



**Bestemmingsplan Verbrede reikwijdte
Stationskwartier Zwijndrecht
Gemeente Zwijndrecht**

projectnummer 0464482.100
vastgesteld revisie definitief
22 februari 2022

Bestemmingsplan Verbrede reikwijdte Stationskwartier Zwijndrecht

Gemeente Zwijndrecht

projectnummer 0464482.100

vastgesteld

22 februari 2022

Auteurs

M Schouten

K Wilmer

C Stolzenbach

Opdrachtgever

Gemeente Zwijndrecht

Raadhuisplein 3

3331 BT ZWIJNDRECHT

Gecontroleerd:

C Stolzenbach

datum	beschrijving	vrijgave
22 februari 2022	definitief	A Hatzman

Copyright ©

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Het Stationskwartier als levendig hart voor Zwijndrecht	7
1.2 Totstandkoming	7
1.3 Ligging Stationskwartier	7
1.4 Vigerend(e) bestemmingsplan(nen)	8
1.5 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	9
2.1 Stationskwartier in zijn context	9
2.2 Verder inzoomen op Stationskwartier	10
2.3 Gebiedsindeling	11
2.4 Ruimtelijke bouwstenen	13
2.5 Uitwerkingen ruimtelijke bouwstenen in essenties	15
2.6 Uitwerking in deelgebieden	19
Hoofdstuk 3 Planopzet	23
3.1 Algemeen	23
3.2 Wijze van bestemmen	24
3.3 Opzet van de planregels	26
Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid	29
4.1 Ladder voor duurzame verstedelijking	29
4.2 Kostenverhaal	30
4.3 Economische uitvoerbaarheid	31
4.4 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	31
4.5 Handhaving	31
Hoofdstuk 5 Beleidskader Rijken provincie	33
5.1 Rijksbeleid	33
5.2 Provinciaal beleid	33
5.3 Regionaal beleid	36
5.4 Gemeentelijk beleid	38
5.5 Conclusie	45
Hoofdstuk 6 Sectorale aspecten	47
6.1 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	47
6.2 Geluid	48
6.3 Verkeer en parkeren	51
6.4 Niet-gesprongen explosieven	57
6.5 Bodem	58
6.6 Archeologie en cultuurhistorie	62
6.7 Externe veiligheid	64
6.8 Water	68
6.9 Ecologie	71
6.10 Stikstof	74
6.11 Luchtkwaliteit	75
6.12 Bedrijven en milieuzonering	77
6.13 Kabels en leidingen	79
6.14 Duurzaamheid	80

6.15 Gezondheid

84

Toelichting

vastgesteld bestemmingsplan Verbrede reikwijdte Stationskwartier Zwijndrecht

Gemeente Zwijndrecht

Projectnummer 0464482.100



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Het Stationskwartier als levendig hart voor Zwijndrecht

De gemeente Zwijndrecht is voornemens het Stationskwartier te ontwikkelen tot het levendige nieuwe hart van Zwijndrecht. In het Stationskwartier wordt een gemengd gebied gerealiseerd waarin wonen, werken en recreëren samen komen. Het gebied heeft de potentie een nieuw hart van stad te vormen, vanwege de goede bereikbaarheid via de A16, het spoor en het water, waarmee Zwijndrecht verbonden is met grote steden als Rotterdam en Dordrecht. Naast het toevoegen van woningen, wordt er verbetering gerealiseerd op het terrein van ruimtelijke uitstraling, bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid, voorzieningen en de entree van Zwijndrecht.

1.2 Totstandkoming

Ruim tien jaar geleden publiceerde de gemeenten Zwijndrecht en Dordrecht de Structuurvisie Maasterras Drechtsteden. De focus lag in deze structuurvisie op de realisatie van commercieel bedrijfsmatig vastgoed ter plaatse van het Maasterras. Als gevolg van de vastgoedcrisis (2008-2015) is er nagenoeg geen invulling gegeven aan de structuurvisie. Daarnaast bleek de Structuurvisie Maasterras Drechtsteden een weinig flexibel visiedocument. Het document bood niet de benodigde flexibiliteit om ontwikkelingen aan te passen aan een veranderende marktvraag.

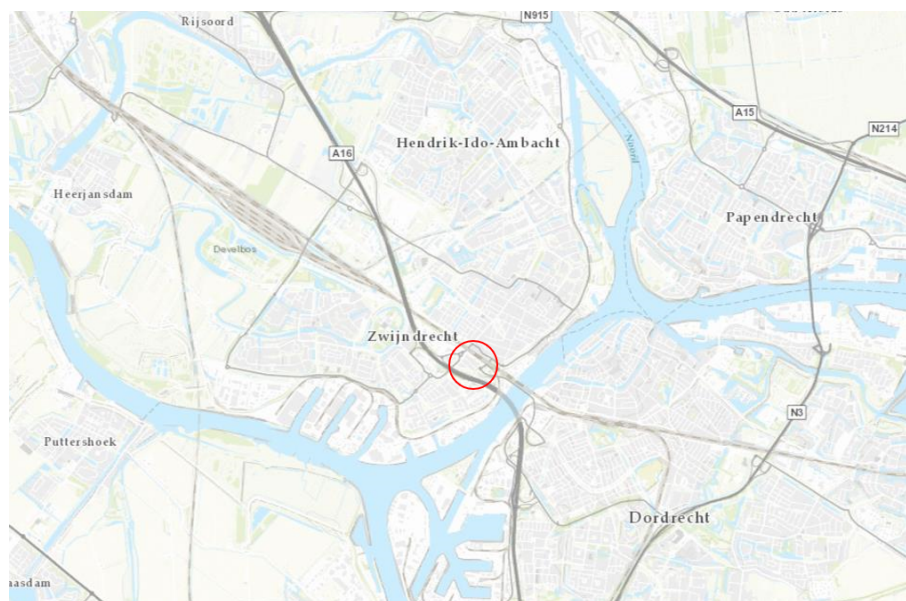
De ontwikkeling van het Stationskwartier vroeg om een andere insteek, waarbij de kernboodschap is dat partijen verantwoordelijk zijn voor hun eigen project, maar samen wordt gezocht naar optimalisatie. Dit vraagt om een flexibele insteek van visiedocumenten en planologische borging.

Met de partijen die grondposities hebben in het Stationskwartier is gezamenlijk gewerkt aan het 'Masterplan Stationskwartier Zwijndrecht'.

Het Masterplan Stationskwartier Zwijndrecht, stelt de kaders (ambities en essenties) van de ontwikkeling, maar is in enige mate flexibel. Er hebben in de periode tussen vaststelling van het Masterplan en het opstellen van dit bestemmingsplan meerdere verbeterlagen aan het stedenbouwkundig ontwerp plaatsgevonden.

1.3 Ligging Stationskwartier

Zwijndrecht is één van de gemeenten binnen de regio Drechtsteden, waar tevens de gemeenten Hendrik-Ido-Ambacht, Dordrecht, Papendrecht, Sliedrecht, Alblasserdam en Hardinxveld-Giessendam toe behoren. Zwijndrecht wordt gezien als een voorstad van Dordrecht, de grootste gemeente binnen de Drechtsteden. De twee gemeenten worden gescheiden door de rivier Oude Maas. Op figuur 1.1 is de ligging van Zwijndrecht in de omgeving weergegeven. Het plangebied is hierin globaal aangeduid met een rode cirkel.



Figuur 1.1: Ligging Zwijndrecht in omgeving

1.4 Vigerend(e) bestemmingsplan(nen)

Het voorliggende bestemmingsplan vervangt, nadat het van kracht wordt, de vigerende regelingen uit een aantal bestemmingsplannen. Tot op dat moment geldt voor het plangebied dus hetgeen planologisch is geregeld in deze bestemmingsplannen. Dit zijn de volgende bestemmingsplannen:

- 'Oud Centrum'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 29 januari 2013;
- 'Noord'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 12 september 2017;
- 'Corridor'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 18 juni 2013;
- 'Kort Ambacht'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 26 juni 2012.

Tevens geldt voor het gehele plangebied de 'Partiele herziening verbod voor de winning van schaliegas en schalie-olie, gemeente Zwijndrecht'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 31 maart 2015.

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit zes hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk vormt een inleiding op het bestemmingsplan.

In hoofdstuk 2 van deze toelichting is de visie op het plangebied gegeven. In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de huidige situatie en aan het Masterplan Stationskwartier Zwijndrecht. In hoofdstuk 3 wordt de juridische vertaling van het Masterplan in het bestemmingsplan toegelicht. In hoofdstuk 4 komt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan bod. Om een indruk te krijgen van wat met het bestemmingsplan wordt beoogd en hoe het Masterplan juridisch is vertaald, is het lezen van deze hoofdstukken voldoende.

Hoofdstuk 5 en 6 geven de achtergronden, toelichting en motivatie op de gemaakte keuzes weer. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan in op de beleidskaders van Rijk, provincie, regio en gemeente. In hoofdstuk 6 komen de omgevingsaspecten aan bod.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

Omgevingsvisie Zwijndrecht

Op 8 december 2020 is de Omgevingsvisie Zwijndrecht vastgesteld. In de omgevingsvisie heeft de gemeente haar toekomstvisie vastgelegd en zijn sectorale gemeentelijke visies gebundeld tot één integraal visiedocument. Er is tevens rekening gehouden met de regionale afspraken, zoals de Groeiagenda 2030, Energiestrategie Drechtsteden en de Regionale Woonvisie.

De ontwikkeling van het Stationskwartier is opgenomen in de Omgevingsvisie Zwijndrecht. Het plangebied van dit bestemmingsplan is aangewezen als 'visiegebied Stationskwartier', waar de doelen 'Kwaliteitsimpuls spoorzone', 'Hinder/barrièrewerking verminderen' 'Waardevolle structuur versterken' en 'Entree versterken' aan verbonden zijn. De voorgenomen geeft invulling aan de doelen die voor het Stationskwartier zijn opgenomen in de Omgevingsvisie.

Masterplan Stationskwartier Zwijndrecht

Het stationskwartier Zwijndrecht wordt ontwikkeld op basis van de ambities die beschreven zijn in het 'Masterplan Stationskwartier Zwijndrecht'. Dit masterplan is op 24 september 2019 vastgesteld door de gemeenteraad van Zwijndrecht. In het masterplan zijn de ambities van de Gemeente Zwijndrecht en Woonkracht 10 voor het plangebied beschreven. Deze ambities zijn uitgewerkt tot een gebiedsvisie met een programma en essentiekaart.

In dit hoofdstuk is de ontwikkeling beschreven, aan de hand van het Masterplan Stationskwartier Zwijndrecht.

2.1 Stationskwartier in zijn context

Zwijndrecht is onderdeel van de regio 'Drechtsteden' en staat bekend als een 'tuindorp'. De Drechtsteden vormen de zuidelijke begrenzing van de provincie Zuid-Holland. De provincie Zuid-Holland heeft een woningbouwopgave tussen 2010 en 2030 van circa 230.000 woningen. De woningbouwopgave biedt tevens een kans om de samenhang in de metropoolregio te versterken.

Zwijndrecht en Dordrecht zijn, als startpunt van de 'Oude Lijn' naar Rotterdam en Leiden, een onderdeel van de ontwikkelingen in de Zuidvleugel van de Randstad. Langs de Oude Lijn beogen de Zuid-Hollandse gemeenten een woningbouwprogramma in combinatie met een uitbreiding van het mobiliteitssysteem. De Drechtsteden vormen tevens een schakelpunt naar stedelijke agglomeraties en havencomplexen van West-Brabant, Antwerpen en Vlissingen. Ten slotte zijn Dordrecht en Zwijndrecht gelegen aan de natuur van het Deltalandschap.

Groeiagenda 2030

De Drechtsteden hebben op 4 juli 2017 de Groeiagenda 2030: 'Goed leven in de Drechtsteden' aan de Provincie Zuid-Holland aangeboden, gevolgd door een gemeenschappelijk ambitiedocument voor de Spoorzone. In de agenda is opgenomen dat de regio de komende jaren wil inzetten op economische groei door het klimaat voor wonen en werken te verbeteren en de bereikbaarheid te verbeteren.

Spoorzone

Het Stationskwartier is onderdeel van de grotere ontwikkeling Spoorzone. Deze ontwikkeling speelt een belangrijke rol in het realiseren van de ambities uit de Groeiagenda 2030. In het project Spoorzone werken de gemeente Dordrecht en Zwijndrecht en de provincie Zuid-Holland samen aan de herontwikkeling rondom stations. De ontwikkeling van de Spoorzone heeft betrekking op het verdichten van de stationsgebieden (circa 1 km) rondom de stations Zwijndrecht, Dordrecht en Dordrecht Zuid. Middels het toevoegen van woningen rondom het station wordt het draagvlak voor het openbaar vervoer vergroot.

Voor de spoorzone gelden vijf ambities:

- a. Bijdragen aan de woonopgave in de Drechtsteden én Zuid-Holland;
- b. Groei van banen en versterken van de economische positie;
- c. Maximaal verbinden van wijken en opheffen van ruimtelijke barrières;
- d. OV als drager van de verstedelijking en de economie;
- e. Duurzaam, gezond, veilig en klimaatbestendig.

Stationskwartier

Het Stationskwartier is zoals eerder beschreven onderdeel van de ontwikkeling van de Spoorzone. Het betreft de herontwikkeling rondom het station Zwijndrecht. De ontwikkeling van het Stationskwartier draagt bij aan de vijf ambities van de Spoorzone.

De voorgenomen ontwikkeling heeft binnen Zwijndrecht een tweede dimensie gekregen, namelijk het toevoegen van kwaliteit. Dit vertaalt zich in drie doelstellingen, specifiek voor Stationskwartier:

- a. Het verbeteren van verblijfskwaliteit voor voetgangers in de te ontwikkelen gebieden;
- b. Het aansluiten aan de (beoogde) Zwijndrechtse identiteit, met name in bebouwing en inrichting;
- c. Het creëren van een aantrekkelijk stadscentrumgebied.

Daarnaast biedt het Stationskwartier door de strategische ligging de mogelijkheid de verbinding tussen de beide kanten van de gemeente aan weerszijden van spoor en snelweg te verbeteren. Focus ligt hierbij op het versterken van de verbinding via de Koninginneweg-Burgemeester Doumaweg en via de Karel Doormanlaan-Burgemeester De Bruïnelaan.

2.2 Verder inzoomen op Stationskwartier

Het Stationskwartier heeft door goede locatie-eigenschappen de potentie uit te groeien tot een groen stedelijk woonmilieu; groen zodat het past binnen het 'tuindorp Zwijndrecht', stedelijk omdat het veel voller bebouwd zal zijn dan andere plekken in de gemeente.

Het stedelijk milieu in Zwijndrecht concentreert zich in het centrumgebied en op plekken waar sprake is van een optimale bereikbaarheid. Het Stationskwartier is hier één van. Er is sprake van functiemenging en een sterke combinatie van wonen en verschillende commerciële en maatschappelijke voorzieningen. De bebouwingsdichtheid is middelhoog tot hoog. Mede door de goede bereikbaarheid en omgevingskwaliteit is de locatie aantrekkelijk voor vele soorten bewoners die een dynamisch leefmilieu en goede voorzieningen om de hoek zoeken. Bij een stedelijk woonmilieu hoort ruimte voor commerciële dienstverlening, passende bedrijvigheid en voorzieningen. Het is wenselijk om deze functies te combineren met de woonfunctie zodat een levendig stadsbeeld ontstaat. Om de stedelijke gebieden ook als economische centra te accentueren worden hoogteaaccenten mogelijk gemaakt. Tegelijkertijd behoudt het Stationskwartier een groen karakter passend bij Zwijndrecht.

Een stedelijk leefmilieu gelegen naast grootschalige infrastructuur vraagt om ontwerpen met beperkingen. Binnen de gestelde kaders worden hogere milieubelastingen toegestaan dan in meer suburbane gebieden. Een hogere geluidbelasting is onder voorwaarden acceptabel voor de woningen. Daarnaast speelt het aspect van het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de milieuaspecten.

De opgave

De kern van de opgave van voorliggend bestemmingsplan is gelegen in het verbinden van de drie belangrijkste inhoudelijke vraagstukken (bereikbaarheid, milieutechnische uitdagingen en identiteit). Door deze aspecten elkaar onderling te laten versterken, ontstaat er een fundament waarop een gemengd stedelijk programma en een mix aan groenstedelijk wonen kan worden gerealiseerd.

Waarbij de thema's duurzaamheid en de milieubeperkingen binnen het plangebied extra handvatten bieden voor de ontwikkeling.

De duurzaamheidsambitie, gasloos in 2035 en CO₂ neutrale opwekking van energie in 2050, zorgt ervoor dat duurzaamheidsnormen steeds strenger zullen worden. Deze ambitie vraagt om een toekomstbestendige inrichting van het plangebied. Duurzaam staat immers voor kwaliteit op de lange termijn. De keuze om zo dicht op een vervoersknooppunt een stedelijk woon- en werkgebied van hoge kwaliteit te realiseren, geeft al aan dat de gebiedsontwikkeling duurzaam is. Door na te denken over de situering van de bouwblokken, gebouwen en routes en groenstructuren wordt het knooppunt optimaal bereikbaar. De ruimtelijke structuur dient voldoende mogelijkheden voor duurzame oplossingen mogelijk te maken.

Het Stationskwartier kent op diverse locaties een hoge milieubelasting door de aanwezige infrastructuur en industrie (geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit). Deze problematiek dient uitvoerig onderzocht te worden en indien nodig zullen maatregelen getroffen moeten worden, immers zonder oplossing op diverse vlakken waaronder geluid en externe veiligheid is het toevoegen van woningen niet mogelijk.

2.3 Gebiedsindeling

Het Stationskwartier is de benaming voor de (her)ontwikkelingslocatie rondom station Zwijndrecht. Dit gebied beslaat een oppervlakte van ruim 32 hectare, voornamelijk de ruimte rondom het spoor en de A16, tussen de Burgemeester Doumaweg en de Lindtsedijk. Behalve het Maasterras tussen spoor en snelweg behoren ook de direct aangrenzende gebieden ten noorden van het spoor en ten zuiden van de A16 tot het plangebied. Door de ligging van het Stationskwartier tussen de infrastructuur en de waterkering van de Oude Maas wordt het gebied gekenmerkt door grote hoogteverschillen.

Het station Zwijndrecht is de belangrijkste ontsluiting van het plangebied per openbaar vervoer. Er vertrekken vanaf het station tevens verschillende buslijnen naar wijken in Zwijndrecht en omstreken. Voor het gemotoriseerd verkeer is de A16 de belangrijkste ontsluitingsroute. Er bevinden zich twee op- en afritten van de rijksweg A16 in de omgeving van het plangebied.

De infrastructuur door het plangebied is in de huidige situatie echter niet logisch ingericht. Bestuurders van gemotoriseerde voertuigen moeten meerdere keren van richting veranderen voordat zij de stadsbrug naar Dordrecht kunnen bereiken. Er is geen sprake van één logische hoofdroute naar de stadsbrug. De intensiteit van het verkeer heeft een relatief grote impact

op het gebied. Voor het langzaam verkeer zijn in de huidige situatie meerdere voet- en fietspaden aanwezig in het plangebied.

Op figuur 2.2 zijn de deelgebieden aangegeven binnen het plangebied. In de volgende alinea's worden de drie deelgebieden beknopt beschreven.



Figuur 2.2: Ligging deelgebieden huidige situatie

1. Noord

In het gebied ten noorden van het spoor, bevindt zich het Stationsplein van het Station Zwijndrecht, de Stationsweg met daaraan bebouwing met gemengde functies, de Koninginneweg met daaraan grondgebonden woningen en een klein groengebied aan de Jan Steenstraat (Stadstuinen), waarin tevens een ontmoetingsruimte voor Jehova's Getuigen is gelegen.

2. Maasterras

Tussen het spoor en de Rijksweg A16 is het Maasterras gelegen. In de huidige situatie bestaat het gebied uit een woongebied, een groengebied en een zone met kantoren. Het woongebied bestaat uitsluitend uit grondgebonden woningen aan de Doctor Boutensstraat, Jan Campertstraat, Da Costastraat en Tollensstraat. Ten noorden van het woongebied, langs het spoor, zijn verschillende kantoorgebouwen gelegen. Het gebied ten oosten van de Karel Doormanlaan is groen ingericht. Hierin is tevens de Brugweg gelegen, die Zwijndrecht via een brug verbindt met Dordrecht.

3. Indische Buurt

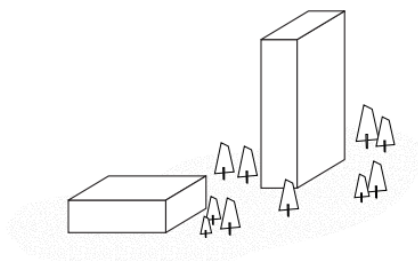
Ten zuiden van de A16 is de woonwijk 'Indische Buurt' gelegen. De Indische Buurt bestaat uit grondgebonden woningen. Aan de westzijde van de buurt ligt het gebouw van de voormalige

school De Dolfijn, waarin nu een kledingbank is gevestigd. Ten oosten van de Indische Buurt is de Karel Doormanlaan gelegen. De Indische Buurt is middels de Bilderdijkstraat verbonden met de Lindtsedijk.

2.4 Ruimtelijke bouwstenen

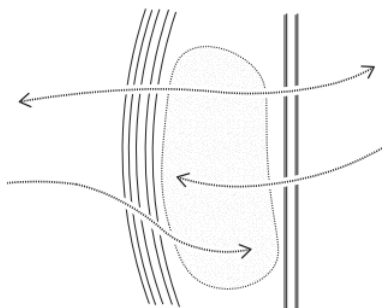
In het Masterplan (2019) zijn vier ruimtelijke bouwstenen vastgesteld die gezamenlijk de basis van de ontwikkeling vormen.

Groen en stedelijk



Het Stationskwartier wordt de meest urbane plek in de Zwijndrecht. Tegelijk wordt het een groengebied, aansluitend bij de identiteit van Zwijndrecht als Tuinstad, een inrichting waar groen en rood elkaar versterken. Bij dit entreegebied met waterfront, station en snelwegoprit past een woon- en werkprogramma met stedelijke dichtheid en een dynamische publieke ruimte: levendig, stedelijk en afwisselend. Hoogteaccenten geven de plek een gezicht aan de snelweg, aan de Koninginneweg en worden gezien vanaf de Oude Maas. Door de hogere dichtheid van bebouwing is de kwaliteit van de groene openbare ruimte des te belangrijker. Het groen heeft maat en schaal en vormt een structuur die van belang is voor het Stationskwartier zelf, maar verbindt het gebied ook met zijn omgeving. Het groen zorgt voor de uitstraling en identiteit. Groen is letterlijk de verbinding tussen de gebouwen en heeft een belangrijke functie voor de ontmoeting van mensen die in het gebied wonen en werken.

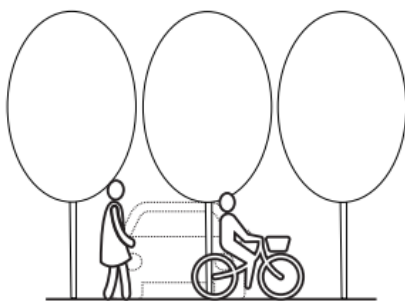
Het Stationskwartier legt verbindingen



De ontwikkeling van het Stationskwartier biedt kansen om verbindingen binnen Zwijndrecht te herstellen. Op dit moment overheersen de oost-west structuren, waardoor het gebied een geïsoleerde ligging heeft. Slecht zichtbaar en nauwelijks een betekenis voor Zwijndrecht als

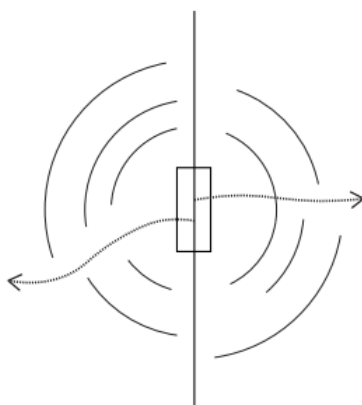
geheel. De impact van de grootschalige infrastructuur wordt teruggebracht tot binnenstedelijke proporties en het langzaam verkeer wordt bevorderd. De leegtes rond de infrastructuur worden verkleind en krijgen een functie en inrichting die past bij Zwijndrecht. Dwars op het spoor en de snelweg worden de noord-zuid verbindingen verbeterd tot aangename en logische routes. De routes krijgen een groene inrichting en aantrekkelijke bebouwing. Zichtlijnen onder de viaducten door en hogere gebouwaccenten verkleinen gevoelsmatig de afstanden. De barrières van snelweg en spoor worden geslecht, noord en zuid verbonden. Ook legt het Stationskwartier de link naar de buitenwereld. Door hogere gebouwen op strategische plekken wordt Zwijndrecht zichtbaar vanaf de A16. De automobilist passeert straks niet langer Zwijndrecht ongemerkt. Zwijndrecht is verbonden met de Randstad.

De voetganger en fietser centraal



De verblijfskwaliteit is een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling. Dat betekent minder (geparkeerde) auto's op straat en meer ruimte voor fietsers en voetgangers. De impuls aan bereikbaarheid voor langzaam verkeer gaat gelijk op met een versimpeling van de routes voor automobilisten en betekent daarmee ook voor automobilisten een verbetering van de bereikbaarheid. De verkeersstructuur wordt aangepast waardoor het meeste verkeer van de Stationsweg verdwijnt en ook het Maasterras autoluw wordt. Een vernieuwd netwerk van langzaam verkeersroutes zorgt voor (fiets-) aansluitingen op de omgeving, waardoor het Stationskwartier een schakel is tussen de verschillende omliggende wijken.

Poort van Zwijndrecht



Het Stationskwartier is voor velen de toegang tot Zwijndrecht. In het gebied bevinden zich

immers zowel het NS-station Zwijndrecht, de aanlanding van de Stadsbrug uit Dordrecht als de snelwegafrit vanaf de A16. Station Zwijndrecht krijgt twee voorkanten die goed bereikbaar zullen zijn te voet, met de fiets en met de auto. Met een uitstraling die past bij de identiteit van Zwijndrecht, groen, ontspannen en tegelijk stedelijk. De stationsomgeving krijgt een hoogwaardige inrichting met functies en voorzieningen die het gebied ook aan de randen van de dag laat leven. De afslag van de snelweg wordt soepel aangesloten op de Koninginneweg. Tenslotte wordt het gebied door hogere bebouwing beter zichtbaar vanuit de omgeving.

2.5 Uitwerkingen ruimtelijke bouwstenen in essenties

De essentiekaart uit het Masterplan geeft op hoofdlijnen de verdeling tussen bebouwd en onbebouwd weer. Hiertoe wordt de structuur van de openbare ruimte vastgelegd en ontstaan er binnen deze structuur bouwvelden met een flexibele invulling.

De ruimte die de infrastructuur inneemt wordt kleiner. De wegen worden smaller, gebouwen staan direct aan de straat. De buitenruimte wordt hierdoor aantrekkelijker en de noord-zuidverbindingen door het Stationskwartier worden versterkt. De wijken ten noorden van het spoor en ten zuiden van de A16 komen dicht bij elkaar te liggen. Ook de Karel Doormanlaan krijgt een vriendelijker karakter met de nadruk op voetgangers en fietsers. De Stationsweg wordt afgewaardeerd ten gunste van de openbare ruimte en er worden diverse pleinen gemaakt die bijdragen aan de samenhang binnen het gebied met aangename verblijfsgebieden.

De omgeving van het Stationskwartier is groen. Ook de bermen van de grootschalige infrastructuur dragen bij aan de doorgaande landschappelijke structuren. Op deze manier lopen meerdere grote structuren van water en groen door in het plangebied. In de essentiekaart zijn deze benoemd en geaccentueerd.



