

Memo

memonummer 01
datum 10 mei 2023
aan Gemeente Barendrecht
van Antea Group
kopie
project Barendrecht MER Stationstuinen
projectnr. 0470766.100
betreft Beantwoording vragen Commissie m.e.r.

Voornemen en fasering

1. Binnen het plangebied zal alle aanwezige bedrijvigheid verdwijnen. Het in het MER genoemde programma zal uiteindelijk gerealiseerd worden. De wegenstructuur blijft grotendeels in stand, maar zal een aangepaste vorm kennen in de zin dat het deel nabij het station autoluw zal worden. En er zullen enkele aanvullende ondergeschikte ontsluitingen worden gerealiseerd ten behoeve van de bereikbaarheid van de beoogde bebouwing voor hulpdiensten.

2. Per fase zal worden bekeken welke ontwikkelingen daadwerkelijk kunnen plaatsvinden. Op het moment dat blijkt dat milieueffecten beperkingen zouden veroorzaken, worden eerst maatregelen getroffen om die beperkingen aan te pakken om zo te zorgen voor een goed woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners. Daar is ook het in het MER meegenomen spelregelkader voor bedoeld.

Er is sprake van een totaal programma dat wordt beoogd in de gebiedsontwikkeling. Per te ontwikkelen fase worden afspraken gemaakt met de betrokken ontwikkelende partijen wat betreft het te realiseren programma. Deze afspraken worden vastgelegd in overeenkomsten, waardoor een samenvoeging van deze overeenkomsten tot het totaal optelt wat betreft de woningen, voorzieningen en werken.

3. De ambities voor een groene, aantrekkelijke leefomgeving zijn leidend in de ontwikkeling van De Stationstuinen. Om die reden zijn daar ook duidelijke kaders voor gemaakt. In het Ontwikkelkader zijn de ontwikkelvelden begrensd zodat er voldoende ruimte blijft voor een robuust wijkpark, waarin de waterberging wordt georganiseerd, en ruime ontsluitingsprofielen. In die laatste ook volop ruimte voor groen zodat er aantrekkelijke straten ontstaan en verharding wordt beperkt en ook schaduw ontstaat. De hoofdstructuur wordt dus vrij gehouden van bebouwing door de regels in het Ontwikkelkader.

Het beeldkwaliteitsplan bepaald de regels binnen de ontwikkelvelden. Hierin duidelijke regels omtrent de basishoogte, accenten en setbacks. Dit om te zorgen dat volumes niet ongebreideld kunnen groeien. Hiermee is er dus een maximaal volume bepaald in oppervlakte en hoogte waarbinnen de bebouwing vorm gegeven kan worden. De bewaking van de kwaliteit wordt gedaan aan de hand van de kaderdocumenten door het Kwaliteitsteam De Stationstuinen. Daarmee niet alleen regels, maar ook een sparringpartner voor initiatiefnemers en bewaker van de aantrekkelijke leefomgeving. Overigens ontwerpt en realiseert de gemeente alle openbare buitenruimte en zal zij daarmee zorgdragen voor voldoende waterberging, -infiltratiemogelijkheden, biodiversiteit en elementen voor de gezondheid zoals routes en verblijfsplekken.

4. Beantwoording volgt.

5. Voor de verkeersstructuur, het aanbod van OV en fietsvoorzieningen zijn geen varianten opgesteld. Het belangrijkste sturingselement zijn de parkeernormen en tarieven voor vergunningen en straatparkeren.

6. Het LPG-tankstation valt binnen het plangebied en zal op termijn verdwijnen om plaats te maken voor woningbouw, voorzieningen en werken, zoals het gehele plangebied. Op dit moment is echter nog niet duidelijk op welke termijn dat zal gebeuren.

Ambities

7. De toetsing aan het Actieplan geluid (plandempels)ren aan de Visie op het geluidbeleid is opgenomen in de spelregels voor geluid. Ook voor gezondheid zijn maatregelen en de toetsing van plannen geborgd door middel van de spelregels.

8. Het mobiliteitsconcept voor De Stationstuinen is nieuw voor Barendrecht. Ook elders in het land zijn er maar weinig vergelijkbare projecten. Daarmee is het concept een risico voor de gemeente en ontwikkelaar. Anderzijds geeft de ligging naast het station en de stedenbouwkundige structuur van Barendrecht (gericht op de fiets) een randvoorwaarde om in te zetten op een ambitieus concept. Het is ambitieus en nieuw voor Barendrecht, maar anderzijds liggen de parkeernormen in vergelijking tot andere ontwikkelingen langs de 'Oude lijn' (spoorlijn Dordrecht – Leiden) in De Stationstuinen nog relatief hoog. Daar is bewust voor gekozen vanwege de ligging van Barendrecht t.o.v. de snelwegen en het beperkte aanbod van OV in oost-west-richting. Daarop is een balans gezocht qua mobiliteitsconcept wat passend is voor deze locatie.

