationstuinen 1<sup>ste</sup> fase onaanvaardbare leegstandseffecten zullen optreden. De woningbehoefte in Barendrecht en omliggende regio is immers dusdanig groot dat ook na het realiseren van het initiatief behoefte blijft bestaan voor het realiseren van nieuwe woningen. Bovendien heeft een gezonde woningmarkt 2% leegstand volgens het Planbureau voor de Leefomgeving. De gemeente Barendrecht had in 2021 een woningleegstand van 2%.

Voor de onderbouwning via de Ladder is relevant of de ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt binnen of buiten het bestaand stedelijk gebied. In artikel 1.1.1 onder h van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip 'bestaand stedelijk gebied' vastgelegd. Als bestaand stedelijk gebied wordt aange-merkt: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

- Het plangebied heeft in het vigerende bestemmingsplan de volgende bestemmingen: 'Gemengd' en 'Bedrijventerrein'. Dit betekent dat het plangebied een stedelijke functie heeft.
- In de directe omgeving zijn stedelijke functies gelegen. Op de aangrenzende percelen zijn de bestemmingen 'Maatschappelijk' en 'Wonen' vigerend.

Gezien het voorgaande is dus sprake van een ligging 'binnen bestaand stedelijk gebied' en is een verder motivering op dit punt niet nodig.

Gelet op het bovenstaande wordt de bouw van 815 woningen passend geacht binnen de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

### **Ladder niet woonfuncties**

De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is doorlopen met dit plan. De ladderonderbouwning voor niet woonfuncties is opgenomen in de bijlagen. Hierna worden de belangrijkste bevindingen beschreven.

### Ruimtelijk verzorgingsgebied

*Wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving van de behoefte aan de ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt bevatten. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de ontwikkeling. De aard en omvang van de ontwikkeling zijn leidend voor het schaalniveau waarop de ruimtebehoefte moet worden afgewogen.*

### **Conclusie**

- Uit de handreiking bij de Ladder blijkt dat voor **detailhandel** de aard en omvang van het initiatief bepalend is voor het verzorgingsgebied. Het gebied waar de meeste bestedingen vandaan komen en dus in potentie ook de grootste omzeteffecten, wordt doorgaans als verzorgingsgebied gehanteerd. Dit onderzoek gaat uit van de gemeente Barendrecht als verzorgingsgebied voor detailhandel. Het verzorgingsgebied voor detailhandel is bepaald op basis van het KSO 2021. Hieruit blijkt dat 92% (exclusief online) van de inwoners zijn dagelijkse boodschappen in Barendrecht doet.
- Als ruimtelijk verzorgingsgebied voor **horeca** is primair gemeente Barendrecht en secundair de gemeenten Rotterdam, Albrandswaard, Ridderkerk, Zwijndrecht en Hoeksche Waard aangehouden. Uit het KSO 2021 blijkt dat de gemeente Barendrecht voor horeca een koopkrachtbinding heeft van 55% en een toevloeiing van 34%. Van deze toevloeiing is circa 25% afkomstig uit bovenstaande gemeenten.
- Voor **kantoren** is als ruimtelijk verzorgingsgebied primair de gemeente Barendrecht aangehouden. Het primaire verzorgingsgebied is bepaald aan de hand van verhuisbewegingen van bedrijven naar de buurt van het initiatief (gebiedsafbakening: BT Handelscentrum & BT Dierenstein). In de periode april 2017 – november 2022 hebben er in totaal 64 bedrijfsverhuizingen plaatsgevonden in de gebiedsafbakening. 55% hiervan is afkomstig uit de gemeente Barendrecht. Het secundaire verzorgingsgebied is de gemeente Rotterdam. In de eerdergenoemde periode hebben er 11 verhuizingen vanuit Rotterdam plaatsgevonden naar het gebied.
- Het verzorgingsgebied voor dienstverlening wordt globaal afgebakend door de reistijd die gebruikers bereid zijn af te leggen. Uitgangspunt voor De Stationstuinen 1<sup>ste</sup> fase voor de te realiseren dienstverlening is dat deze gericht is op de bewoners en gebruikers van bedrijven op het terrein (en de directe omgeving).

### Kwantitatieve behoefte aangetoond

*De behoefte bij een plan wordt bepaald door de confrontatie van de langetermijnprognose van de vraag, met het aanbod in de bestaande plancapaciteit om in die vraag te voorzien.*

**Conclusie detailhandel:** De beoogde ontwikkeling voorziet in een kwantitatieve behoefte.

- Het detailhandelsaanbod functioneert op dit moment zeer goed in de gemeente Barendrecht. Dat geldt zowel voor de dagelijkse als niet-dagelijkse sector. Richting 2030 neemt de bevolking in de gemeente Barendrecht nog toe en daardoor ook de besteding. Er ontstaat een distributieve uitbreidingsruimte van circa 5.900 m<sup>2</sup> wvo. Door de toevoeging van ca. 815 woningen stijgt het inwonertal verder waardoor er 6.500 m<sup>2</sup> wvo marktruimte ontstaat. Dit betekent dat er ook in de toekomst in kwantitatieve zin ruimte is voor uitbreiding van het aanbod. Op basis van het voorgaande voorziet het realiseren van een supermarkt duidelijk in een kwantitatieve behoefte.
- Bij het realiseren van een moderne supermarkt past ook het toevoegen van overig dagelijks (en eventueel niet-dagelijks) aanbod. Er is in kwantitatieve zin voldoende behoefte voor uitbreiding van het aanbod, ook als we het huidige aanbod vergelijken met het benchmark. De toename van het aantal inwoners rechtvaardigt het toevoegen van detailhandelsaanbod.

- De beoogde toevoeging van circa 2.750 m<sup>2</sup> BVO dagelijks aanbod zorgt naar verwachting voor een toekomstige vloerproductiviteit van € 10.200 per m<sup>2</sup> wvo. Afhankelijk van de daadwerkelijk gerealiseerde binding is dit een afwijking van circa -3% ten opzichte van de huidige situatie. De omzet per m<sup>2</sup> blijft ruim boven het landelijk gemiddelde. Het omzeteffect is dus zeer beperkt en dus aanvaardbaar.

**Conclusie horeca:** De ontwikkeling voorziet in een kwantitatieve behoefte:

- Het horeca-aanbod in Barendrecht functioneert op dit moment goed. Zowel in het primaire als secundaire verzorgingsgebied is voldoende marktruimte tot 2030 om 1.000 m<sup>2</sup> BVO horeca toe te voegen.
- Door toevoeging van de horecazaken in combinatie met de andere voorzieningen is de kans op een hogere binding en meer toevloeiing, waardoor er nog meer marktruimte kan ontstaan.

**Conclusie kantoren en dienstverlening:** Het initiatief om maximaal 4.800 m<sup>2</sup> kantoren/dienstverlening te realiseren binnen De Stationstuinen, 1<sup>ste</sup> fase voorziet in een kwantitatieve behoefte:

- De werkgelegenheid in Barendrecht is de afgelopen jaren sterk gestegen met gemiddeld 1,5% per jaar. Op basis van de werkgelegenheidsraming is er een uitbreidingsvraag naar vierkante meters kantoren van ca. 7.000 m<sup>2</sup> in het lage scenario tot 20.800 m<sup>2</sup> in het hoge scenario tot 2030. Dit is behoorlijk in lijn met de raming van de STEC groep uit 2018 die voor de periode 2022-2030 voor Barendrecht uitgaat van een uitbreidingsvraag die ligt tussen 10.150 m<sup>2</sup> bvo en 23.400 m<sup>2</sup> bvo. Dit betekent dat er voldoende ruimte is voor het realiseren van maximaal 4.800 m<sup>2</sup> kantoorruimte in De Stationstuinen, 1<sup>ste</sup> fase Barendrecht.
- Het aanbod onderschrijft de behoefte. De afgelopen jaren is er steeds minder aanbod in Barendrecht. Het aanwezige aanbod is daarnaast ook incourant. De panden zijn oud en kennen een energielabel lager dan C. Het aantal panden dat langer dan één jaar leeg staat is 86%. Dit is vele malen hoger dan andere gemeenten en het landelijke gemiddelde. Dit maakt vernieuwing noodzakelijk.
- Vanuit het benchmark is er behoefte aan publieke dienstverlening bij toename van het aantal woningen (en daarmee inwoners) in Barendrecht. Dit vertaalt zich in toevoegen van 6 dienstverleners, waarvan 4 ambachten en 2 publieke dienstverleners. Hierbij kan gedacht worden aan een schoonheidssalon, kledingreparatie, uitvaartondernemer, makelaardij, etc. Let op: het is zeer onwaarschijnlijk dat de volledige 4.800 m<sup>2</sup> door dienstverlening wordt ingevuld. Daarvoor is de toename van het aantal inwoners simpelweg niet toereikend. Echter is de 4.800 m<sup>2</sup> bedoeld voor kantoren én dienstverlening (zakelijk en publieksgericht).

#### Kwalitatieve behoefte aangetoond

*Naast kwantitatieve aspecten, kunnen ook kwalitatieve aspecten een rol spelen bij de beschrijving van de behoefte. De kwalitatieve behoefte volgt onder andere uit de planinformatie, de lokale vraag-aanbodstructuur, trends en ontwikkelingen en beleidskaders. Kortom: met kwalitatieve behoefte wordt de 'meerwaarde' van het plan bedoeld.*

**Conclusie detailhandel:** De beoogde toevoeging van circa 1.500 m<sup>2</sup> BVO detailhandel niet zijnde supermarkt en circa 1.250 m<sup>2</sup> BVO supermarkt zijn vanuit kwalitatief oogpunt wenselijk, voor de consumentenverzorging, maar ook voor de structuur:

- De beoogde ontwikkeling geeft invulling aan de hedendaagse consumentenbehoefte. Inwoners van Barendrecht, en specifiek de inwoners van de Stationstuinen, 1<sup>ste</sup> fase krijgen de beschikking over een aantrekkelijk, goed bereikbaar, modern en tevens toekomstbestendige winkelconcentratie die combinatiebezoeken bevordert.



- Ten oosten van het spoor bevindt zich nog geen supermarkt. Toevoeging van een supermarkt in het gebied draagt bij aan de bestaande boodschappenstructuur.
- Met de ontwikkeling wordt ingespeeld op de duurzame ambities van de gemeente door intensivering van het stedelijk gebied rondom het station, het beperken van autobewegingen en het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer.

**Conclusie horeca:** De ontwikkeling voorziet in een kwalitatieve behoefte:

- Het planinitiatief sluit goed aan bij de trends en ontwikkelingen. Horeca initiatieven die inspelen op de gebiedskwaliteiten, zoals het planinitiatief, hebben groeiperspectief. Horeca heeft een belangrijke rol in de foodbeleving, zeker in relatie tot de Dutch Fresh Port. Door de horeca te koppelen aan de kernkwaliteiten van het gebied (Dutch Fresh Port) wordt de beleving van het gebied verbeterd.
- De Stationstuinen, 1<sup>ste</sup> fase moet een levendige, gevarieerde woon- en werkomgeving worden met een goede functiemix. Horeca is hierbij van belang om 'placemaking' te creëren. Er wordt een beeldbepalend, uitnodigend kerngebied gecreëerd. Door dit uitnodigende kerngebied is de verwachting dat er meer koopkrachtbinding ontstaat onder de inwoners van Barendrecht én dat de toevloeiing toe kan nemen. Hierdoor ontstaat nog meer marktruimte voor horeca.
- De onderscheidende kernkwaliteiten van het plangebied ten opzichte van het overige aanbod in de gemeente maakt de horecalocatie complementair aan de overige horeca in de gemeente.
- Het plangebied genereert deels zelf het draagvlak voor de horeca. Daarnaast trekt het deels nieuwe doelgroepen, met een ander bezoekmotief, zoals de Dutch Fresh Port. Ook andere bestemmingen in Barendrecht en de regio kunnen hiervan profiteren door middel van combinatiebezoeken.

**Conclusie kantoren en dienstverlening:** Het initiatief om maximaal 4.800 m<sup>2</sup> kantoren/dienstverlening te realiseren binnen De Stationstuinen 1<sup>ste</sup> fase voorziet in een kwalitatieve behoefte:

- De dynamiek in Barendrecht ligt voornamelijk in de kleine metrages (<250 m<sup>2</sup>). Het initiatief is o.a. bedoeld voor kleine bureaus, ontwerppraktijken, startups, etc. Deze bedrijven hebben over het algemeen een minder grote ruimte nodig. De behoefte van deze bedrijven sluit naadloos aan op de dynamiek in Barendrecht.
- De vraag op de kantorenmarkt richt zich steeds meer op de kwalitatief betere kantoren. Doordat er vaak geen passend courant aanbod meer beschikbaar is, is sprake van een mismatch tussen vraag en aanbod. Hierdoor zal naar verwachting de kwalitatieve schaarste toenemen. De beoogde kantoren in De Stationstuinen 1<sup>ste</sup> fase zijn voor veel ruimtevragers een passend aanbod en dragen bij aan het oplossen van de mismatch tussen vraag en aanbod. Het initiatief De Stationstuinen speelt hierop in door moderne kantoormilieu te realiseren in een gemengd woon-werkmilieu en op een goed bereikbaar ov-knooppunt. Het initiatief bevindt zich op een zeer goed bereikbare locatie langs het spoor en de snelweg in Barendrecht. Ov-locaties zijn een gewilde locatie voor het realiseren van kantoren. De hedendaagse kantoorgebruiker hecht veel waarde aan bereikbaarheid. Door de ligging van het station zijn Rotterdam en Dordrecht binnen aanzienlijke tijd te bereiken.
- Vanaf 1 januari 2023 moet een kantoorpand minimaal energielabel C hebben om nog als kantoor gebruikt te mogen worden. Dit brengt hoge kosten met zich mee, aangezien 60% van de kantoren ouder is dan 20 jaar. De opgave van verduurzaming geldt voor 30 miljoen vierkante meter<sup>49</sup>. Dit kan ertoe leiden dat bedrijven op zoek moeten naar een nieuw pand en dat hierdoor de vraag naar courante panden stijgt.