Figuur 2.3: Essentiekaart (Masterplan sept. 2019)

Het plan wordt door twee lange lijnen in noordzuidrichting met de overige wijken van Zwijndrecht verbonden: de Stadsas en het Groene Lint. De Stadsas wordt gevormd door de Koninginneweg-Burgemeester Doumaweg-Plantagelaan. Dit is tegelijk ook de hoofdas van de Zwijndrechtse Waard. Deze lange lijn verbindt het plangebied met het centrum van Zwijndrecht en het Develpark, dat als stedelijke groene oase een belangrijke rol kan spelen als uitvalsbasis voor het Stationskwartier. Het Groene Lint wordt gevormd door de

verbeterde verbinding van de Burgemeester de Bruinelaan naar de Karel Doormanlaan. Met dit lint krijgt een belangrijke bestaande route tussen beide delen van Zwijndrecht een kwaliteitsimpuls. Kenmerkend van deze route is de diversiteit in ruimtes en bebouwing. Daarnaast worden interne verbindingen gerealiseerd. De Karel Doormanlaan is in de huidige situatie een verkeersintensieve weg, waardoor er een scheiding bestaat tussen Maasterras Oost en Maasterras West. De verkeersintensiteit neemt in de toekomstige situatie af op deze weg, waardoor de barrièrewerking sterk vermindert en er een samenhangende wijk ontstaat. De nieuwe interne verbindingen dragen bij aan logische en aantrekkelijke routes binnen het gebied en tussen de deelgebieden, zorgen voor groene dooraderingen, afwisselende ruimtes en spelen een rol spelen als potentiële vluchtroutes door het gebied. Door Maasterras West leiden minimaal twee openbaar toegankelijke routes in noord-zuidelijke richting en daarnaast wordt onderzocht of er een extra langzaamverkeersroute naar het Stationsplein ten zuiden van het spoor mogelijk gemaakt kan worden. Bij Maasterras Oost ontstaat (minimaal) één openbare doorsteek naar de Brugweg.

Binnen de bouwvelden zijn markeringen aangebracht die interne verbindingen en ruimtes suggereren. Het zijn mogelijke openingen in de bebouwing die het netwerk van de openbare ruimte kunnen versterken en verrijken. Hierbinnen is ruimte voor speelgelegenheid, ontmoeting en verblijf.



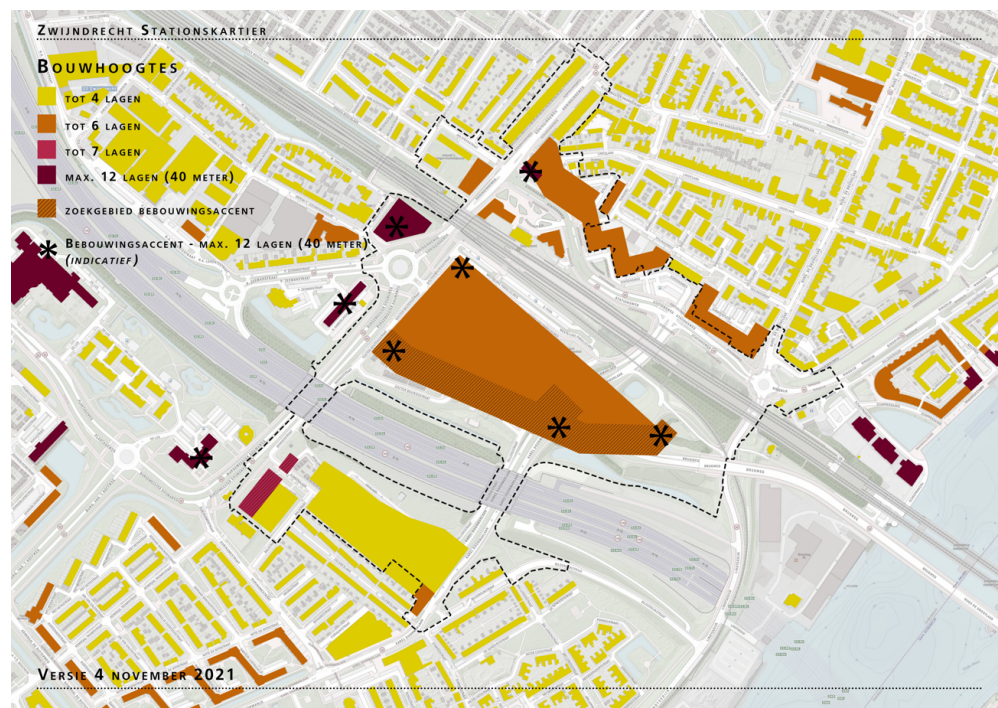
Figuur 2.4 Groenstructuurkaart (Masterplan sept 2019)

De grotere groen-blauwe structuren en de kleinere interne groenstructuren maken samen een landschappelijk netwerk. Het is de basis voor de groene stedelijkheid van het gebied. Hoewel de structuur van wegen en de openbare ruimte qua uitvoering relatief onafhankelijk is van de invulling van de nieuwe projectgebieden krijgen raamwerk en invulling uiteindelijk een nauwe samenhang. Het groen rond het plangebied en de groene ruimtes

binnen deelgebieden vormen een samenhangend groen netwerk.

Bouwhoogte

De basishoogte in de bouwvelden is in principe 4 à 6 bouwlagen. Op diverse plekken zijn hoogteaccenten mogelijk met bebouwing tot 8 of 12 lagen. Het zijn de plekken die aansluiten op routes en zichtlijnen zowel binnen en buiten het plangebied. De hogere bouwvolumes zorgen voor dichtheid en interne samenhang, en zorgen ervoor dat het Stationskwartier een tastbare plek inneemt in de omgeving.



Figuur 2.5: Voorgestelde bouwhoogten (stedenbouwkundige uitwerking, 2021)

Bij de realisatie van de hogere gebouwen zal de kwalitatieve inpassing en het effect op de omgeving nader bestudeerd worden. Onderwerpen als windhinder, bezonning, betekenis van de plint, parkeren en de aansluiting op (semi-) openbare ruimte, en de effecten op het groepsrisico vanuit het doorgaand spoor zijn de belangrijkste thema's.

Ontwikkelen in deelgebieden

In het Stationskwartier ontstaan binnen dit raamwerk van samenhangende ruimtelijke ingrepen een aantal gebieden waar nieuwe of vervangende woningbouw en andere functies gerealiseerd kunnen worden.

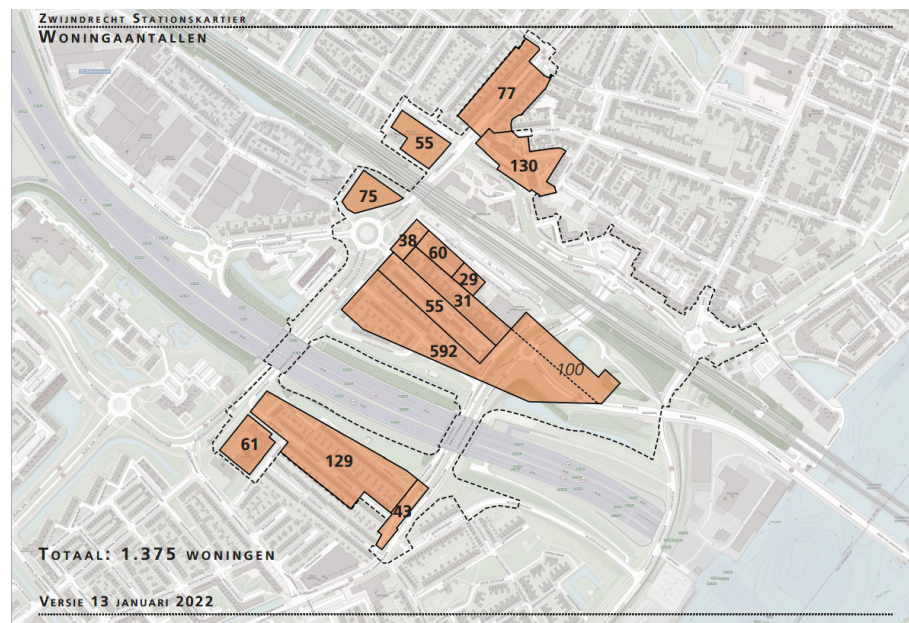
Deze gebieden zijn relatief onafhankelijk van elkaar te ontwikkelen in een flexibele invulling en programmering. De bouwvelden kunnen ten opzichte van elkaar verschillend worden ingevuld en ook binnen de bouwvelden is functiedifferentiatie gewenst. Deze deelgebieden worden in de volgende paragraaf ieder afzonderlijk beschreven.

Bij de ontwikkeling moet actief rekening gehouden worden met de veiligheidsproblematiek bij het spoor. In een zone van 30m vanuit het spoor mogen geen gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. Dit betekent praktisch dat deze ruimte gebruikt kan worden om aanpalende functies, zoals parkeren een plek te geven.

Programmering

Het totale programma van het Stationskwartier is nog indicatief, evenals de verdeling over de functies. De ondergrens wordt bepaald door de kritische massa (minimum aantal woningen dat nodig is) die hoort bij de wens om te komen tot een dynamische en stedelijke woon-werkomgeving. De bovengrens aan de programmering wordt bepaald door de maximale hoogte van het groepsrisico dat de gemeenteraad acceptabel vindt als gevolg van de externe veiligheid van het spoor. Binnen deze bandbreedte zijn er verschuivingen mogelijk in het totale programma per projectgebied. Er zijn verschuivingen mogelijk in aantal woningen per projectgebied, met dien verstande dat de gebieden die op grotere afstand liggen van het spoor intensiever bebouwd kunnen worden zonder dat hierdoor de maximale hoogte van het groepsrisico wordt overschreden. Het in het Stationskwartier opgenomen programma dient bij te dragen aan een levendig en samenhangend stedelijk milieu met een mix van wonen, werken en voorzieningen. De ruimtelijke opbouw draagt eraan bij dat het gebied kan mee veranderen met de markt en de wensen van de tijd. Hierdoor is het gebied op een duurzame wijze ingevuld en behoudt een gebied zijn aantrekkingskracht gedurende meer dan één levenscyclus.

Kwantitatieve opgave



Figuur 2.6: Voorgestelde woningaantallen (stedenbouwkundige uitwerking, 2022)

In totaal wordt uitgegaan van 1.375 nieuwe woningen. Aangezien op dit moment 279 woningen in het gebied aanwezig zijn die ten behoeve van de planontwikkeling worden gesloopt is er sprake van een netto toevoeging van 1.010 woningen.

Andere functies dan wonen

Het kantorenprogramma in het Stationskwartier bestaat deels uit de bestaande kantoorgebouwen aan de Westelijke Parallelweg en het Stationsplein en deels uit werkruimte die geïntegreerd is in de woonbebouwing. Bepaalde woontypologieën en plinten van gebouwen zullen geschikt gemaakt worden voor andere functies dan wonen. Deze functies spelen een belangrijke rol in het functioneren van het gebied. Voor een prettig woon- en werkklimaat is de aanwezigheid van commerciële voorzieningen van groot belang. Delen van het gebied worden zo ingericht dat een menging van voorzieningen ook op de langere termijn mogelijk zal zijn. Dit vergt flexibiliteit in de bebouwing en in de

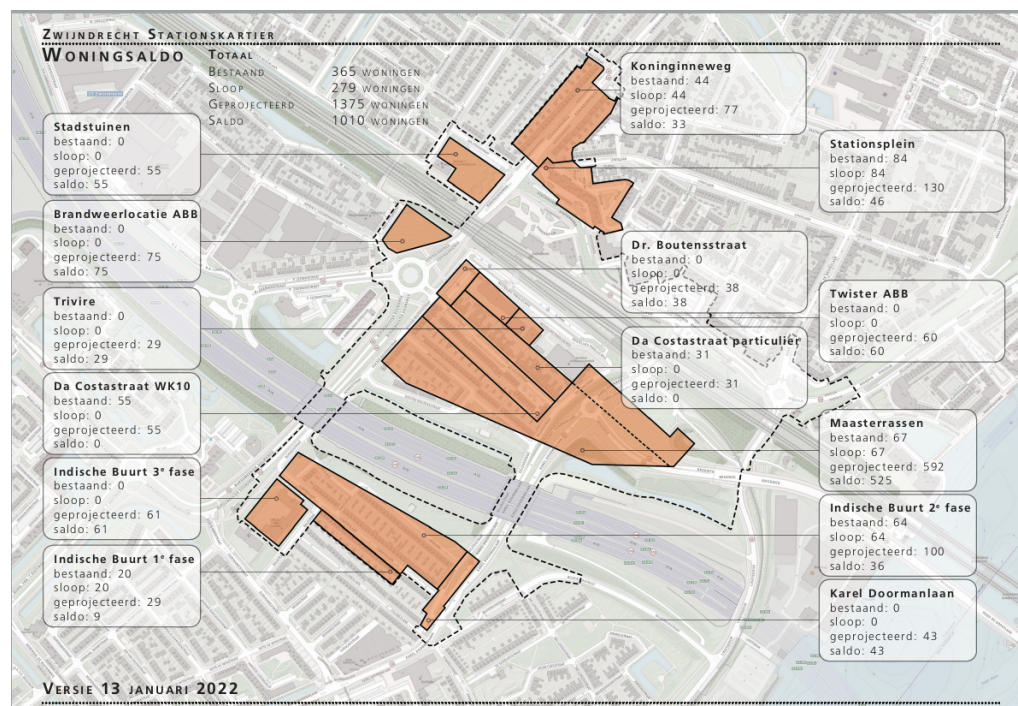
bestemmingen.

2.6 Uitwerking in deelgebieden

Op de essentiekaart in het Masterplan worden de volgende deelgebieden onderscheiden:

- I. Stationsplein/Koninginneweg
- II. Yperenlocatie (inmiddels Stadstuinen)
- III. Maasterras
- IV. ABB locatie
- V. Indische Buurt
- VI. Dolfijnlocatie

Hierna volgt een omschrijving per deelgebied waarin kort de ontwikkelmogelijkheden worden beschreven ook wordt hierbij aangegeven of dit direct of via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk wordt gemaakt. Tevens is dit alles samengevat in onderstaande figuur.



Figuur 2.7: Toelichting op woningbouwsaldo per deelgebied en te ontwikkelen bouwplots (stedenbouwkundige uitwerking, 2022)

I Stationsplein/Koninginneweg

Het **Stationsplein** dient in de toekomst een hoogwaardige uitstraling te krijgen. Dat geldt niet alleen voor de openbare ruimte, maar ook voor de bebouwing die aan het plein ligt. Bebouwing en openbare ruimte vormen samen één geheel en vormen samen integraal de 'Poort van Zwijndrecht'. Dat betekent dat de bebouwing op het Stationsplein is georiënteerd. Aan het Stationsplein kunnen in de plinten van de woongebouwen (op de begane grond) voorzieningen komen. Er wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die een groter gebied beslaat dan het nu aanwezige appartementencomplex aan de Afslag, bestaande uit een begane grond laag met maatschappelijke en commerciële voorzieningen (in totaal 1670 m²) en 84 appartementen. Deze wijzigingsbevoegdheid maakt de ontwikkeling van 130 woningen

en daarnaast gemakswinkels, dienstverlening, kantoorruimten en afhaalhoreca op de begane grond mogelijk. Voor afhaalhoreca geldt dat deze binnen de wijzigingsbeveegdheid mag terugkomen in de huidige omvang en binnen de bestemming gemengd is deze uitsluitend op de huidige locatie toegestaan.

De **Koninginneweg** gaat samen met de Burgemeester Doumaweg één van de belangrijke noord-zuidassen van Zwijndrecht worden. Nieuwe woonbebouwing gaat deze as begeleiden en zal vanuit het noorden gezien richting het station een meer stedelijke uitstraling krijgen. De nu aanwezige 44 woningen worden gesloopt en maken plaats voor 77 nieuwe woningen.

II Yperenlocatie / Stadstuinen

Stadstuinen gaat de meest westelijke zijde van het Stationsplein vormen. Ook daar wordt ruimte gemaakt voor woningbouw met op de begane grond de mogelijkheid voor voorzieningen. Op deze locatie staat aan de Rembrandtlaan de Koninkrijkszaal van Jehovah's Getuigen en verder is het overgrote deel op dit moment braakliggend. Dit terwijl het huidige bestemmingsplan naast woningbouw de bouw van commerciële bestemmingen, zoals dienstverlening en detailhandel tot maximaal 21.950 m² toestaat verdeeld over 1 tot 10 bouwlagen. Op deze locatie wordt het mogelijk gemaakt om naast de bestaande Koninkrijkszaal 55 woningen toe te voegen in voornamelijk 4 bouwlagen. Aan de Koninginneweg is een hogere bouwhoogte opgenomen passend bij de afronding van het Stationsplein en hierin is naast woningbouw ook op de begane grond ruimte voor enkele gemakswinkels, dienstverlening en kantoorruimten.

III Maasterras incl Dr Boutensstraat-Twister-Trivire en Da Costastraat

Het Maasterras zoals benoemd in het Masterplan valt in meerdere plandelen uiteen. In dit gebied tussen het spoor en de snelweg A16 wordt de grootste verdichting gerealiseerd.

In de huidige situatie ligt aan de zuidzijde van het station de Westelijke Parallelweg. Hier is nu een P+R-voorziening (Park & Ride), de mogelijkheid voor K+R (Kiss & Ride), meerdere fietsenstallingen en natuurlijk een rijbaan en fietspad. Dit gebied is nu vooral functioneel ingericht met een rijstrook waar langdurig geparkeerd kan worden en een aparte rijstrook voor het halen en brengen. Er zijn geen duidelijke voetgangersroutes naar de omgeving. Deze situatie doet geen recht aan het feit dat dit net als het Stationsplein de 'Poort van Zwijndrecht' is.

In de nieuwe situatie wordt de Westelijke Parallelweg de nieuwe 'Stationsboulevard Zuid'. Het doel is om het station een 'tweede voorkant' te geven. Nu is de noordelijke entree van het station de 'hoofdentree', maar in het kader van de herontwikkeling van het Stationskwartier zal ook de zuidelijke entree een 'hoofdentree' worden. Noord en zuid worden gelijkwaardig, verbonden via het station. De huidige Westelijke Parallelweg die vooral functioneel is ingericht voor auto's en parkeren, wordt omgevormd naar een ruimte waar de fietser en voetganger centraal staan.

Een gedeelte van de huidige gebouwen krijgt nieuwe bouw mogelijkheden om deze tweede voorkant te bewerkstelligen, de bestemming van het bestaande kantoorpand Westelijke Parallelweg 4 wordt niet gewijzigd. Van links naar rechts worden de volgende ontwikkellocaties aan de zuidzijde van het spoor beschreven, Dr Boutensstraat, Twisterplan, Trivire.

De locatie **Dr Boutensstraat** is op dit moment in gebruik als parkeerterrein en dat terwijl het huidige bestemmingsplan commerciële functies tot ongeveer 4360 m² toestaat in 4 en 7 bouwlagen. Op deze locatie wordt het mogelijk gemaakt om 38 woningen in maximaal 8 bouwlagen waarbij in de plint tevens ruimte is voor een enkele gemakswinkel,

dienstverlening en kantoorruimten.

Het huidige bestemmingsplan maakt voor het leegstaande kantoorpand bekend onder de naam **Twister** mogelijk dit uit te breiden van 3.877 m² gebruiksruimte naar maximaal 8.260 m² commerciële ruimten verdeeld over 7 lagen. Om hier de tweede voorkant te bewerkstelligen is een wijzigingbevoegdheid opgenomen deze locatie te transformeren naar een complex met 60 appartementen in maximaal 7 bouwlagen en met in de plint net als aan het Stationsplein de mogelijkheid voor een enkele gemakswinkel, dienstverlening en kantoorruimten en afhaalhoreca. Voor afhaalhoreca geldt dat deze alleen is toegestaan op de huidige locatie.

Ook de **Trivire** locatie herbergt op dit moment een leegstaand kantoorpand. Het huidige bestemmingsplan maakt mogelijk dit pand met 1.610 m² gebruiksruimte uit te breiden naar ongeveer 2.650 m² maatschappelijke en commerciële voorzieningen verdeeld over 5 en 2 bouwlagen. Dit sluit niet aan bij de functionele inrichting van het noordelijk gelegen Stationsplein. Daarom is een wijzigingbevoegdheid opgenomen deze locatie te transformeren naar een complex met 29 appartementen in maximaal 7 bouwlagen en met in de plint, net als aan het Stationsplein, de mogelijkheid voor een enkele gemakswinkel, dienstverlening en kantoorruimten en afhaalhoreca. Voor afhaalhoreca geldt dat deze alleen is toegestaan op de huidige locatie.

Maasterras bestaat naast de ontwikkeling direct aan het spoor verder uit de verdichting hier direct achter: het gebied ingesloten door de Lindtsedijk, A16, Burgemeester Doumaweg Da Costastraat en het spoor.

De particuliere woningen aan de **Da Costastraat** zijn als gegeven beschouwd, hier is de bestaande bestemming overgenomen. De woningen van Woonkracht 10 ten zuiden van de Da Costastraat worden net als de woningen aan de Jan Campertstraat, Tollenstraat en de Doctor Boutensstraat gesloopt. Zij worden door herontwikkeling vervangen waardoor het woningaantal aan de Da Costastraat gelijk blijft.

Dit is niet het geval voor het verdere Maasterras. Door de gewijzigde verkeersstructuren ontstaat hier een volledig ander woongebied. De Karel Doormanlaan zal een nieuwe belangrijke verbinding zijn binnen het gebied. De Karel Doormanlaan zal grotendeels ingericht worden exclusief voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Zo wordt niet alleen het netwerk voor de auto verbeterd (vooral door de verlegde en verlengde Brugweg), maar vooral voor het langzaam verkeer.

Op deze lijn staat de voetganger en fietser centraal, in een groen profiel dat een groene ader vormt in de stedelijke Maasterrassen. De Karel Doormanlaan is één van de herkenbare lijnen in het raamwerk van het plangebied. Het vormt de verbinding tussen de Stationsweg, en het Maasterras. De verlengde en verlegde Brugweg, die in de nieuwe situatie dicht tegen de A16 aan komt te liggen, wordt verbonden met de Burgemeester Doumaweg. Hierdoor wordt dit een nog belangrijkere verkeersader, en kan het noord-zuidverkeer dat nu over de Karel Doormanlaan gaat een andere weg vinden. Dit zorgt ervoor dat de Karel Doormanlaan kan worden ingericht als straat voor fietsers, voetgangers en een busbaan. In de herinrichting worden rijbanen verwijderd, fietspaden, voetpaden en een busbaan worden toegevoegd of verlegd. Daarmee wordt de Karel Doormanlaan een weg die niet als scheiding ligt tussen de buurten, maar als centrale openbare ruimte tussen de Maasterrassen West en Oost en verderop aan de Indische Buurt. Ter plaatse van de Da Costastraat, op de kop van het blok van Maasterras Oost, komt het 'Brugplein'. Dit wordt een grotere openbare ruimte te midden van de verdichte woonblokken met daarnaast ook de mogelijkheid voor dienstverlening en kantoorruimte in de plinten eromheen.

Daar waar in totaal in Maasterras West 67 woningen worden gesloopt wordt nu de bouw van in totaal 592 woningen mogelijk gemaakt verdeeld over Maasterras West en Oost.

IV ABB locatie / Brandweerlocatie

Aan de Burgemeester Doumaweg staat de bebouwing in rooilijn (oostzijde) danwel 'los' in de groene ruimte (westzijde). De positie en oriëntatie van de losse bebouwing is vrij, om de losse plaatsing in het groen te benadrukken. De **Brandweerlocatie** is een braakliggende locatie die als zodanig ontwikkeld kan worden. Het huidige bestemmingsplan maakt op dit moment de bouw van commerciële ruimten mogelijk over 16 bouwlagen waardoor er bijna 40.000 m² toegevoegd kan worden naast een restaurant van 1800 m². Woningbouw is op dit moment uitgesloten. Het te bebouwen oppervlak is verkleind waardoor er nog maximaal 28.800 m² aan commerciële ruimten ontwikkeld kan worden. Daarnaast is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die op deze locatie de ontwikkeling van 75 woningen mogelijk maakt in maximaal 12 bouwlagen.

V Indische buurt 1e en 2e fase en ontwikkeling Karel Doormanlaan

De **Indische buurt** is een geliefde buurt met verouderde huurwoningen. De Indische buurt wordt een buurt met veel groen, een open karakter en kwalitatief goede woningen. Om hier nieuwe 129 sociale huurwoningen te kunnen bouwen, moeten eerst de oudere 84 sociale huurwoningen worden gesloopt. Daarnaast worden ook 43 woningen toegevoegd aan de **Karel Doormanlaan**, deels grondgebonden en deels in appartementen.

VI Dolfijnlocatie (indische buurt fase 3)

De locatie **Dolfijn** ligt ook aan de stadsas, in het verlengde van de Koninginneweg. Op de locatie die nu braak ligt, wordt nu de ontwikkeling van 61 woningen mogelijk gemaakt in maximaal 8 bouwlagen.

Hoofdstuk 3 Planopzet

3.1 Algemeen

Een bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden in het plangebied. Alleen de regels en de verbeelding zijn juridisch bindend. De plantoelichting bevat de onderbouwing, achtergronden, onderzoeken en motieven van het plan. De toelichting is enerzijds voor de besluitvorming van belang en kan anderzijds van belang zijn bij het interpreteren van de regels of de verbeelding. Het beleid en de planuitgangspunten, zoals verwoord in deze toelichting, hebben in de regels en op de verbeelding van dit bestemmingsplan hun juridische vertaling gekregen in de vorm van bestemmingen en aanduidingen met bijbehorende planregels. De juridische planopzet en de inhoud van de toegekende bestemmingen worden in dit hoofdstuk toegelicht.

Dit bestemmingsplan is opgezet conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het plan is mede gebaseerd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Op de verbeelding zijn bestemmingen toegekend. Bij het opstellen van de verbeelding is gebruik gemaakt van een kadastrale kaart en van de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT).

3.1.1 Crisis- en herstelwet

Dit bestemmingsplan is opgesteld met gebruik van de Crisis- en herstelwet (Chw), meer specifiek met gebruik van artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Dit artikel biedt de mogelijkheid voor het opstellen van een zogenaamd bestemmingsplan met verbrede reikwijdte. In een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte kan de gemeente als experiment onder de werking van de Chw vooruitlopen en anticiperen op de komst van de Omgevingswet. Stationskwartier Zwijndrecht is op 10 december 2021 opgenomen in artikel 3.1 van de Regeling uitvoering Crisis- en herstelwet onder artikel 7ad, lid 3.

Artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet biedt – kort samengevat - de volgende mogelijkheden in afwijking van of in aanvulling op bestaande wetten:

1. Voor het plan geldt een bredere reikwijdte dan voor 'reguliere' bestemmingsplannen, doordat niet alleen regels mogen worden gesteld met het oog op 'een goede ruimtelijke ordening', maar ook regels die strekken ten behoeve van:
 - a. het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit; en
 - b. het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke functies.
1. Voor het plan geldt een langere planperiode van maximaal twintig jaar.
2. Voor het plan geldt een langere periode voor tijdelijke bestemmingen van maximaal tien jaar.
3. In het bestemmingsplan kunnen bepalingen uit gemeentelijke verordeningen worden opgenomen.
4. In het bestemmingsplan kan voor activiteiten een meldingsplicht worden opgenomen.
5. In het bestemmingsplan kunnen open normen worden opgenomen, waarvan de uitleg plaatsvindt aan de hand van door de gemeenteraad of het college vast te stellen beleidsregels.
6. In het geval van beleidsregels voor beeldkwaliteit worden de beleidsregels vastgesteld door de gemeenteraad.
7. Voor eventuele planschade door het wegbestemmen van onbenutte bouw- of gebruiksmogelijkheden gelden specifieke regels voor het bepalen van de

voorzienbaarheid.