9. Dit is wel een van de uitgangspunten voor klimaat. Nader onderzoek naar grondwaterstanden en bodemopbouw moet duidelijk maken of en in welke mate dit mogelijk is in het plangebied.

10. Voor het plangebied en de directe omgeving is het overzicht opgenomen in paragraaf 5.2.1 van het MER. De bijbehorende kaarten en bedrijvenlijst zijn niet gepubliceerd.

11. In de onderzoeken voor geluid en externe veiligheid is rekening gehouden met de tunnelmonden. Voor railverkeer is de geluiduitstraling bij de tunnelmonden in beeld gebracht. Voor externe veiligheid zijn de risicocontouren inzichtelijk gemaakt. Voor het meest noordelijke deel van het plangebied leidt dit tot nader onderzoek op basis van de stedenbouwkundige inrichting (spelregels).

12. Er is in het MER niet expliciet gekeken naar de gevolgen. Wel zijn aanbevelingen opgenomen om met de ruimtelijke inrichting de impact van overstromingen te beperken. In de beschrijving van de autonome situatie is per abuis een 0 te veel opgenomen. Daar had moeten staan dat de overstromingskans kleiner is dan 1:3.000 in plaats van 1:30.000.

Milieueffecten en maatregelen

13. Figuur 7.4 is niet juist. Die had vervangen moeten worden door figuur 6.7. De verschillen in de kaarten voor wateroverlast zijn te verklaren doordat figuur 5.29 uitgaat van blijvende aansluiting op het hemelwaterriool.

14. In het spelregelkader in de bijlage van het MER zijn de spelregels -voor zover mogelijk en bekend- gekoppeld aan de bijbehorende vervolgstappen. Dit is daarmee het toetsingskader voor de verdere ontwikkeling. (Resultaten van) vervolgonderzoeken moeten aan dit kader getoetst worden.

15. De vertaling van het Convenant Klimaatadaptief Bouwen naar eisen voor de ontwikkeling is pas later opgesteld. In het MER zijn sommige aspecten uit het convenant bij andere aspecten verwerkt, zoals hittestress en biodiversiteit. Voor het beoordelingskader is gekozen voor een objectieve beoordelingsschaal die iets zegt over de positieve of negatieve effecten van het plan en niet direct als toetsingskader voor ambities dient.

16. Voor waterveiligheid zijn aanbevelingen voor vloerpeilen, droge verdiepingen e.d. opgenomen. Dit dient in de verdere uitwerking meegenomen te worden. Voor wateroverlast is vanwege nader onderzoek naar grondwaterstanden en uitwerking van de waterstructuur nog niet te bepalen hoe de afwatering exact plaatsvindt.

17. Hier zijn geen concrete berekeningen voor toegepast. Op basis van beschikbare informatie en expert judgement is ingeschat wat er mogelijk is aan waterberging. De verwachting is dat de aanleg van de nieuwe watergang en het creëren van een groter, robuuster watersysteem een belangrijke bijdrage levert aan de waterbergingsopgave.

18. Dit is opgenomen in de kengetallen die gebruikt zijn bij de berekening voor de realisatiefase.

19. Wegenstructuur en verkeersveiligheid zijn samengevoegd omdat de huidige wegenstructuur een knelpunt voor verkeersveiligheid vormt. De herinrichting van de wegenstructuur met aanleg van fiets- en wandelpaden, afsluitingen voor (doorgaand) autoverkeer en snelheidsmaatregelen zijn nodig voor verbetering van de verkeersveiligheid.

20. Dit komt doordat de maatregel voor betaald parkeren bij het station naar verwachting ook leidt tot minder treinreizigers van buiten de gemeente. Een mogelijke maatregel om afname van OV-gebruik te voorkomen is om parkeren in combinatie met een treinkaartje gratis te houden. In de varianten is een parkeertarief toegevoegd.

21. Dit is een inschatting op basis van inzicht in omvang van de geluidbron. Het daadwerkelijke effect op de geluidbelasting op de gevel is afhankelijk van de stedenbouwkundige uitwerking.

22. De afname van geluid door stille elementenverharding is afhankelijk van het huidig type wegdek. De spelregel in het MER is bedoeld om het effect en de haalbaarheid hiervan te onderzoeken wanneer het ontwerp van de weg en de stedenbouwkundige uitwerking opgesteld worden.