- Kantoren worden meer een plek voor ontmoeten, vergaderen en creatieve processen (bijv. brainstorm). Door de verandering in gebruik zal de vraag naar flexibele kantoorruimte op de lange termijn toenemen. De Stationstuinen 1<sup>ste</sup> fase voorziet hierin door in te zetten op een breed palet aan kantoorgebruikers.
- Nederland is een zeer grote speler op het wereldtoneel als het gaat om exporteren van Agro en Food producten. De haven van Rotterdam speelt hierbij een grote rol. Het initiatief wordt gerealiseerd nabij de Dutch Fresh Port: het internationale knooppunt voor agro/vers/food logistiek. Barendrecht en daarmee De Stationstuinen liggen op ca. 20 minuten reistijd van de haven van Rotterdam. Het is wenselijk om de kantoorruimte in te zetten voor bedrijven die aansluiting vinden bij de AGF-sector. Hierdoor wordt er een cluster gevormd. Een cluster staat internationaal sterker, daarnaast kunnen er gezamenlijk makkelijker investeringen worden gedaan en worden samengewerkt.
- De dienstverlening in Barendrecht concentreert zich met name rondom het centrum van de stad. Het is hiermee onredelijk te veronderstellen dat inwoners van De Stationstuinen 1<sup>ste</sup> fase zullen uitwijken naar deze gebieden voor publieksgerichte dienstverlening. Het is wenselijk om sommige dienstverlening op korte afstand te hebben o.a. een kapper, schoonheidssalon en de reparatie van kleding en schoenen.

**Conclusie overige niet-woonfuncties:** Het beoogde programma realiseert ook overige voorzieningen. Het gaat dan bijvoorbeeld om gezondheidszorg, onderwijs, cultuur en sport. Planologisch is er al het een en ander toegestaan aan overige voorzieningen. Het toevoegen van deze voorzieningen past bij de ambities van Barendrecht en is van toegevoegde waarde voor het plangebied.

- Levendige straten zijn van groot belang voor steden en straten. Een afwisseling van functies zorgt voor meer levendigheid met verschillende bezoekers, die mogelijk onderlinge kruisbestuiving of economische uitwisseling kunnen krijgen. De mix zorgt voor activiteit op verschillende momenten van de dag en voor economische weerbaarheid voor de verhuurder. Multifunctionele straten en wijken zorgen voor verschillende gebruikers en gebruiksmomenten gedurende de dag en de week. Voor het plangebied vraagt dat om het toevoegen van een diversiteit aan voorzieningen.
- Gemeente Barendrecht vindt het erg belangrijk dat De Stationstuinen een multifunctionele wijk wordt met een goede woon-werkbalans. Barendrecht wil voorzien in een flexibel, passend en toekomstgericht voorzieningenaanbod om zo de aantrekkelijkheid van Barendrecht als woongemeente uit te bouwen. Het is dan ook belangrijk het voorzieningenaanbod af te stemmen op de huidige en toekomstige behoefte.
- Het toevoegen van overige voorzieningen in De Stationstuinen zorgt dus voor meer levendigheid en past bij de ambities van Barendrecht voor dit gebied. Maar ook op andere manieren is het van meerwaarde voor het gebied en de omgeving.
  - Er is een toenemende behoefte aan moderne, centraal gelegen, geclusterde gezondheidscentra waar zorgfuncties gehuisvest worden. Deze zorgfuncties zijn een aanvulling op het huidige zorgaanbod in Barendrecht.
  - In de Gebiedsvisie wordt de wens voor een campus uitgesproken voor MBO-, HBO- en WO-onderwijsinstellingen. De campus is AGF gerelateerd en kent een sterke relatie met Dutch Fresh Port. Streven in De Stationstuinen is een intensieve samenwerking tussen ondernemers, kennisinstellingen en onderwijs (mbo/hbo/universitair) op het gebied van voeding en gezondheid.
  - Voor het basisonderwijs is behoefte aan een dependance van één van de huidige scholen in Barendrecht. Hierbij moet ook ruimte worden gereserveerd voor een kinderdagverblijf (KDV) en buitenschoolse opvang (BSO). Er gaan immers steeds meer kinderen naar de opvang door stijgende arbeidsparticipatie van ouders en verhoging van de kinderopvangtoeslag.

- Zet in op cultuurvoorzieningen met een wijkverzorgende functie. Denk hierbij aan bijvoorbeeld een buurthuis dat fungeert als ontmoetingsplek en waar verschillende culturele activiteiten georganiseerd kunnen worden.
- Barendrecht heeft een hoge dekking van sportvoorzieningen. Met een voetbal-, korfbal-, atletiek-, en tennisvereniging op korte afstand van De Stationstuinen is het niet wenselijk om hier grootschalige sportverenigingen te vestigen. Wel is het (zeer) wenselijk om sportfaciliteiten op kleinere schaal een plek te geven. Denk daarbij aan een fitness, dans- en of yogaschool. Dit sluit naadloos aan bij het thema gezondheid, een belangrijk element in het plan.

#### Geen onaanvaardbare leegstandseffecten

*Tot slot dient als onderdeel van de Ladder inzichtelijk te worden gemaakt dat het plan geen zodanige leegstand tot gevolg zal hebben, dat dit tot een onaanvaardbare situatie zal leiden uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.*

**Conclusie:** Het is niet te verwachten dat er onaanvaardbare effecten op het woon-, leef- en ondernemersklimaat optreden als gevolg van het planinitiatief. Per saldo heeft de ontwikkeling een positief effect op het woon-, leef- en ondernemersklimaat binnen Barendrecht en de nabije omgeving. Op basis van de analyses blijkt dat de leegstand in Barendrecht zeer beperkt is en het aanbod goed functioneert. Dit maakt dat het niet de verwachting is dat toevoeging van aanbod in De Stationstuinen 1<sup>ste</sup> fase leidt tot een toename van de leegstand. Zeker aangezien de behoefte voor de beoogde functies groeit door toename van het draagvlak (in het maximale scenario 3.500 woningen).

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland**

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

De Omgevingsvisie Zuid-Holland is het provinciaal beleidsplan van de fysieke leefomgeving. Hoofddoel van de Omgevingsvisie Zuid-Holland is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De sturingsfilosofie van de omgevingsvisie betreft:

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

#### ***Doorwerking plangebied***

Met dit plan worden woningen mogelijk gemaakt binnen het bestaand stedelijk gebied. Er is geen sprake van uitbreiding van een kern. Het plan is lokaal van aard en is niet in strijd met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. Op de kwaliteitskaart van de Omgevingsvisie is aan de hand van kaartlagen gebied specifiek beleid weergegeven. De kwaliteitskaart is opgebouwd uit vier lagen: de laag van de ondergrond, de laag van de cultuur- en natuurlandschappen, de laag van de stedelijke occupatie

en de laag van de beleving. Voor alle vier de lagen zijn kenmerken benoemd en uitgewerkt in richtpunten. Voor het plangebied is vanwege het stedelijke karakter alleen de laag van de stedelijke occupatie relevant. Het plangebied ligt in 'steden en dorpen'. Ontwikkelingen in 'steden en dorpen' moeten bijdragen aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp. De beoogde ontwikkeling past binnen de bepalingen van de kwaliteitskaart en de Omgevingsvisie. Bovendien krijgt de afwijkinglocatie een kwaliteitsimpuls. De beoogde ontwikkeling is in overeenstemming met de Omgevingsvisie.

### **3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland**

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

#### *Ladder voor duurzame verstedelijking*

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

#### *Ruimtelijke kwaliteit*

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

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



Figuur 3.1: Ligging van de bedrijfsbestemmingen en windmolens binnen Nieuw Reijerwaard t.o.v. plangebied

### **Doorwerking plangebied**

In de woondeal Zuidelijke Randstad (mei 2019) is tussen de gemeente en het rijk overeengekomen dat er tot 2040 voldoende bouwcapaciteit moet worden gecreëerd voor de bouwproductie van 230.000 woningen. Een en ander is gebaseerd op een onderzoek naar de marktvaart in de regio Groot-Rotterdam. De ontwikkeling van de Stationstuinen met een capaciteit van in totaal circa 3.500 woningen maakt onderdeel uit van deze woondeal. Deze bestemmingsplanherziening zal betrekking hebben op maximaal 815 woningen

Gelet op de grote regionale woningbouwbehoefte en de (regionale) afspraken in de woondeal is in voldoende mate de behoefte voor de woningen aangetoond. Hiervoor kan ook verwezen worden naar paragraaf 3.1.2 'Ladder voor duurzame verstedelijking'. De woningen zullen in bestaand stedelijk gebied worden gebouwd, zodat ook sprake is van een duurzame ontwikkeling.

### **Bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard (compensatielocatie bedrijven)**

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

Met de ontwikkeling van De Stationstuinen (als geheel) wordt 14 hectare bedrijventerrein aan de bestaande voorraad onttrokken. Met bestemmingsplan Nieuw-Reijerwaard (vastgesteld op 12 november 2014) is planologische ruimte geboden voor deze bedrijven uit de agrofood sector. Bovendien blijft er voldoende aanbod over voor de vraag vanuit de agrologistiek in de regio. Het bestemmingsplan Nieuw-Reijerwaard is reeds vastgesteld en een verdere vulling van dit bedrijventerrein met nieuwe bedrijven maakt onderdeel uit van de referentiesituatie in dit MER. De locatie van Nieuw-Reijerwaard is

te zien in figuur 3.1. Binnen Nieuw Reijerwaard worden drie windturbines mogelijk gemaakt. Deze zijn in figuur 3.1 weergegeven. De dichtstbijzijnde windturbine komt op 0,95 km van de meest noordelijke hoek van het plangebied.

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

#### *Compensatie deelgebied 1, bedrijventerrein Barendrecht Oost en Spoorzone*

- In deelgebied 1 wordt circa 16 hectare bedrijventerrein (passend binnen de scope van de compensatieregeling) onttrokken aan de voorraad. Van deze 16 hectare is ruim 13.6 hectare bestemd voor AGF-bedrijven middels een functieaanduiding en circa 2.3 hectare voor algemene bedrijvigheid.
- Diverse onderzoeken tonen aan dat er na transformatie voldoende aanbod bedrijventerrein in het AGF-segment in de regio beschikbaar blijft. Als de regio hiermee instemt, hoeft er op grond van de Omgevingsverordening (artikel 6.12) van de provincie Zuid-Holland geen compensatie plaats te vinden.
- Voor de 13.6 ha met functieaanduiding AGF biedt Nieuw-Reijerwaard een alternatief zowel in m2 als milieucategorie 4 en blijft er nog (ruim) voldoende aanbod over voor de vraag vanuit agrologistiek in de regio.
- De afstemming heeft al plaatsgevonden met de provincie Zuid-Holland, de gemeente Ridderkerk en de gemeente Rotterdam in Dutch Fresh Port.
- De 2.3 hectare die geen functieaanduiding AGF heeft, wordt voor 1,2 hectare feitelijk wel door een agrologistiek bedrijf gebruikt. Om nu onduidelijke redenen heeft deze kavel echter in het bestemmingsplan in 2013 geen AGF-functieaanduiding heeft gekregen. Het restant van 1,1 hectare wordt gecompenseerd conform het traditionele compensatieprincipe, door toevoeging van functie bedrijventerreinen elders.
- In de huidige plannen van de Stationstuinen (als geheel) komt nog zo'n 3 hectare werken "terug" in de vorm van woon-werkcombinaties. Het gaat dan o.a. om hoogwaardige AGF-bedrijvigheid en onderwijs, die overlapt met wonen binnen panden. Veelal gaat het hierbij overigens om functies in milieucategorie 2 tot mogelijk maximaal 3.
- Tenslotte verkent Barendrecht nog andere mogelijkheden van compensatie door het beter benutten van bestaande terreinen en het toevoegen van nieuwe planologische ruimte voor bedrijvigheid. Uit onderzoek van Stec liggen voor de nieuwe planologische ruimte mogelijkheden in drie locaties:
  - De Lorenzweg (Barendrecht-Oost),
  - Het 'oude' Oud-Reijerwaard ten noorden van de A15,
  - Nabij gasverdeelstation (tussen de Londen, De Gent en Kilweg).Voor het beter benutten principe wordt door de Stec-groep kansen gezien op Dierenstein en Barendrecht-Oost. Met de Stec-groep gaan we in het vervolg deze kansen verder in kaart brengen.

#### *Compensatie deelgebied 2, Kantorenlocatie Barendrecht NS-station.*

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

### Advies MRDH op compensatieplan De Stationstuinen (als geheel)

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

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

Overleg is gaande over het maken van nadere bestuurlijke afspraken.

## **3.3 Gemeentelijk beleid**

### **3.3.1 Gebiedsvisie De Stationstuinen**

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

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

Ten aanzien van het programma wordt het volgende beschreven:

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

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

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

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

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

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

n.v.t.

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

Er wordt aangesloten bij de lokale afspraken. Het initiatief, waarbij 815 woningen (inclusief afwijkingslocatie) worden gerealiseerd in de 1<sup>ste</sup> fase met een mix van grondgebonden woningen, gestapelde woningen in de vrije sector, en het midden en sociaal segment voor een brede, diverse, doelgroep voorziet in een kwalitatieve behoefte.

In totaal wordt minimaal 30% aan sociale huur gerealiseerd en 30% aan overige betaalbare woningen.

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

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

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

De parkeergarages (als onderdeel van een gesloten bouwblok) zorgen hier onder andere voor. Daarnaast wordt binnen de Stationstuinen ingezet op een goede bereikbaarheid voor wat betreft het openbaar vervoer. De ligging nabij het station en de nabijheid van bushaltes zal hierbij helpen. Ook komen er twee mobility-hubs. Deze worden al in dit bestemmingsplan voor de 1<sup>ste</sup> fase mogelijk gemaakt. Er wordt daarnaast voorzien in voldoende langzaamverkeersroutes door De Stationstuinen.



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

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

### 3.3.2 Ambitiedocument klimaatadaptatie

De nieuwbouwontwikkeling De Stationstuinen in Barendrecht omvat de bouw van 3500 woningen. De start van de ontwikkeling is gepland op 1 mei 2024. Voordat de ontwikkeling van start kan gaan moet gekeken worden naar de ambities die er voor de gemeente Barendrecht en Emborion zijn voor de ontwikkeling van het plangebied. Er is een notitie opgesteld waarin wordt aangegeven aan welke eisen de ontwikkeling moet voldoen en wat het ambitieniveau hiervan is voor de ontwikkeling De Stationstuinen als geheel. Dit document is opgenomen in de bijlagen.