8. Bij het plan mag:
 - a. worden afgeweken van de RO-standaarden;
 - b. worden afgeweken van de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid;
9. In afwijking van het bepaalde in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder een afzonderlijk hogere waardenbesluit achterwege blijven, maar mag het besluit onderdeel uitmaken van het plan en mag worden volstaan met minder gedetailleerd onderzoek in het kader van het hogere waardenbesluit.
10. Het kostenverhaal mag worden gefaseerd, hetgeen betekent dat het exploitatieplan kan worden uitgesteld tot het moment van vergunningverlening.
11. In het geval kostenverhaal wordt gefaseerd, gelden daarvoor specifieke regels.
12. In het bestemmingsplan mogen gebiedsgerichte geur- en geluidswaarden worden gesteld, die hoger of lager zijn dan het Activiteitenbesluit voorschrijft.
13. De raad kan de bevoegdheid tot het vaststellen van delen van het bestemmingsplan delegeren aan het college.
14. In het bestemmingsplan kan voor activiteiten een vergunningsplicht met voorwaarden worden opgenomen (vergunning voor bestemmingsplanactiviteit).
15. De indieningsvereisten voor een omgevingsvergunning zijn verbreed van 'een goede ruimtelijke ordening' naar 'fysieke leefomgeving'.

In dit bestemmingsplan wordt met name gebruik gemaakt van de punten genoemd:

- onder 1: verbrede reikwijdte (onder andere regels voor duurzaamheid en beeldkwaliteit);
- onder 2: planperiode van 20 jaar (in plaats van 10 jaar volgens de Wet ruimtelijke ordening);
- onder 6/7: open normen met uitwerking daarvan in beleidsregels (zie ook paragraaf 3.2.3)
- onder 9: hogere waardenbesluit als onderdeel van het plan.

3.2 Wijze van bestemmen

3.2.1 Ontwikkelgebied versus consolideren

In dit bestemmingsplan is de (nieuwe) openbare ruimte van Stationskwartier Zwijndrecht vastgelegd met de bestemmingen 'Openbare ruimte', 'Verkeer', 'Verkeer-Railverkeer' en 'Verkeer-Rijksweg'. Hiermee is de nieuwe ruimtelijke structuur van de wijk op hoofdlijnen vastgelegd. De wegenstructuur, die een belangrijk structurerend element in het gebied is, ligt hierdoor vast, net als de belangrijkste groengebieden – langs het spoor en de belangrijkste wegen. Verder bestaat het ontwikkelgebied uit een dynamisch woongebied waarbinnen in aangeduide plinten extra functies kunnen worden toegevoegd. De overige gronden zijn consoliderend bestemd.

3.2.2 Invulling ontwikkelgebied

Binnen de structuur van de openbare ruimte is het ontwikkelgebied bestemd als 'Dynamisch woongebied'. Deze bestemming maakt voornamelijk een woonprogramma mogelijk waarbinnen ook ruimte is voor werken en voorzieningen. In de bestemming is het totale te bouwen ontwikkelprogramma mogelijk gemaakt. De belangrijkste bouwregels (bouwhoogte, grootte en onderlinge afstand hoogteaccenten en dergelijke) zijn vastgelegd in de bouwregels.

3.2.3 Koppeling met beleidsregels

Artikel 7c van de Crisis- en herstelwet maakt het mogelijk om een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte op te stellen, waarin voor de nadere invulling van het plan wordt verwezen naar beleidsregels. Dergelijke beleidsregels worden vastgesteld en gewijzigd door de gemeenteraad of het college van burgemeester en wethouders en zijn geen onderdeel van het bestemmingsplan. Dit maakt het mogelijk om beleidsregels 'buitenplans' aan te passen, zonder dat aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Mede gelet op de lange looptijd van het plan en de noodzakelijke flexibiliteit is het nu niet mogelijk om alle bouw- en gebruiksregels gedetailleerd vast te leggen op de verbeelding en in de planregels. De belangrijkste bouw- en gebruiksregels – waaronder de hoofdlijnen van de stedenbouwkundige structuur, het maximale programma en de maximale bouwhoogte – zijn opgenomen op de verbeelding en in de regels. Daarbinnen wordt voor een aantal onderwerpen verwezen naar een beleidsregel. In deze beleidsregels worden de regels van het bestemmingsplan nader uitgewerkt. In de planregels wordt verwezen naar de volgende beleidsregels.

- **Beleidsregel Parkeren Stationskwartier.** Omdat voor het Stationskwartier sprake is van specifieke keuzes ten aanzien van mobiliteit en parkeren, wordt in dit bestemmingsplan niet verwezen naar de algemene gemeentelijke (beleids)regels ten aanzien van parkeren. In plaats daarvan wordt verwezen naar beleidsregels die specifiek van toepassing zijn op het Stationskwartier. In deze beleidsregels zijn parkeernormen opgenomen die gelden voor de toetsing van bouwplannen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. De beleidsregels kunnen tijdens de planperiode worden bijgesteld, indien uit monitoring blijkt dat een hogere of juist een lagere parkeernorm nodig is.
- **Beleidsregel Duurzaamheid** De beleidsregel duurzaamheid bevat eisen en richtlijnen voor duurzaam bouwen en duurzame gebiedsontwikkeling. Aangezien deze eisen in de tijd zullen veranderen, ligt het voor de hand om de beleidsregel periodiek bij te stellen.
- **Beleidsregel Hogere grenswaarden bij zwaar geluidbelaste locaties.** Voor het Stationskwartier zijn ter aanvulling op het gemeentelijke Geluidbeleid Goede Ruimtelijke Ordening gebiedsspecifieke aanvullende beleidsregels vastgesteld om gegeven de specifieke geluidssituatie hogere grenswaarden te kunnen verlenen. De beleidsregel Hogere grenswaarde Wet geluidhinder is hier benoemd.
- **Beleidsregel Ruimtelijke kwaliteit.** In deze beleidsregel zijn eisen en richtlijnen opgenomen voor de ruimtelijke en beeldkwaliteit van nieuwe bebouwing in het Stationskwartier. Deze beleidsregel geeft tevens richting aan de inrichting van de (nieuw) aan te leggen openbare ruimte. Omdat deze inrichting afhankelijk is van de exacte situering van bouwplannen is in de regels wel het uitgangspunt geformuleerd dat er tenminste twee openbaar toegankelijke routes in noord-zuidelijke richting en een openbaar toegankelijke route naar de Brugweg dient te worden aangelegd. In deze beleidsregel wordt gedetailleerder ingegaan op de uitgangspunten van deze openbare routes.
- **Beleidsregel Externe veiligheid.** In het Stationskwartier is externe veiligheid een belangrijk thema. Een deel van de regels is direct geborgd in de regels van het bestemmingsplan. Een deel van de maatregelen die nodig zijn voor dit onderdeel zijn echter onder meer afhankelijk van locatie en situering van de bebouwing. Flexibiliteit is hierdoor gewenst en daarvoor is deze beleidsregel opgesteld. In de beleidsregel externe

veiligheid wordt ingegaan op de toelichting en achtergrond van de beleidsregel en randvoorwaarden voor nieuwe ontwikkelingen gesteld.

3.3 Opzet van de planregels

Dit bestemmingsplan met verbrede reikwijdte is opgebouwd uit een toelichting, regels en verbeelding. De regels en verbeelding zijn de juridisch bindende onderdelen van het Bestemmingsplan verbrede reikwijdte Stationskwartier Zwijndrecht en de toelichting vormt de uitleg en onderbouwing van de in de verbeelding en regels vastgelegde mogelijkheden, verplichtingen en verboden.

Dit plan wijkt op een aantal onderdelen af van een regulier bestemmingsplan en regelt in een breder kader de mogelijkheden en kaders voor ontwikkelingen voor het Stationskwartier. Dat kan op grond van de aanwijzing in de Crisis- en herstelwet. Dat betekent voor dit gebied onder andere niet meer "een goede ruimtelijke ordening" het kader is waarin regels gesteld worden maar "een gezonde en veilige fysieke leefomgeving". Een veel breder spectrum, waardoor meer regels gesteld kunnen worden zolang de regels maar betrekking hebben op het nastreven van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving. In het onderhavige plan is daarom een aantal bepalingen opgenomen die in reguliere bestemmingsplannen niet voorkomen en direct invloed hebben op de fysieke leefomgeving. Het gaat bijvoorbeeld om milieuaspecten als externe veiligheid, maar ook over duurzaamheid.

In deze paragraaf worden de regels toegelicht waarbij de samenhang tussen de regels alsmede de inhoud van de verschillende bepalingen wordt geduid.

Verbeelding

De verbeelding bij dit bestemmingsplan laat zien waar de verschillende functies (Woongebied-Dynamisch, Openbaar gebied en Verkeer) en bestemmingen (consolideren) zijn toegewezen. Daarmee wordt de ruimtelijke toedeling van de verschillende functies en activiteiten inzichtelijk. In de regels is vervolgens invulling gegeven aan de manier hoe de gronden gebruikt kunnen worden en welke bouwmogelijkheden er zijn. Naast de functies en bestemmingen zijn op de verbeelding ook aanduidingen opgenomen om specifieke bepalingen ten aanzien van bouwen en gebruik te kunnen geven binnen de genoemde bestemmingen en functies. Een aantal, met name (milieu)technische aspecten, hebben een overkoepelende werking en beperken zich derhalve niet tot de bestemmings- of functiegrenzen.

De verbeelding voldoet aan de vereisten van een objectgerichte vertaling van de regels en is opgesteld conform de vereisten van de Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Er is voor dit plan en de mogelijkheden van de verbrede reikwijdte geen aanleiding om van deze standaard af te wijken voor de verbeelding.

Regels

De regels van het omgevingsplan zijn ingedeeld in een zevental hoofdstukken:

1. Algemene bepalingen
2. Doelen en zorgplicht
3. Normen met betrekking tot ontwikkeling en beheer van de fysieke leefomgeving
4. Ontwikkelgebied Stationskwartier
5. Bestemmingen consolideren

6. Overgangsrecht

7. Slotbepalingen

Onderstaand worden per hoofdstuk de relevante regelingen nader toegelicht. Waar nodig worden specifieke bepalingen uitgelicht om de achtergrond en het doel van de regeling, alsmede de manier waarop deze moet worden geïnterpreteerd, te verduidelijken.

1. Algemene bepalingen

De algemene bepalingen bestaan uit begrippen en de wijze van meten, om te voorkomen dat discussie ontstaat over de interpretatie van de regels. In de begripsbepalingen (artikel 1.1) wordt een omschrijving gegeven van de in de regels voorkomende begrippen. Als gebruikte begrippen niet in deze lijst voorkomen, dan geldt de uitleg/interpretatie conform het dagelijks taalgebruik en de Dikke van Dale. Het artikel over de Wijze van meten (artikel 1.2) bepaalt de te gebruiken meetmethodes.

2. Doelen en zorgplicht

In dit hoofdstuk is in artikel 2.1 de doelen van het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte opgenomen. Achtergrond van dit bestemmingsplan is het mogelijk maken van de transformatie van het Stationskwartier, met inachtneming van een aantal uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn ook verder verwerkt in de regels en nader uitgewerkt in beleidsregels. In artikel 2.2. is een specifieke zorgplicht opgenomen. Deze zorgplicht is eveneens opgenomen in de Omgevingswet, maar dit bestemmingsplan met verbrede reikwijdte loopt daarop vooruit. Daarom is deze ook expliciet opgenomen in de regels van het plan.

3. Normen met betrekking tot ontwikkeling en beheer van de fysieke leefomgeving

In dit hoofdstuk zijn de meer algemene normen opgenomen die gelden voor het gehele of een groter deel van het plangebied. Hieronder vallen bijvoorbeeld de regels voor archeologie (afhankelijk van de locatie en de specifieke verwachtingswaarde op die locatie) tot een algemene regel voor parkeren. In een aantal gevallen zijn open normen opgenomen, die verder worden uitgewerkt in beleidsregels die handvaten voor initiatiefnemers zijn voor hoe een bepaalde norm ingevuld moet worden. In deze regels wordt veelal uitgegaan van het aanvangen of intensiveren van activiteiten als grondslag. Met aanvangen wordt het starten van een nieuwe activiteit bedoeld die nog niet op de locatie plaatsvindt (bijv. het realiseren van nieuwe woningen). Bij intensiveren van een activiteit gaat het om een bestaande activiteit die bijvoorbeeld wordt uitgebreid (bijv. het vergroten van een detailhandelsvestiging). De regels in dit hoofdstuk zijn verder activiteitgericht opgesteld, conform het uitgangspunt van de Omgevingswet. Tot slot is een artikel opgenomen over het toepassingsbereik van de beleidsregels (artikel 3.28). In dit artikel is opgenomen dat de beleidsregels die gelden op het moment van aanvraag worden getoetst en door welk bestuursorgaan ze aangepast mogen worden. De beleidsregels zelf maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan maar staan hier los van. Ook is een aantal wijzigingsbevoegdheden opgenomen.

4. Ontwikkelgebied Stationskwartier

Binnen het plangebied is voor het ontwikkelgebied van het Stationskwartier een tweetal functies opgenomen. Deze functies komen overeen met de bestemmingen zoals bedoeld in de Wro, maar qua opzet en inhoud sorteren deze al voor op de Omgevingswet. Het basisartikel is artikel 4.2. In dit artikel wordt geregeld dat nieuwe activiteiten in paragraaf 4.3 (Woongebied-Dynamisch) en paragraaf 4.4 (Overig - Openbare ruimte) pas mogelijk zijn met

een omgevingsvergunning voor zowel het gebruik als het bouwen. In het Woongebied - Dynamisch is vooral de ontwikkeling van woningbouw geregeld. Voorts is er een speciale plintregeling opgenomen die voorziet in gemakswinkels, dienstverlening, kantoorruimten en horeca to go, zodat er een levendig straatbeeld ontstaat op de doorgaande routes. Voor de nog uit te werken invulling van het woongebied Maasterras is hiervoor ook een aantal openbaar toegankelijke routes voorgeschreven met een minimale breedte. Met de beleidsregel 'ruimtelijke kwaliteit' worden deze verder uitgewerkt. Voorts zijn in deze regels ook de bouwregels opgenomen voor deze functies.

5. Bestemmingen consolideren

Voor de gronden gelegen buiten de zone van het ontwikkelgebied zijn de vigerende bestemmingen "Bedrijf", "Gemengd", "Verkeer", "Verkeer - Railverkeer", "Verkeer - Rijksweg", "Wonen" en "Tuin" opgenomen. Deze bestemmingen zijn in overeenstemming met de huidige bestemmingsplannen opgesteld. De regels bestaan uit een bestemmingsomschrijving, met daarin de toegelaten functies, bouwregels en eventueel gebruiksregels. In dit hoofdstuk is ook voor een vijftal locaties een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De reden hiervoor is dat met de eigenaren van deze locaties nog geen overeenstemming is over het kostenverhaal. Zie ook paragraaf 4.2 voor meer informatie. Binnen de wijzigingsbevoegdheden zijn specifieke randvoorwaarden opgenomen waar bij de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid aan moet worden voldaan.

6. & 7. Overangsrecht en Slotregel

Het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte is tot slot voorzien van het standaardoverangsrecht zoals voorgeschreven door het Besluit ruimtelijke ordening en een slotregel.

Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid

4.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Kader

De Ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu van het Rijk en per eind 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening. Overheden moeten op grond van het Bro alle nieuwe stedelijke ontwikkelingen motiveren aan de hand van de Ladder. Sinds 1 juli 2017 is de Laddersystematiek in het Besluit ruimtelijk ordening (Bro) gewijzigd. De Ladder is verankerd in artikel 3.1.6. lid 2 Bro en luidt als volgt:

'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'.

Op grond van artikel 1.1.1 lid 1 onder h van het Bro wordt onder 'bestaand stedelijk gebied' verstaan:

"bestaand stedenbouwkundig samenspel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij horende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur".

We concluderen dat het hier om bestaand stedelijk gebied gaat, aangezien er sprake is van grootschalige verdichting van een bestaand woongebied. De huidige bestemmingen worden gekenmerkt als stedelijk. Is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (NSO), dan is een plan Ladderplichtig. Een stedelijke ontwikkeling wordt in artikel 1.1.1 Bro gedefinieerd als een:

'Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijk voorzieningen'.

De Ladder is alleen van toepassing op een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarvan is in beginsel sprake als het nieuwe bestemmingsplan meer bebouwing mogelijk maakt, of dat er een functiewijziging van zodanige aard en omvang plaats vindt dat om die reden sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Het gaat hierbij zowel om fysiek ruimtebeslag als de wijziging of toevoeging van functies.

Onderzoek

Door Antea Group is een toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking uitgevoerd. De rapportage is opgenomen als bijlage 1. Uit de toets blijkt dat de ontwikkeling voldoet aan de principes van de Ladder voor duurzame verstedelijking. De belangrijkste resultaten uit de toets zijn onderstaand opgesomd:

- In Zwijndrecht is het aandeel verhuizingen binnen Zwijndrecht relatief laag vergeleken

met het landelijk gemiddelde. Er zijn relatief veel verhuisbewegingen vanuit en naar omliggende gemeenten. Het onderzoeksgebied is daarom afgebakend op basis van het samenwerkingsverband Drechtsteden, waarin regionale afspraken op het gebied van wonen worden gemaakt.

- Tussen 2020-2040 is er vraag naar 14.030 woningen in de Drechtsteden. Per ratio is er in Zwijndrecht vraag naar 1.320 tot 2040 woningen.
- In de Drechtsteden zijn er voor 4.251 woningen aan toekomstige harde bouwplannen. In Zwijndrecht zijn er harde plannen voor 400 woningen.
- Als de vraag afgezet wordt tegen de harde plancapaciteit dan blijkt er in het onderzoeksgebied nog een behoefte aan 9.779 woningen tot 2040. In Zwijndrecht blijkt er nog een behoefte aan 920 woningen te zijn. Er is dus een kwantitatieve behoefte naar woningen in Zwijndrecht en de Drechtsteden. Voorliggende ontwikkeling voorziet in een netto plancapaciteit van 1010 woningen waarvan 767 als harde plancapaciteit en 243 woningen als zachte plancapaciteit is aan te merken.
- Door het gevarieerde bouwprogramma wordt er voorzien in de behoefte aan verschillende type woningen en kan de doorstroming op de woningmarkt beter op gang komen. Daarnaast wordt er in de behoefte naar centrum stedelijke woonmilieus voorzien.
- De locatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied.

Gezien de sterke woningbehoefte in de gemeente Zwijndrecht en de Drechtsteden is er geen aanleiding om onaanvaardbare ruimtelijk economische effecten (leegstand) te verwachten als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

De herontwikkeling van het stationskwartier in Zwijndrecht voldoet aan de principes van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

4.2 Kostenverhaal

De gronden in het plangebied zijn deels in gemeentelijk eigendom. Deze gronden ontwikkelt de gemeente via actief grondbeleid. Het kostenverhaal voor deze gronden vindt plaats via de gronduitgifte van deze gronden. Bepaalde deelgebieden zijn in handen van particulieren. Met Stichting Woonkracht10 heeft de gemeente reeds een samenwerkingsovereenkomst afgesloten voor onder andere de ontwikkeling van woningen binnen het deelgebied Indische Buurt. Met deze samenwerkingsovereenkomst is ook het kostenverhaal voor de gronden in eigendom van Stichting Woonkracht10 anderszins verzekerd. Met de overige partijen is nog geen overeenstemming over het kostenverhaal. Voor deze vijf locaties (Twister, Brandweer, Trivire, Stationsweg en Koninginneweg) is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Het kostenverhaal voor deze gronden wordt geregeld op het moment dat uitvoering wordt gegeven aan deze wijzigingsbevoegdheden. Daarmee is voor geen van de gronden in het plangebied een noodzaak tot het opstellen van een exploitatieplan.

4.3 Economische uitvoerbaarheid

Per saldo wordt op de totale ontwikkeling een financieel tekort verwacht. Voor een deel van het tekort is Woningbouwimpuls-subsidie verkregen. Voor het restant tekort heeft de gemeenteraad reeds middelen gereserveerd. De beoogde ontwikkeling van het plangebied is, op basis van de huidige marktinzichten en de hiervoor beschreven aanpak, economisch uitvoerbaar.

4.4 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van het overleg ingevolge artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het ontwerpbestemmingsplan door middel van een E-formulier bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland aangemeld. Voorts is het ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan een aantal vooroverleginstanties. Zeven vooroverleginstanties hebben een zienswijzen ingediend, te weten:

1. Waterschap Hollandse Delta
2. Prorail
3. Woonadviescommissie
4. Veiligheidsregio
5. Provincie Zuid Holland
6. Oasen N.V.
7. Rijkswaterstaat

Ook heeft het ontwerpbestemmingsplan de uniforme voorbereidingsprocedure gevolgd als bedoeld in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende stukken heeft daartoe vanaf 25 november 2021 zes weken ter inzage gelegen en is er op binnen deze periode op 8 december een bewonersavond georganiseerd waarin het ontwerpbestemmingsplan is toegelicht. Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn drie schriftelijke zienswijzen ingediend.

De nota met daarin de samenvatting en beantwoording van de zienswijzen en de samenvatting en beantwoording van het vooroverleg is opgenomen als bijlage 2 bij deze toelichting. De wijzigingen die zijn doorgevoerd in het vast te stellen bestemmings plan zijn opgenomen hoofdstuk 5 van de nota.

4.5 Handhaving

Handhaving op het gebied van ruimtelijke ordening spitst zich toe op het gebruik van de gronden en opstallen, de maatvoering van bouwwerken en het uitvoeren van werken en werkzaamheden waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Handhaving kan kortweg worden omschreven als: 'elke handeling die er op is gericht de naleving van rechtsregels te bevorderen of een overtreding te beëindigen.' Handhaving is geen doel op zich maar draagt bij aan de realisatie van de ruimtelijke doelstellingen die met het bestemmingsplan worden beoogd en de bescherming van de verschillende belangen die worden gewaarborgd.

Het niet naleven van een bestemmingsplan komt neer op het ondergraven van één van de meest waardevolle en invloedrijkste instrumenten van de gemeentelijke overheid. Daarnaast is het een inbreuk op en aantasting van de belangrijkste waarborgen die de burger en bedrijven op gemeentelijk niveau hebben. De maatschappij mag immers

verwachten en eisen van de gemeentelijke overheid dat zij de regelgeving die zij in het bestemmingsplan heeft opgenomen ook zal handhaven. Het niet naleven en niet handhaven van het bestemmingsplan tast de geloofwaardigheid van de gemeente in het algemeen aan. Om deze redenen is het noodzakelijk bestemmingsplannen te handhaven en te blijven handhaven.

Hoofdstuk 5 Beleidskader Rijk en provincie

5.1 Rijksbeleid

Ruimtelijke ontwikkelingen dienen getoetst te worden aan het relevante beleid. In het kader van deze ontwikkeling is hoofdzakelijk het gemeentelijk en provinciaal beleid relevant. De ontwikkeling is tevens getoetst aan het onderstaande Rijksbeleid:

- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
- Nationale omgevingsvisie
- Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Uit de toetsing aan alle beleidsstukken op Rijksniveau is gebleken dat er geen sprake is van een rechtstreekse doorwerking in de voorgenomen ontwikkeling. In het Besluit ruimtelijke ordening is de Ladder voor duurzame verstedelijking geborgd. Op de uitwerking van de Ladder voor duurzame verstedelijking is nader ingegaan in paragraaf 4.1.

Het Rijksbeleid staat de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling van het Stationskwartier daarom niet in de weg.

5.2 Provinciaal beleid

5.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Er is daarom geen eindbeeld voor 2030 of 2050 opgenomen, maar de maatschappelijke opgaven zijn vertaald in ambities. In de Omgevingsvisie zijn zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving vastgesteld:

1. Naar een klimaatbestendige delta;
2. Naar een nieuwe economie: the next level;
3. Naar een levendige meerkernige metropool;
4. Energievernieuwing;
5. Best bereikbare provincie;
6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving;

De ontwikkeling van het Stationskwartier Zwijndrecht draagt in enige mate bij aan de doelstellingen van de Omgevingsvisie Zuid-Holland. De onderwerpen 'bereikbaarheid' en gezonde en 'aantrekkelijke leefomgeving' zijn speerpunten in de voorgenomen ontwikkeling.

Conclusie

De ontwikkeling van het Stationskwartier Zwijndrecht draagt in enige mate bij aan de doelen van de Omgevingsvisie Zuid-Holland. Er zijn geen uitgangspunten in de Omgevingsvisie Zuid-Holland die de ontwikkeling van het Stationskwartier belemmeren.

5.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Het provinciaal beleid wordt planologisch geborgd door de Omgevingsverordening. Hierin is de Ladder voor duurzame verstedelijking juridisch geborgd. Verder worden regels gesteld ten aanzien van (nieuwe) functies.

Door middel van bepalingen over de ruimtelijke kwaliteit (artikel 6.9), de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 6.10), de bepaling over de ontwikkeling van kantoren (artikel 6.11) en de bepaling over de realisatie van detailhandel (artikel 6.13) stelt de provincie randvoorwaarden aan de voorgenomen ontwikkeling. Onderstaand is het voornemen getoetst aan de benoemde artikelen van de Omgevingsverordening Zuid-Holland.

Artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit

Artikel 6.9 stelt voorwaarden aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit. Een ruimtelijke ontwikkeling kan doorgang vinden wanneer deze past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, niet voorziet in wijzigingen op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten op de Kwaliteitskaart. De Kwaliteitskaart bestaat uit vijf lagen, namelijk:

1. Laag van de ondergrond;
2. Laag van de cultuur- en natuurlandschappen;
3. Laag van de stedelijke occupatie;
4. Laag van de beleving;
5. Gebiedsprofiel grenzen.

Onderstaand is de ontwikkeling getoetst aan de vijf kaartlagen van de Kwaliteitskaart.

Laag van de ondergrond

Op de laag van de ondergrond is aangegeven op welk type ondergrond het plangebied gelegen is. In het Stationskwartier is dit Rivierklei en Veen. De ontwikkeling heeft geen negatief effect op de ondergrond.

Laag van de cultuur- en natuurlandschappen

De laag van cultuur- en natuurlandschappen bevat belangrijke culturele of natuurlijke structuren. De Lindtsedijk en Ringdijk, die ten oosten van het plangebied gelegen is, is aangemerkt als waardevol. Dit is een rivierdijk met een lijnvormige, herkenbare structuur in het landschap en heeft tevens een primaire waterkerende functie. In het bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die een negatief effect hebben op de rivierdijk.

Laag van de stedelijke occupatie

In de laag van de stedelijke occupatie is de mate van stedelijkheid van een gebied aangeduid. Het plangebied van het Stationskwartier is aangemerkt als 'Steden en dorpen'. Er zijn regels opgenomen waar een ontwikkeling binnen de aanduiding 'Steden en dorpen' aan moet voldoen. Voor de ontwikkeling van Stationskwartier zijn de volgende regels relevant:

- De ontwikkeling draagt bij aan de identiteit van een stad of dorp;
- Hoogteaccenten vallen zoveel mogelijk samen met centra en interactiemilieus in de stedelijke structuur;
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.

De ontwikkeling van het Stationskwartier zorgt voor een versterking van de identiteit van het gebied rondom het station als levendig en gemengd hart van de tuinstad. De centrale ligging rondom het spoor maakt de locatie tevens geschikt voor hoogteaccenten. Naast de ontwikkeling van bebouwing wordt de huidige groenstructuur behouden en waar mogelijk versterkt en meer beleefbaar door bebouwing op een slimme manier te oriënteren.

Laag van de beleving

De laag van beleving bevat belangrijke locaties en structuren voor de beleving van een gebied. Dit is hoofdzakelijk gericht op recreatie. Door het plangebied loopt een route die aangewezen is als 'Fiets- en wandelroutes'. De route is gelegen op de Koninginneweg, Stationsweg, Brugweg en Lindtsedijk. Er dient voorkomen te worden dat er nieuwe obstakels

of omwegen in dit netwerk ontstaan als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. De ontwikkeling van het Stationskwartier zorgt niet voor een wijziging in de structuur van deze fiets- en wandelroute.

Gebiedsprofiel grenzen

Het plangebied is niet gelegen binnen één van de gebiedsprofielen binnen de provincie Zuid-Holland.