Geadviseerd wordt bij de verdere uitwerking van de plannen het ambitiedocument steeds te raadplegen, Er dient actief getoetst te worden door het kwaliteitsteam en de integrale beheerders van de gemeente Barendrecht of de ambities voldoende verwerkt zijn in het plan en gehaald worden. Hiermee wordt een klimaat robuuste omgeving gecreëerd waarin goed is nagedacht over alle aspecten van klimaatverandering. Met het plan wordt aangesloten bij de ambities die zijn opgenomen ten aanzien van o.a. water, droogte en hittestress.

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan De Stationstuinen 1<sup>ste</sup> fase is ook getoetst aan het ambitiedocument.

Hieronder worden de eisen uit het ambitiedocument beschreven:

#### **Wateroverlast**

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

#### *Relatie Stationstuinen en bestemmingsplan Stationstuinen 1<sup>e</sup> fase*

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

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

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

### **Droogte**

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

#### *Relatie Stationstuinen en bestemmingsplan Stationstuinen 1<sup>e</sup> fase*

Met het opstellen van de waterhuishoudkundige notitie is gekeken naar de huidige en de te verwachten grondwaterstanden en wordt hierop geanticipeerd in het ontwerp. Dit houdt in dat waterbergingen langere tijd "vol" mogen zijn om in droge periodes dit water af te geven. Er worden meerdere bergingsvoorzieningen gecreëerd in De Stationstuinen die water langere tijd kunnen vasthouden. Door deze bergingsvoorzieningen wordt minimaal 50% van het hemelwater geïnfiltreerd. In het ontwikkelkader voor De Stationstuinen is beschreven in welke gebieden van De Stationstuinen waterberging wordt gerealiseerd. Hierbij zal dus een relatie liggen tussen het bestemmingsplan Stationstuinen 1e fase en de andere fases. Gezamenlijk wordt gezorgd voor voldoende waterberging.

### **Hittestress**

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

#### *Relatie Stationstuinen en bestemmingsplan Stationstuinen 1<sup>e</sup> fase*

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

### **Biodiversiteit**

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

#### *Relatie Stationstuinen en bestemmingsplan Stationstuinen 1<sup>e</sup> fase*

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

#### **Overstroming**

- Voor de ontwikkeling Stationstuinen geldt een maximale overstromingsdiepte bij een dijkdoorbraak tussen de 200 tot 250cm.

#### *Relatie Stationstuinen en bestemmingsplan Stationstuinen 1<sup>e</sup> fase*

Vitale infrastructuur wordt niet op de begane grond aangebracht om schade bij een overstroming zo veel mogelijk te voorkomen.

## 4. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

### 4.1 Inleiding en procedure

#### Inleiding

De gemeente Barendrecht wil het gebied ten oosten van station Barendrecht herontwikkelen tot gemengd woon-werkgebied: De Stationstuinen. Het gebied moet ruimte bieden aan minimaal 3.500 woningen en een bijbehorend voorzieningenaanbod van circa 67.500 m<sup>2</sup> bvo voor werken en voorzieningen.

#### *Bepalingen Wet milieubeheer*

In de Wet milieubeheer is opgenomen dat voor ontwikkelingen met mogelijk belangrijke nadelige (milieu)effecten het verplicht is een zogenaamde m.e.r. (procedure) te doorlopen en een MER op te stellen. De ontwikkeling van De Stationstuinen is aan te merken als een stedelijk ontwikkelingsproject. Dit is in bijlage D van het Besluit m.e.r. opgenomen (D11.2). Tabel 4.1 toont de bepalingen van D11.2 uit het Besluit m.e.r.

Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gevallen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m <sup>2</sup> of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Figuur 4.1 Bepalingen uit D11.2 van het Besluit m.e.r.

De Stationstuinen als geheel is een ontwikkeling waarbij belangrijke (milieu)effecten niet op voorhand zijn uit te sluiten. De gemeente heeft daarom besloten de m.e.r.-procedure te doorlopen en een MER op te stellen<sup>2</sup>.

Dit MER, dat als bijlage bij deze toelichting is gevoegd, is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit voor De Stationstuinen, onderhavig bestemmingsplan De Stationstuinen 1<sup>ste</sup> fase. Het MER zelf richt zich op de totale ontwikkeling van De Stationstuinen. Op die manier worden de milieubelangen volwaardig meegenomen bij de besluitvorming van onderhavig bestemmingsplan en van de plannen, die nog volgen.

In het MER wordt ervan uitgegaan, dat er na vaststelling van onderhavig bestemmingsplan een omgevingsplan komt conform de nieuwe Omgevingswet<sup>3</sup>. Dit omgevingsplan omvat dan De Stationstuinen

<sup>2</sup> Het is gebruikelijk de afkortingen (de) m.e.r. en (het) MER te gebruiken. De afkorting m.e.r. met kleine letters en puntjes ertussen staat voor de volledige procedure, de milieueffectrapportage. MER met hoofdletters, zonder puntjes staat voor het milieueffect rapport, het rapport dat hierbij opgesteld wordt.

<sup>3</sup> Mogelijk dat door het uitstellen van de inwerkingtreding van de Omgevingswet tot 1 januari 2024 besloten wordt nog een tweede bestemmingsplanprocedure te doorlopen voor De Stationstuinen 2<sup>e</sup> fase. Dit zou een extra tussenstap zijn. Daarna kan dan een Omgevingsplan worden vastgesteld voor De Stationstuinen als geheel, waarin dan niet één maar twee bestemmingsplannen worden verwerkt.

als geheel en kan gezien worden als een plan, vanwege het kader stellende karakter. Onderhavig bestemmingsplan, waarin de ontwikkeling van de eerste fase mogelijk gemaakt wordt, is te zien als een besluit in het licht van de Wet milieubeheer.

Het MER voor De Stationstuinen vervult daarom twee functies. Het vormt het planMER voor de totale ontwikkeling van De Stationstuinen. Hiervoor onderzoekt het MER de effecten op de leefomgeving en keuzes en afwegingen (alternatieven) die hieruit volgen. Daarnaast vervult het MER meer een toetsende functie voor onderhavig bestemmingsplan, hiervoor beoordeelt het MER de effecten op de leefomgeving.

### Procedure

#### *Start van de m.e.r.-procedure: notitie Reikwijdte en Detailniveau*

Voor de start van de m.e.r.-procedure is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. De NRD heeft zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft eenieder schriftelijk kunnen reageren op deze notitie en aan kunnen geven over wat onderzocht moet worden in het MER en op welke manier. Ook zijn wettelijke adviseurs en betrokken instanties in de gelegenheid gesteld om advies te geven. De NRD met de daarbij behorende nota van beantwoording zijn als bijlagen bij deze toelichting gevoegd.



Figuur 4.2 Stappen van de m.e.r.-procedure en het ruimtelijk besluit

#### *Initiatiefnemer en bevoegd gezag*

Voor de ontwikkeling van De Stationstuinen is de gemeente Barendrecht de initiatiefnemer én het bevoegd gezag. Binnen de gemeente is de passende scheiding van deze functies geregeld doordat de bevoegdheid voor de ruimtelijke procedures ondergebracht is bij de afdeling Ruimtelijke Ordening. De toetsing van het MER is ondergebracht bij de afdeling Milieu, die hierin onafhankelijk advies inwint bij DCMR.

#### *Rapport behorend bij de m.e.r.-procedure: het MER*

De m.e.r. is geen op zichzelf staande procedure. De m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit. De ontwikkeling van De Stationstuinen wordt in deelbesluiten uitgewerkt. Het eerste ruimtelijke besluit

betreft onderhavig bestemmingsplan. De m.e.r.-procedure is dan ook gekoppeld aan dit bestemmingsplan. Dat betekent dat het MER tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd.

#### *Eerste ontwikkeling binnen huidig bestemmingsplan*

Het vigerende bestemmingsplan Bedrijventerrein Noordoost (vastgesteld op 11 juni 2013) biedt, door middel van een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid, ruimte voor de ontwikkeling van woningbouw (de zogenaamde fase 0) binnen de bestemming gemengd. Voor dit afwijkingsbesluit geldt geen m.e.r.-plicht. Deze ontwikkeling loopt vooruit op de m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure en kan daarmee gezien worden als een autonome ontwikkeling. In de onderzoeken bij het MER is wel rekening gehouden met de woningbouwontwikkeling in fase 0.

#### *Ontwerpbestemmingsplan 'Dwarsligger Barendrecht'*

In de zomer van 2022 heeft het ontwerp bestemmingsplan 'Dwarsligger Barendrecht' ter visie gelegen. Daarin wordt woningbouw mogelijk gemaakt op een perceel ten zuiden van het plangebied van dit bestemmingsplan. Voor dit perceel ligt bij de gemeente ook een verzoek van Prorail voor de vestiging van een verkeersleidingspost. De gemeente heeft de voorkeur voor woningbouw op dit perceel. Daarom vindt er overleg plaats met Prorail over een alternatieve locatie voor de verkeersleidingspost.

Definitieve besluitvorming hierover is nog niet genomen. Mogelijk dat geen alternatief kan worden gevonden. Dan zal het ontwerp bestemmingsplan "Dwarsligger" worden ingetrokken door de gemeente en zal vergunning worden verleend voor de komst van een verkeersleidingspost. Bij vaststelling van dit bestemmingsplan zal hier definitief duidelijkheid over bestaan.

In het MER, maar ook in de onderzoeken behorende bij dit bestemmingsplan is voorlopig uitgegaan van een worst case situatie als het gaat om milieu: de komst van een verkeersleidingspost. In het geval dat Prorail kiest voor een alternatieve locatie en op het perceel woningbouw zal komen zal het MER en de onderzoeken (voor zover nodig) worden aangepast en aangevuld ten behoeve van het vast te stellen bestemmingsplan.

## **4.2 Het MER**

Er is door AnteaGroup een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het doel van de milieueffectrapportage (m.e.r.) is het onderzoeken, afwegen en beoordelen van de effecten van de ontwikkeling van De Stationstuinen (als geheel) op de fysieke leefomgeving. Dit moet leiden tot een voorkeursalternatief (het bestemmingsplan en later het omgevingsplan) waarin de effecten op de fysieke leefomgeving meegenomen zijn in de gemaakte keuzes. Dit landt uiteindelijk in het milieueffectrapport (MER), het rapport dat hiervoor opgesteld wordt. Het MER dient als planMER voor de gehele ontwikkeling van De Stationstuinen. Voor het bestemmingsplan (met een directe bouwtitel) dient het MER als projectMER. De ontwikkelingen binnen het bestemmingsplan worden getoetst aan de regels en randvoorwaarden die volgen uit het MER.

In het MER is onderscheid gemaakt tussen deel A, B en C. In deel A worden de effecten van het planvoornemen beschreven. Hierbij komen verschillende milieuthema's aan bod, zoals gezondheid, geur, luchtkwaliteit, duurzaamheid en water. In deel B worden de keuzes en afwegingen beschreven. Deel C omvat het spelregelkader. Hierna wordt de conclusie van het MER weergegeven. Hierin zijn de effecten van het De Stationstuinen als geheel op de omgeving samengevat in onderstaande een tabel.

Thema	Beoordeling		Score
<b>Mobiliteit</b>			
<b>Wegenstructuur en verkeersveiligheid</b>	0 / +	De wegenstructuur wordt geschikt gemaakt voor de woonfunctie met ruimte voor het toepassen van de ontwerpprincipes van duurzaam veilig, de hoofdwegen zijn of worden voorzien van vrijliggende fietspaden. Op de rotonde Veren Ambachtseweg / Spoorlaan ontstaan knelpunten voor verkeersveiligheid.	+
<b>Verkeersafwikkeling</b>	-	De maatregelen voor duurzame mobiliteit verminderen de verkeerseffecten van de ontwikkeling. Knelpunten voor de verkeersafwikkeling zijn niet overal uit te sluiten, hiervoor is vervolgonderzoek noodzakelijk.	0 / -
<b>Duurzame mobiliteit</b>	0 / +	De ontwikkeling vindt plaats binnen het verzorgingsgebied van het station, de ontwikkeling leidt tot een verschuiving van de modal split van auto naar fiets van ongeveer 11%.	+
<b>Milieu en gezondheid</b>			
<b>Milieuhinder</b>	0 / -	De ontwikkeling van De Stationstuinen maakt woningbouw binnen milieucontouren van bedrijven mogelijk. Door middel van spelregels voor communicatie met bedrijven en vervolgonderzoek is milieuhinder te voorkomen.	0
<b>Geluidbelasting op nieuwe woningen</b>	0 / -	Door stedenbouwkundige optimalisatie en waar nodig toepassen van maatregelen is het naar verwachting mogelijk om de cumulatieve geluidbelasting bij groot percentage van de woningen een cumulatieve geluidbelasting onder de 55 dB te krijgen.	+
<b>Effecten op geluidbelasting bestaande woningen</b>		Het effect van het planvoornemen op de geluidbelasting (wegverkeerslawaai) bij bestaande woningen is minder dan 1 dB.	0
<b>Luchtkwaliteit binnen het plangebied</b>		De concentraties luchtverontreiniging liggen onder de WHO-advieswaarden van 2015, maar meer dan 10% boven de advieswaarden van 2021.	0 / +
<b>Effecten op luchtkwaliteit bij bestaande woningen</b>		De ontwikkeling van De Stationstuinen leidt tot een toename van concentraties luchtverontreiniging van minder dan 1%.	0
<b>Plaatsgebonden risico</b>		In de plansituatie zijn geen relevante bronnen voor het plaatsgebonden risico aanwezig. De plaatsgebonden risicocontour heeft geen invloed op de gefaseerde ontwikkeling.	0
<b>Groepsrisico</b>		Op basis van berekeningen voor de spoortunnel leidt de ontwikkeling niet tot toename van het groepsrisico.	0
<b>Zelfredzaamheid</b>		Het opstellen van een (beperkte) verantwoording geldt als spelregel voor de verdere uitwerking in ruimtelijke besluiten.	+
<b>Trillingen</b>		Vervolgonderzoek bij gevoelige objecten binnen 100 meter van het spoor wordt als spelregel meegenomen.	0
<b>Geur</b>		Binnen de geurcontouren zijn minder of licht geurgevoelige objecten mogelijk. Voor de meest geurgevoelige objecten wordt een aanvullend geurhinderonderzoek uitgevoerd bij het ruimtelijke plan. Met de herontwikkeling verdwijnt een belangrijke bron van geurhinder in het gebied.	0 / +
<b>Gezondheidsbescherming</b>	0 / -	De spelregel voor geluidmaatregelen verminderen de milieubelasting in het gebied. De inrichting van de groenblauwe structuur leidt tot afname van hittestress.	0 / +
<b>Gezondheidsbevordering</b>	0 / +	Met de inrichting van het gebied stimuleert de gemeente een gezonde levensstijl. De nadere keuzes om langzaam verkeer te stimuleren en een groenblauwe openbare ruimte te creëren dragen hier positief aan bij.	+