Artikel 6.10 Stedelijke ontwikkeling

Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van 1375 woningen en verschillende (commerciele en maatschappelijke) voorzieningen mogelijk. Gezien de omvang van de ontwikkeling, is de ontwikkeling een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling', zoals bedoeld in artikel 3.1.6 Bro. De Ladder voor duurzame verstedelijking is daarom van toepassing op dit bestemmingsplan. In het kader van de planontwikkeling heeft een laddertoets plaatsgevonden (zie paragraaf 4.1). Uit die paragraaf blijkt dat het voornemen voldoet aan de criteria zoals vastgelegd in de ladder voor duurzame verstedelijking.

Voorliggende ontwikkeling voorziet in een netto plancapaciteit van 1010 woningen waarvan 767 als harde plancapaciteit en 243 woningen als zachte plancapaciteit is aan te merken. Hiermee wordt volstaan met de regionale woonvisie, die aanvaard is door GS.

Artikel 6.11 Kantoren

In dit bestemmingsplan worden kantoorruimten mogelijk gemaakt. De Omgevingsverordening Zuid-Holland stelt eisen aan de realisatie van kantoren. Kantoren zijn enkel toegestaan op grootstedelijke top- en centrumlocaties, OV-knooppunten en overige bijzondere locaties.

De benoemde voorwaarden zijn niet van toepassing op:

- a. kantoren die in overeenstemming zijn met een actuele regionale visie die is aanvaard door gedeputeerde staten;
- b. kleinschalige zelfstandige kantoren tot een bruto vloeroppervlak van 1.000 m² per vestiging;
- c. kantoren met een lokaal verzorgingsgebied;
- d. bedrijfsgebonden kantoren met een bruto vloeroppervlak dat minder bedraagt dan 50% van het totale bruto vloeroppervlak van het bedrijf; en
- e. functiegebonden kantoren bij een luchthaven, een haven of een veiling.

Voorliggend plan voorziet in reductie van tenminste 12.500 m² aan nog te realiseren plancapaciteit ter plaatse van de locatie Dr. Boutensstraat en Stadstuinen. Hierdoor ontstaat ruimte om uiteindelijk 10.500 m² aan plancapaciteit mogelijk te maken binnen het totale plangebied. Hiermee wordt voldaan aan de actuele regionale visie die is aanvaard door GS.

Daarnaast zijn de beoogde nieuwe kantoorruimten kleiner dan 1000 m² brutovloeroppervlakte en vallen daarmee onder lid b van de uitzonderingen. De realisatie van de kantoorruimten in het plangebied is dus niet in strijd met de Omgevingsverordening Zuid-Holland.

Artikel 6.13 Detailhandel

In de Omgevingsverordening zijn regels opgenomen voor de realisatie van nieuwe detailhandel in een gebied. De realisatie van nieuwe detailhandel is uitsluitend mogelijk op

gronden:

- a. binnen of aansluitend aan een bestaande winkelconcentratie in de centra van steden, dorpen en wijken;
- b. binnen een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk;
- c. binnen een nieuwe goed bereikbare en centraal gelegen winkelconcentratie als gevolg van herallocatie.

Daarnaast is er in lid 2 onder b een uitzondering opgenomen voor andere locaties met veel bezoekers of passanten, met een assortiment dat aansluit op de aard van deze voorzieningen of locaties. In datzelfde lid is voor gemakswinkels een algemene uitzondering gemaakt (onafhankelijk van de locatie).

Het Stationskwartier is in de huidige situatie reeds een locatie met een ruime passantenstroom. Deze passanten zijn voornamelijk onderweg van- en naar het station Zwijndrecht of de bedrijven en voorzieningen in de omgeving van het station. In de toekomstige situatie wordt er verder ingezet op het creëren van een levendige, gemengde wijk, als hart van de tuinstad Zwijndrecht.

Voorliggend plan voorziet in de begrenzing van het aanwezige oppervlakte aan detailhandel binnen de bestemming Gemengd rondom het station tot een oppervlakte van 200 m² per vestiging. Dit betreft uitsluitend gemakswinkels en dit wordt overeenkomstig het gemeentelijk retail- en horecabeleid als enige vorm van detailhandel toegelaten in de bestemming Gemengd. Binnen de bestemming Verkeer-Railverkeer is de mogelijkheid opgenomen om binnen het stationsgebouw kleinschalige detailhandelsvestigingen met stationsgerelateerde detailhandel mogelijk te maken tot een gezamenlijke maximale omvang van 200 m². In de bestemming Dynamisch Woongebied is overeenkomstig het gemeentelijk retail- en horecabeleid de functie detailhandel uitgesloten.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de regels van de Omgevingsverordening Zuid-Holland. De belangrijkste uitgangspunten zijn geborgd in de regels van dit bestemmingsplan.

5.3 Regionaal beleid

5.3.1 Woonbeleid Drechtsteden

Woonvisie 2017-2031 'Goed wonen in de Drechtsteden'

In de Woonvisie 2017 - 2031 'Goed wonen in de Drechtsteden' wordt voor de periode 2017-2031 aangegeven hoe de zeven gemeenten in de regio Drechtsteden, Alblasserdam, Dordrecht, Hardinxveld-Giesendam, Hendrik-Ido-Ambacht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht, het wonen vorm willen geven. In de regionale woonvisie wordt als centrale ambitie een regio met meer kwaliteit genoemd. De Woonvisie (inclusief de lokale uitwerking) vormt het kader voor de plannen van ontwikkelaars en investeerders en voor de regionale en lokale afspraken met de woningcorporaties.

Volgens RIGO/Primos neemt het aantal huishoudens in de Drechtsteden in de periode 2016-2031 met 8% toe. Het gaat dan om 9.560 huishoudens. Naast nieuwbouwplannen houdt deze prognose ook rekening met natuurlijke aanwas (demografische ontwikkelingen) en de verhuisbewegingen van de afgelopen jaren. Deze toename wordt de autonome groei genoemd. Om deze huishoudens in de regio een plek te kunnen geven, moeten dus even zoveel woningen worden toegevoegd aan de voorraad. De zeven Drechtstedengemeenten

verplichten zich gezamenlijk tot realisatie van woningen voor de autonome opgave door groei van het aantal huishoudens met 9.560 tot 2031. Om het gewenste aantal in 2030 te kunnen realiseren moet de plancapaciteit minstens 20% meer zijn dan het aantal werkelijk te bouwen woningen. Die 20% is misschien nog wel aan de lage kant. Een eenvoudige rekensom wijst uit dat de plancapaciteit moet worden opgehoogd tot $9.560 + 2.000$ (compensatie sloop) $+ 20\% = 13.800$. Door alle zeven gemeenten wordt naarstig gezocht naar locaties/mogelijkheden om de plancapaciteit te verhogen tot het per gemeente gewenste aantal. Zo gewenst leidt dit tot uitwisseling van woningbouwopgaven tussen de gemeenten. In de koopsector is er vooral behoefte aan meer eengezinswoningen. Voor Zwijndrecht is de groei berekend op 1.410 woningen.

Wonen in de Drechtsteden 2017

De Drechtsteden functioneren in grote mate als één woningmarkt. Regionale afstemming over woningbouwprogramma's is een belangrijk uitgangspunt voor het woonbeleid. Daarom wordt het beleid voor wat betreft wonen nauw op elkaar afgestemd om richting te geven aan de ontwikkelingen op de woningmarkt. In juni 2017 is de rapportage 'Wonen in de Drechtsteden 2017' vastgesteld, waarmee wordt voldaan aan het streven om de monitoring van de woningmarkt te verbeteren. Deze rapportage is gebaseerd op onder andere de woonmonitor van het Onderzoekcentrum Drechtsteden, de resultaten van het Woningmarktonderzoek Drechtsteden 2016-2031 en de jaarlijkse planmonitor. In de conclusies van de rapportage worden de uitgangspunten voor de toekomstige woningbouwontwikkeling in de regio toegelicht:

Toename aantal huishoudens

De komende vijftien jaar groeit het aantal huishoudens van ruim 125.000 op dit moment naar ruim 134.500 in 2030.

Huishoudens samenstelling

De groei van het aantal huishoudens wordt grotendeels veroorzaakt door de toename van het aantal eenpersoonshuishoudens. Deze bevolkingsgroep groeit met ruim 8.000 huishoudens tot 2030. Als gevolg van deze gezinsverdunding stijgt het aantal huishoudens in alle Drechtsteden-gemeenten.

Inkomensgroepen

In de Drechtsteden heeft 38% van de huishoudens een inkomen onder de €30.050 per jaar. Het aandeel huishoudens met een inkomen van € 45.000 per jaar of meer is 42%. Huishoudens met een lager inkomen zijn vaak oudere (65 jaar en ouder) huishoudens en alleenstaande huishoudens. Huishoudens met een hoger inkomen zijn vaker van middelbare leeftijd en bestaan relatief vaak uit twee- of meerpersoonshuishoudens.

Woningvoorraad

De huidige woningvoorraad in de Drechtsteden bestaat voor 56% uit koopwoningen. Circa 33% van de woningvoorraad bestaat uit huurwoningen van woningcorporaties, terwijl dit landelijk 29% en provinciaal 33% is. Het blijkt dat er in de Drechtsteden gemiddeld (veel) minder koopwoningen met een waarde vanaf € 250.000 zijn in vergelijking met Nederland en de provincie Zuid-Holland. De nadruk ligt dan ook op het toevoegen van koopwoningen vanaf €300.000.

Plancapaciteit versus behoefte

De plancapaciteit sluit niet geheel aan bij de woningbehoefteramingen. Er is een kwantitatief tekort van ongeveer 2.000 woningen. Ook naar eigendom en type zijn er de nodige discrepanties. In de huursector is er behoefte aan extra appartementen, terwijl er juist eengezinswoningen gepland staan. In de koopsector is er een grote behoefte aan duurdere koopwoningen. Deels wordt hier in de plancapaciteit al in voorzien, maar niet volledig. Een versnelling is nodig om aan deze behoefte te kunnen voldoen. Daarnaast zijn relatief weinig goedkopere woningen gepland in vergelijking met hoeveel er volgens de behoefte gewenst zouden zijn. Op basis van deze conclusies en de groeiambities zal het woningbouwprogramma in de woonvisie worden aangepast.

Conclusie

In Zwijndrecht blijkt er nog een behoefte aan 920 woningen te zijn. Er is dus een kwantitatieve behoefte naar woningen in Zwijndrecht en de Drechtsteden. Voorliggende ontwikkeling voorziet in een netto plancapaciteit van 1010 woningen waarvan 767 als harde plancapaciteit en 243 woningen als zachte plancapaciteit zijn aan te merken.

De ontwikkeling is in overeenstemming met de regionale woonvisie.

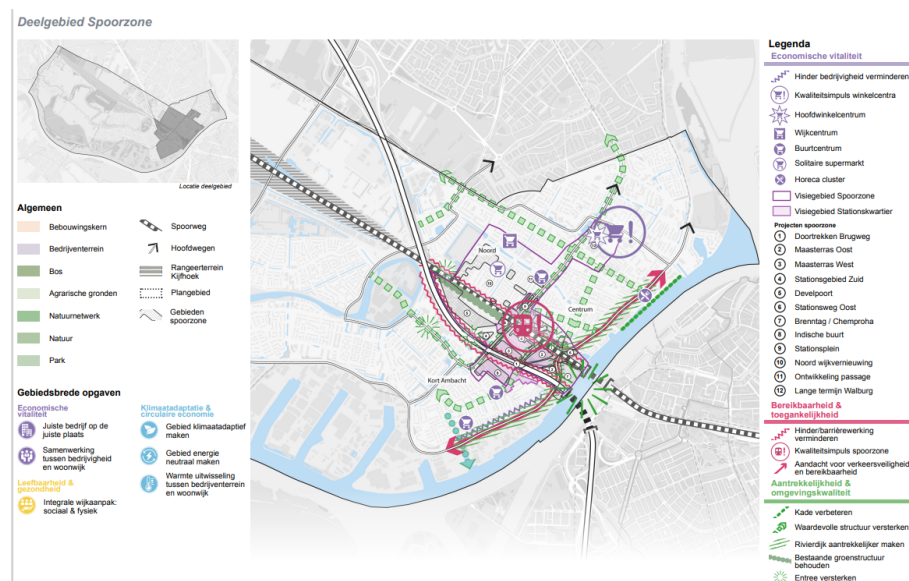
5.4 Gemeentelijk beleid

5.4.1 Omgevingsvisie Zwijndrecht

De gemeenteraad van Zwijndrecht heeft op 8 december 2020 de 'Omgevingsvisie Zwijndrecht' vastgesteld. Deze visie vervangt de structuurvisie 'Zwijndrecht 2020: De ondernemende tuinstad'. Het belangrijke verschil tussen de structuurvisie en de nieuwe omgevingsvisie is het integrale karakter van de omgevingsvisie. Het is geen optelsom van verschillende beleidsterreinen, maar het gaat om de samenhang tussen ruimtelijke, economische en sociale componenten.

De omgevingsvisie is onderverdeeld in meerdere thema's:

- Wonen, leefbaarheid en gezondheid
- Economische vitaliteit
- Duurzaamheid, energie, milieu, klimaat
- Aantrekkelijkheid en identiteit
- Bereikbaarheid en toegankelijkheid



Figuur 5.1 Uitsnede deelgebied spoorzone (Omgevingsvisie sept 2020)

Wonen, leefbaarheid en gezondheid

Kernpunt is onder andere dat de gemeente streeft naar een evenwichtigere bevolkingsopbouw via een passende woningvoorraad (nieuwbouw & herstructurering), goede voorzieningen, goede bereikbaarheid, een aantrekkelijke woon- en leefomgeving en beperking van het aandeel sociale huur en –koop. Voorts streeft de gemeente naar een gezonde, groene, energieneutrale, klimaatadaptieve en duurzame leefomgeving.

Het Stationskwartier is als onderdeel van het Programma Spoorzone bij uitstek geschikt als woonmilieu voor jongeren en young professionals. Een deel van de huidige corporatiewoningen in het gebied wordt gesloopt. Hierdoor dragen wij bij aan het bereiken van een evenwichtigere bevolkingssamenstelling. Het Stationskwartier ligt op 20 treinminuten van Rotterdam CS. Het woningbouwprogramma in het Stationskwartier richt zich op de 'Randstad-Light' doelgroep: wel de lusten, niet de lasten. Deze mensen zijn voor het werk of sociale netwerk gericht op de Randstad, maar willen meer in de luwte wonen. Goede verbindingen en bereikbaarheid garanderen toegang tot de Randstad en Brabant.

Uitdaging is om met de (her)ontwikkelingen aan te sluiten op het karakter van Zwijndrecht. Het mag geen 'eiland' worden. Door te zorgen voor een goede aansluiting, bijvoorbeeld via de groene as Bruïnelaan/Karel Doormanlaan, de stadsas Koninginneweg en de nieuwe brugweg naar Dordrecht kunnen omliggende gebieden meeliften.

De spoorzone, Diztrikt, wordt een stedelijk gebied. De fysieke karakteristieken worden bepaald door bebouwingsdichtheid, voorzieningen, monumentaliteit, centraliteit en bereikbaarheid. De culturele componenten bepalen de beleving en uitstraling van stedelijkheid: zoals drukte, levendigheid, grote menging van typen gebruikers en functies en openbaarheid. In het stedelijk leefmilieu staat de dynamiek voorop.

Binnen de gestelde kaders worden hier hogere milieubelastingen toegestaan dan in de overige woonwijken (waar de rust voorop staat). Een hogere geluidbelasting is onder voorwaarden acceptabel voor de woningen in de Spoorzone. Het stedelijk milieu in Zwijndrecht concentreert zich op plekken waar sprake is van een optimale bereikbaarheid. Er is sprake van functiemenging en een sterke combinatie van wonen en verschillende commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

Hoogbouw is in veel verstedelijkte gebieden gangbaar en heeft een grote impact op het stadsbeeld. Vanuit de verte markeren hoge gebouwen het centrum, het dynamisch deel van

een gemeente. Van dichtbij kunnen zij een bijdrage leveren aan de stedelijkheid. Op bijzondere locaties kan hoogbouw interessante woon- en werkruimtes bieden. De Spoorzone is bij uitstek een geschikte plaats om hoogbouw toe te staan.

Economische vitaliteit

Kernpunt is onder andere het streven naar het versterken van de economische positie van Zwijndrecht in de regio, het behouden van de diversiteit aan bedrijvigheid en het streven naar een toekomstbestendige winkelstructuur.

Via de ontwikkeling van de Spoorzone ontstaat een aantrekkelijk stadshart, met verschillende dynamische gebieden: het winkelhart Walburg, het stedelijk hart in het Stationskwartier, het groene hart in het Develpark en het historische horecahart op het Veerplein/Maasplein.

Duurzaam, energie, milieu, klimaat

Kernpunten zijn onder andere dat de gemeente streeft naar samen werken met corporaties, bedrijven en particulieren en naar het op gang brengen van de energietransitie en klimaatadaptatie. Daarnaast werkt de gemeente

In 2050 beoogt Zwijndrecht een energieneutrale gemeente te zijn. Vervanging van oude gebouwen, het gebruik van circulaire materialen, ledverlichting, vergroening met voldoende ruimte voor natuur en biodiversiteit dragen hieraan bij. Dit vormt ook onderdeel van de uitgangspunten voor de ontwikkeling Stationskwartier.

Aantrekkelijkheid & identiteit

Kernpunt is het versterken van de groene identiteit en het koesteren van het Tuinstad gedachtegoed door het benutten ligging als groen-blauw kruispunt, nabij Dordrecht, tussen Rotterdam en Breda en waar mogelijk vergroenen van stenige woon- en werkgebieden.

Uitdaging voor de Spoorzone en daarmee het Stationskwartier is het creëren van een aantrekkelijke, veilige en gezonde woon-, werk- en leefomgeving op een korte afstand van het spoor. Waar mogelijk worden (infrastructurele) barrières opgeheven (A16 en het spoor). Het gebied wordt nu sterk gedomineerd door autoverkeer, wat de belevingswaarde niet ten goede komt. Er wordt gestreefd naar vergroening en het zoveel mogelijk aansluiten bij historische structuren. Bestaand groen wordt via verbetering van de langzaamverkeersroutes verknoopt met de nieuwe wijken.

Bereikbaarheid & toegankelijkheid

Kernpunt is het verbeteren van de bereikbaarheid, voor zowel de bedrijvigheid, voor toeristen als door de bewoners door inzet op duurzamere en gezondere vormen van transport (fiets & ov) en minder hinder van autoverkeer voor de woon- en leefomgeving.

Het Stationskwartier is ontworpen via de TOD (Transit-oriënted development) methodiek. Het is bij uitstek de ambitie van het Programma Spoorzone om het openbaar vervoer gebruik te vergroten en het autogebruik te verminderen. Daarom wordt gezocht naar mogelijkheden om profielen te versmallen, fietsaansluitingen te verbeteren, de treinfrequentie te verhogen en de parkeerbalans zo klein mogelijk te houden. Het verleggen van de Brugweg en het transformeren van de Karel Doormanlaan in een langzaam verkeersroute zijn hierbij randvoorwaardelijke ingrepen om de leefkwaliteit in het gebied te kunnen garanderen.

Conclusie

Voorgestane ontwikkeling is in overeenstemming met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Zwijndrecht.

5.4.2 Woonplan Zwijndrecht 2020-2030

Eind 2017 stelde de Drechtstraad de regionale woonvisie Goed wonen in de Drechtsteden 2017-2031 vast. Afgesproken is dat elke gemeente in de Drechtsteden deze regionale visie uitwerkt in een lokale uitvoeringsparagraaf, waarin de regionale visie wordt verbonden met lokale wensen en mogelijkheden. Elke gemeente geeft hiermee concreet aan welke bijdrage zij levert aan de regionale ambities.

In het Raadsprogramma Krachtig Zwijndrecht 2018-2022 zijn vier thema's benoemd die in deze periode extra aandacht verdienen. De hoogste prioriteit is toegekend aan de realisatie van een evenwichtige bevolkingsopbouw en groei van de regionale economie, langs de lijnen van het thema wonen, bouwen en wooncarrière. Het gemeentelijke woonbeleid is vervolgens vastgelegd in het door de gemeenteraad op 12 mei 2020 vastgestelde Woonplan.

In de periode tot en met 2030 wil de gemeente Zwijndrecht de woningvoorraad fors uitbreiden. Hiermee komt zij niet alleen tegemoet aan de autonome groei van de woningbehoefte, maar levert de gemeente ook een bijdrage aan de groeiambitie van de Drechtsteden. De focus ligt op ontwikkelingen in de vrije sector. Er zijn 1.400 extra woningen nodig om het aantal inwoners op termijn constant te houden. De huidige plancapaciteit is ruim voldoende om dit aantal te realiseren.

Met het oog op de Regionale woonvisie is in de Woningbouwstrategie Zwijndrecht 2019-2031 vastgelegd dat de gemeente bij de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties altijd de bovenkant van de markt voor die locatie zal opzoeken. Dit zorgt voor een betere menging van verschillende inkomensgroepen op wijk- en buurtniveau, meer doorstroombmogelijkheden in de wijk en een aantrekkelijker woningaanbod voor koopkrachtige huishoudens. De gemeente bouwt daarom zoveel mogelijk in het koopsegment vanaf €250.000 v.o.n. en/of in de geliberaliseerde huur.

Conclusie

Met de voorgestane ontwikkeling worden 1.010 woningen waarvan 767 als harde plancapaciteit en 243 woningen als zachte plancapaciteit zijn aan te merken, toegevoegd.

In Zwijndrecht blijkt er nog een behoefte aan 920 woningen te zijn. Er is dus een kwantitatieve behoefte naar woningen in Zwijndrecht en de Drechtsteden.

Het plan is in overeenstemming met de Woonvisie Zwijndrecht en het Woonplan Zwijndrecht 2020-2030.

5.4.3 Integraal groenbeleid

In 2019 stelde Zwijndrecht het integraal groenbeleid vast met daarbij een uitvoeringsagenda groenbeleid voor de jaren 2019-2022. Deze uitvoeringsagenda beschrijft wat de gemeente Zwijndrecht wanneer gaat doen en hoe wordt samengewerkt om ambities te behalen.

In het integraal groenbeleid "Groen leeft" is de relatie van groen met 5 thema's beschreven.

1. Groen en identiteit
2. Groen en gezondheid
3. Groen en leefbaarheid
4. Groen en klimaat
5. Groen en biodiversiteit

Bij de uitwerking van het Stationskwartier is aansluiting gezocht bij bovenstaande thema's. De kwaliteit van de openbare ruimte en van het groen is van belang. Een deel van de openbare ruimte en het aanwezige groen in het Stationskwartier heeft een gebrek aan kwaliteit. Bovendien zorgt de beoogde verdichting ervoor dat het aanwezige groen van een dusdanige kwaliteit dient te zijn dat het door de bewoners en bezoekers gebruikt kan worden. Door het aanwezige groen een kwaliteitsimpuls te geven en een groenstructuur te realiseren die door het hele Stationskwartier loopt, wordt een betere samenhang tussen de verschillende identiteiten van het Stationskwartier gecreëerd. Daarnaast zal het groen uitnodigen tot gebruik en recreatie, wat zorgt voor reuring en levendigheid in het Stationskwartier. De belevings-, gebruiks- en toekomstwaarde van het bestaande groen wordt verbeterd en de nieuwe woongebieden worden groen ingericht. En bij de herontwikkeling van het Stationskwartier is het van groot belang dat de industriële tuinstad identiteit van Zwijndrecht herkenbaar wordt. Dit kan worden gerealiseerd door in de openbare ruimte aandacht te geven aan rijke detaillering in de materialisatie.

Zo zal het grote groen ten noorden en ten zuiden van de A16 worden ingezet om de nieuwe stedelijkheid van het Stationskwartier van een robuuste groene lijst te voorzien. De groene randen langs de A16, rond het spoor en onder de Brugweg, fungeren nu als barrière tussen de verschillende deelgebieden. Deze Groene Lijst heeft echter de potentie om de aangelegen buurten met elkaar te verbinden. Door van deze groene barrières één groot 'verbonden park' te maken krijgt het hele Stationskwartier een kwaliteitsimpuls en zal het de verschillende identiteiten in het Stationskwartier met elkaar verbinden. Het verbonden park zorgt voor een passende maat in de openbare ruimte, als tegenhanger van de verdichting van het Stationskwartier. Een verbetering van de belevingswaarde en gebruikswaarde van de Groene Lijst is daarbij essentieel.

De verschillende deelgebieden worden zo ontworpen dat het groen vanuit de Groene Lijst de woonbuurtjes kan binnendringen.

De nu al aanwezige parkachtige sfeer wordt verbeterd door selectief bomen te verwijderen, onderbeplanting uit te dunnen, en bomen, struwen en paden toe te voegen. De ontoegankelijke delen van de A16-parken worden ontsloten, en hiermee wordt de gebruikswaarde en belevingswaarde verhoogd.

Conclusie

Voorgestane ontwikkeling zoekt aansluiting bij de thema's uit het groenbeleid, de groenstructuren worden zo veel mogelijk behouden en waar kan versterkt.

5.4.4 Welstandsbeleid Zwijndrecht 2013

De gemeenteraad heeft de welstandsnota in 2013 vastgesteld. De welstandsnota bestaat uit gebiedsgerichte, objectgerichte en algemene welstandscriteria. Een gemeentebreed onderzoek en nauwkeurige analyses van de gebouwde omgeving hebben geleid tot specifieke gebiedsgerichte criteria op wijk-, buurt-, straat- en zelfs gebouwniveau. Bij deze inventarisatie is onderscheid gemaakt tussen drie verschillende waardebeoordelingen: generieke bebouwing, waardevolle bebouwing en bijzonder waardevolle bebouwing. Het doel van deze opzet is het inzichtelijker en publieksvriendelijker maken van het welstandsbeleid van de gemeente Zwijndrecht. Voor de meeste plannen is nu voor eenieder inzichtelijk gemaakt wanneer een plan voldoet aan redelijke eisen van welstand.

Voor de gebieden waar de objectgerichte criteria onvoldoende zijn om de ruimtelijke kwaliteit van die buurt of wijk te behouden of te versterken zijn gebiedsgerichte criteria

gemaakt. Deze criteria bestaan uit het benoemen en vastleggen van enerzijds de architectonische kwaliteiten en/of de architectonische kenmerken van deze gebieden en anderzijds ter plaatse veelvoorkomende, relatief kleine, bouwplannen. Ook deze criteria zijn enerzijds bedoeld om te worden gebruikt als uitgangspunt voor een plan en anderzijds als toetsingskader.

Op gebiedskaarten is aangegeven welke criteria waar van toepassing zijn. De gebieden waar geen redelijke eisen van welstand van toepassing zijn, zijn gearceerd en de gebieden waar wel redelijke eisen van toepassing zijn, zijn gekleurd of zwart. In de gekleurde gebieden gelden de gebieds- en objectgerichte criteria, in de zwarte gebieden de objectgerichte criteria. In uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld een nieuwe ontwikkeling, wordt teruggevallen op de algemene criteria.

Het plangebied ligt in het deelgebied Kort Ambacht. Hiervoor zijn objectgerichte en gebiedsgerichte welstandscriteria vastgesteld. De toetsing aan redelijke eisen van welstand wordt in eerste instantie ambtelijk getoetst aan de objectgerichte welstandscriteria en gebiedsgerichte welstandscriteria. Wanneer het bouwplan niet voldoet en redelijkerwijs wel kan voldoen aan deze criteria, dient het plan te worden aangepast en wordt het voorgelegd aan de welstandscommissie.

Voor het plangebied van het Stationskwartier zijn de welstandscriteria uitgewerkt in een 'Beeldkwaliteitplan'. In het beeldkwaliteitplan is een ruimtelijk beeld geschetst voor de toekomst van het Stationskwartier. Toekomstige bouwplannen moeten getoetst worden aan het beeldkwaliteitplan. Dit beeldkwaliteitplan (BKP) stelt randvoorwaarden aan de stedenbouwkundige en architectonische uitwerking van het Masterplan Stationskwartier. Er wordt in weergegeven aan welke visuele kwaliteitseisen de openbare ruimte en bebouwing zal moeten voldoen. Zo wordt het gezamenlijke ambitieniveau voor het Stationskwartier bepaald. Het beeldkwaliteitplan gaat over de integrale samenhang van de ruimtelijke aspecten. Het is daarbij van belang om de fasering van de ontwikkeling te verbeelden. Dit is gezien de verwachte lange doorlooptijd van de ontwikkeling een belangrijk aspect. Op elk moment dient het gebied "af" te zijn en aantrekkelijk om in te wonen en te leven. In het beeldkwaliteitplan is per deelgebied de identiteit en sfeer weergegeven en uitgewerkt in een aantal principes waar aan getoetst dient te worden.

Het beeldkwaliteitplan is als bijlage 3 bij dit bestemmingsplan toegevoegd en is ook onderdeel van de beleidsregel Ruimtelijke kwaliteit.

5.4.5 Retail en Horecabeleid

Op 28 september 2021 is het nieuw retail- en horecabeleid van de gemeente Zwijndrecht vastgesteld.

Retail en horeca kunnen in Zwijndrecht niet los van elkaar worden gezien. De hoofdstructuur komt overeen en er zijn veel kansen om elkaar te versterken door een nieuwe positionering. Dit gecombineerde beleid biedt kansen om een impuls te geven aan een structurele verbetering van zowel het woon-, werk als het ondernemersklimaat: een verrijking van het oude beleid.

Retail en horeca is essentieel voor een aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgeving. Een toekomstbestendige hoofdstructuur voor een krachtig Zwijndrecht biedt ruimte aan:

- een compleet retail- en horeca-aanbod in Zwijndrecht;
- voldoende boodschappenvoorzieningen voor Zwijndrechtenaren;
- levendige, aantrekkelijke en gezonde concentratiegebieden;
- ondernemers en werkgelegenheid op kansrijke locaties.

Om de hoofdstructuur van Zwijndrecht toekomstbestendig te maken, zet de gemeente

Zwijndrecht in op de volgende twee ambities:

1. versterken van kansrijke concentratiegebieden;
2. transformeren van locaties zonder toekomstperspectief.

Daarbij is het beperken en voorkomen van leegstand uitgangspunt.

Een van die concentratiegebieden is het Entreegebied Stationskwartier, dat onderdeel is van de ontwikkeling van de Spoorzone en ruimte biedt aan functionele gemaksvoorzieningen (to go) en horeca voor forenzen en reizigers van en naar Zwijndrecht.

Hiertoe is het volgende profiel en handelingsperspectief opgesteld:

Entreegebied Stationskwartier




Profiel: aantrekkelijke en functionele stationsomgeving
Activiteiten: reizen, werken, shop & go
Retail: kleinschalige gemaksvoorzieningen, diensten, horeca AB²C
Handelingsperspectief: toevoegen van gemaksvoorzieningen bij de ontwikkeling van de Spoorzone in Zwijndrecht

Aantal verkooppunten	(omvang)	Programma	Ruimte
Detailhandel	10 (1.580 m ²)	➡	⌂
Leegstand	6 (443 m ²)		⌂
Horeca	1 (152 m ²)		⌂
Diensten	6 (276 m ²)		
Cultuur en ontspanning	-		

Handelingen in concentratiegebieden

Een combinatie van programmatische en ruimtelijke handelingen helpt het beoogde profiel per gebied te bereiken of te versterken.

Programmatische handelingen

-  Clusteren retail
-  Aantrekken retail
-  Onttrekken retail
-  Transformeren naar andere functie(s)
-  Vasthouden basisvoorzieningen

Ruimtelijke handelingen

-  Verbeteren (verblijfs)kwaliteit en uitstraling
-  Herstructureren
-  Aanpakken leegstand
-  Verbeteren parkeervoorziening
-  Verbeteren inrichting buitenruimte

Conclusie

Voorgestane ontwikkeling is in overeenstemming met de uitgangspunten van het retail- en horecabeleid. De omvang van de de verkooppunten en de horeca-categorieën en detailhandel zijn vastgelegd in de regels van voorliggend bestemmingsplan.

5.5 Conclusie

Het planinitiatief raakt de rijksbelangen niet. In de provinciale Omgevingsvisie ligt het gebied binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Voldaan wordt aan de uitgangspunten en randvoorwaarden, zoals deze zijn vastgelegd in de Omgevingsverordening. Mitsdien is dit bestemmingsplan in overeenstemming met de provinciale belangen.

De ontwikkeling past eveneens binnen de uitgangspunten van het gemeentelijke beleid. Op grond van het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat dit bestemmingsplan in overeenstemming is met het rijks-, provinciaal-, regionaal en gemeentelijk beleid.

vastgesteld bestemmingsplan Verbrede reikwijdte Stationskwartier Zwijndrecht

Gemeente Zwijndrecht

Projectnummer 0464482.100



Hoofdstuk 6 Sectorale aspecten

6.1 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Kader

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) of het verrichten van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd welke activiteiten m.e.r.-plichtig zijn en voor welke activiteiten een m.e.r.-beoordeling moet worden verricht. In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht is. In onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Als een activiteit op grond van onderdeel D m.e.r.-beoordelingsplichtig is, geldt voor een kaderstellend (bestemmings)plan dat die activiteit mogelijk maakt, een plan-m.e.r.-plicht.

Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Als een activiteit voorkomt in kolom 1 van de C- of D-lijst en de drempelwaarden uit kolom 2 worden overschreden, is een m.e.r. (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) verplicht. Voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D, maar waarbij de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt de verplichting om na te gaan of toch een m.e.r.-beoordeling (of een m.e.r.) moet worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag moet in zo'n geval nagaan of er sprake is van omstandigheden die - ondanks dat de drempelwaarden niet worden overschreden - aanleiding geven voor het verrichten van een m.e.r.(beoordeling). De motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud aansluit bij de verplichte m.e.r.-beoordeling. Voor de toets gelden echter geen vormvereisten, daarom wordt de term 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' gehanteerd.

In artikel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is een categorie 'stedelijk ontwikkelingsproject' (D11.2) opgenomen. Op grond van het Besluit milieueffectrapportage dient voor de 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- 1° een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- 2° een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
- 3° een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het plangebied heeft een oppervlakte van ruim 39 hectare, waarmee het ruim onder de drempelwaarde van 100 hectare blijft. In de huidige situatie staan er 365 woningen in het plangebied, de netto toename van het aantal woningen bedraagt dus 1.010 woningen (1.375 minus 365). Hiermee blijft het onder de drempelwaarde van 2.000 woningen. Het programma aan voorzieningen blijft met 10.500 m² ook ruim onder de derde genoemde drempelwaarde. Dit betekent dat er in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden doorlopen.

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling kan leiden tot twee conclusies:

- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten: er is geen m.e.r. of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;

- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r..

De criteria waaraan moet worden getoetst zijn opgenomen in bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. De criteria vallen uiteen in criteria betreffende de:

- kenmerken van het project: omvang van het project, cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en risico op ongevallen;
- plaats van het project: bestaand gebruik van de locatie, natuurlijke hulpbronnen en opnamevermogen/gevoeligheid van het milieu;
- kenmerken van het potentiële effect: bereik, grensoverschrijdend karakter, orde van grootte en complexiteit, waarschijnlijkheid en duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

Onderzoek

Er is door Antea Group een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld voor de voorgenomen ontwikkeling. Het rapport is opgenomen als bijlage 4 bij deze toelichting. In de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn alle relevante milieuaspecten beschouwd.

Resultaten

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt dat geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van kenmerken en locatie van het plan, die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Voor de getoetste milieuaspecten geldt dat er geen effecten optreden, dan wel dat deze effecten met mitigerende maatregelen worden beperkt, zodat voldaan wordt aan de geldende wet- en regelgeving. Diverse maatregelen zijn voorgeschreven in het bestemmingsplan, waarmee deze ook geborgd zijn en belangrijke negatieve effecten voorkomen worden.

Passende beoordeling

In het kader van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is een passende beoordeling opgesteld (zie ook paragraaf 6.10). Het opstellen van een passende beoordeling kan in sommige gevallen tot gevolg hebben dat een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden (Art. 7.2a Wet milieubeheer). Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 39 ha. Dat is 1,7 % van het gemeentelijk oppervlak. Op grond daarvan heeft de gemeente Zwijndrecht, in samenhang met de conclusie van de passende beoordeling, geconcludeerd dat sprake is van een relatief klein gebied waarvoor geen m.e.r.-procedure gevolgd hoeft te worden (Art. 3.1 Besluit milieueffectrapportage juncto art. 7.2a, lid 2 Wm).

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er geen noodzaak is voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en het opstellen van een milieueffectrapport (MER) voor de voorgenomen ontwikkeling.

6.2 Geluid

Kader

Met de Wet geluidhinder wordt, vanuit een goed milieubeheer, een aantal specifieke

geluidsgevoelige bestemmingen beschermd zoals woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen. De geluidszonering die door deze wet wordt voorgeschreven, ligt rondom bedrijventerreinen, langs wegen voor wegverkeer, langs spoor-, tram- en metrowegen en rondom of langs andere geluidsoverlast veroorzakende objecten. Aan de geluidsbelasting op de (gevels van de) geluidsgevoelige objecten worden grenzen gesteld terwille van het woon- en leefklimaat.

Onderzoek

Door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (14 januari 2022) naar wegverkeer, railverkeer en industrielawaai op de nieuwe woningen in het plan. Daarnaast is de akoestische haalbaarheid onderzocht voor de aanleg van nieuwe wegen en de reconstructie van bestaande wegen. Het rapport is opgenomen als bijlage 5 bij deze toelichting. Onderstaand zijn de belangrijkste resultaten beschreven.

Nieuwe woningen

De nieuwe woningen zijn gelegen binnen de onderzoekszone van de A16, de (Verlengde) Brugweg, de route Koninginneweg/Burgemeester Doumaweg, de Pieter Zeemanstraat, de Karel Doormanlaan, de Stationsweg, de Surinamestraat, de spoorlijn van Rotterdam naar Dordrecht en het industrieterrein Dordt West/Groote Lindt.

Uit het onderzoek blijkt dat alle hiervoor genoemde geluidsbronnen een geluidbelasting veroorzaken die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van één of meerdere grenzen van de woonbestemming waarbinnen de nieuwe woningen kunnen worden gebouwd. Dit betekent dat voor deze geluidsbronnen een hogere waarde moet worden vastgesteld. De maximaal berekende geluidsbelasting per bron is in de hierna opgenomen tabel gepresenteerd.

Tabel 6.1: Hogere waarden Wgh bestemmingsplan 'Verbrede reikwijdte Stationskwartier'

Bron	Maximale hogere waarden [dB]/[dB(A)]
A16	53/63*
(Verlengde) Brugweg	58
Koninginneweg/Burg. Doumaweg	63
Karel Doormanlaan/Bilderdijkstraat	63/65*
Pieter Zeemanstraat	57
Stationsweg	63
Surinamestraat	51
Spoorlijn Rotterdam - Dordrecht	68
Industrieterrein Dordt West/Groote Lindt	55

* wanneer sprake is van vervangende nieuwbouw.

Voor het verkeer op de A16, de (Verlengde) Brugweg, de Karel Doormanlaan, de Stationsweg en de spoorlijn wordt eveneens de geldende maximale hogere waarde overschreden. Op die plaatsen moeten maatregelen worden getroffen, zoals een geluidsscherm of de toepassing van een dove gevel. Een dove gevel is bijvoorbeeld een dichte gemetselde gevel, of een gevel met ramen die niet kunnen worden geopend. Daarnaast kunnen gelijkwaardige maatregelen worden toegepast die ook een leiden tot een aanvaardbaar woon- of leefklimaat.

Bij de verdere uitwerking van het plan moet exact worden bepaald welke maatregelen doelmatig zijn. In het bestemmingsplan zijn de plaatsen waar een overschrijding van de

maximale hogere waarde aan de orde is vastgelegd. In de regeling van het bestemmingsplan moet worden aangegeven onder welke voorwaarden op die plaatsen woningbouw kan plaatsvinden.

Binnen het plan wordt de nieuwe ontsluitingsweg (Verlengde) Brugweg aangelegd tussen de bestaande Brugweg en de Burgemeester Doumaweg. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de grens van de woonbestemming waarbinnen nieuwe woningen kunnen worden gebouwd ook hoger is dan de maximale hogere waarde van 58 dB. Voor zover deze woningen niet op grotere afstand kunnen en worden gebouwd zijn op of langs deze weg geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk. Ook kan de toepassing van bouwkundige maatregelen aan de gevels van de woning nodig zijn zoals dove gevels of gelijkwaardige oplossingen. In de regeling van het bestemmingsplan moet worden aangegeven onder welke voorwaarden op die plaats woningbouw kan plaatsvinden.

Voor een deel van de woningen aan weerszijden van de A16 kan, afhankelijk van de uiteindelijke invulling van het plan sprake zijn van vervangende nieuwbouw. In dat geval kan een maximale hogere waarden van 63 dB voor de A16 worden vastgesteld en 68 dB voor lokale wegen. Deze optie is in het hogere waarde besluit opgenomen. Ook hiervoor geldt dat bij de verdere uitwerking van de bouwplannen moet worden beoordeeld of gebruik gemaakt kan worden van de vervangende nieuwbouwregeling die de Wgh biedt.

Bestaande woningen

In de omgeving van het plan zijn bestaande woningen gelegen binnen de onderzoekszone van de nieuwe wegen in dit bestemmingsplan. Daarnaast is ook voorzien in de reconstructie van enkele bestaande wegen binnen welke zone bestaande woningen zijn gelegen.

De aanleg van de (Verlengde) Brugweg leidt tot een geluidsbelasting die de voorkeursgrenswaarde overschrijdt, maar niet tot een geluidsbelasting die de maximale hogere waarde van 63 dB overschrijdt. De geluidsbelasting op de bestaande woningen staat de haalbaarheid van de aanleg van deze weg daarom niet in de weg.

Daarnaast worden de Stationsweg en de route Karel Doormanlaan/Bilderdijkstraat gereconstrueerd. De geluidsbelasting op de bestaande woningen door de reconstructie van de Stationsweg is (10 jaar náreconstructie ongeveer gelijk aan de voorkeursgrenswaarde). Dit betekent dat deze reconstructie voor wat betreft de geluidsbelasting bij de bestaande woningen niet wordt belemmerd door de Wgh.

De haalbaarheid van de reconstructie van de route Karel Doormanlaan/Bilderdijkstraat wordt vooral bepaald door het bestaande deel van de Bilderdijkstraat. Omdat de verkeersintensiteit nu erg laag is zal na de reconstructie de toename hoger zijn dan de maximaal toelaatbare toename van 5 dB. De grootste toename bedraagt 10 dB zodat aanvullende geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk zijn bijvoorbeeld in de vorm van stiller wegdek en geluidsreducerende voorzieningen langs de weg.

Voor de aanleg van de nieuwe wegen en de reconstructie van de bestaande wegen wordt voor de bestaande woningen in het kader van dit bestemmingsplan geen hogere waarde vastgesteld. Deze procedure wordt doorlopen nadat het definitief wegontwerp bekend is, op basis waarvan ook het effect van geluidsreducerende maatregelen kunnen worden berekend. Deze hogere waarde wordt gekoppeld aan het verkeersbesluit voor de aanleg of reconstructie van de weg.

Conclusie

De geluidbelasting op de nieuwe woningen overschrijdt de voorkeursgrenswaarde bij wegverkeerslawaai, spoorlawaai en industrielawaai. Hiervoor dienen hogere waarden vastgesteld te worden. Voor het overschrijven van de maximale hogere waarde als gevolg van het verkeer op de A16, de (Verlengde) Brugweg, de Karel Doormanlaan, de Stationsweg

en de spoorlijn dienen maatregelen getroffen te worden. De maatregelen zijn geborgd in de regels en beleidsregel 'Hogerre waarde bij zwaar geluidbelaste locaties' van dit bestemmingsplan.

6.3 Verkeer en parkeren

Kader

Voor het aspect verkeer en vervoer is geen specifieke wetgeving. Wel moeten in het kader van een goede ruimtelijke ordening op een zorgvuldige wijze de verkeers- en vervoeraspecten worden onderzocht en moeten tijdig en voldoende maatregelen worden genomen om de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te garanderen.

Onderzoek

Door Accent adviseurs is een mobiliteitsplan (16 januari 2022) opgesteld voor het Stationskwartier (bijlage 6). Deze geeft inzicht in de wijze van verplaatsen van de bewoners per deelgebied en voor het gebied als geheel. Doel daarbij is het vaststellen van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Het mobiliteitsplan draagt bij aan het streven om een openbare ruimte te realiseren die kwaliteit uitstraalt en waar verblijven een hoge waarde heeft.

Parkeren

In het mobiliteitsplan is beschreven dat het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling is vastgesteld op basis van drie kenmerken:

- Bewonersprofielen
- Bereikbaarheid
- Inzet van deelmobiliteit

Allereerst is gekeken welke bewoners zich binnen het Stationskwartier zullen vestigen. Onder andere de samenstelling van huishoudens, inkomen en opleidingsniveau hebben invloed op de mobiliteitsbehoefte waarmee kan worden ingeschat wat dit betekent in autobezit en parkeernorm, gewenste mobiliteitsdiensten en eventueel fietsgebruik.

Vervolgens is gekeken naar de bereikbaarheid van het plangebied. Het Stationskwartier heeft een uitstekende verbinding per openbaar vervoer in de richting van de Randstad, Dordrecht en de Brabantse steden. Voor verplaatsingen binnen de gemeente vormt de fiets een goed alternatief. Daarmee vormt de auto binnen de ontwikkeling een minder belangrijke modaliteit. De gemeente Zwijndrecht volgt de parkeernormen van de CROW- uitgave 381 uit 2018. Hierin is het gebied omschreven als sterk stedelijk. Om de aanleg van te veel parkeerplaatsen te voorkomen hanteert de gemeente Zwijndrecht de laagste parkeernorm binnen de gestelde bandbreedte. Accent adviseurs beveelt op basis van de bewonersprofielen en bereikbaarheid een parkeereiskorting toe te passen van 20% voor alle woonwijken. Ook wordt een parkeereiskorting voor bezoekers voorzien van 20%. De onderstaande tabel toont de parkeernormen die hieruit voortkomen.

Tabel 6.2: Voorgestelde parkeernormering Accent Adviseurs.

Programma	Stationsplein/ Koninginneweg/ Masterras Oost en West	Indische Buurt
Sociaal Appartement (huur)	0,3 + 0,2 bezoekers = 0,5	0,5 + 0,2 bezoekers = 0,7
Sociaal Grondgebonden (huur)	0,5 + 0,2 bezoekers = 0,7	0,6 + 0,2 bezoekers = 0,8
Vrije Sector Appartement (koop/ huur)	0,6 + 0,2 bezoekers = 0,8	0,8 + 0,2 bezoekers = 1,0
Vrije Sector Grondgebonden (koop)	0,7 + 0,2 bezoekers = 0,9	0,9 + 0,2 bezoekers = 1,1
Commerciële functies in een plint (per 100m ² BVO)	3,2 (incl. bezoekers)	3,2 (incl. bezoekers)

Aanvullend kan de inzet van deelmobiliteit invulling geven aan alternatieven voor de (eigen) auto. Hierbij kan zowel gedacht worden aan de inzet van deelauto's, -fietsen, -scooters, etc.

De inzet van deelauto's heeft direct effect op de te realiseren parkeerbehoefte. Hierbij is uitgegaan dat:

- Voor de deelgebieden Stationskwartier/ Koninginneweg, Maasterras Oost en Maasterras West één deelauto maximaal zes eigen auto's vervangt.
- Voor het deelgebied Indische Buurt één deelauto maximaal vier eigen auto's vervangt.

Tabel 6.3 toont de definitieve parkeervraag welke is vastgesteld op basis van de bewonersprofielen van de verschillende buurten, bereikbaarheid, nieuwe parkeernormering en de inzet van deelmobiliteit. Bij volledige herontwikkeling van alle deelgebieden zijn in het hele gebied 1.101 parkeerplaatsen nodig.

Tabel 6.3: Parkeervraag Stationskwartier.

Gebied	Parkeervraag bewoners (b) + com. functies (f)	Parkeervraag bezoekers	Verlaging pp door inzet deelauto's
Maasterras Oost	200 (145 b + 55 f)	87	50 (10 deelauto's)
Maasterras West	226	89	50 (10 deelauto's)
Indische Buurt	159	47	18 (6 deelauto's)
Stationsplein/ Koninginneweg	204 (166 w + 38 f)	89	50 (10 deelauto's)

Parkeerregulering

Het toepassen van een autoluwe herontwikkeling is kansrijk voor de stationsomgeving van Zwijndrecht onder voorwaarde van een passende vorm van parkeerregulering van openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in de omgeving (combinatie van betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren). Als er geen parkeerregulering is, zullen bewoners en bezoekers van het gebied op zoek gaan naar een parkeerplek voor hun auto.

Aanvullende maatregelen

Uitgangspunt bij de ontwikkeling is in te zetten op het gebruik van het openbaar vervoer (trein, bus) en de (elektrische deel-)fiets. Om de afhankelijkheid van de auto te verminderen worden vanuit de verschillende buurten korte, directe en aantrekkelijke voetgangers- en fietsverbindingen gerealiseerd richting het NS-station, doorgaande fietsstructuren binnen Zwijndrecht en de fietsvriendelijke Brugweg richting Dordrecht. Wanneer bewoners toch gebruik willen maken van de auto kan gekozen worden voor een deelauto, welke een alternatief vormt voor een eigen auto. Door in te zetten op deze modaliteiten in plaats van een eigen auto wordt meer ruimte gecreëerd in de openbare ruimte met als doel om een kwalitatief hoogstaande leefomgeving te bieden waar verblijven, spelen en groen voorrang hebben boven verharding en waar langzaam verkeer prioriteit heeft boven de auto.

Mobiliteitshubs

In het gebied worden mobiliteitshubs gerealiseerd. Deze bieden naast ruimte voor deelauto's tevens ruimte voor het stallen van deelfietsvoorzieningen. Hierbij wordt breder gekeken dan de standaard fiets, maar wordt ook ruimte gemaakt voor bakfietsen en eventueel deelscooters. In de toekomst kan de hub dienen als pakketophaalpunt door het plaats van lockers of 'pakket walls'.

Fietsparkeren

Fietsparkeren voor bewoners wordt op eigen terrein van elke ontwikkeling binnen de verschillende deelgebieden opgevangen en op korte afstand van de woningen en andere functies ingepast. Hiervoor zijn de maatvoeringen en gestelde aantallen vanuit het CROW leidend. Voor fietsparkeren door bezoekers en bij voorzieningen zijn ook stallingsmodelijkheden nodig die voorzien zijn van oplaadmogelijkheden voor elektrische fietsen. Hiervoor gelden de normen van het CROW. Mogelijk gebruiken bezoekers uit andere

delen van Zwijndrecht een deelfiets. In ieder geval dienen voldoende en goede aanbindmogelijkheden gerealiseerd te worden om de fiets veilig weg te kunnen zetten.

Verkeersstructuur

De ontwikkeling heeft een groot effect op de verkeersstructuur. In de planfase is onderzoek gedaan naar de Brugweg welke een belangrijke ontsluitingsroute van de Spoorzone en Zwijndrecht in zijn geheel vormt, maar tegelijkertijd voor een versnippering van het gebied zorgt en er mede voor zorgt dat de Stationsweg een drukke verkeersader is. Daarnaast zorgen de ontwikkelingen in de Dordrechtse spoorzone voor een verdere toename van het verkeer op deze weg. Om deze reden zijn voor de Spoorzone meerdere varianten doorgetrokken.

Concluderend is gesteld dat de variant waarin de Brugweg wordt verlengd het beste scoort. Deze variant is dan ook de variant die opgenomen is in het Masterplan en verder is uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan, zie ook onderstaand figuur. Bij de dimensionering van de nieuw aan te leggen wegen wordt de berekende nieuwe verkeersgeneratie als uitgangspunt genomen.



Figuur 6.1: Verkeersstructuur plansituatie.

Het resultaat van dit plan is dat het meeste verkeer op de Stationsweg verdwijnt waardoor daar meer openbare ruimte kan worden gerealiseerd ten gunste van de verblijfskwaliteit. De Brugweg wordt dan de belangrijkste verbindingsweg van het gebied. In noord-zuidrichting wordt het plan door twee lange verkeersaders verbonden met de overige wijken van Zwijndrecht: de Stadsas en het Groene Lint. De Stadsas wordt gevormd door de

Koninginneweg-Burgemeester Doumaweg-Plantagelaan. Dit is tegelijk ook de hoofdas van de Zwijndrechtse Waard. Deze lange lijn verbindt het plangebied met het centrum van Zwijndrecht en het Develpark.

Het Groene Lint wordt gevormd door de verbeterde verbinding van de Burgemeester de Bruïnelaan naar de Karel Doormanlaan. Met dit lint krijgt een belangrijke bestaande route tussen beide delen van Zwijndrecht een kwaliteitsimpuls. De Karel Doormanlaan is in de huidige situatie een verkeersintensieve weg, waardoor er een scheiding bestaat tussen Maasterras Oost en Maasterras West. De verkeersintensiteit neemt in de toekomstige situatie af op deze weg, waardoor de barrièrewerking sterk vermindert en er een samenhangende wijk ontstaat.

Als alternatief op de Karel Doormanlaan wordt een route via de Bilderdijkstraat en Lindtsedijk gerealiseerd. De Bilderdijkstraat zal in de toekomstige situatie direct op de Karel Doormanlaan aansluiten ter hoogte van het viaduct onder de A16. Het verlengde van de Karel Doormanlaan tot aan de Stationsweg wordt alleen toegankelijk voor langzaam verkeer en openbaar vervoer.

Verkeersgeneratie

De toename aan woningen en functies zorgen voor een toename van de verkeersbewegingen met de auto. Met het verkeersmodel RVMK Drechtsteden 2020 is berekend wat dit betekent voor de ontwikkeling en het omliggende wegennet. In totaal genereert de hele ontwikkeling 18.100 motorvoertuigen (mvt) per werkdag. Dit zijn 3.700 mvt per werkdag meer dan in de autonome situatie, waarin sprake is van 14.400 mvt per werkdag.

Verdeling over het wegennet

Wegvakken

Met behulp van het RVMK Drechtsteden 2020 verkeersmodel is per wegvak berekend wat de toe-/afname in motorvoertuig per werkdag is van de belangrijkste wegvakken in het plangebied. De grootste toenames aan verkeer zijn te vinden op de verbindingen die de A16 overbruggen (Burg. Doumaweg en Lindtsedijk). Op de Karel Doormanlaan en Stationsweg is sprake van een grote afname aan verkeer. Het verkeer dat weg gaat van deze wegen gaat gebruik maken van (het nieuwe deel van) de Brugweg die een belangrijke verkeersfunctie krijgt. Wel neemt de totale intensiteit op het bestaande deel van de Brugweg af. In het bestemmingsplan is ruimte voorzien voor de benodigde capaciteiten op wegvakniveau.

Tabel 6.4: Prognose verkeersintensiteiten 2032 (motorvoertuigen per werkdag).