Thema	Beoordeling		Score
<b>Duurzaamheid</b>			
<b>Energie</b>		Door BENG-eisen voor energiebesparing en opwekken van duurzame energie vast te leggen	0
<b>Wateroverlast</b>	-	De waterbergende capaciteit van de nieuwe waterstructuur en de eisen voor waterberging op privaat terrein en voor de openbare ruimte beperken de risico's op wateroverlast.	0 / +
<b>Waterveiligheid</b>		De overstromingsrisico's in dit gebied zijn zeer klein. Beheersmaatregelen kunnen de gevolgen van deze risico's beperken (spelregel)	0
<b>Materiaalgebruik</b>		De gemeente zet in op zoveel mogelijk hergebruik van bestaande materialen en inzet van duurzame materialen. Spelregels dragen bij aan het afdwingen van duurzaam materiaalgebruik.	+
<b>Afval en afvalwater</b>		Voor alsnog gaat het plan uit van benutting van bestaande systemen. Onderzoek naar rioolcapaciteit is noodzakelijk (spelregel).	0
<b>Ruimtelijke kwaliteit</b>			
<b>Cultuurhistorie</b>		Mogelijke archeologische waarden in de bodem zijn niet uitgesloten. Het uitvoeren van historisch onderzoek geldt als spelregel voor de ontwikkeling.	0
<b>Archeologie</b>		Er zijn geen beschermde cultuurhistorische waarden in het gebied. Het plan leidt hierdoor niet tot effecten op cultuurhistorie.	0
<b>Windhinder</b>		Voor de ontwikkeling geldt een onderzoeksplicht (spelregel) bij hoogbouw van meer dan 30 meter.	0
<b>Bezinning</b>		Geen effect.	0
<b>Lichthinder</b>		Bij de verdere uitwerking dienen mogelijke bronnen van lichthinder onderzocht te worden (spelregel).	0
<b>Water, bodem en ondergrond</b>			
<b>Bodemopbouw</b>	-	De bodemopbouw is naar verwachting op enkele plaatsen beperkend voor de infiltratiecapaciteit. Dit dient meegenomen te worden in het grondwateronderzoek (spelregel).	0 / -
<b>Bodemkwaliteit</b>		In het plangebied zijn diverse verdachte locaties aanwezig. Bij de ruimtelijke besluiten dient nader onderzocht te worden of de bodemkwaliteit geschikt is voor de woonfunctie. Eventuele sanering van verontreiniging leidt tot verbetering van de bodemkwaliteit. Dit wordt als spelregel opgenomen.	+
<b>Niet-gesprongen explosieven</b>		Door voor aanvang van werkzaamheden in het gebied historisch vooronderzoek verplicht te stellen (spelregel) worden negatieve effecten voorkomen.	0
<b>Oppervlaktewater en grondwater</b>	0	De herinrichting van het watersysteem leidt tot een robuuster watersysteem met meer oppervlaktewater.	+
<b>Waterberging en -compensatie</b>	-	Met de nieuwe water- en groenstructuur wordt ruimte gecreëerd voor waterberging. Om te bepalen of de ontwikkeling voldoet aan de gewenste ontwateringsdiepte is nader onderzoek naar grondwaterstanden noodzakelijk (spelregel).	0
<b>Waterkwaliteit</b>	0	De herinrichting van de waterstructuur en het verdwijnen van de lange duiker leiden tot positieve effecten op de waterkwaliteit.	+
<b>Natuur</b>			
<b>Natura 2000-gebieden</b>		De toe- of afname van stikstofdepositie is zowel voor de gebruiksfase als voor de realisatiefase kleiner dan 0,01 mol/ha/jaar.	0
<b>Natuurnetwerk Nederland</b>		Geen effect.	0



Thema	Beoordeling	Score
<b>Weidevogel-gebieden</b>	Geen effect.	0
<b>Beschermde houtopstanden</b>	Geen effect.	0
<b>Effecten op aanwezige (beschermde) soorten</b>	Door vervolgonderzoek (natuurtoets) verplicht te stellen kunnen negatieve effecten op beschermde soorten voorkomen worden. Om kansen voor versterking van biodiversiteit te benutten zijn keuzes te maken voor de verdere inrichting.	+
<b>Natuurvriendelijke inrichting van het gebied</b>	0 Doordat de watergang door het gebied geen hoofdwatergang wordt, zijn er mogelijkheden voor natuurvriendelijke inrichting. Dit geldt als spelregel voor de ontwikkeling van De Stationstuinen.	+

### Besluiten bij het MER

Het MER heeft onderzocht wat de effecten van De Stationstuinen als geheel zijn, hoe het woon- en leefklimaat binnen De Stationstuinen zal zijn en hoe nadere keuzes en afwegingen hier (positief) aan bijdragen. Dit heeft geleid tot een spelregelkader voor de gebiedsontwikkeling: een set aan regels en (rand)voorwaarden voor de verdere uitwerking in ruimtelijke besluiten, vergunningen of andere procedures.

Daarnaast heeft het MER de ontwikkeling getoetst aan de ambities voor De Stationstuinen, zoals opgenomen in de gebiedsvisie. De toets aan de ambities heeft geleid tot aanbevelingen voor de verdere uitwerking en monitoring van de ambities.

Voor het ruimtelijk besluit tot vaststelling van onderhavig bestemmingsplan vervult het MER een toetsende rol (projectMER). Het bestemmingsplan is getoetst aan het spelregelkader van het MER. Deze toets is terug te vinden in paragraaf 9.3 van het MER en wordt hieronder samengevat.

### Bestemmingsplan De Stationstuinen 1<sup>ste</sup> fase: Toets aan het Spelregelkader

#### 1. Mobiliteit

Spelregels

Aspect	Spelregels
<b>Wegenstructuur en verkeersveiligheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Toepassen van de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig bij het opstellen van wegprofielen</i></li> <li>• <i>Borging van de afsluiting voor wegverkeer rond het station door middel van verkeersbesluit(en)</i></li> <li>• <i>Locaties en tijden voor vrachtverkeer instellen</i></li> <li>• <i>Gefaseerde aanpak voor de mobiliteitsmaatregelen (monitoring)</i></li> </ul>
<b>Verkeersafwikkeling</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling op de IJsselmondse Knoop</i></li> <li>• <i>Uitgangspunten voor verkeersmodellering vastleggen in ruimtelijke besluiten</i></li> <li>• <i>Vervolgonderzoek naar verkeersafwikkeling op kruispunten</i></li> </ul>
<b>Duurzame mobiliteit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen in het gebied</i></li> <li>• <i>Aansluiting bij omliggende fietsverbindingen</i></li> </ul>

### *Wegenstructuur & verkeersveiligheid*

Fase 1 van De Stationstuinen maakt gebruik van de bestaande wegen. De wegen behouden de bestemming 'verkeer'. De herinrichting van de wegenstructuur is voorzien in de volgende fasen. Het nemen van een verkeersbesluit voor afsluiting van autoverkeer en het instellen van locaties en tijden voor vrachtverkeer is in deze fase niet aan de orde.

### *Verkeersafwikkeling*

De verkeersafwikkeling voor fase 1 is onderzocht in het verkeersonderzoek voor De Stationstuinen. Uit het onderzoek blijkt dat de ontwikkeling tot beperkte toename (minder dan 2%) van etmaalintensiteiten op de grote wegen A15, IJsselmondse Randweg, Veren Ambachtseweg en Boezemweg leidt. Grotere toenames zijn te verwachten op de Spoorlaan, Donk en Dierensteinweg (tussen Donk en IJsselmondse Knoop). Deze toename leidt niet tot knelpunten voor de I/C-waarden of de doorstroming op kruispunten. De gemeente start met een onderzoek naar de verkeersafwikkeling op de IJsselmondse Knoop.

### *Duurzame mobiliteit*

Binnen het plangebied zijn twee mobiliteitshubs beoogd. Deze hubs moeten ervoor zorgen dat er, in samenhang met een nieuw aan te leggen fietsstructuur, voorzien kan worden in een mobiliteitsshift. Dit volgt uit de nadere keuze voor duurzame mobiliteit. De hubs zijn in het bestemmingsplan vastgelegd door middel van een functieaanduiding.

### *Parkeren*

Met de voorgenomen ontwikkelingen wordt voorzien in minimaal 1.080 parkeerplaatsen. Dit is conform het parkeerbeleid en afgestemd op de mobiliteitsingrepen die in het plangebied van de gehele ontwikkeling worden uitgevoerd. In het bestemmingsplan zijn uitgangspunten voor de locatie en inrichting van parkeervoorzieningen opgenomen. Dit is ook vastgelegd in het Ontwikkelkader en door middel van een voorwaardelijke verplichting geborgd in dit bestemmingsplan.

## **2. Milieu en gezondheid**

### Spelregels

<b>Aspect</b>	<b>Spelregels</b>
<b>Milieuhinder</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Toetsing aan de VNG-milieuzoneringsystematiek voor bedrijvigheid binnen De Stationstuinen</i></li><li>• <i>Inventariseren van bedrijfsactiviteiten per ruimtelijk besluit</i></li></ul>
<b>Geluid</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Akoestisch onderzoek op basis van het stedenbouwkundig ontwerp</i></li></ul>
<b>Luchtkwaliteit</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Maatregelen om lokale luchtverontreiniging te voorkomen of te beperken</i></li><li>• <i>Gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing langs drukke wegen uitsluiten</i></li><li>• <i>Goed geventileerde woningen</i></li></ul>
<b>Externe veiligheid</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Geen nieuwe risicovolle inrichtingen binnen het woongebied</i></li><li>• <i>Geen BRZO-inrichtingen binnen het plangebied</i></li><li>• <i>Beperkte verantwoording van het groepsrisico opnemen</i></li><li>• <i>Advies inwinnen bij de Veiligheidsregio ten aanzien van zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid</i></li></ul>

Aspect	Spelregels
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Geen zeer kwetsbare functies binnen 200 meter van het spoor</i></li> </ul>
<b>Trillingen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Onderzoek naar trillingshinder bij woningbouw binnen 100 meter van het spoor</i></li> </ul>
<b>Geur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Geurhinderonderzoek bij woningbouw binnen geurcontouren van omliggende bedrijven</i></li> </ul>
<b>Gezondheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Gezond gedrag stimuleren</i></li> <li>• <i>Toetsing van het stedenbouwkundig ontwerp op ruimtelijke aspecten</i></li> <li>• <i>Maatregelen om een gezonde leefstijl te bevorderen</i></li> </ul>

### *Bedrijven en milieuzonering*

Voor fase 1 is een inventarisatie van de bedrijven en milieuzoneringen rond het plangebied opgenomen. Vanuit de uitgevoerde analyse zijn er een aantal aandachtspunten:

- over het plangebied lopen diverse milieucontouren. Om aan te tonen dat er voor de voorgenomen ontwikkeling geen nadelige gevolgen zijn dient er nader onderzoek naar de aspecten akoestiek en externe veiligheid te worden uitgevoerd. Dit is nader onderzocht.
- voor de mobiliteitshub geldt een richtafstand van 10 meter. De locaties van de mobiliteitshubs zijn vastgelegd door middel van functieaanduidingen. Binnen 10 meter van deze locaties zijn geen woningen mogelijk. Dit is als volgt geborgd in dit bestemmingsplan. De locaties van de beide mobiliteitshubs zijn aangegeven op de verbeelding door middel van specifieke aanduiding. De bouwvlakken waar woningen zijn toegestaan liggen op een grotere afstand dan 10 meter van deze aanduidingen.
- de beoogde voorzieningen kunnen binnen de vlakken met de bestemming 'Gemengd' worden gerealiseerd als er wordt voldaan aan de voorwaarden voor functiemenging uit de VNG-brochure. Dit is geregeld in artikel 3.4.2 van de regels.

### *Akoestiek*

Voor het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de relevante geluidbronnen en de cumulatieve geluidsbelasting hiervan buiten het plangebied. Het plan is ook getoetst aan het gemeentelijk beleid. Het onderzoek leidt tot de volgende bevindingen/resultaten:

- de geluidsbelasting van de gezoneerde wegen bedraagt ten hoogste 40 dB en valt hiermee onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB;
- de niet-gezoneerde wegen zijn in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing ook beschouwd. De geluidsbelasting ten gevolge van deze wegen bedraagt bij gebouw B, C en D niet meer dan 48 dB. In het geval van gebouw A en E is er een belasting van 52 dB en 50 dB. In fase 2 van de ontwikkeling worden deze wegen afgewaardeerd naar 30 km/uur en heringericht. Dit leidt tot een afname van de geluidbelasting van ongeveer 4 dB;
- de geluidsbelasting van railverkeer op de geplande woongebouwen bedraagt ten hoogste 53 dB en blijft hiermee onder de voorkeursgrenswaarde van 55 dB;
- ten gevolge van een aantal bedrijven en de padelbanen wordt de toetsingswaarde van 50 dB langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voor bedrijven overschreden. Hier kan gemotiveerd van worden afgeweken tot 55 dB langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Gezien de ligging van het gebied tussen (spoor)wegen en diverse bedrijven en het beoogde gemengde programma is dit ook te motiveren. De geluidsbelasting van één bedrijf is ook hoger dan deze 55 dB, voor dit bedrijf dient er gekeken te worden naar het plaatsen van een geluidsscherm en/of andere bronmaatregelen;

- de cumulatieve geluidsbelasting is ten hoogste 61 dB. De cumulatieve geluidsbelasting is getoetst aan het gemeentelijk geluidbeleid. De cumulatieve waarden voldoen aan de maximale grenswaarde.
- Het plan voor fase 1 voldoet aan het “Standstill-principe”.
- De verwachting is dat een binnenniveau van 33 dB haalbaar is. Alle woningen beschikken over een geluidluwe zijde (55 dB voor gemengd gebied). De verdere ontwikkeling maakt verdere afname van de geluidbelasting mogelijk, doordat bedrijven in de omgeving van fase 1 verdwijnen en de snelheid op omliggende wegen verlaagd wordt.

Gebouw (toets- punt)	Hoogte [m]	Geluidbelasting			
		Industrielawaai (L <sub>Ar,LT</sub> ) [dB(A)]	Wegverkeersla- waai (L <sub>den</sub> ) [dB]	Railverkeersla- waai (L <sub>den</sub> ) [dB]	Cumulatief (L <sub>vi,cum</sub> ) [dB]
<b>A (132)</b>	13,5	55	55	52	59
<b>B (72)</b>	19,5	58	55	48	61
<b>C (111)</b>	14,5	57	50	40	58
<b>D (107)</b>	20,5	53	51	45	56
<b>E (100)</b>	8,5	45	56	48	56

Om bovenstaande te borgen zijn er twee voorwaardelijke verplichtingen opgenomen. Artikel 3.4.5 gaat over het industrielawaai. Artikel 3.4.6 handelt over verkeerslawaaai (geluidluwe gevel).

#### Luchtkwaliteit

In het luchtkwaliteitsonderzoek dat is uitgevoerd is geconcludeerd dat de ontwikkeling van de eerste fase voldoet aan de gestelde grenswaarden die worden gesteld in het besluit NIBM. In het plangebied zijn geen aandachtsgebieden voor luchtkwaliteit.

#### Externe veiligheid

In het bestemmingsplan is een verantwoording voor het groepsrisico opgenomen. Dit wordt voorgelegd aan de veiligheidsregio.

### 3. Duurzaamheid

Spelregels

Aspect	Spelregels
<b>Energie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Vastleggen van BENG-eisen</i></li> </ul>
<b>Klimaatadaptatie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Beheersmaatregelen voor overstromingsrisico's</i></li> </ul>
<b>Circulariteit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Minimaal percentage houtbouw vastleggen in ruimtelijke besluiten</i></li> <li>• <i>Toetsing van het inrichtingsplan voor ondergrondse containers</i></li> <li>• <i>Scheiden hemelwater en vuilwater in aan te leggen rioleringsstelsel</i></li> <li>• <i>Onderzoek naar capaciteit van het afvalwaterriool</i></li> </ul>

#### Energie

Voor de ontwikkeling zijn BENG-eisen vastgesteld in het Ontwikkelkader. Deze zijn vastgelegd in het Ontwikkelingskader dat gekoppeld is aan de gebiedsontwikkeling.

### *Klimaatadaptatie*

In het Ontwikkelkader zijn randvoorwaarden gesteld voor de gehele gebiedsontwikkeling op het gebied van klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit. Dit is opgesteld om te conformeren aan het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DRA).

In het ontwikkelkader wordt aandacht besteedt aan de volgende thema's:

- wateroverlast, dit betreffen eisen over het opvangen, verwerken en vertraagd afvoeren van hemelwater;
- droogte en bodemdaling, dit betreffen eisen over de grondwaterstand en infiltratie;
- hittestress, dit betreffen eisen over schaduw, tegengaan van opwarming en verkoeling;
- biodiversiteit, dit betreffen eisen om habitatten voor bepaalde soorten te creëren.

Voor klimaatadaptatie zijn de maatregelen uit het Convenant Klimaatadaptief Bouwen vertaald naar gebied specifieke eisen. Dit is vastgelegd in een Ambitiedocument voor Klimaatadaptatie (zie ook paragraaf 3.3.2). De eisen gelden als voorwaarde voor de ontwikkeling.

### *Circulariteit*

In het Ontwikkelkader is een minimaal percentage houtbouw vastgelegd. De inrichting van het (afval)watersysteem wordt verder bepaald aan de hand van de watertoets bij het bestemmingsplan. Afkoppelen van het bestaande hemelwaterriool is het uitgangspunt voor de ontwikkeling. Daarnaast is er in het Ontwikkelkader vastgelegd dat er wordt gewerkt aan de hand van de vijf kader stellende strategieën volgens de Circulariteitsprestatie Gebouw (CPG).

## **4. Ruimtelijke kwaliteit**

### *Cultuurhistorie en archeologie*

Ten behoeve van het bestemmingsplan is archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd naar de potentiële archeologische waarden binnen het plangebied. Hier is geconcludeerd dat er mogelijk archeologische waarden aanwezig zijn in de bodem. Het zuidelijk gedeelte van het plangebied kan worden vrijgegeven omdat hier reeds een verkennend bodemonderzoek heeft plaatsgevonden. In het overige gedeelte van het plangebied is er een middelhoge kans op het aantreffen van archeologische resten. Alvorens dit gedeelte van het plangebied kan worden vrijgegeven dient er aanvullend een inventariserend veldonderzoek te worden uitgevoerd waar graafwerkzaamheden beoogd zijn die dieper dan 80 cm onder het maaiveld plaats zullen vinden. Dit is in het bestemmingsplan vastgelegd door middel van een dubbelbestemming.

### *Ruimtelijke aspecten*

Het bestemmingsplan maakt maximaal vier hoogteaccenten mogelijk met een minimale hoogte van 33 meter en een maximale hoogte van 50 meter. Het bestemmingsplan voorziet in een bepaling voor nadere eisen ten aanzien van bezonning en windhinder.

## **Water, bodem en ondergrond**

### Spelregels

Aspect	Spelregels
<b>Bodem en ondergrond</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Bodemonderzoek en -sanering passend bij de gewenste functie</i></li></ul>
<b>Waterstaat</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Onderzoek naar bestaande kunstwerken</i></li><li>• <i>Vastleggen van eisen voor waterberging</i></li><li>• <i>Uitvoeren van grondwateronderzoek</i></li></ul>

Aspect	Spelregels
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Natuurvriendelijke oevers als uitgangspunt</i></li> <li>• <i>Aanleg van de tijdelijke situatie voor de peilgebieden</i></li> <li>• <i>Inrichting van de waterstructuur binnen het plangebied in de eerste fase</i></li> </ul>

#### *Bodem en ondergrond*

Voor de volledige gebiedsontwikkeling is een bodemonderzoek uitgevoerd om de bodemkwaliteit ter plaatse van het plangebied in kaart te brengen. Hierbij zijn gedeelten van het plangebied aangemerkt als verdachte locatie voor bodemverontreiniging. Aanvullend hierop is er verkennend bodemonderzoek uitgevoerd voor het plangebied. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de milieu hygiënische bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

#### *Water*

Voor het bestemmingsplan is een watertoets opgesteld. Hierin zijn de eisen voor waterberging vastgelegd. Het onderzoek naar grondwaterstanden wordt door de gemeente uitgevoerd. Eisen voor de inrichting van de waterstructuur en de oevers zijn opgenomen in het Ontwikkelkader.

Drie peilgebieden zullen worden gefuseerd. Via de procedure van het peilbesluit zal op korte termijn een vergunning worden aangevraagd voor de fusering van twee peilgebieden, om zo een tijdelijke situatie te creëren buiten het plangebied waardoor de geduikerde hoofdwatgang binnen het plangebied eerder verlaten kan worden en er zo geen belemmeringen zijn voor de realisatie van de Stations- tuinen 1ste fase.

Buiten het plangebied vindt ook de compensatie in verband met de waterbergingsopgave van het bestemmingsplan plaats. In de regels is in artikel 3.4.4 deze watercompensatie geborgd.

## **5. Natuur**

### Spelregels

Aspect	Spelregels
<b>Beschermde gebieden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Stikstofonderzoek uitvoeren voor de ruimtelijke besluiten voor De Stationstuinen</i></li> </ul>
<b>Biodiversiteit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Uitvoeren van natuurtoets bij ruimtelijke besluiten</i></li> <li>• <i>Eisen voor natuurvriendelijke inrichting vastleggen</i></li> </ul>

#### *Beschermde natuurgebieden*

Voor de voorgenomen ontwikkeling is er een onderzoek uitgevoerd naar de invloed van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden. Wat betreft Natura 2000 is er een stikstofonderzoek uitgevoerd dat heeft aangetoond dat de eerste fase (bestemmingsplan) niet leidt tot een toename van stikstofdepositie als gevolg van de ontwikkeling voor zowel de realisatie- als de gebruiksfase. Negatieve effecten op de andere beschermde natuurgebieden (Natuurnetwerk Nederland, Weidevogelgebieden en Provinciaal Landschap Midden Delfland) zijn op basis van de natuurtoets, die in het kader van dit bestemmingsplan is opgesteld, uitgesloten.

#### *Biodiversiteit*

In het kader van biodiversiteit is er in dezelfde natuurtoets onderzocht of er negatieve effecten zijn te verwachten op beschermde soorten door de voorgenomen ontwikkeling. Hier is als conclusie naar vo-

ren gekomen dat er rekening gehouden dient te worden met de aanwezigheid van algemene broedvogels. Ter bescherming van deze soort volstaan mitigerende maatregelen. Ook is er sprake van de mogelijke aantasting van de habitat van steenmarter en vleermuizen. Om in kaart te brengen wat de gevolgen zijn en welke mitigerende maatregelen passend zijn is er nader onderzoek naar deze soorten uitgevoerd.

Het vervolgonderzoek naar steenmarters met behulp van cameravallen heeft aangetoond dat er geen sprake is van de aanwezigheid van de steenmarter of van habitatten die geschikt zijn voor de steenmarter. Hierdoor kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van negatieve effecten voor de steenmarter.

Tijdens verschillende terreinbezoeken zijn foeragerende huismussen waargenomen in de nieuw ingezaaide perken rondom het logistiekgebouw. Het inzaaien van de perken heeft gezorgd voor een verandering van situatie ten opzichte van de periode van veldonderzoek ten behoeve van de natuurtoets. Het nieuwe foerageergebied maakt dat plangebied nu wordt gebruikt als leefgebied voor de huismussen. In het logistiek centrum kan de huismus potentieel tot broeden komen. Hierdoor is inzicht wenselijk naar het gebruik van het plangebied door de huismus. Het wordt geadviseerd om nader onderzoek uit te voeren naar het gebruik van het plangebied door de huismus. Onderzoek vindt plaats tijdens twee terreinbezoeken in de periode van april t/m juni.

Binnen het plangebied zijn geen kraam- of zomerverblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Het plangebied bevat één paarterritorium van gewone dwergvleermuis waardoor de aanwezigheid van een paarverblijfplaats binnen het plangebied niet is uit te sluiten. Er zijn geen essentiële vliegroutes of foerageergebieden aangetroffen.

De geplande werkzaamheden resulteren in het vernietigen van één paarverblijfplaats van gewone dwergvleermuis wat in overtreding is met de Wet natuurbescherming. Daarom is het noodzakelijk om ontheffing aan te vragen bij de Provincie Zuid-Holland en zijn er aanvullende mitigerende maatregelen nodig. Deze ontheffingsaanvraag staat de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan niet in de weg, omdat redelijkerwijs kan worden aangenomen, dat deze ontheffing kan worden verleend. Deze moet zijn verleend voordat begonnen wordt met de daadwerkelijke aanvang van de werkzaamheden.

Maatregelen om biodiversiteit te bevorderen zijn opgenomen in het Ontwikkelkader. De ruimte voor nieuwe groenstructuren is vastgelegd in het stedenbouwkundig plan en ook in dit bestemmingsplan door het opnemen van een aanduiding 'Groen' binnen de bestemming 'Gemengd'.

### **4.3 Ingebrachte zienswijzen**

Het MER wordt gelijktijdig met het ontwerp bestemmingsplan 6 weken ter visie gelegd. De zienswijzen die in deze periode worden ingebracht zullen worden samengevat en van een gemeentelijke reactie worden voorzien. De nota van beantwoording zienswijzen zal gevoegd worden bij het vast te stellen bestemmingsplan. Indien besloten wordt delen van het ontwerp bestemmingsplan aan te passen zullen deze aanpassingen worden doorgevoerd in het vast te stellen bestemmingsplan.

#### **4.4 Toetsingsadvies en aanbevelingen Commissie m.e.r.**

De Commissie voor de milieueffectrapportage wordt advies gevraagd over het ontwerp-MER. Het advies en eventuele aanbevelingen worden aan het bevoegd gezag voorgelegd waarna wordt besloten wat met het advies te doen.



## 5. OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de diverse relevante omgevingsaspecten aangehaald en wordt het plan hieraan getoetst.

### 5.1 Verkeer en parkeren

#### **Parkeren**

In de parkeerbehoefte van het in De Stationstuinen gerealiseerde programma wordt volgens de normensystematiek (normhoogte en toepassingswijze) zoals vastgesteld in het Ontwikkelkader voorzien. Deze systematiek is gebaseerd op de parkeernormennota van Barendracht.

De parkeervoorzieningen worden deels bestemd voor niet openbaar gebruik en deels, om te voorkomen dat een onnodig grote capaciteit wordt gerealiseerd, voor openbaar gebruik. De niet openbare parkeerplaatsen zijn bestemd voor exclusief privaat gebruik door bepaalde bewoners waardoor bij de parkeerbehoefteberekening, geen rekening wordt gehouden met dubbelgebruik (aanwezigheid = permanent 100%). Overige bewoners, werkers en bezoekers van De Stationstuinen parkeren met de auto in openbare parkeervoorzieningen.

Voor het parkeren van een voertuig in De Stationstuinen is een parkeerrecht nodig. Om parkeerrechten juist toe te kennen staan alle functies op adresbasis in De Stationstuinen op de POET-lijst (Parkeeren Op Eigen Terrein). Zo wordt voorkomen dat gebruikers van deze functies in aanmerking komen voor een parkeervergunning in het openbare gebied.

Bij toekenning van parkeerrechten in openbaar gebied (straat en parkeervoorzieningen), hetgeen per functie geschiedt, wordt getoetst op de het parkeernormenkader zoals vastgelegd in het Ontwikkelkader en de parkeerverordening van de gemeente Barendrecht. Een en ander is geborgd in de regels van dit bestemmingsplan.

#### **Verkeer**

Er is een onderzoek gedaan naar mobiliteit door RHDHV. Dit onderzoek is verwerkt in de milieueffectrapportage en als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Hierna worden de belangrijkste onderdelen beschreven.