Nr.	Weg	Huidige situatie	Autonome situatie	planontwikkeling	Toe-/afname
1	Stationsweg (Karel Doormanlaan – Koninginneweg)	13.400	12.100	6.400	-5.700
2	Stationsweg (Karel Doormanlaan – Verbindingsweg Noord)	13.400	20.200	6.400	-13.800
3	Koninginneweg (Stationsweg – rotonde Burg. Doumaweg)	19.100	16.500	21.900	5.400
4	Burg. Doumaweg (rotonde Koninginneweg – aantakking Brugweg)	12.100	7.700	14.800	7.100
5	Burg. Doumaweg (aantakking Brugweg – Surinamestraat)	12.100	7.700	15.100	7.400
6	Burg. Doumaweg (Surinamestraat – rotonde Plantageweg)	12.800	10.100	15.500	5.400
7	Plantageweg (rotonde Burg. Doumaweg – rotonde op-/afrit A16)	11.900	13.200	16.100	2.900
8	Pieter Zeemanstraat	15.200	14.800	1.300	-13.500
9	Brugweg (nieuwe gedeelte tot aan Burg. Karel Doormanlaan)	0	0	18.600	18.600
10	Brugweg (oude gedeelte vanaf Karel Doormanlaan richting Dordrecht)	17.000	22.600	18.600	-4.000
11	Karel Doormanlaan (Stationsweg – Brugweg)	16.200	25.400	500	-24.900
12	Surinamestraat	4.000	6.400	9.400	3.000
13	Bilderdijkstraat (Lindtsedijk – kruising Celebeslaan)	0	0	11.900	11.900
14	Lindtsedijk Bilderdijkstraat – Verbindingsweg Noord)	4.400	6.800	18.100	11.300
15	Verbindingsweg Noord	6.100	14.600	21.500	6.900



Figuur 6.2: Verkeerstoename en -afname op wegen in omgeving van plangebied (werkdag).

Kruispunten

Het verkeer op de wegvakken komt samen bij de verschillende kruispunten in het plangebied. Voor zowel de autonome als plansituatie is voor beide spitsen (ochtend en avond) de verzadigingsgraden van de kruispunten berekend, zie ook tabel 6.5. Deze toont de hoogste verzadigingsgraad van de kruispunten in de autonome en plansituatie.

Aandachtspunten vormen de hoge verzadigingsgraden van de kruispunten 1, 3, 5 en 7. In de regels van het bestemmingsplan is rekening gehouden met extra ruimte bij de kruispunten en wegvakken om de kruispunten met benodigde capaciteit te realiseren en daarmee de doorstroming van het gele wegennet te waarborgen.

Tabel 6.5: Verzadigingsgraden kruispunten drukste moment (ochtend- of avondspits) in autonome en plansituatie.

Nr.	Kruising	Huidig (2021)	Autonome situatie	Plansituatie
1	Rotonde: toe-/afrit A16 – Pieter Zeemanstraat – H.A. Lorentzstraat	67	84	85
2	Rotonde: toe-/afrit A16 – Plantageweg	75	104	103
3	Rotonde: Koninginneweg – Da Costastraat – Antoni van Leeuwenhoekstraat – Pieter Zeemanstraat – Burg. Doumaweg	69	105	117
4	Rotonde: Burg. Doumaweg – Plantageweg – Burg. Van Het Hoffweg – De Lus	46	57	94
5	Kruising: Burg. Doumaweg – Brugweg	0	85	85
6	Kruising: Brugweg – Karel Doormanlaan	62	0	68
7	Kruising: Koninginneweg – Stationsweg	86	85	85
8	Kruising: Surinamestraat – Karel Doormanlaan	27	23	36
9	Kruising: Bilderdijkstraat – Lindsedijk	22	63	63
10	Kruising: Verbindingsweg Noord – Stationsweg – Ringdijk – Burg. De Bruinelaan	0	18	95
11	Kruising: Verbindingsweg Noord – Stationsweg – Ringdijk – Burg. De Bruinelaan	48	92	81
12	Kruising: Stationsweg – Karel Doormanlaan	73	0	12



Figuur 6.3: Verzadigingsgraden kruispunten plangebied (avondspits plansituatie).

Toe-/afritten A16

De ontwikkelingen hebben een beperkt effect op de verkeersintensiteiten op de Rijksweg A16 en de aansluitingen 22 'Zwijndrecht' ter hoogte van het plangebied. Te zien valt dat minder verkeer gebruik zal maken van de toerit richting Rotterdam. De andere toerit en afritten kennen een toename aan verkeersbewegingen met een maximum van 1.080 (afrit zuid richting Dordrecht). Dit is een toename van 1% op het totale wegverkeer dat op de A16 rijdt (circa 93.000 mvt per richting per werkdag). Om te voorkomen dat er terugslag op de rijksweg ontstaat is voorzien in verruiming van de kruispuntcapaciteiten aan het einde van de afritten en het aansluitende onderliggende wegennet.

Tabel 6.6: Verkeersintensiteiten en toe-/afname op toe-/afritten 22 (Zwijndrecht) in mvt per werkdag. Tussen haakjes is hier achter vermeld wat de toe-/afname aan verkeer is door de

ontwikkeling.

Aansluiting	Toerit	Afrit
Aansluiting A16-westbaan Zwijndrecht (#22)	15.400 (760)	12.300 (1.080)
Aansluiting A16-oostbaan Zwijndrecht (#22)	10.200 (-680)	13.000 (400)

Conclusie

De parkeernormen zijn geborgd in de regels en het verkeer kan afgewikkeld worden door enkele maatregelen aan de verkeersstructuur. Het aspect 'verkeer en parkeren' vormt geen belemmering voor de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan.

6.4 Niet-gesprongen explosieven

Kader

Indien één of meerdere conventionele explosieven (CE) in de bodem zijn achtergebleven is dat een risico voor betrokken personeel in de uitvoeringsfase (Arbo-veiligheid). Daarnaast kan een risico ontstaan in het kader van de openbare orde en publieke veiligheid. We spreken daarom bij het bepalen van risico's die ontstaan door het uitvoeren van werkzaamheden in een gebied waar mogelijk CE zijn achtergebleven, van een gecombineerde verantwoordelijkheid in het kader van de 'openbare orde en publieke veiligheid' en 'Arbo-veiligheid'.

Onderzoek

Door T&A Survey is een vooronderzoek (25 september 2020) naar de aanwezigheid van conventionele explosieven voor het gehele grondgebied van de gemeente Zwijndrecht uitgevoerd. Het rapport is opgenomen als bijlage 7. Er is feitelijk materiaal aangetroffen, waaruit blijkt dat er mogelijk verschillende typen explosieven in een klein deel van het onderzoeksgebied zijn achtergebleven tijdens WOII. Hierdoor geldt dat het bestemmingsplangebied (deels) verdacht is op de aanwezigheid van explosieven. In Figuur 6.1 zijn de verdachte gebieden in en rondom het plangebied weergegeven. Het verdachte gebied bevindt zich aan de oostzijde van het plangebied, rondom het spoor en de Lindtsedijk. Het overige gedeelte van het plangebied is niet verdacht.



Figuur 6.4: Verdachte gebieden CE (Bron: T&A Survey)

Aanbevolen wordt voor aanvang van, of tijdens de reguliere werkzaamheden in verdacht gebied opsporingswerkzaamheden te laten uitvoeren. Dit wordt geadviseerd voor de delen waar grondroerende werkzaamheden binnen verdacht gebied gepland zijn en de delen van de op afwerpmunitie verdachte gebieden binnen 10 meter van geplande werkzaamheden waarbij grote trillingen worden veroorzaakt. Er is een gebiedsaanduiding opgenomen voor deze gronden, waaraan een voorwaardelijke verplichting is gekoppeld die het uitvoeren van opsporingswerkzaamheden verplicht stelt.

Conclusie

Voorafgaand aan de werkzaamheden dienen er in de verdachte delen van het plangebied, indien hier grondroerende werkzaamheden plaatsvinden, opsporingswerkzaamheden plaats te vinden. Het aspect NGE vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

6.5 Bodem

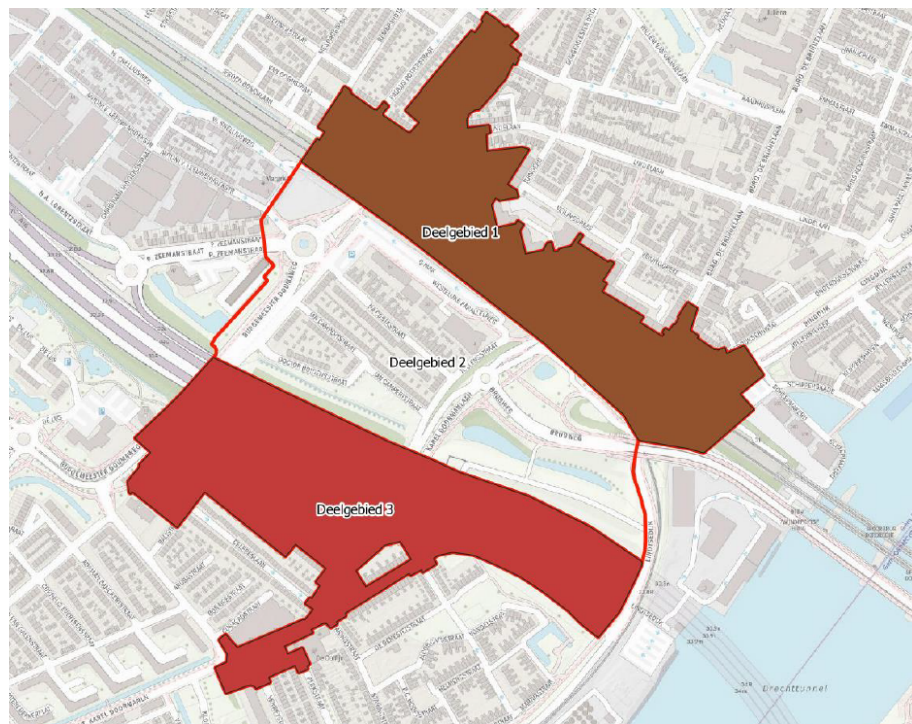
Kader

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het beleid gaat

uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

Onderzoek

Door Antea Group is bodemonderzoek uitgevoerd in het kader van de ontwikkeling van het Stationskwartier. De onderzoeken zijn verdeeld in 3 deelonderzoeken (augustus 2021). De onderzoeken zijn opgenomen als bijlage 8 t/m 10. Onderstaand zijn de belangrijkste resultaten per deelonderzoek beschreven. In onderstaande figuur is een overzichtkaart van de 3 deelgebieden opgenomen.



Figuur 6.5: Overzichtkaart deelgebieden bodemonderzoeken.

Deelgebied 1

In het onderzoeksgebied zijn meerdere (voormalige) potentiële bodembedreigende activiteiten aanwezig. Op het grootste deel van de locaties ter hoogte van deze activiteiten is relevant bodemonderzoek uitgevoerd en is de grond- en grondwaterkwaliteit voldoende bekend. De verdachte activiteiten ter plaatse van de Ringdijk 650 (een benzine-service-station) en de Koninginneweg 93 (een voormalig transportbedrijf) zijn echter onvoldoende onderzocht. Op deze deellocaties is een grond- en/of grondwateronderzoek nodig.

Uit historisch kaartmateriaal blijkt dat er verschillende sloten zijn gedempt binnen het onderzoeksgebied. Er is voorheen bodemonderzoek uitgevoerd, echter zijn deze boringen niet op de exacte locaties van de slootdempingen geplaatst. Derhalve valt niet uit te sluiten dat op deze locaties puin en/of een eventuele verontreiniging met asbest aanwezig is. Tevens hebben bouw- en sloopwerkzaamheden plaatsgevonden, de sloop van het veilinghuis en station, binnen de asbestverdachte periode. Er dient op de locaties van de voormalige sloten, het voormalige station en het voormalige veilinghuis asbestonderzoek uitgevoerd te worden.

Volgens de bodemkwaliteitskaart geldt voor de bovengrond in het noordwestelijke gedeelte van het gebied de kwaliteitsklasse 'wonen' en voor het zuidoostelijke gedeelte van het gebied de kwaliteitsklasse 'industrie heterogeen'. De ondergrond voldoet aan

kwaliteitsklasse 'achtergrondwaarde' op het noordwestelijke gedeelte en in het zuidoostelijke gedeelte, net als de bovengrond, aan de kwaliteitsklasse 'industrie heterogeen'. De spoorzone van het gebied is niet gezoneerd, hiervoor geldt dat de bodemkwaliteitskaart niet kan dienen als milieuhygiënische verklaring.

Op de onverdachte delen van het onderzoeksgebied waar geen (voormalige) verdachte activiteiten aanwezig zijn kan worden uitgegaan van de bodemkwaliteitskaart. Op het zuidoostelijke deel van het gebied is echter wel sprake van bodemkwaliteitsklasse industrie heterogeen, waarbij gehalten boven de interventiewaarden niet kunnen worden uitgesloten. Op het niet gezoneerde gedeelte van het onderzoeksgebied, de spoorzone, is bodemonderzoek noodzakelijk.

De gemiddeld grondwaterstand (GHG) bevindt zich volgens TNO op het grootste deel van de locatie op 0-0,5 m -mv. Naar het zuidoosten toe wordt de grondwaterstand lager met als laagste GHG 2,5-3,0 m -mv. Derhalve wordt op het westelijke deel wel contact met het grondwater verwacht gedurende de werkzaamheden en op het zuidoostelijke deel niet.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van een belemmering voor de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling. Wel is een vervolgonderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden noodzakelijk. Er dient een verkennend-, grond-, grondwater en asbestonderzoek uitgevoerd te worden.

Deelgebied 2

Op verschillende locaties in dit deelgebied zijn gegevens uit voorgaande bodemonderzoeken beschikbaar. Hierbij zijn op enkele westelijke locaties in het deelgebied verontreinigingen met asbest (zuid-west) en zink (noord-west) aangetoond. Hierbij zijn twee voormalige (rest)verontreinigingen met zware metalen ter hoogte van de Doctor Boutenstraat bekend. Daarnaast zijn er verdeeld over het gebied licht verhoogde gehalten aan zware metalen en/of PAK aangetoond.

Het grondwater is westelijk in het deelgebied ter hoogte van de rotonde onderzocht door Milon (20201499, d.d. 07-05-2020), waarbij licht verhoogde concentratie met barium is aangetoond. Ter hoogte van de Westelijke parallelweg De Straat (B01A0120, d.d. 23-05-2001) zijn in het grondwater maximaal licht verhoogde concentraties aan xylenen aangetoond. Ter hoogte van het voormalige tankstation is in het grondwater maximaal licht verhoogde concentraties barium aangetoond door Arcadis (075956647:0.3, d.d. 27-12-2011).

Van de verdachte activiteiten waarvan de locaties bekend zijn, is het tankstation voldoende onderzocht oostelijk in het deelgebied. De locaties aan de Da Costastraat 1 (transportbedrijf) en Tollenstraat 4 (o.a. stortplaats) zijn niet voldoende onderzocht. Mochten de werkzaamheden nabij deze locaties zijn, dan dient er bodemonderzoek conform NEN5707 en NEN5704 uitgevoerd te worden.

Voor het midden van het deelgebied zijn geen relevante gegevens bekend. Het gebied ten zuiden van de Da Costastraat is echter verdacht aangezien hier bouw en sloop heeft plaatsgevonden in een asbestverdachte periode en er sloten zijn gedempt omtrent 1960. Van dit gebied is het meest westelijke deel en een deel ter hoogte van de Karel Doormanlaan voldoende onderzocht. Voor het overige deel ten zuiden van de Da Costastraat geldt dat er bodemonderzoek conform NEN5707 en NEN5704 uitgevoerd dient te worden alvorens voorgenomen werkzaamheden.

Het meest noordwestelijke van het deelgebied ter hoogte van het veldje bij de rotonde dient ook onderzocht te worden. Hier zijn geen relevante onderzoeksgegevens bekend. Daarnaast heeft er bouw en sloop plaatsgevonden in een asbestverdachte periode, bevindt het gebied zich op voormalige slootdempingen en heeft er onder andere een benzine-service-station gestaan.

Voor het overige van het deelgebied kan uitgegaan worden van de bodemkwaliteitskaart

'AW2000'.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van een belemmering voor de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling. Wel is een vervolgonderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden noodzakelijk. Er dient een verkennend-, grond-, grondwater en asbestonderzoek uitgevoerd te worden.

Deelgebied 3

Een deel van de locatie (gedeelte rondom de Bilderdijkstraat parallel aan de A16) is verdacht op het voorkomen van verontreinigingen met asbest in verband met bouw/sloop van gebouwen in de asbestverdachte periode. Voor dit deel is verkennend asbestonderzoek nodig conform de NEN 5707.

Op verschillende locaties in dit deelgebied zijn gegevens uit voorgaande bodemonderzoeken beschikbaar. Uit verkennend onderzoek (DETA milieu; TTH/RTH/1911127D, d.d. 18-12-2019) en een daaropvolgende BUSmelding (tijdelijke uitplaatsing) blijkt dat in de bermen van de A16 een sterke verontreiniging met zink aanwezig is. Indien hier gewerkt gaat worden, is een melding met betrekking tot de Wet bodembescherming noodzakelijk.

Nabij de Bilderdijkstraat nr. 13 (Antea Group; 0463903.160, d.d. 27-08-2020), in de omgeving van de Witte de Withstraat (Antea Group; 50120487, d.d. 31-05-2018), op de Karel Doormanlaan 66 (multifunctioneel centrum) (IDDS; 1401G023/DBI/rap1, d.d. 14-03-2014), in de grond onder de met straatklinker verharde rijbaan van het noordwestelijk deel van de Bilderdijkstraat (MH Policy Consultants & Engineers B.V.; 15123V1, d.d. 09-10-2015) en op de Karel Doormanlaan 57-61 en 63-71 (Envita; 203724-10/R01, d.d. 10-02-2014 en 203125-10/R01, d.d. 08-05-2013) zijn hoogstens licht verhoogde gehalten in de grond aangetoond.

Uit oriënterend bodemonderzoek (MZH; ZW 98.5201, d.d. 1205-1998) blijkt dat in de grond ter hoogte van het deel van de Burgemeester Doumaweg ten zuiden van de A16 ten hoogste licht verhoogde gehalte van de onderzochte stoffen zijn aangetoond. De breekpuinfunderingslaag (dikte ca. 0,6 m) ter plaatse van de asfaltverharding is echter niet analytisch op asbest onderzocht. Voor dit deel is verkennend asbestonderzoek nodig conform de NEN 5707.

Nabij de onderzoekslocatie (binnen 25 meter van het tracé) hebben een transportbedrijf (Bilderdijkstraat 2 5), een benzineservicestation en een autoreparatiebedrijf gezeten (Karel Doormanlaan 55 en 59). De Kareldoornmanlaan 55 en 59 zijn voldoende onderzocht, zie hierboven. Voor de Bilderdijkstraat 25 is verkennend onderzoek nodig conform de NEN 5740.

De onderzoekslocatie (deellocatie 3) is aangegeven op de kaart op pagina 2. Volgens de bodemkwaliteitskaart ligt de locatie in een deelgebied waar de kwaliteit van de boven- en ondergrond voldoet aan kwaliteitsklasse 'wonen en AW2000'. Voor het grootste gedeelte (zie kaart bijlage 3) is de bodemkwaliteitsklasse wonen en vormt dit geen belemmering voor de werkzaamheden. Hier geldt ook de veiligheidsklasse, conform CROW400, basishygiëne. Dit zijn de onverdachte delen op basis van de reeds uitgevoerde bodemonderzoeken en de bodemkwaliteitskaart. Uitzondering vormen de hierboven genoemde verdachte en nader te onderzoeken locaties, waaronder de A16 die is uitgesloten van de bodemkwaliteitskaart.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van een belemmering voor de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling. Wel is een vervolgonderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden noodzakelijk. Er is verkennend bodem en asbestonderzoek noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de voorgenomen

ontwikkeling. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning dienen nadere bodemonderzoeken uitgevoerd te worden.

6.6 Archeologie en cultuurhistorie

Kader

Verdrag van Malta en Wet op de Archeologische Monumentenzorg

Het Verdrag van Malta is er op gericht het bodemarchief beter te beschermen. Het bodemarchief bestaat uit alle archeologische waarden die zich in de bodem bevinden. Deze archeologische waarden dienen op een integrale wijze beschermd te worden, waarbij de volgende drie principes gelden:

1. Tijdig rekening houden met eventuele aanwezigheid van archeologische waarden: Het is belangrijk dat bij de ruimtelijke inrichting van een gebied tijdig rekening gehouden wordt met mogelijk aanwezige archeologische resten. Daarom dient voorafgaand aan een nieuwe ontwikkeling onderzoek plaats te vinden naar archeologische waarden in de bodem van het plangebied. Hierdoor kunnen tijdig archeologievriendelijke alternatieven gezocht worden en wordt tevens een stukje onzekerheid tijdens de bouw van de ontwikkelingen weggenomen, doordat vooraf duidelijk is of er al dan niet archeologische resten in bodem te verwachten zijn.
2. Behoud in situ: Er wordt naar gestreefd archeologische waarden in de bodem te bewaren (behoud in situ). In de bodem blijven de resten immers goed geconserveerd.
3. Verstoorde betaalt: Degene die verantwoordelijk is voor het verstoren van de grond dient te betalen voor het doen van opgravingen en het documenteren van archeologische waarden, wanneer behoud in situ niet mogelijk is.

Dit verdrag is in 2007 vertaald naar de Nederlandse situatie middels de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMz). Onder deze wet, een wijzigingswet die onder andere de Monumentenwet 1998 heeft gewijzigd, zijn de gemeenten de bevoegde overheid inzake archeologie geworden. Zij dienen het aspect archeologie onder meer te borgen in nieuwe bestemmingsplannen. Aangezien de gemeenten de bevoegde overheid zijn voor archeologie beschrijft onderstaande paragraaf per gemeente de conclusies van het verkennend onderzoek. Sinds 1 juli 2016 is de voorgaande wetgeving vervangen door de Erfgoedwet 2016. Anders dan enkele artikel-wijzigingen sluit de nieuwe wetgeving voor dit bestemmingsplan aan op het hiervoor geschetste beeld.

Onderzoek

Archeologie

Door Antea Group is er een archeologisch bureauonderzoek (5 augustus 2021) uitgevoerd. Het rapport is opgenomen als bijlage 11. Onderstaand zijn de belangrijkste resultaten opgesomd.

In het plangebied waren de oude oeverwallen en stroomruggen aantrekkelijke locaties voor vestiging vanaf het laat-neolithicum omdat ze een relatief hogere ligging in het landschap hadden. Voorbeelden hiervan zijn de Surinamestraat en Karel Doormanlaan (in het zuiden van het plangebied) en bij de stroomrug van Andel in het noorden van het plangebied (ter hoogte van de Koninginneweg/Stationsweg). Vanaf de ijzertijd, Romeinse tijd en de middeleeuwen konden ook de lager gelegen terreingedeeltes bewoond worden.

Er zijn in het verleden archeologische vondsten gedaan binnen en nabij het plangebied. Deze vondsten zijn gedaan in de buurt van de Ringdijk. Deze vondsten dateren echter uit de middeleeuwen of uit latere periodes. Er geldt daarom de hoogste verwachting voor waarden uit deze periodes.

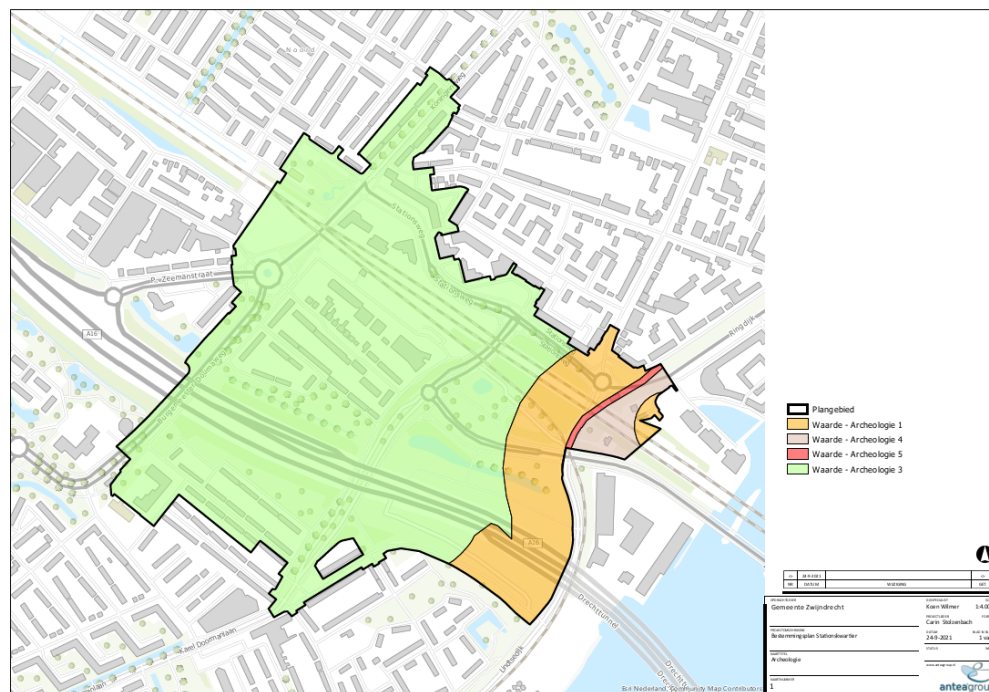
Op basis van het archeologisch bureauonderzoek kunnen archeologische waarden niet

worden uitgesloten. Daarom zijn (conform het advies uit het onderzoek) meerdere dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie' opgenomen in de regels van het bestemmingsplan voor de gronden waar in de vigerende bestemmingsplannen eveneens een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' voor geldt. Hier zijn (conform het advies uit het onderzoek) de gronden van stroomrug de Andel aan toegevoegd. Op onderstaande figuur zijn de dubbelbestemmingen weergegeven.

Op basis van de dubbelbestemming dient bij werkzaamheden rekening te worden gehouden met de archeologische waarden. Als gevolg daarvan kan een nader archeologisch onderzoek nodig zijn of kunnen er voorwaarden aan de omgevingsvergunning worden verbonden. Dit is afhankelijk van de locatie, type werkzaamheden, de diepte van de werkzaamheden en de oppervlakte van nieuwe bebouwing. Bestaande bouwwerken kunnen wel worden vervangen, vernieuwd of veranderd, als de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering. Voor bouwactiviteiten gaat het om de volgende diepten en oppervlakten:

- Waarde-Archeologie 1"; de graafwerkzaamheden niet dieper dan 35 cm plaatsvinden en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst en de oppervlakte van het bouwwerk niet meer bedraagt dan 100 m²;
- Waarde-Archeologie 3"; de graafwerkzaamheden niet dieper dan 50 cm plaatsvinden en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst en de oppervlakte van het bouwwerk niet meer bedraagt dan 2.500 m²;
- Waarde-Archeologie 4"; de graafwerkzaamheden niet dieper dan 50 cm plaatsvinden en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst en de oppervlakte van het bouwwerk niet meer bedraagt dan 10.000 m²;

Bij de dubbelbestemming "Waarde-Archeologie 5" gaat het om coupures/dijkdoorsnijdingen van de dijk.



Figuur 6.6: overzichtskartaal overgenomen waarden Archeologie

Cultuurhistorie

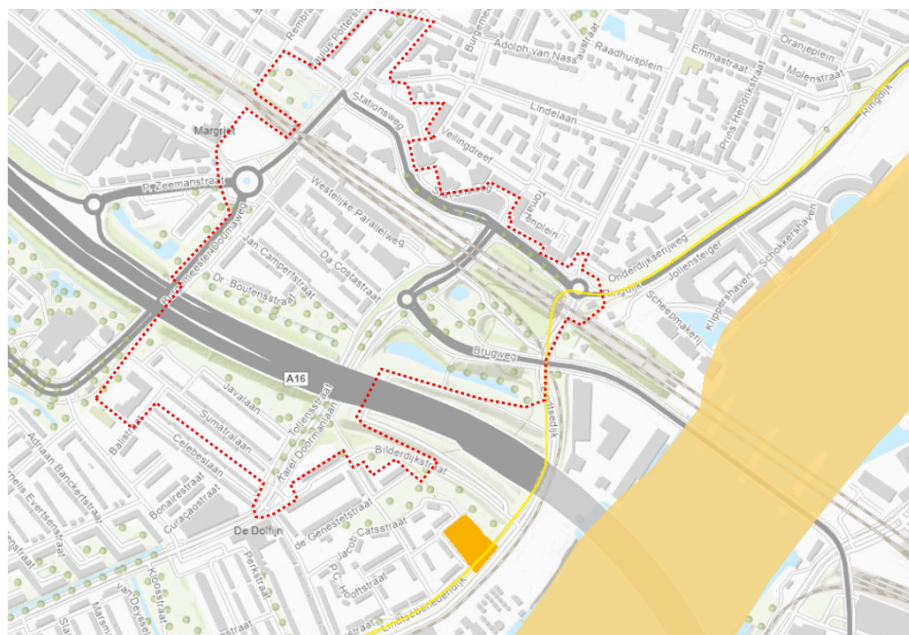
De cultuurhistorische atlas van de Provincie Zuid-Holland geeft inzicht in de historische- en landschappelijke waarden en kenmerken binnen de Provincie Zuid-Holland. Op basis van de

cultuurhistorische atlas is onderzocht welke historische- en landschappelijke waarden aanwezig zijn in het plangebied. Op figuur 6.4 is een uitsnede van de cultuurhistorische atlas met daarop de relevante kaartlagen weergegeven. Het plangebied maakt geen deel uit van een beschermd stads- of dorpsgezicht.

In en rondom het plangebied zijn enkele historische en landschappelijke waarden aanwezig. Ten zuidoosten van het plangebied is een monument gelegen. Dit betreft de resten van de stenen kamer Meerdervoort, daterend uit de Late Middeleeuwen. Het monument is buiten het plangebied van dit bestemmingsplan gelegen. De ontwikkeling van het Stationskwartier doet geen afbreuk aan de historische waarden van dit monument.

Ten oosten van het plangebied is rivier de Oude Maas gelegen. De Oude Maas vormt de scheiding tussen Zwijndrecht en Dordrecht. De Oude Maas is historisch landschappelijk beschermd als riviersysteem en heeft een hoge waarde. De Oude Maas is buiten het plangebied gelegen. De ontwikkeling heeft geen effect op de Oude Maas als riviersysteem.

De Lindtsedijk is een rivierdijk van voor 1945 met een beschermde status. Het betreft een landschappelijk historische lijn met een redelijk hoge waarde. De Lindtsedijk is voor een klein gedeelte in het plangebied gelegen, namelijk in het oostelijk deel van het plangebied. Er worden in de voorgenomen ontwikkeling geen aanpassingen gedaan aan de Lindtsedijk. De landschappelijk historische waarde van deze rivierdijk blijft dus intact.



Figuur 6.7: Uitsnede cultuurhistorische atlas. Plangebied globaal aangeduid met rode stippellijn (Bron: Provincie Zuid-Holland)

Conclusie

Op basis van het archeologisch bureauonderzoek kunnen archeologische waarden in het plangebied niet worden uitgesloten. Voor de bescherming van deze potentiële waarden zijn verschillende dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie' opgenomen in de regels van het bestemmingsplan.

6.7 Externe veiligheid

Kader

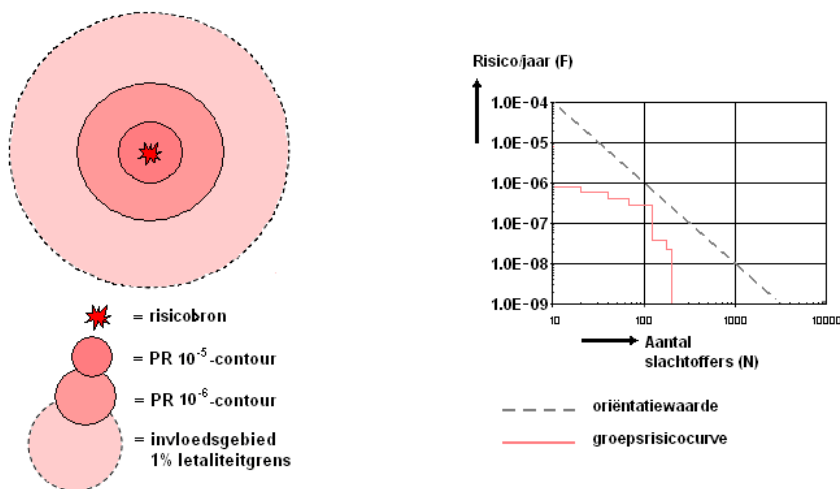
Bij externe veiligheid worden de risico's, die ontstaan als gevolg van opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen beschreven. Het juridisch kader voor externe veiligheid wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Hierin staan de begrippen plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) centraal.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} /jaar-contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten aanwezig zijn of geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} /jaar-contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Figuur 6.8: Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport.

Verantwoordingsplicht

In het Bevi, het Bevb en het Bevt is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. Bij de verantwoording van het groepsrisico dient het bevoegd gezag advies in te winnen bij de veiligheidsregio. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, dat berekend wordt door middel van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten, zoals hieronder weergegeven.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Figuur 6.9: Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico.

Onderzoek

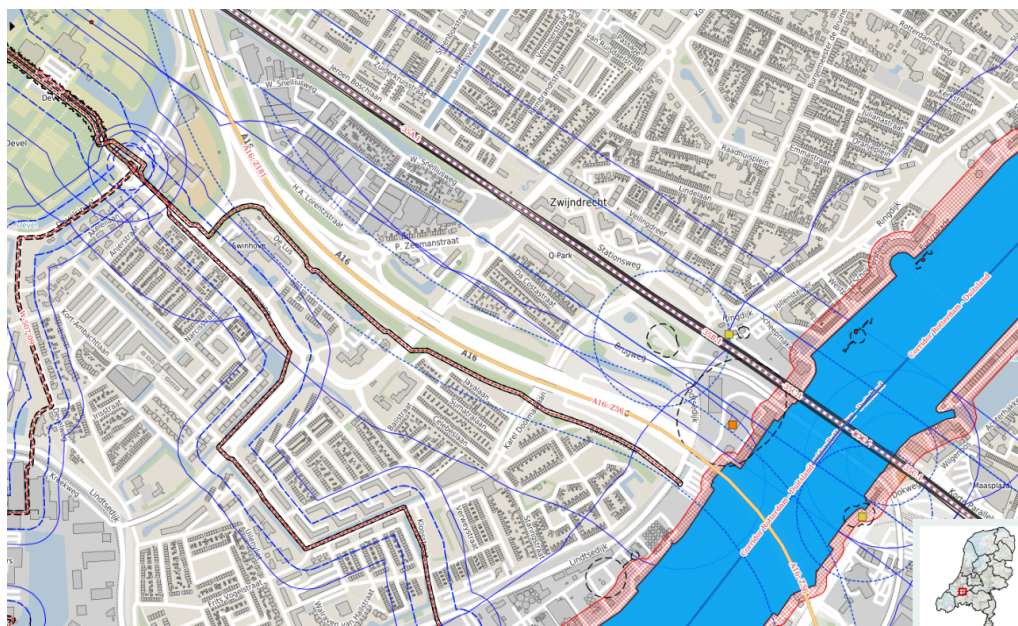
Er is door Antea Group een onderzoek uitgevoerd naar externe veiligheid (17 januari 2022). Het rapport is opgenomen als bijlage 12 bij deze toelichting. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste resultaten.

In en direct nabij het plangebied zijn de volgende risicobronnen aanwezig:

- Het spoor tussen Rotterdam, emplacement Kijfhoek – Dordrecht.
- De rijksweg A16 (hier is het vervoer van brandbare gassen verboden).
- De rivier de Oude Maas (die deel uitmaakt van de watercorridor Rotterdam – Duitsland).
- Een buisleiding voor ondergrondse transport voor Unimils.
- De Brzo-opslag van Brenntag Nederland B.V..
- Het LPG-tankstation Haan aan de Ringdijk.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is de meest dominante risicobron en is derhalve uitgebreid onderzocht in het kader van externe veiligheid. Om de veiligheid hierbij te optimaliseren is in het plan de volgende zonering aangehouden:

- In het bestemmingsplan zijn binnen 30 meter van het spoor (beperkt) kwetsbare objecten niet toegestaan.
- Binnen 200 meter van het spoor zijn nieuwe zeer kwetsbare objecten uitgesloten.
- Gezien de woningbouwdoelstelling is via meerdere groepsrisicoberekeningen bepaald hoe zo veel mogelijk nieuwbouw gerealiseerd kan worden tegen een zo beperkt mogelijke toename van het groepsrisico.



Figuur 6.10: Risicobronnen en veiligheidsafstanden

Groepsrisico

Het groepsrisico bedraagt 6,6 maal de oriëntatiewaarde derhalve is een verantwoording van het groepsrisico verplicht. In het rapport zijn elementen aangedragen voor de verantwoording van het groepsrisico. De elementen van de verantwoordingsplicht zijn afgeleid uit het Bevt en het Bevb.

In lijn met de verantwoordingsplicht van het groepsrisico zijn maatregelen onderzocht om het groepsrisico verder te optimaliseren. Deze maatregelen gaan door op bestrijdingsmaatregelen die eerder zijn getroffen en richten zich op het optimaliseren van de zelfredzaamheid.

Ruimtelijke veiligheidsmaatregelen

Het is een vast gegeven dat hoe dichters nieuwbouw bij een spoorlijn wordt gesitueerd, hoe hoger de bijdrage aan het groepsrisico wordt. Daarom is voor het plangebied via groepsrisicoberekeningen verkend welke stedenbouwkundige invulling en bouwopgave tot welk groepsrisico zou leiden. De gekozen ruimtelijke invulling geeft verhoudingsgewijs het laagste groepsrisico. Verhoudingsgewijs, omdat vanwege de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen het groepsrisico in deze spoorzone per definitie hoog is. Ten aanzien van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt is een aantal uitgangspunten relevant:

- In het bestemmingsplan zijn binnen 30 meter van het spoor (beperkt)kwetsbare objecten niet toegestaan.
- Binnen 200 meter van het spoor zijn nieuwe zeer kwetsbare objecten uitgesloten.
- Gezien de woningbouwdoelstelling is via meerdere groepsrisicoberekeningen bepaald hoe zo veel mogelijk nieuwbouw gerealiseerd kan worden tegen een zo beperkt mogelijke toename van het groepsrisico.

Optimalisatie maatregelen via beleidsregels

Het optimaliseren van de situering van personendichtheden ten opzichte van het spoor is één van de veiligheidsmaatregelen. Er zijn ook andere maatregelen waarmee de veiligheid verder geoptimaliseerd kan worden. Die maatregelen leiden per definitie niet tot een lager

rekenkundig groepsrisico. Niet omdat deze maatregelen geen veiligheidsbijdrage leveren, maar omdat het veiligheidseffect van de maatregelen niet in de berekeningssystematiek verdisconteerd kan worden. Deze andere maatregelen zijn verankerd in de Beleidsregels externe veiligheid welke behoren bij het bestemmingsplan verbrede reikwijdte.

De veiligheid in het gebied kan verder geoptimaliseerd worden door maatregelen welke gericht zijn op het optimaliseren van de zelfredzaamheid van personen en door maatregelen die de bestrijdbaarheid van een incident vergroten. De op bestrijdbaarheid gerichte maatregelen zijn, in samenwerking met de Veiligheidsregio, reeds eerder getroffen. Deze maatregelen zijn ook effectief voor het onderhavige plan en maken deel uit van de verantwoording van het groepsrisico.

De mogelijkheden om de zelfredzaamheid verder te optimaliseren zijn:

- Organisatorische maatregelen
- Bouwkundige maatregelen
- Optimalisering van vluchtwegen

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling. Het plan is afgestemd met de veiligheidsregio. Bij de ontwikkeling van het ruimtelijk plan is rekening gehouden met de maatregelen in het kader van externe veiligheid. Dit is geborgd in de regels en verbeelding van het bestemmingsplan en in beleidsregels.

6.8 Water

Kader

Water vormt een belangrijk aspect bij nieuwe ontwikkelingen. Om wateroverlast te voorkomen is het wettelijk verplicht om toenames van van verhard oppervlak te compenseren door het realiseren van nieuw of extra oppervlaktewater. Daarnaast moet er voorzien worden in een robuust watersysteem: een watersysteem dat rekening houdt met de omvang (en toename) van de hoeveelheid hemelwater en duurzaam omgaat met afvalwater.

Onderzoek

Door Antea Group is er een watertoets (21 januari 2022) uitgevoerd. Het rapport is opgenomen als bijlage 13. De belangrijkste resultaten en conclusies uit de watertoets zijn gebundeld in onderstaande waterparagraaf.

Huidige situatie

De maaiveldhoogte ter plaatse van het plangebied betreft circa NAP -1,0 m in het plangebied. Twee hoger gelegen gebieden in het plangebied betreffen het noordelijk gelegen spoor en de zuidelijke snelweg (A16). Deze gebieden liggen op een hoogte van NAP +5,0 m op basis van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3). De ondergrond bestaat tot een diepte van NAP -13 m uit een holocene deklaag. Ter plaatse van de werklocatie tot circa NAP -21 m bestaat de bodem uit verschillende zandlagen bestaat van de formaties Kreftenheye en Stramproy. Rondom het plangebied bevinden zich watergangen van de categorie “overig water”. Het gebied ten zuiden van de spoorzone ligt in het gebied met een vast peil van NAP -2,1 m. Noordelijk van de spoorzone is een hoger peilvak gedefinieerd met een peil van NAP -1,9 m.

In de huidige situatie wordt het afvalwater afgevoerd met persleidingen. Deze persleidingen met een diameter van 60 cm lopen vanuit het hoofdrioolgemaal Emmastraat dwars door het

Stationskwartier (van het oosten naar het westen). Drie vertakkingen waarvan twee uit het noorden en een uit het zuidelijke deel van het plangebied sluiten aan op deze hoofdleiding.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie is een grote verscheidenheid aan woningen voorzien in en rondom de Spoorzone. Huidig bevinden zich in het plangebied woningen, deze worden in de toekomstige situatie gesloopt. Ook wordt een nieuw complex opgezet aan de oostzijde van het gebied waar momenteel groen ligt. Bij de herontwikkeling neemt het verhard oppervlak met circa 3% toe.

Voor de toename verharding is de eis dat 10% van de toename aan verhard oppervlak wordt gecompenseerd in oppervlaktewater in het zuidelijke peilgebied. In het noordelijke peilgebied (boven het spoor) is sprake van een verhardingsafname en geldt geen aanvullende bergingseis na uitvoer van de noordoostelijke ontwikkeling, waarbij het verhard oppervlak met 6.500 m² afneemt. In het noordelijke peilvak neemt de verharding totaal met 1.500 m² af.

In het zuidelijke peilvak bestaat het oppervlaktewater uit een oppervlakte van circa 3.700 m². Dit oppervlak zal hierdoor met 1.800 m² (10% van 18.000 m²) moeten toenemen om te voldoen aan de gestelde bergingseis. Met de voorgenomen realisatie van circa 2.800 m² wateroppervlak wordt aan de eis van het waterschap voldaan.

In het zuidelijk peilvak omvat de realiseerbare berging op het oppervlaktewater circa 6.360 m³. Geadviseerd wordt om aanvullende bergingsvoorzieningen te treffen zoals oppervlakteberging in groen of door het aanleggen van een wadi in het zuidelijk deel van het plangebied. De keuze hiervoor is afhankelijk van het voorkeursalternatief van de bewoners.

Private waterberging

In overleg tussen de gemeente en het waterschap is bepaald om voor het plangebied een extra (particuliere) waterberging ambitie van 44 mm vast te stellen. Deze ambitie is gebaseerd op de RIONED-bergingscategorie B. Vastgesteld is dat de voorzieningen na een periode tussen 24 en 48 uur na een bui weer beschikbaar zijn.

Vuil- en hemelwaterafvoer

De bestaande riolering ter plaatse van de nieuwbouw met de oostelijke nieuwe woonwijk dient te worden aangepast. Hiertoe is een nieuw rioolontwerp benodigd waarbij de regen van de riolering dient te worden afgekoppeld. Voor het plan en de aansluiting op de riolering geldt dat er 27 m³/uur meer afvalwater wordt geproduceerd. Bijna 200 woningen worden hiernaast gesloopt en zijn nu aangesloten zijn op het gemengde rioelstelsel. Ook wordt de wijk Schildersbuurt met 639 woningen aangesloten op het noordelijk gelegen afvalwater gebied.

Grondwater

Op basis van de uitgangspunten en de principes van opstuwing en verlaging is bepaald dat de totale grondwaterstandverandering over de totale breedte van de onderdoorgang (circa 130 m in de worst-case situatie), 0,20 m bedraagt. Na de realisatie worden door deze verandering in de stijghoogte geen negatieve gevolgen direct naast de parkeergarage verwacht.

Waterkwaliteit

Ten aanzien van hemelwater dient deze conform de GRP van de gemeente Zwijndrecht te gebeuren. Doordat het regenwater relatief schoon is, kan het bijdragen aan een betere waterkwaliteit in het gebied waar de neerslag valt. Het vasthouden en bergen van het regenwater reduceert tevens de piekafvoeren.

De uitgangspunten zijn:

- Microverontreiniging: Er worden geen materialen gebruikt die een verontreiniging van het oppervlaktewater met zich meebrengen. Metalen, zoals lood, koper of zink mogen niet worden gebruikt. Geadviseerd wordt om ter hoogte van de noordelijk te graven waterpartijen de geschiedenis van het tankstation en mogelijk vervuilde grond te onderzoeken.
- Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen. De huidige stedelijke waterkwaliteit is als onvoldoende beoordeeld door het waterschap.
- Doorspoeling oppervlaktewater: Geïsoleerde vijverpartijen of watergangen worden vermeden. Het watersysteem wordt ontworpen met aandacht voor doorspoeling.
- Peilbeheersing: het waterschap kan sturen in de waterkwaliteit door bijvoorbeeld water in te laten of juist af te voeren. Vooral in gebieden met droogvallende sloten is het belangrijk hier rekening mee te houden. Geadviseerd wordt om watergangen en vijvers een minimale waterdiepte te geven van 80 cm.

Door het lozen op oppervlaktewater gelden hiernaast de eisen van de oppervlaktewater-beheerder.

Beschermingszones en waterkeringen

Het plangebied grenst aan de stadskade langs de Oude Maas. De beschermingszone van deze kade bevindt zich binnen het plangebied waar aanpassingen worden doorgevoerd. Ter hoogte van de Brugweg is de gemeente voornemens om het oppervlaktewater binnen de beschermingszone van het plangebied te dempen. Van belang is dat in de voorgenomen situatie de stabiliteit van de kering niet verslechterd en dat dit verder wordt onderzocht.

Juridische borging

Benodigde aanvullende waterberging van 44 mm die door de gemeente is vastgesteld, is in voorliggend bestemmingsplan opgenomen middels een voorwaardelijke verplichting. In overleg met het waterschap en de gemeente is bepaald op welke manier de voorziening tijdig beschikbaar is.

Vastgesteld is dat:

1. Op de gronden met de bestemming verhard is het bebouwen van de gronden slechts toegestaan als is voorzien in de aanleg van een waterberging van ten minste 44 liter per vierkante meter (44 mm) bebouwd oppervlak, die tussen 24 en 48 uur na een bui weer beschikbaar is.
2. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het eerste lid als het realiseren van de waterberging redelijkerwijs niet mogelijk is.

Conclusie

De waterhuishoudkundige inrichting van het plangebied vormt geen knelpunt om de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken. Het aspect water leidt niet tot een belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Vanuit het waterschap is geen sprake van vereiste watercompensatie. Met de gemeente is een bergingsopgave van 44 mm voor bebouwd oppervlak in het plangebied overeengekomen.

6.9 Ecologie

Kader

De Wet natuurbescherming (hierna Wnb) heeft per 1 januari 2017 de Boswet, Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 vervangen. De Wnb regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden, bescherming van soorten en de bescherming van houtopstanden. In deze Natuurtoets wordt niet ingegaan op de bescherming van houtopstanden omdat er geen houtopstand als bedoeld in de Wnb in het plangebied is gelegen.

Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Het betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (hierna NNN). De bescherming van het NNN verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro, bestemmingsplannen) en niet via de natuurwetgeving.

Onderzoek beschermde soorten

Door het Natuur-Wetenschappelijk Centrum zijn verschillende quickscans uitgevoerd binnen het plangebied (bijlagen 14 en 15) daarnaast zijn er ook 3 aanvullende onderzoeken uitgevoerd die als bijlagen 16, 17 en 18 bij deze toelichting zijn opgenomen.



Figuur 6.11: Situering van de deelgebieden.

Volledige plangebied

Vleermuizen

Uit het onderzoek blijkt dat het plangebied door vleermuizen gebruikt wordt om te foerageren en als vliegroute. De aantallen vleermuizen die waargenomen zijn langs de

bomenrijen langs de woningen zijn laag maar des te groter waren de aantallen bij de groenstructuren aan beide zijden van de A16. Deze groenstructuren worden veelal gebruikt om te foerageren maar ook als verbinding tussen andere foerageergebieden. Wanneer deze groenstructuren aangetast worden, zal de essentiële functie als foerageergebied en vliegroute verkleind worden en/of verdwijnen. Hierdoor dient er, wanneer de groenstructuren aangetast worden, een ontheffing aangevraagd te worden en zullen mitigerende en compenserende maatregelen getroffen worden.

Voor de bomenrijen langs de woningen wordt er geadviseerd om zoveel mogelijk bomen en vegetatie te behouden en de werkzaamheden enkel bij daglicht en bij voorkeur in de winterperiode uit te voeren. Ook is het raadzaam om tijdens de werkzaamheden en in de nieuwe situatie zo min mogelijk verlichting te gebruiken en om maatregelen te nemen waardoor (licht)verstoring van de dieren zoveel mogelijk voorkomen wordt. Voorbeelden hiervan zijn het gebruik van amberkleurige verlichting en lichtbronnen die naar beneden gericht zijn.

Vogels met een vaste verblijfplaats (buizerd, sperwer en huismus)

Tijdens de veldbezoeken is er geen activiteit van een buizerd op de nesten waargenomen en kan worden uitgesloten dat vogels met een vaste verblijfplaats gebruik maken van deze nesten. Hierdoor zijn er vanuit de Wet natuurbescherming geen verdere verplichtingen ten aanzien van buizerd en sperwer.

De individuen van de huismus die tijdens de inventarisaties zijn waargenomen bevinden zich met name rond de deelgebieden Dolfijnlocatie en Stadstuinen en langs de Jan Campertstraat. De waarnemingen van de deelgebieden worden in de rapportages van de deelgebieden uitgewerkt. Ter hoogte van de Jan Campertstraat is een waarschijnlijke nestplaats aangetroffen maar behoren de tuinen ook tot de functionele leefomgeving, gezien de waarnemingen. Wanneer het voornemen is om deze bebouwing te slopen en/of de tuinen aan te tasten dient er een ontheffing aangevraagd te worden en zullen mitigerende en compenserende maatregelen getroffen worden.

Grondgebonden zoogdieren

In totaal zijn er zeven verschillende soorten beschermde grondgebonden zoogdieren in het plangebied waargenomen door middel van de wildcamera's, namelijk:

1. Bosmuis
2. Egel
3. Gewone bosspitsmuis
4. Huisspitsmuis
5. Rosse Woelmuis
6. Bunzing
7. Steenmarter

De soorten 1 t/m 5 zijn 'overige beschermde soorten', waarvoor een vrijstelling van bescherming geldt. De bunzing is ook een overige beschermde soort, maar wordt binnen de Drechtsteden aanvullend beschermd. Er dient gewerkt te worden volgens de Uitwerking Gedragscode Stadswerk. De steenmarter is wel strikt beschermd. De groenstroken in het plangebied behoren tot de leefomgeving van de steenmarter. Indien aantasting van groenstroken plaatsvindt, dient een ontheffing aangevraagd te worden en zullen mitigerende en compenserende maatregelen getroffen worden. De verblijfplaatsen van steenmarters bevinden zich in woningen. Voorafgaand aan de sloop van woningen dient een quickscan uitgevoerd te worden om na te gaan of er geschikte holten en/of openingen in de woningen aanwezig zijn die de steenmarter kan gebruiken als verblijfplaats.

Aquatische fauna

De aanwezigheid van strikt beschermde vissoorten en andere aquatische fauna binnen het plangebied kan met voldoende zekerheid uitgesloten worden. Hierdoor zijn er vanuit de Wet

natuurbescherming geen verdere verplichtingen ten aanzien van aquatische fauna.

Overige soorten

Voor alle vogelsoorten geldt dat ze beschermd zijn in de broedperiode. Nesten waarop gebroed wordt, mogen niet verstoord worden. De werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden (soortspecifiek) of na een nadere ecologische controle.

Aanvullend onderzoek beschermde soorten (Dolfijnlocatie en Stadstuinen)

In de onderstaande tabel zijn de uitkomsten weergegeven van de aanvullende onderzoeken binnen het plangebied voor de Dolfijnlocatie en Stadstuinen.

Tabel 6.6: Uitkomsten aanvullend onderzoek beschermde soorten Dolfijnlocatie.

Soortgroep	Effecten beschermde soorten	Verplichtingen
Vleermuizen	Mogelijke aantasting foerageergebied en/of vluchtroute.	Zoveel mogelijk aanwezig groen laten staan of wel compenseren. Zorgplicht.
Vogels vaste verblijfplaats - Huismus	Mogelijke verstoring, aantasting en/of vernietiging van essentiële functionele leefomgeving, voortplantingsplaatsen en vaste rust- of verblijfplaatsen.	Maatregelen zoals werken buiten de kwetsbare periode, behoud van vegetatie en werken volgens een ecologisch werkprotocol. Indien vegetatie deels niet behouden kan blijven dan ontheffing benodigd. Zorgplicht.
Grondgebonden zoogdieren	Geen.	Zorgplicht.
Overige soorten	Mogelijke verstoring of vernietiging broedsels.	De werkzaamheden uitvoeren buiten het broedseizoen.

Tabel 6.7: Uitkomsten aanvullend onderzoek beschermde soorten Stadstuinen.

Soortgroep	Effecten beschermde soorten	Verplichtingen
Vleermuizen	Mogelijke aantasting foerageergebied en/of vluchtroute.	Zoveel mogelijk aanwezig groen laten staan of wel compenseren. Zorgplicht.
Vogels vaste verblijfplaats - Huismus	Mogelijke verstoring, aantasting en/of vernietiging van essentiële functionele leefomgeving, voortplantingsplaatsen en vaste rust- of verblijfplaatsen.	Wanneer de functionele leefomgeving vernietigd wordt; het aanvragen van een ontheffing voor de verbodsbepalingen die overtreden worden en het nemen van mitigerende en/of compenserende maatregelen.
- Gierzwaluw	Geen.	Zorgplicht
Grondgebonden zoogdieren		
Overige soorten	Mogelijke verstoring of vernietiging broedsels.	De werkzaamheden uitvoeren buiten het broedseizoen.

Vleermuizen

Rondom het plangebied is voldoende vergelijkbaar groen aanwezig dat kan dienen als foerageergebied. Hierdoor hebben de maatregelen weinig tot geen negatieve effecten op het foerageergebied van deze soort. Wel wordt geadviseerd zoveel mogelijk groen binnen het plangebied te behouden ofwel te compenseren, met name de groenstructuren aan de westzijde van het plangebied. Een ontheffing is niet benodigd.

Zorgplicht en broedseizoenen

Bij de werkzaamheden dient verder rekening gehouden te worden met broedseizoenen en de zorgplicht.

Huismus

Zowel de nestlocaties als de functionele leefomgeving van de huismus zijn beschermd, wat in dit geval betekent dat er maatregelen getroffen moeten worden om te zorgen dat er geen dieren worden verstoord, er geen essentiële functionele leefomgeving verloren gaat en de functie van voortplantingsplaatsen en vaste rust- en verblijfplaatsen behouden blijven. De werkzaamheden dienen plaats te vinden buiten de meest kwetsbare periode (voortplantingsperiode) voor de huismus, dus werken tussen september en februari. In koude perioden zijn huismussen ook kwetsbaar, er dient dus ook niet gewerkt te worden tijdens vorstperioden. Bij de werkzaamheden dient zoveel mogelijk vegetatie behouden te blijven. Indien er voldaan kan worden aan deze voorwaarden, kan er door middel van de genoemde maatregelen gezorgd worden dat er geen overtreding van de Wet Natuurbescherming plaatsvindt en worden nadelige effecten op de huismus zoveel mogelijk voorkomen. In dat geval is er geen ontheffing benodigd. Wel wordt geadviseerd te werken volgens een vooraf opgesteld ecologisch werkprotocol waarin de te nemen maatregelen beschreven staan.