#### **Effecten op wegenstructuur en verkeersveiligheid**

Met de ontwikkeling van De Stationstuinen verandert de functie van het gebied. Het bedrijventerrein wordt omgevormd tot gemengd woon-werkgebied. Dit vraagt een andere functie van het wegennet. Het centrale gebied van De Stationstuinen krijgt een verblijfsfunctie. Rond het station krijgt langzaam verkeer prioriteit en wordt doorgaand autoverkeer geweerd. De volgende verkeerskundige maatregelen zijn voorzien:

- Binnen het plangebied geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur;
- Aanleg van een nieuwe weg als verbinding tussen de Spoorlaan en de Gebroken Meeldijk;
- Westzijde Spoorlaan, Zuideinde en westzijde van de Gebroken Meeldijk worden niet toegankelijk voor autoverkeer (met uitzondering van hulpdiensten en bestemmingsverkeer);
- Parkeerdek van het station wordt ontsloten via noordkant van Zuideinde en Donk.

- Fietsers en voetgangers hebben doorgaande, aantrekkelijke routes in het gebied, goed verbonden met routes in de omgeving.

Hoe de weginrichting en -profielen precies vormgegeven worden is op dit moment nog niet bekend. Het afsluiten van wegen en het verlagen van de toegestane snelheid dragen in ieder geval positief bij aan de verkeersveiligheid in het gebied. Ook wordt met de nieuwe wegenstructuur doorgaand vrachtverkeer uit het gebied geweerd. De kans op ongevallen neemt hierdoor af.

Op wegen waar langzaam verkeer en autoverkeer samenkomen speelt de inrichting van de weg een belangrijke rol voor de veiligheid. Voor de inrichting van de wegen worden bij de verdere uitwerking wegprofielen opgesteld. De ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig gelden hiervoor als uitgangspunt (spelregel).

Op enkele kruispunten in de omgeving waar relatief veel langzaam verkeer kruist kunnen verkeersonveilige situaties ontstaan. Bij verkeersveiligheid speelt vrachtverkeer een belangrijke rol. Binnen De Stationstuinen is het aandeel zwaar verkeer beperkt, doordat de ontsluiting van de grote bedrijfslocaties niet via het plangebied loopt. Vrachtverkeer voor bevoorrading van onder andere winkels en horeca gaat wel door het gebied. Door hiervoor laad- en lostijden in te stellen buiten de schooltijden kan kruising van langzaam verkeer en vrachtverkeer beperkt worden (spelregel).

#### Effecten op de verkeersafwikkeling

De impact van de ontwikkeling van De Stationstuinen op het omliggende wegennet is door RHDHV onderzocht. In het onderzoek is verkend welke impact de ontwikkeling van 2.300 tot 3.500 woningen aangevuld met 40.000 tot 70.000 vierkante meters voorzieningen, bedrijven en kennis- en opleidingsinstellingen heeft op de verkeersintensiteiten. Door de ontwikkeling van het gebied komen ook vierkante meters bedrijven te vervallen. Hier is rekening mee gehouden in het onderzoek.

Het onderzoek bevat een weergave van de impact van de gebiedsontwikkeling op twintig wegvakken in de omgeving. Daarbij is een vergelijking gemaakt tussen basisjaar 2020, referentiejaar 2030 en planjaar 2030.

Met de planontwikkeling wijzigt ook de verkeersstructuur. In het verkeersmodel is Zuideinde, ter hoogte van het station, afgesloten voor autoverkeer. De verbinding tussen de Spoorlaan en de Gebroken Meeldijk komt oostelijker te liggen. Ook wordt het Mederterrein in de noordoosthoek van het plangebied ontsloten via Donk, in plaats van via de Spoorlaan.

De ontwikkeling van De Stationstuinen leidt tot een toename van verkeer op de ontsluitingswegen en de wegen binnen het plangebied. Zuideinde en Donk kennen procentueel de grootste toename van verkeer. Dit komt doordat deze weg de belangrijkste ontsluitingsroute voor het station en de noordwestzijde van het plangebied wordt. De Spoorlaan kent eveneens een grote toename van verkeer. Ook dit vormt een belangrijke ontsluitingsroute voor verkeer.

- Bij de IJsselmondse Knoop is een verdere verslechtering van de doorstroming te verwachten. De doorstroming op de IJsselmondse Knoop is in de autonome situatie reeds een knelpunt. Een mogelijke maatregel om dit knelpunt op te lossen is het toevoegen van een extra rijstrook tussen de toerit en het knooppunt Ridderkerk. Voorwaarde hiervoor is dat de afstroom richting de A16 verbeterd wordt. Voor de verbetering van de verkeersafwikkeling op de A16 worden maatregelen onderzocht in het MIRT-onderzoek Oeververbindingen. Aanpassingen aan de toerit van de A15 worden door Rijkswaterstaat opgepakt bij dit MIRT-onderzoek als meekoppelkans meegenomen. Hierover

is nog geen besluit genomen. Aanvullend onderzoek naar wegontwerp, kostenraming en de effecten op het (hoofd)wegennet gelden als spelregel voor de verdere uitwerking van de plannen voor De Stationstuinen.

- Bij het kruispunt Donk/ Dierensteinweg ontstaan knelpunten door de toename van verkeer. In de ochtendspits is de verkeersstroom vanaf de IJsselmondse Knoop dermate groot dat het kruispunt het verkeer onvoldoende kan verwerken. Dit kan terugslaan tot het kruispunt Veilingweg/ Dierensteinweg en zelfs tot de IJsselmondse Knoop. In de avondspits is de verkeersstroom vanaf Donk maatgevend voor de verkeersafwikkeling. Voor dit kruispunt zijn maatregelen nodig om de verkeersafwikkeling te verbeteren. Bij de rotonde Verlengde Voorweg/ Spoorlaan ontstaan knelpunten door de toename van verkeer en het kruisen van langzaam verkeer.
- Bij de kruispunten Donk/Dierensteinweg en Verlengde Voorweg/Spoorlaan is het effect van de ontwikkeling groot. Hier zijn in de autonome situatie nog geen knelpunten aanwezig. Het afwegen van maatregelen (nadere keuze) om de impact van de ontwikkeling te verminderen is nodig.

### Effecten op duurzame mobiliteit

#### *OV-voorzieningen*

Het plangebied bevindt zich in de directe nabijheid van het station en enkele bushaltes. De ontwikkeling van circa 3.500 woningen in het verzorgingsgebied van deze OV-voorzieningen vergroot het draagvlak voor OV. Er liggen kansen om met de ontwikkeling in te zetten op duurzame mobiliteit door autogebruik te ontmoedigen en OV en fiets te stimuleren. De bereikbaarheid van het station en beleid ten aanzien van autogebruik (onder andere parkeerbeleid) spelen een belangrijke rol in het stimuleren van OV-gebruik. Hiervoor zijn nadere keuzes te maken.

#### *Langzaam verkeer*

Het gebied is in de huidige situatie niet direct gericht op langzaam verkeer. Met name veilig wandelroutes ontbreken. Met de ontwikkeling neemt het aandeel langzaam verkeer in het gebied toe. De inrichting van het wegennet en de aanleg van voorzieningen voor langzaam verkeer draagt bij aan het stimuleren van fietsgebruik en betere veiligheid voor fietsers en voetgangers. Een goede bereikbaarheid van het station en goede verbindingen met het buitengebied zijn hierbij van belang. Voor het stimuleren van langzaam verkeer zijn keuzes en afwegingen te maken.

#### *Modal Split*

Door de ontwikkeling van bedrijventerrein naar gemengd woon-werkgebied wijzigt de modal split. Het autogebruik neemt met 10% af, het fietsgebruik neemt 13% toe.

#### *Parkeren*

De Stationstuinen moet een autoluw gebied worden. Voor parkeren wordt in De Stationstuinen ingezet op collectieve parkeervoorzieningen, buiten het straatbeeld. Alleen gereserveerde plekken voor deelauto's mogen op straat zichtbaar zijn. Dit kan gaan om parkeergarages voor algemeen gebruik of als onderdeel van een nieuw bouwblok. Ook kleinschalige parkeerhoven op maaiveld zijn mogelijk. Het uitgangspunt is dat deze parkeervoorzieningen voor bewoners binnen 100 meter beschikbaar zijn. Voor overige functies is 200 meter en 250 meter het uitgangspunt.

Parkeerbeleid kan een belangrijke rol spelen in het stimuleren van duurzame mobiliteit. Door het toepassen van strengere parkeernormen en het beschikbaar stellen van innovatieve mobiliteitsconcepten zoals deelauto's kan de aanwezigheid van de auto verminderd worden. De parkeernormen die toegepast worden in De Stationstuinen moeten passen bij de mobiliteitsmaatregelen van de ontwikkeling. Dit wordt daarom meegenomen in de keuzes en afwegingen voor duurzame mobiliteit.

## 5.2 Geluid

### 5.2.1 Toetsingskader

#### Wegverkeer

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

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

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

**Tabel: Breedte geluidszones langs wegen**

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

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

**Tabel: Maximale ontheffingswaarden**

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

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

## 5.2.2 Onderzoek

Er is door AnteaGroup een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar weg- en railverkeerslawaai en lawaai vanwege bedrijven. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen. Hierna worden de belangrijkste conclusies beschreven.

### Wegverkeerslawaai

Ten gevolge van de gezoneerde wegen Spoorlaan en Transportweg is de geluidsbelasting ten hoogste 40 dB en blijft daarmee ver onder het toetsingskader van 48 dB. Ten gevolge van de niet-gezoneerde (30 km/uur) wegen is de geluidbelasting ten hoogste 54 dB. Voor 30 km/uur-wegen geldt geen formeel toetsingskader ingevolge de Wet geluidhinder. Daarmee is het vaststellen van hogere waarden niet van toepassing op 30 km/uur-wegen. Hoewel de Wet geluidhinder niet van toepassing is op dergelijke wegen, dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening te worden onderzocht of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Hoewel de grenswaarden uit de Wet geluidhinder niet formeel gelden, zijn de kaders uit de Wet wel gehanteerd als maat om de resultaten te kunnen duiden.

### Railverkeerslawaai

Met behulp van het rekenmodel is op het te beoordelen nieuwbouwplan de geluidbelasting vanwege het spoorverkeer bepaald. Uit de rekenresultaten blijkt dat op geen enkel gebouw de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. Er hoeft derhalve ten gevolge van railverkeerslawaai geen hogere waarde te worden aangevraagd.

### Bedrijvenlawaai

Voor ieder bedrijf is het langtijdgemiddeld geluidniveau ( $L_{Ar,LT}$ ) op de geprojecteerde woningen berekend. Als gevolg van de bedrijven HillFresh International, Olympic Fruit en de padelbanen wordt de toetsingswaarden van 50 dB  $L_{Ar,LT}$  overschreden. Conform de VNG-bedrijven en milieuzonering kan gemotiveerd worden afgeweken van deze toetsingswaarde naar 55 dB  $L_{Ar,LT}$ . Gezien de situering hier nabij het spoor, verschillende wegen en bedrijven is dit te motiveren. Dit heeft als gevolg dat alleen ten gevolge van HillFresh International een overschrijding plaatsvindt. Voor dit bedrijf dient te worden gekeken naar de mogelijke plaatsing van een scherm langs nabij de vrachtwagens of de woningen en een reductie van de geluidemissie van de koeling.

### Cumulatieve geluidbelasting

De geprojecteerde gebouwen liggen nabij verschillende geluidbronnen (wegen, rail en bedrijven). Daarnaast wordt op enkele punten de toetsingswaarde voor bedrijvenlawaai overschreden. Hierdoor dient eveneens de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk te worden gemaakt. In onderstaande tabel is de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk gemaakt ( $L_{VL,CUM}$ ). De berekende waarden zijn omgezet in  $L_{den}$  in wegverkeerslawaai (dB). De cumulatie is berekend conform de rekenregels in bijlage 1 van het reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Gebouw (toetspunt)	Hoogte [m]	Geluidbelasting			
		Industrielawaai ( $L_{Ae,LT}$ ) [dB(A)]	Wegverkeerslawaai ( $L_{den}$ ) [dB]	Railverkeerslawaai ( $L_{den}$ ) [dB]	Cumulatief ( $L_{A,com}$ ) [dB]
A (132)	13,5	55	55	52	59
B (72)	19,5	58	55	48	61
C (111)	14,5	57	50	40	58
D (107)	20,5	53	51	45	56
E (100)	8,5	45	56	48	56

In het Actieplangeluid heeft de gemeente Barendrecht plandrempels voor de verschillende geluidbronnen vastgesteld. Zoals benoemd in hoofdstuk 2.5 aangegeven zijn deze drempelwaarden als volgt:

- Industrielawaai 60 dB Lden;
- Railverkeerslawaai 65 dB Lden;
- Wegverkeerslawaai 63 dB Lden (gecumuleerd voor lokale wegen, inclusief rijkswegen).

Voor industrielawaai is de hoogste geluidbelasting 60 dB. De hoogste geluidbelasting vindt plaats op gebouw B (toetspunt 63, op 7,5m hoogte). Voor wegverkeerslawaai is de cumulatieve geluidbelasting ten hoogste 57 dB (gebouw A, toetspunt 15, 1,5m hoogte). Voor railverkeerslawaai is dit 49 dB (gebouw A, toetspunt 18, 13,5m hoogte). Voor alle drie de geluidbronnen geldt derhalve dat aan de plandrempels van het gemeentelijk geluidbeleid wordt voldaan.

Daarnaast is de eis dat alleen een hogere grenswaarde kan worden verleend indien wordt voldaan aan het "Standstill-principe". Toetsing aan het standstill-principe wordt gedaan op de gecumuleerde geluidbelasting van alle bronnen samen, omgerekend naar wegverkeer. Hierbij dient te worden getoetst aan de percentages in onderstaande tabel.

Klasse	Percentage woningen Toetsing	Percentage woningen plangebied
0 t/m 54 dB	72,0 %	73,2 %
55 t/m 59 dB	16,9 %	26,2 %
60 t/m 64 dB	10,5 %	0,6 %
65 t/m 70 dB	0,6 %	0 %

Om aan het standstill-principe te voldoen, mag vanaf 55 dB het percentage gehinderden niet verder toenemen. Uitgaande van een totaal aantal van 866 appartementen in het plangebied, verdeeld over de vijf getoetste gebouwen, is de verdeling over de geluidklassen weergegeven in tabel 4.13. Zoals te zien valt meer dan 73 % in de geluidklasse onder de 55 dB. Doordat de hoogste klassen (60 dB en hoger) bijna volledig zijn weggevallen, is de klasse 55 t/m 59 dB wel gegroeid. Hiermee kan derhalve worden gesteld dat wordt voldaan aan het gemeentelijk geluidbeleid.

### 5.2.3 Conclusie

Voldaan wordt aan wet- en regelgeving als het gaat om geluid. In de regels is hierover ook een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

## 5.3 Luchtkwaliteit

### 5.3.1 Toetsingskader

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hierin zijn grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) de belangrijkste stoffen.

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

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

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

- het project behoort tot de lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die is opgenomen in de Regeling NIBM;
- het project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (1,2µg/m<sup>3</sup>).

### 5.3.2 Onderzoek

Er is een onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen. Hierna wordt de conclusie beschreven.

#### Toets grenswaarden

Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek kan worden geconcludeerd dat op alle beoordelingspunten wordt voldaan aan de op het betreffende punt te toetsen grenswaarden. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer vormt dan ook geen belemmering voor verdere besluitvorming (artikel 5.16, lid 1 onder a Wm).

#### Effecten ten gevolge van de ontwikkeling

De effecten voor de luchtkwaliteit zijn het meest voornamelijk op de concentraties NO<sub>2</sub>. De maximale toename bedraagt 0,6 µg/m<sup>3</sup> voor fase 1, 1,7 µg/m<sup>3</sup> voor fase 2 en maximaal 1,5 µg/m<sup>3</sup> voor fase 2B. Op slechts enkele toetspunten na vallen de effecten van de ontwikkelingen ook voor fase 2 (2 stuks) en fase 2B (1 stuks) binnen de NIBM-grens genoemd in het Besluit NIBM.

Uit de rekenresultaten blijkt ook duidelijk dat de effecten ten gevolge van het gehele MER-gebied groter zijn dan voor enkel het bestemmingsplangebied (fase 1). Tevens blijkt duidelijk dat de effecten met betaald parkeren (fase 2B) minder groot zijn dan zonder betaald parkeren (fase 2).

#### WHO-advieswaarden

Op geen van de onderzochte locaties wordt, voor de stoffen NO<sub>2</sub> en PM<sub>2,5</sub>, voldaan aan de WHO-advieswaarden. Voor beide stoffen blijkt ook dat op deze locaties reeds de achtergrondconcentraties

niet aan deze advieswaarden voldoen. Enkel voor de concentraties PM10 geldt dat de WHO-advieswaarde wordt gerespecteerd. Dit geldt voor alle drie de fasen.

Doordat de achtergrondconcentraties van de stoffen NO2 en PM10 reeds niet voldoen aan de WHO-advieswaarden kan worden gesteld dat het behalen van de WHO-advieswaarden een regionale/nationale aangelegenheid is. Op rijksniveau zijn hiervoor vergaande maatregelen benodigd. De nu voorgestelde ontwikkelingen op zich doen hier niets aan af.

### 5.3.3 Conclusie

Het onderdeel luchtkwaliteit zorgt niet voor belemmeringen.

## 5.4 Bedrijven en milieuzonering

### 5.4.1 Toetsingskader

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

#### *Richtafstanden*

Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'<sup>4</sup>. In de publicatie is een lijst opgenomen met bedrijfstypen. Voor de bedrijfstypen zijn indicatieve (richt)afstanden bepaald voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden vormen een indicatie van de aanvaardbaarheid in de situatie dat gevoelige functies in de nabijheid van milieubelastende functies worden gesitueerd. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

#### *Omgevingstype*

De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voor. Binnen gemengde gebieden heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Voorbeelden van gebieden met functiemenging zijn horecaconcentratiegebieden, stadscentra, winkelcentra en winkelgebieden van dorpskernen, woon-werkgebieden met kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden langs stadstoegangswegen met meerdere functies en lintbebouwing in het buitengebied met veel agrarische en andere bedrijvigheid.

---

<sup>4</sup> 'Bedrijven en Milieuzonering', Uitgave VNG, Den Haag, 2009.



## 5.4.2 Onderzoek

Er is door AnteaGroup een 'Analyse bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Deze memo is opgenomen in de bijlagen. Hier wordt dan ook naar verwezen. De conclusies van deze analyse zijn als volgt:

- Over het plangebied lopen diverse milieufacturen. Met een nader onderzoek naar geluid en externe veiligheid kan onderbouwd worden hoe een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.
- Voor de mobiliteitshub geldt een richtafstand van 10 meter. Er is nader akoestisch onderzoek nodig als hier niet aan wordt voldaan.
- De voorzieningen kunnen binnen de gemengde vlakken gecombineerd worden met woningen als voldaan wordt aan de voorwaarden vanuit de VNG-brochure voor functiemenging.

De benodigde akoestische onderzoeken naar industrielawaai zijn opgenomen in de bijlagen en behandeld in paragraaf 5.2 'Geluid'. Hier wordt dan ook naar verwezen.

## 5.4.3 Conclusie

Het onderdeel milieuzonering zorgt niet voor belemmeringen. Voor de nadere akoestische onderbouwingen wordt verwezen naar paragraaf 5.2.

## 5.5 Kabels en leidingen

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

## 5.6 Externe veiligheid

### 5.6.1 Toetsingskader

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

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

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

Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk. Verder wordt bij de plaatsing van windmolens ook de externe veiligheid in ogenschouw genomen.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico. Via het plaatsgebonden risico wordt

een basisbeschermingsniveau gewaarborgd. Bij het groepsrisico wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

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

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

### 5.6.2 Onderzoek

Er is door AnteaGroup een quickscan externe veiligheid uitgevoerd. Ook is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld. De memo waarin dit is beschreven is opgenomen in de bijlagen. De conclusie luidt als volgt.

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

- Het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor dient nader beschouwd te worden in relatie tot het explosiescenario, en verantwoording van het groepsrisico dient plaats te vinden in relatie tot artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes. De aanwezigheid van een landtunnel maakt dat het groepsrisico redelijkerwijs niet berekend kan worden.
- De hogedruk aardgastransportleidingen behoeven niet nader beschouwd te worden.
- Het groepsrisico van de A15 moet verantwoord worden in relatie tot artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes.
- Ten aanzien van het tankstation Berkman moet een QRA worden uitgevoerd als binnen 150 meter rondom het LPG vulpunt c.q. de LPG-tank een nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld. Daarnaast moet het groepsrisico worden verantwoord.

Verantwoording van het groepsrisico is voor de spoorlijn Kijfhoek – Barendrecht, de Rijksweg A15 en het LPG-tankstation Berkman Barendrecht verplicht. In de rapportage in de bijlage is een aanzet gedaan voor de verantwoording van het groepsrisico. Het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Barendrecht, kan deze elementen betrekken bij de besluitvorming ten aanzien van de ruimtelijke procedure.

Voor het LPG-tankstation geldt dat voor het ruimtelijk besluit dat gevoelige objecten mogelijk maakt binnen de risicocontour van het tankstation nader onderzoek dient plaats te vinden. Onderhavig bestemmingsplan ligt op een grotere afstand dan 150 meter.

Ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico stelt de gemeente Barendrecht in het kader van de ruimtelijke procedure de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond in de gelegenheid advies uit te brengen.

### 5.6.3 Conclusie

Het onderdeel externe veiligheid zorgt niet voor belemmeringen.

## 5.7 Ecologie

### 5.7.1 Toetsingskader

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

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

#### **Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming**

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

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

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

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

### **Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid**

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

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

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

### **Soortenbescherming**

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

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

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

### **5.7.2 Onderzoek Natuur**

Er is door AnteaGroup een natuurtoets gedaan voor onderhavig plan. Deze is opgenomen in de bijlagen. Hieronder zijn de belangrijkste conclusies beschreven.

#### **Beschermde gebieden**

##### Natuurnetwerk Nederland

In het plangebied is geen NNN-gebied aanwezig. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op circa 2,7 kilometer afstand van het plangebied. Het betreft de rivier de Oude Maas. Van directe aantasting van de NNN is dan ook geen sprake. (Significant) negatieve effecten ten gevolge van het plan zijn uitgesloten. Er is daarom geen noodzaak voor vervolgstappen of een uitgebreidere toetsing voor wat betreft het NNN.

### Natura 2000-gebieden

Het plangebied ligt niet in Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied de Oude Maas ligt op circa 2,7 kilometer afstand ten zuiden van het plangebied. Daarbij ligt het Natura 2000-gebied de Boezems Kinderdijk op circa 5,9 kilometer van het plangebied. De afstand tussen deze gebieden en het plangebied is dermate groot dat van directe aantasting, zoals verdroging of geluid- en lichtverstoring van de Natura 2000-gebieden geen sprake is. Bovendien heeft de inrichting van het tussenliggend gebied een afscherpende werking. In dit geval kunnen alleen effecten via stikstofdepositie van toepassing zijn op de Natura 2000-gebieden omdat deze stoffen zich door de lucht verder verspreiden. Er heeft een onderzoek plaatsgevonden naar stikstofdepositie. Verwezen wordt naar paragraaf 5.7.4

### Bescherming van houtopstanden

Binnen het plangebied zijn meerdere bomen aanwezig. Voor géén van de bomen hoeft een omgevingsvergunning te worden aangevraagd. De bomen zijn niet opgenomen op de gemeentelijke monumentale bomenlijst. Daarnaast hoeft er geen kapmelding te worden gedaan bij de provincie Zuid-Holland, aangezien de bomen binnen de bebouwde kom van de Gemeente Barendrecht staan.

### Provinciaal Landschap Midden Delfland.

Het plangebied ligt op circa 14 kilometer afstand van het Bijzonder Provinciaal landschap Midden Delfland. Er worden dan ook geen negatieve effecten ten gevolge van het plan verwacht.

### **Beschermde soorten**

Uit de bureaustudie in combinatie met het terreinbezoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende - in het kader van de Wet natuurbescherming - beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied;

- Algemene broedvogels (mogelijke nesten in de rietkragen, bomen of grasvelden).
- Vleermuizen (mogelijk verblijfplaatsen, foerageergebied en vliegroutes aanwezig in het plangebied).
- Steenmarter (mogelijk leefgebied in het plangebied).

In tabel 2 van de natuurtoets in de bijlagen is aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het voorliggende project. Aangegeven is of een nader onderzoek nodig is, of er sprake is van een overtreding van de Wet Natuurbescherming, of dit middels maatregelen voorkomen kan worden en of bij de uitvoering van het project een ontheffing nodig is. In Hoofdstuk 5 van deze Natuurtoets staat de onderbouwing voor de gegeven conclusies.

Er is vervolgonderzoek nodig naar de steenmarter, de huismus en de vleermuis.

In de Wet natuurbescherming is een zorgplicht opgenomen. In het tekstkader in Bijlage 1 staat het wetsartikel uitgeschreven. De zorgplicht houdt in dat planten en dieren niet onnodig vernield/gedood of verstoord mogen worden. De initiatiefnemer/uitvoerder is verantwoordelijk voor een adequate naleving van de algemene zorgplicht tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

### **5.7.3 Vervolgonderzoeken natuur**

#### **Steenmarter en huismus**

Er is door AnteaGroup een vervolgonderzoek uitgevoerd naar de steenmarter en huismus. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen. Hierna worden de conclusies beschreven.

### *Steenmarter*

Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat er binnen het plangebied geen leefgebied van de steenmarter aanwezig is. Er zijn geen waarnemingen gedaan van steenmarters in en rondom het gebouw. Rondom het plangebied zijn wel meerdere katten waargenomen. Er vormen geen belemmeringen voor de herontwikkeling van het plangebied door de steenmarter.

### *Huismus*

Tijdens verschillende terreinbezoeken zijn foeragerende huismussen waargenomen in de nieuw ingezaaide perken rondom het logistiekgebouw. Het inzaaien van de perken heeft gezorgd voor een verandering van situatie ten opzichte van de periode van veldonderzoek ten behoeve van de natuurtoets. Het nieuwe foerageergebied maakt dat plangebied nu wordt gebruikt als leefgebied voor de huismussen. In het logistiek centrum kan de huismus potentieel tot broeden komen. Hierdoor is inzicht wenselijk naar het gebruik van het plangebied door de huismus. Het wordt geadviseerd om nader onderzoek uit te voeren naar het gebruik van het plangebied door de huismus. Onderzoek vindt plaats tijdens twee terreinbezoeken in de periode van april t/m juni.

### **Vleermuizen**

Er is door Natuurinclusief een nader onderzoek uitgevoerd naar vleermuizen. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen. Hierna worden de conclusies beschreven.

Binnen het plangebied zijn geen kraam- of zomerverblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Het plangebied bevat één paarterritorium van gewone dwergvleermuis waardoor de aanwezigheid van een paarverblijfplaats binnen het plangebied niet is uit te sluiten. Er zijn geen essentiële vliegroutes of foerageergebieden aangetroffen.

De geplande werkzaamheden resulteren in het vernietigen van één paarverblijfplaats van gewone dwergvleermuis wat in overtreding is met de Wet natuurbescherming. Daarom is het noodzakelijk om ontheffing aan te vragen bij de Provincie Zuid-Holland en zijn er aanvullende mitigerende maatregelen nodig. Deze ontheffingsaanvraag staat de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan niet in de weg, omdat redelijkerwijs kan worden aangenomen, dat deze ontheffing kan worden verleend. Deze moet zijn verleend voordat begonnen wordt met de daadwerkelijke aanvang van de werkzaamheden.

Tevens is het noodzakelijk dat zorgvuldig handelen wordt gegarandeerd. Een ecologisch werkprotocol wordt daarom aanbevolen zodat alle medewerkers op locatie op de hoogte zijn en weten wat te doen.

### **5.7.4 Onderzoek Stikstofdepositie**

Wat betreft Natura 2000 is er een stikstofonderzoek uitgevoerd dat heeft aangetoond dat de ontwikkelingen, die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt niet leiden tot een toename van stikstofdepositie zowel in de realisatiefase als in de gebruiksfase. Dit onderzoek dient nog te worden geüpdatet in verband met het beschikbaar komen van een nieuwe Aerius-tool. Deze update zal gereed zijn bij vaststelling van dit bestemmingsplan.

## 5.7.5 Conclusie

Wat betreft het aspect Natuur wordt voor het belangrijkste deel voldaan aan wet- en regelgeving. Nader onderzoek dient nog plaats te vinden naar de huismus. Ook dient nog het onderzoek naar stikstofdepositie geüpdatet te worden. Deze onderzoeken zullen gereed zijn voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

Tenslotte dient een ontheffing aangevraagd te worden in verband met de aanwezigheid van één paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis. Deze ontheffingsaanvraag staat de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan niet in de weg, omdat redelijkerwijs kan worden aangenomen, dat deze ontheffing kan worden verleend voordat begonnen wordt met de daadwerkelijke aanvang van de werkzaamheden.

## 5.8 Bodem

### 5.8.1 Toetsingskader

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

### 5.8.2 Onderzoek

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

1. Zuideinde: Op basis van de beschikbare bodem(kwaliteit)gegevens wordt geconcludeerd dat de bodem binnen het deelgebied Zuideinde over het algemeen niet verdacht is op bodemverontreiniging als gevolg van puntbronnen of (voormalige) verdachte bedrijfsactiviteiten. Een uitzondering vormt de locatie Zuideinde 21 waar in 2006 een restverontreiniging met minerale olie is achtergebleven onder het pand. Aandachtspunt hier is ook een met zand afgevulde tank die nog onder het pand is gelegen. De bodem binnen deelgebied Zuideinde is wel verdacht op bodemverontreiniging als gevolg van de aanwezigheid van gedempte sloten.
2. Dwarsligger: Op basis van de beschikbare bodem(kwaliteit)gegevens wordt geconcludeerd dat de bodem binnen het deelgebied Dwarsligger niet verdacht is op bodemverontreiniging als gevolg van puntbronnen of (voormalige) verdachte bedrijfsactiviteiten. De bodem is wel verdacht op bodemverontreiniging als gevolg van de aanwezigheid van gedempte sloten.

De conclusie is, dat de restverontreiniging ter plaatse van Zuideinde 21, de met zand afgevulde tank en de mogelijk aanwezige gedempte sloten binnen het plangebied geen belemmering zullen vormen voor de (economische) uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

Door Waders Milieu is voor het noordwestelijke en zuidwestelijke deel van het plangebied een Verkennd bodemonderzoek (NEN 5740) uitgevoerd (rapp.nr. 21416501A, 20-07-2021). Dit onderzoek is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

In de bovengrond zijn licht verhoogde gehalten zware metalen (kwik, lood en zink), minerale olie en PAK aangetoond. In de ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aangetoond. In de grond zijn bijmengingen met baksteen, beton, kooldeeltjes, plastic en keramiek aangetroffen. Het beton is eenduidig te herkennen en wordt als niet asbestverdacht beschouwd. De andere bijmengingen zijn tevens niet asbestverdacht. Ook tijdens eerdere onderzoeken is geen asbest boven de grenswaarde voor nader onderzoek aangetoond. Er zijn geen aanwijzingen dat zich asbest in de bodem bevindt.

In het grondwater zijn licht verhoogde concentraties barium, zink en xylenen aangetoond. De licht verhoogde concentratie barium heeft waarschijnlijk een natuurlijke oorsprong (niet veroorzaakt door menselijk handelen). De vastgestelde milieu hygiënische bodem- en grondwaterkwaliteit vormt geen belemmering voor de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

### **5.8.3 Conclusie**

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

## **5.9 Water**

### **5.9.1 Toetsingskader**

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder b van het Bro) dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor de waterhuishouding die samenhangen met de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt.

### **5.9.2 Onderzoek**

In het kader van het MER is ook onderzoek gedaan naar het aspect water. Het MER heeft betrekking op De Stationstuinen als geheel.

Voor onderhavig bestemmingsplan is een watertoets uitgevoerd. Deze is dus gericht op het plangebied van De Stationstuinen 1ste fase. Deze toets is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Hieronder volgt een korte samenvatting.

### **Fusering peilgebieden**

De hoofdwatrgang die door De Stationstuinen als geheel stroomt komt vanaf de Waal, en stroomt door naar de Nieuwe Maas. Er zijn in totaal 3 peilgebieden rondom de ontwikkeling De Stationstuinen. Het waterpeil van de peilgebieden scheidt niet veel van elkaar (10cm), daarnaast hebben twee peilgebieden in de winter al hetzelfde waterpeil. Er is gekozen voor het fuseren van de drie peilgebieden.



Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de watertoets, maar ook naar het document 'Fusering Peilgebieden De Stationstuinen', dat als bijlage bij deze toelichting is gevoegd.

Door het fuseren van de drie peilgebieden wordt een robuust systeem gecreëerd dat geen nadelige effecten heeft op het omliggende gebied. De grondsoorten van omliggende gebieden zijn gewend aan de waterpeil daling in de wintersituatie en dit heeft dus geen effect op de peilgebieden. Omdat er van het peilgebied met een waterpeilverschil van 0,10m alleen een beperkte aftakking in het gebied zit, zijn de effecten minimaal. Aanvullend heeft het omliggende gebied voldoende drooglegging (0,95m tot 1,3m) in de situatie met het voorgestelde waterpeil.

Voor de procedure van het peilbesluit zal eerst een vergunning worden aangevraagd voor de fusering van twee peilgebieden, om zo een tijdelijke situatie te creëren waardoor de geduikerde hoofdwatgang binnen de ontwikkeling eerder verlaten kan worden en er zo geen belemmeringen zijn voor de realisatie van de Stationstuinen 1ste fase. De verdere fusering verloopt via een formeel peilbesluit.

Het toepassen van één peilgebied zorgt niet alleen voor een robuust systeem, maar ook voor meer ontwerpruimte voor een klimaat adaptieve wijk, waardoor de ontwikkeling De Stationstuinen kan voldoen aan de ambities van de gemeente Barendrecht en waterschap Hollandse Delta.

### **Effecten van het project op de waterhuishouding**

#### *Grondwater*

Voor de grondwaterstand zijn in par. 2.4 de volgende inschattingen gemaakt:

- GG: NAP -1,20 m
- GHG: NAP -0,95 m
- GLG: NAP -1,35 m

Het maaiveld bevindt zich tussen NAP -0,25 m en NAP -1,0 m. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de grondwaterstand relatief hoog ligt.

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

#### *Waterpeil*

Het bestaande peilgebied wordt uitgebreid. Er komt één vast peil van NAP -1,90 m. Op basis van de nu beschikbare gegevens wordt verwacht dat deze structuur in alle fasen zal voldoen. Bij iedere volgende fase wordt getoetst of dit inderdaad nog steeds het geval is. Eventueel zal per fase bijgesteld worden.

#### *Verhard- en onverhard oppervlak*

In de toekomstige situatie neemt het verhard oppervlak met circa +21.870 m<sup>2</sup> toe, het onverhard oppervlak met circa 23.345 m<sup>2</sup> af en het wateroppervlak neemt met circa +1.475 m<sup>2</sup> toe. Wel dient als kanttekening te worden opgemerkt dat de geschatte oppervlaktes een eerste inschatting betreffen. In de toekomst dient het plan nog verder in detail te worden uitgewerkt.

#### *Beleidsregel 11 waterschap Hollandse Delta:*

Beleidsregel 11 dat betrekking heeft op artikel 3.3. uit de Keur stelt dat 10% van de toename aan verhard oppervlak moet worden gecompenseerd in de vorm van open water. Dit houdt in dat er ca. 2190 m<sup>2</sup> aan oppervlaktewater moet worden gegraven. Er is ingeschat dat er ca. +1475 m<sup>2</sup> aan extra wateroppervlak in het plangebied komt, dit is dus ontoereikend.

De oplossing hiervoor is gevonden buiten het plangebied. Ten zuidoosten van het plangebied op een afstand van circa 440 m vindt in het kader van de ontwikkeling van De Stationstuinen als geheel watercompensatie plaats in de vorm van oppervlaktewater. Deze watercompensatie is van een dergelijke omvang dat hier ook de nog benodigde watercompensatie vanwege onderhavig bestemmingsplan kan worden gerealiseerd. Een en ander is geborgd in het de regels via een voorwaardelijke verplichting (artikel 3.4.4). De aanleg van de watercompensatie is gepland in 2023.

#### *Convenant klimaatadaptief bouwen Zuid-Holland:*

In het “convenant klimaatadaptief bouwen in Zuid-Holland” staat dat op privaat terrein een groot deel van de neerslag (50 mm) van een korte hevige bui dient te worden opgevangen. Het is nog onbekend hoe groot het oppervlak publiek en privaat terrein is. Er is daarom als uitgangspunt aangenomen dat de gebouwen (18.320 m<sup>2</sup>) behoren tot privaat terrein. Op basis hiervan dient er in het plangebied ca. 920 m<sup>3</sup> (18.320 m<sup>2</sup> \* 0,05 m) aan waterberging aanwezig te zijn.

#### Klimaatadaptatie

Binnen het plangebied bestaat de mogelijkheid om klimaat adaptieve maatregelen te nemen. De slecht doorlatende toplaag in combinatie met de relatief hoge grondwaterstand maakt het gebied ongeschikt voor infiltratie. Wel kan de aanleg van groen in de wijk worden gestimuleerd. Groene daken leveren verschillende voordelen op:

- Het vangt regenwater op, dit vermindert de belasting op het rioolstelsel.
- Het draagt bij aan de vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het werkt isolerend waardoor stookkosten worden verminderd.
- Gedurende hoge temperaturen straalt het groene dak minder warmte uit. Dit heeft een gunstig effect op de omgevingstemperatuur.

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

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

#### Vuil- en hemelwater

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

### Waterkwaliteit

In de toekomstige situatie mag de waterkwaliteit niet verslechteren. Dit houdt in dat er geen negatieve gevolgen zijn op het omliggende grond en/of oppervlaktewatersysteem. Derhalve dient gewerkt te worden met niet-uitlogende materialen. Ook moet afstromend hemelwater zoveel mogelijk gescheiden afgevoerd worden om vervuiling te voorkomen. Een voorbeeld hiervan is dat hemelwater dat op het dak valt schoner is dan hemelwater dat valt op een intensief gebruikte parkeerplaats of weg.

Bij de aanleg van nieuw oppervlaktewater moeten doodlopende watergangen worden voorkomen in verband met de waterkwaliteit. De toepassing van natuurvriendelijke oevers wordt aanbevolen. De aanleg van natuurvriendelijke oevers draagt bij aan een verhoging van de natuurwaarde, ofwel de ecologische waterkwaliteit, verbetering van de chemische waterkwaliteit en een verbetering van de belevings- en recreatiewaarde

### Waterveiligheid

Op basis van de legger van waterschap Hollandse Delta ligt in het oosten op een afstand van ca. 200 m een regionale waterkering. Het plangebied ligt binnendijs. Ten noorden van het plangebied ligt de rivier de Waal.

### **5.9.3 Conclusie**

Het onderdeel water zorgt niet voor belemmeringen voor de gewenste ontwikkelingen, die dit bestemmingsplan mogelijk maakt.

## **5.10 Archeologie**

### **5.10.1 Toetsingskader**

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

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

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

### **5.10.2 Onderzoek**

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

### *Resultaten*

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

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

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

### *Advies*

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

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

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

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

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

### **5.10.3 Conclusie**

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

## **5.11 Cultuurhistorie**

### **5.11.1 Toetsingskader**

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

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

### **5.11.2 Onderzoek**

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

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

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

### **5.11.3 Conclusie**

Het onderdeel cultuurhistorie zorgt niet voor belemmeringen.

## 6. JURIDISCHE PLANOPZET

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

### 6.1 Inleiding

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

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

### 6.2 Plansystematiek

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

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

#### *Hoofdstuk 1: inleidende regels*

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

### *Hoofdstuk 2: bestemmingsregels*

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

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

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

### *Hoofdstuk 3: algemene regels*

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

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

#### *Hoofdstuk 4: overgangs- en slotregels*

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

### **6.3 Bestemmingen**

Voorliggend bestemmingsplan bestaat uit de volgende bestemmingen.

#### **Gemengd**

Voor een groot deel van het plangebied is de bestemming 'Gemengd' opgenomen. Binnen deze bestemming zijn de functies wonen en andere (commerciële) voorzieningen toegestaan. Voor de gewenste flexibiliteit is niet gekozen voor een strakke regeling per bouwblok, maar een meer algemene regeling. Wel is het maximale aantal aan woningen en het maximale oppervlak van de verschillende toegestane functies vastgelegd.

Voor de toekomstige bebouwing is per blok een bouwvlak opgenomen met daarin aangegeven de maximum bouwhoogte. Het bouwvlak mag volledig worden bebouwd. Daarnaast zijn andere bouwwerken toegestaan mits voldaan wordt aan de maatvoeringseisen.

Om te waarborgen dat er voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien is in de specifieke gebruiksregels een verplichting opgenomen dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Hierbij dient er getoetst te worden aan de meest recente gemeentelijke parkeernota en de afspraken, die gemaakt zijn in het Ontwikkelkader.

#### **Verkeer**

De Spoorlaan, het Zuideinde en de toegang tot de dakparkeerplaats van het station Barendrecht zijn voorzien van de bestemming 'Verkeer'. Voor andere bouwwerken dan gebouwen is een maximale hoogtemaat opgenomen, met uitzondering van bouwwerken ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting.

#### **Waarde – Archeologie - 2**

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



## 7. UITVOERBAARHEID

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

### 7.1 Economische uitvoerbaarheid

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

- de bouw van één of meer woningen en andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte.

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

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

De economische uitvoerbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond.

## **7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

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

- Vooroverleg
- Vaststellingsprocedure

### **7.2.1 Vooroverleg**

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

De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit bestemmingsplan zijn geïnformeerd. De gemeente heeft 5 vooroverlegreacties ontvangen. Deze zijn in een nota vooroverleg samengevat en van een antwoord voorzien. De nota vooroverleg is als bijlage bij de toelichting gevoegd. De vooroverlegreacties hebben geleid tot een aanvulling van de toelichting (paragraaf 3.2.2) van het bestemmingsplan.

### **7.2.2 Vaststellingsprocedure**

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