Onderzoek beschermde gebieden

Het plangebied ligt niet binnen een Natura 2000-gebied, de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden liggen op meer dan 5,7 km. Directe effecten zijn daarmee uitgesloten. De indirecte effecten als gevolg van stikstofdepositie worden behandeld in de volgende paragraaf.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde NNN-gebied bevindt zich op circa 2,1 km. Gezien de afstand tussen het plangebied en de NNN-gebieden kan op voorhand een negatief effect op het NNN en de doelen daarvan worden uitgesloten. De afstand is namelijk zo groot dat geen directe invloed van het bouwplan op de NNN plaats kan vinden.

Conclusie

Met betrekking tot soortbescherming worden maatregelen genomen voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden. Ook worden er geen negatieve effecten verwacht op beschermde natuurgebieden (hierbij is nog niet gekeken naar stikstofdepositie, dat wordt behandeld in de volgende paragraaf). Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan.

6.10 Stikstof

Kader

De Wet natuurbescherming (hierna ook wel Wnb) heeft per 1 januari 2017 de Boswet, Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 vervangen. De Wnb regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden, bescherming van soorten en de bescherming van houtopstanden.

Er dient getoetst te worden of een ruimtelijke ontwikkeling zorgt voor een toename van stikstofdepositie. De Wet stikstofreductie en natuurverbetering is op 1 juli 2021 in werking getreden. Via het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering, waarin de stikstofwet verder is uitgewerkt, geldt per 1 juli een vrijstelling voor bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten omdat de emissies tijdelijk en beperkt zijn. De aanlegfase hoeft niet langer te worden berekend. Een berekening voor de gebruiksfase blijft wel nodig.

Onderzoek

Stikstofberekening

Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is de Biesbosch op 6,8 km. De stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden Krammer-Volkerak, Uiterwaarden-Lek en Lingegebied & Diefdijk-Zuid liggen op circa 25 km. De overige Natura 2000-gebieden zoals het Oudeland van Strijen, de Oude Maas, Boezems Kinderdijk en de Donkse Laagten bevatten geen stikstofgevoelige habitats.

Uit het stikstofonderzoek van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (zie bijlage 19) volgt een bijdrage op drie Natura 2000-gebieden. Deze toename is zeer gering en varieert van 0,01 tot en met maximaal 0,02 mol/ha/j en betreft de natuurgebieden Biesbosch, Krammer-Volkerak en Uiterwaarden-Lek.

Passende beoordeling

Door de planontwikkeling is sprake van extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Hierdoor zijn op voorhand significante gevolgen voor deze gebieden niet uit te sluiten. Er is een passende beoordeling opgesteld door het Natuur-Wetenschappelijk Centrum (zie bijlage 20) waarin de eventuele gevolgen voor het Natura 2000-gebied nader zijn onderzocht. In deze passende beoordeling is geconcludeerd dat er als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen sprake zal zijn van significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Het aspect stikstofdepositie vormt geen belemmering voor de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan.

6.11 Luchtkwaliteit

Kader

In het kader van een planologische procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor wat betreft luchtkwaliteit. Hierbij dient het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, als ook de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit in beeld te worden gebracht.

De Wet luchtkwaliteit maakt onderdeel uit van de Wet milieubeheer en bevat grenswaarden voor luchtkwaliteit. Conform de richtlijn van de EU gelden de grenswaarden voor de buitenlucht voor het gehele grondgebied van de lidstaten, met uitzondering van de werkplek. De uitvoeringsregels behorend bij de wet zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen (mr) die gelijktijdig met de Wet luchtkwaliteit in werking treden.

Onderzoek

Er is door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid een onderzoek uitgevoerd naar luchtkwaliteit (4 januari 2022). Het rapport is opgenomen als bijlage 21. Onderstaand zijn de belangrijkste resultaten benoemd.

Effecten langs infrastructuur

Uit de berekeningen blijkt dat voor het zichtjaar 2021 op alle berekende toetspunten in beide varianten wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. In tabel 6.6 zijn de maximale en de minimale berekende jaargemiddelde concentraties aangegeven.

Tabel 6.6: Concentraties langs infrastructuur (Bron: ODZHZ).

Stof		Plansituatie met Brugweg 50 km/uur concentraties in $[\mu\text{g}/\text{m}^3]$	Plansituatie met Brugweg 30 km/uur concentraties in $[\mu\text{g}/\text{m}^3]$
NO ₂	max.	35,4	35,4
	min.	25,9	25,7
PM ₁₀	max.	20,8	20,8
	min.	19,0	19,0
PM _{2,5}	max.	12,0	12,0
	min.	11,2	11,2

Effecten op nieuwe woningen

In tabel 6.7 is de concentratie luchtverontreinigende stoffen op de maatgevende punten op de grens van de woonbestemming weergegeven in de plansituatie. Uit het onderzoek naar de concentraties luchtverontreinigende stoffen blijkt dat de hoogste concentraties zijn berekend ter plaatse van de woonbestemming op de hoek van de (verlengde) Brugweg en de Burgemeester Doumaweg, aan de zijde van de rijksweg. Voor alle stoffen geldt dat deze concentraties ruim lager zijn dan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit.

Tabel 6.7: Concentraties op nieuwe woningen (Bron: ODZHZ).

Stof		Plansituatie met Brugweg 50 km/uur concentraties in $[\mu\text{g}/\text{m}^3]$	Plansituatie met Brugweg 30 km/uur concentraties in $[\mu\text{g}/\text{m}^3]$
NO ₂	max.	31,1	30,7
	min.	24,8	24,7
PM ₁₀	max.	19,9	19,9
	min.	18,8	18,8
PM _{2,5}	max.	11,6	11,6
	min.	11,1	11,1

WHO-advieswaarden

De WHO advieswaarde van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM₁₀ wordt net niet overschreden op de grens van de woonbestemming. De WHO advieswaarde voor PM_{2,5} wordt echter wel overschreden. Voor de stof PM_{2,5} wordt de WHO advieswaarde van 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in het gehele onderzoeksgebied overschreden. Deze overschrijding wordt veroorzaakt door de hoge achtergrondconcentratie in een groot deel van Nederland.

Conclusie

Er wordt op alle toetspunten wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. De Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) staat de voorgenomen planontwikkeling niet in de weg. De WHO advieswaarde wordt voor de stof PM_{2,5} wel overschreden.

6.12 Bedrijven en milieuzonering

Kader

Met de Wet milieubeheer tracht de Nederlandse overheid de wederzijdse hinder tussen bedrijven en instellingen en de woonomgeving te voorkomen. Hiervoor wordt er gebruik gemaakt van milieucategorieën met een zonering. Door de VNG zijn voor deze categorieën richtafstanden opgesteld.

In de VNG-brochure worden twee omgevingstypen onderscheiden, namelijk 'rustige woonwijk'/'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. De richtafstanden uit de VNG-brochure zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een daarmee vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied). De indicatieve afstanden zijn de afstanden die moeten worden aangehouden tot de gevels van woningen in een 'rustige woonwijk'. Voor woningen in een 'gemengd gebied' mag de indicatieve afstand worden gecorrigeerd en kan de afstand met één trede worden verlaagd, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat. Dit geldt niet voor de richtafstand voor externe veiligheid. Deze wordt niet verkleind. Dit geldt voor het LPG-vulpunt.

Tabel 6.8: Richtafstanden VNG.

Milieucategorie	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
1	10 meter	0 meter
2	30 meter	10 meter
3.1	50 meter	30 meter
3.2	100 meter	50 meter
4.1	200 meter	100 meter
4.2	300 meter	200 meter
5.1	500 meter	300 meter
5.2	700 meter	500 meter
5.3	1.000 meter	700 meter
6	1.500 meter	1.000 meter

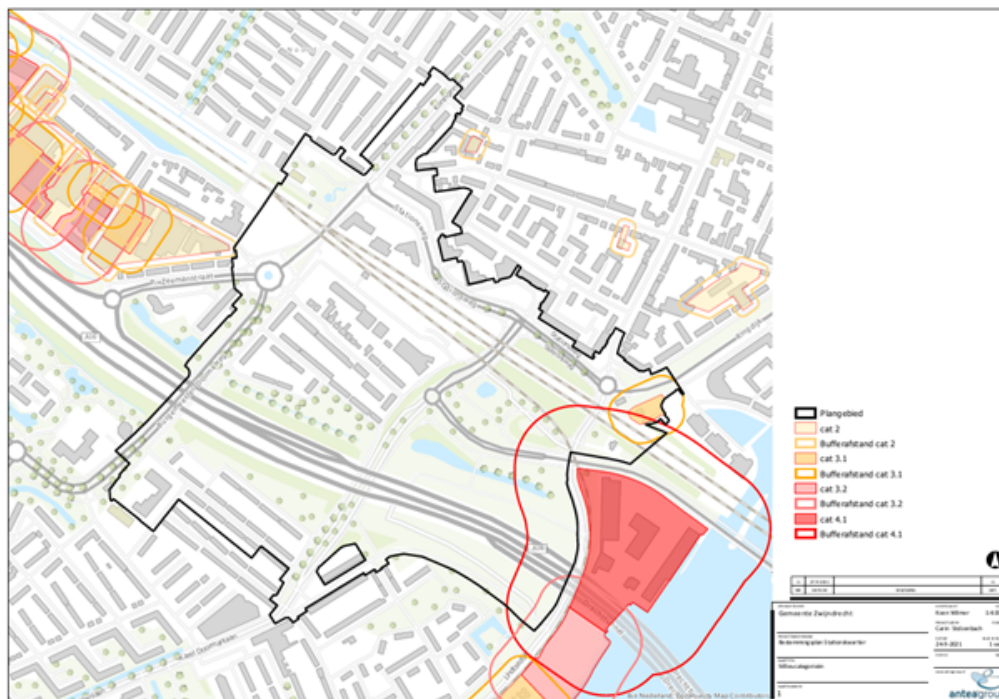
Onderzoek

Omgevingstype

Voor de beoordeling van het omgevingstype zijn in de VNG-brochure enkele verduidelijkende richtlijnen opgegeven. Onder een rustige woonwijk wordt verstaan een locatie waar afgezien van wijkgebonden voorzieningen vrijwel geen andere functies voorkomen zoals bedrijven en kantoren. Bovendien is er sprake van weinig verstoring door verkeer. Van het omgevingstype gemengd gebied is sprake bij matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies zoals detailhandel, horeca en bedrijvigheid voor. Gebieden die direct langs hoofdinfrastructuur zijn gelegen, behoren eveneens tot het gemengd gebied. Het aspect geluid is voor de te hanteren afstand een doorslaggevende factor.

Het plangebied is gelegen in het centrum van Zwijndrecht, rondom het station Zwijndrecht. Het gebied is in de huidige situatie reeds een gemengd gebied bestaande uit voornamelijk woningen, gemengd met verschillende bedrijven en voorzieningen. In de toekomstige situatie wordt deze mate van functiemenging versterkt. Het plangebied wordt doorkruist door het spoor en Rijksweg A16. Daarnaast zijn er diverse belangrijke lokale wegen in het plangebied gelegen, zoals de Burgemeester Doumaweg, Koninginneweg en Stationsweg.

Gezien de centrale ligging van het plangebied in Zwijndrecht rondom het station, de ligging aan hoofdinfrastructuur en de functiemenging ter plaatse, is er sprake van een gemengd gebied.



Figuur 6.12: Contourafstanden omliggende bedrijven.

Functies en voorzieningen

Voorliggend bestemmingsplan maakt een breed scala aan bedrijfsactiviteiten mogelijk: detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, horeca en dienstverlening. Deze activiteiten worden veelal in de plint van gebouwen gerealiseerd, waarboven appartementen gerealiseerd worden. Bij de bouw van deze woningen wordt er rekening gehouden met deze functies en wordt overlast voorkomen.

In de directe omgeving van het plangebied zijn diverse bedrijventerreinen andere functies aanwezig. Er is een inventarisatie uitgevoerd naar de bedrijven en overige functies in de omgeving. Uit deze inventarisatie is gebleken dat het overgrote deel van de omliggende bedrijven geen belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van het voornemen. De contouren liggen niet over te ontwikkelen gebied heen. Er is één locatie waar de milieucontour wel over het te ontwikkelen gebied heen ligt. Dit betreft het bedrijventerrein Groote Lindt.

Bedrijventerrein Groote Lindt

Ten oosten van het plangebied is bedrijventerrein Groote Lindt gelegen. Het te ontwikkelen gebied Maasterras Oost ligt relatief dicht bij dit bedrijventerrein. Op het terrein worden bedrijven tot maximaal categorie 4.2 mogelijk gemaakt. Voor een gemengd gebied betekent dit een richtafstand van 200 meter. Zoals weergegeven op figuur 6.8 overlapt de contour van het bedrijventerrein het te ontwikkelen gebied. Het bedrijventerrein is een gezoneerd industrieterrein. Derhalve is het bedrijf onderzocht in het kader van het geluidsonderzoek. Eventuele benodigde maatregelen zullen worden geborgd in de regels van het bestemmingsplan. In paragraaf 6.2 wordt nader ingegaan op industrielawaai.

LPG-vulpunt

Ter plaatse van Maasterras Oost is een lpg-vulpunt gelegen. Dit lpg vulpunt valt onder een categorie 3.1 bedrijf. Een dergelijk bedrijf heeft een richtafstand van 50 meter. De voorgenomen ontwikkeling van Maasterras Oost is gedeeltelijk voorzien binnen de contour van 50 meter van het lpg vulpunt. Bouwen binnen deze aanduiding is in beginsel niet toegestaan. In de regels van het plan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die - indien nodig - voorziet in een mogelijke verplaatsing van het LPG-vulpunt.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

6.13 Kabels en leidingen

Kader

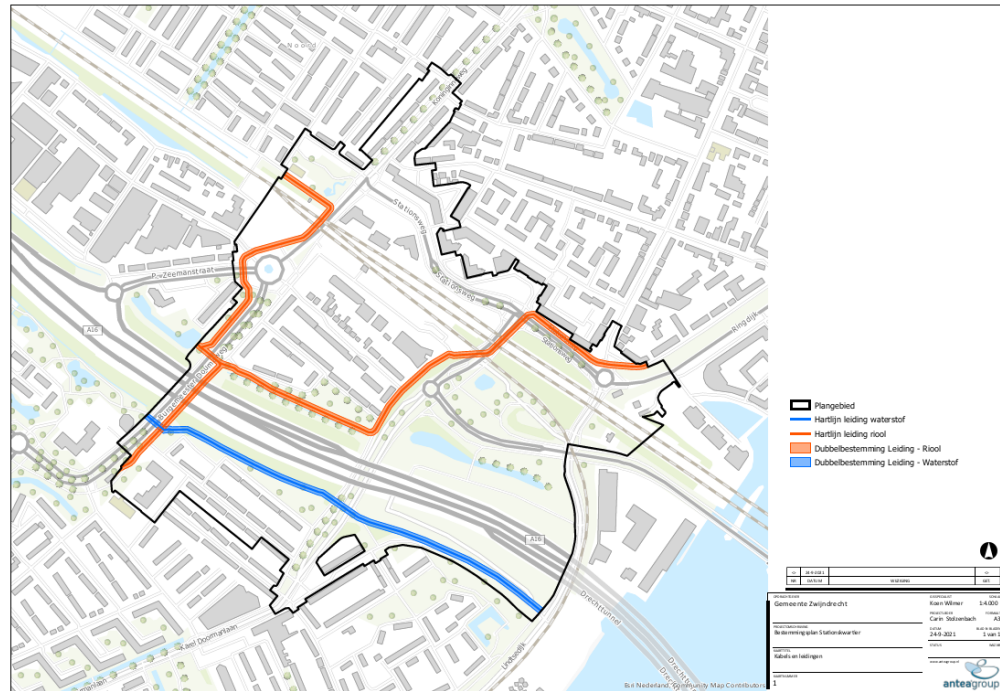
Onder kabels en leidingen worden met name kabels en leidingen voor data/telecommunicatie, elektriciteit, brandstof, water en aardgas verstaan. Het duurzaam behoud van kabels en leidingen dient geborgd te worden in een bestemmingsplan.

Onderzoek

In en rondom het plangebied bevinden zich diverse leidingen die voor het voorliggend bestemmingsplan van belang zijn, namelijk:

- Waterstofleiding;
- Stelsel van rioolleidingen.

Voor de leidingen is een passende dubbelbestemming opgenomen die de bescherming ervan waarborgt. De leidingen zijn op de verbeelding aangegeven met de bijbehorende belemmeringenstrook en op onderstaande figuur aangeduid.



Figuur 6.13: Ligging kabels en leidingen binnen het plangebied

In de omgeving van het plangebied zijn geen hoogspanningsleidingen, straalpaden of telecomverbindingen gelegen.

Het bestemmingsplan maakt de aanleg van een warmtenet mogelijk. De exacte ligging is nog niet bekend.

Conclusie

De aanwezige leidingen in het plangebied zijn beschermd in de regels van het bestemmingsplan met een passende dubbelbestemming. Er zijn geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

6.14 Duurzaamheid

De gemeente Zwijndrecht heeft de opgave om te werken aan een goede leefomgeving, voor nu, en voor de volgende generaties. In het Raadsprogramma 2018-2022 is vermeld dat duurzaamheid, klimaatadaptatie, de energietransitie en de omslag naar een circulaire economie essentieel zijn om ons voor te bereiden op de toekomst. Zwijndrecht moet een gemeente zijn waar iedereen fijn kan wonen, werken en verblijven. Alleen op deze manier kunnen we een toekomstbestendige gemeente vormen. De drie landelijke duurzaamheidsambities die bijdragen aan een toekomstbestendige gemeente zijn:

- Energieneutraal in 2050
- Klimaatadaptief in 2050
- Circulaire economie in 2050.

Groen en biodiversiteit ziet de gemeente als belangrijk middel om deze ambitie te bereiken.

Energieneutraal in 2050

Vanuit de doelstelling Zwijndrecht energieneutraal in 2050 en het voorkomen van een extra in te vullen energieopgave wordt gestreefd naar energieneutrale nieuwbouw. Met het ontwikkelen van nieuwbouw dient invulling te worden gegeven aan het huidige energiebeleid van de gemeente Zwijndrecht: de Regionale Energiestrategie Drechtsteden 1.0 en de Transitievisie Warmte 2021. Deze documenten vormen de leidraad voor de ontwikkeling van de warmtevoorziening in het Stationskwartier. Sinds 2018 wordt nieuwbouw niet meer aangesloten op het gasnet. De woningen in het Stationskwartier moeten op een duurzame manier worden verwarmd.

In Zwijndrecht zijn er mogelijkheden voor toepassing van restwarmte, geothermie en aquathermie. De eerste voorkeur is het benutten van een direct bruikbare warmtebron. De tweede voorkeur is het benutten van een op te waarden warmtebron, met een zo hoog mogelijk rendement. Met het ontwikkelen van nieuwbouw dient invulling te worden gegeven aan het huidige energiebeleid van de gemeente Zwijndrecht: de Regionale Energiestrategie Drechtsteden 1.0 en de Transitievisie Warmte 2021. Sinds 2018 wordt nieuwbouw niet meer aangesloten op het gasnet. Vanuit het energiebeleid van gemeente Zwijndrecht zijn de volgende criteria van toepassing:

Voorkeursvolgorde warmte

Bij toepassing van warmtebronnen hanteren we de volgende voorkeursvolgorde van warmtebronnen:

1. direct bruikbare warmte
2. op te waarden warmte
3. de minste voorkeur gaat uit naar te maken warmte

In Zwijndrecht zijn er mogelijkheden voor toepassing van op te waarden warmte. De voorkeur is om een op te waarden warmtebron te benutten, met een rendement dat passend is met de vereiste (BENG) norm. In de Transitievisie Warmte is per wijk onderzocht welke alternatieve mogelijkheden er zijn om onze gebouwen te verwarmen. Dit met aandacht voor de lokale situatie en voor de technieken die zich reeds bewezen hebben. Daarnaast hebben we een duidelijk beeld van de wijken waar we kunnen beginnen met de voorbereidingen voor aardgasvrij wonen en werken. Aan weerszijden van het spoor zal een warmtenet worden ontwikkeld. Uitgangspunt is dat warmtenetten zo veel mogelijk gekoppeld worden om warmtebronnen te kunnen verbinden. Het warmtenet als onderdeel van het energiesysteem kan helpen om pieken in het energiesysteem op te vangen en de steeds grotere energievraag te beperken. Met een warmtenet voorkomen we de elektrificatie van de warmtevraag met de bijbehorende en in onze verstedelijkte gemeente lastig in te vullen verduurzamingsopgave. Het warmtenet is in het Stationskwartier economisch in het voordeel, levert goede milieuprestaties en vergt nauwelijks ruimte in de woning. De gemeente schrijft voor dat op het warmtenet wordt aangesloten en dat het daarbij gaat om individuele aansluiting per appartement of per eenheid in de utiliteitsbouw.

Integrale samenhang energiesysteem (warmte, hernieuwbaar gas, elektriciteit; pieken opvangen; koppeling van warmtenetten)

Het is belangrijk om de integrale samenhang van het energiesysteem (warmtenet, (hernieuwbaar)gasnet en elektriciteitsnet) te bekijken. Het warmtenet als onderdeel van het energiesysteem kan helpen om pieken in het energiesysteem op te vangen. Met een warmtenet wordt de elektrificatie van de warmtevraag voorkomen met de bijbehorende en in het verstedelijkte Zwijndrecht lastig in te vullen verduurzamingsopgave.

Op basis van de nieuwe BENG-normen kunnen zonnepanelen niet meer worden gebruikt om

het energieverlies van de woning 'te compenseren'. Daarmee kon ondanks een slechte isolatie van de woning toch aan de EPC-eis worden voldaan. De kunst is nu om met zo min mogelijk zonnepanelen toch aan de BENG-eisen te voldoen. Er blijft dan ruimte over voor het plaatsen van zonnepanelen voor het energieverbruik van bijvoorbeeld huishoudelijke apparaten. Gestreefd wordt naar optimaal ruimtegebruik. Daarbij is het wenselijk om hoge daken te voorzien van zonnepanelen, voor lagere daken kan de keuze worden gemaakt tussen zonnepanelen of klimaatmaatregelen zoals groene daken.

De gemeente heeft onderzocht welke mogelijkheden er zijn om een wijk te bouwen die bijdraagt aan de energiedoelstelling van Zwijndrecht. De haalbaarheid van een warmtenet in het Stationskwartier is nader onderzocht door bureau Innoforte. Het heeft geresulteerd in de Rapportage warmtevoorziening Stationskwartier. Uit het onderzoek blijkt dat de varianten met het warmtenet economisch in het voordeel zijn, goede milieuprestaties leveren en nauwelijks ruimte vergen in de woning. Aan weerszijden van het spoor zal een warmtenet worden ontwikkeld. Voor deze ontwikkeling is in de functie Openbare ruimte en in de bestemming Verkeer een directe bouwtitel mogelijk gemaakt. Binnen de functie Woongebied-Dynamisch is hiervoor een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

Klimaatadaptief in 2050

De gemeente bereidt zich voor op de gevolgen van een veranderd klimaat met extremer weer, zoals extreme regenval en hoge temperaturen. Het doel is om de leefbaarheid van de gebieden in Zwijndrecht te versterken vanwege de verwachte klimaatveranderingen. De ambitie is om nieuwbouwwoningen klimaatadaptief te bouwen. Daarbij wordt gestreeft naar minder nadelige gevolgen van wateroverlast, hittestress, droogte en bodemdaling en het vergroten van de biodiversiteit. Hiervoor is er een pakket van eisen geformuleerd, waarbij voor elke eis de minimale prestatie is vastgelegd. Deze (minimale) eisen komen voort uit het 'Convenant klimaatadaptief bouwen in Zuid-Holland'. Klimaatadaptief bouwen is een integraal onderdeel van deze nieuwbouwwontwikkeling. Een groene inrichting van de terreinen en de openbare ruimte kan hieraan bijdragen. Daarnaast wordt natuurinclusief bouwen de standaard. Bebouwing levert namelijk een potentieel belangrijke bijdrage aan onze biodiversiteit (zoals met nieuwe insectenhôtels en vogelnestkasten).

Zo zijn er in 2019 stresstesten uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat het Stationskwartier nu nog niet klimaatbestendig is ingericht. Het gebied is versteend en kent weinig kwalitatief hoogwaardig groen (biodiversiteit). De stresstesten laten het volgende zien:

- a. Het plangebied kwetsbaar is voor wateroverlast (met name omringend gebied zoals de Da Costrastraat is heel kwetsbaar). Daarom niet afwentelen naar de omgeving.
- b. Er is een kleine tot zeer kleine kans op overstromingen en hittestress. Daarnaast zien we ook dat er weinig biodiversiteit aanwezig is.
- c. Er is een kans op grondwateroverlast. Droogte is geen groot risico.
- d. Het gebied is gevoelig voor hitte en bodemdaling.

Vanuit het ondertekenen van het Convenant klimaatadaptief bouwen en het programma duurzaamheid wordt aangestuurd op het creëren van een groene stad waar je goed kan werken, wonen en verblijven. Dit vormt ook een belangrijk aspect bij de stedelijke ontwikkeling. Ter uitvoering van de visie is het Convenant klimaatadaptief bouwen vertaald naar prestatie-eisen in beleidsregel Duurzaamheid behorende bij dit bestemmingsplan.

Neerslag

Het te ontwikkelen gebied verwerkt neerslag binnen de eigen plangrenzen. De minimale eis is:

- Bij een bui van 30 mm per uur en piekintensiteit van 140 liter/ seconde/ hectare is er

geen water op straat.

- Bij een bui van 50 mm per uur en piekintensiteit van 200 liter/ seconde/ hectare is er geen water schade/ water in het gebouw.
- Het gebied zelf bergt minimaal 20 mm water, uitgaand van een bestaand gebied, zonder extra verharding, anders is de eis uit de waterparagraaf het minimum.

Extra punten zijn te verdienen als:

- De private ruimte een deel van de waterberging zelf opvangt (minimaal 20 mm - maximaal 50 mm); systemen die anticiperen op neerslag krijgen een hogere waardering.
- Hemelwater wat valt wordt nuttig toegepast binnen de plangrenzen.
- De ontwikkeling de kwetsbaarheden bij neerslag van omliggende gebieden reduceert. Elke waterberging tot maximaal 80 mm wordt positief gewaardeerd.

Droogte

De inrichting van het gebied is dusdanig dat een periode van 4 weken geen effect heeft op het groen (bomen, struiken, planten en gras).

Hitte

Minimaal 30% van de verblijfsplekken gebieden waar langzaam verkeer is hebben schaduw op de hoogste zonstand van het jaar.

Extra punten zijn te verdienen:

- Op basis van de verhouding verhard en onverhard oppervlak (20% is de basis, en elke 10% meer geeft extra punten)
- Extra punten voor toepassen van lichte materialen in de gebouwen (30% is de basis, en elke 10% meer geeft extra punten)
- Collectieve koele plekken in de openbare ruimte/ centrale ruimten in gebouwen

Bodemdaling

Bij nieuwe ontwikkelingen dient aandacht te zijn voor bodembedaling. Hierbij wordt aandacht besteed aan:

- Overgang onderheide constructies (gebouwen) en buitenruimte
- Wijze waarop bomen in de Zwijndrechtse ondergrond meekunnen i.r.t. bodemdaling

Extra punten:

- Bij reductie van de bodemdaling over een periode van 50 jaar
- Als aangetoond worden dat bomen 50 jaar of ouder kunnen worden i.r.t. bodemdaling
- De grondwaterstand past bij de huidige en toekomstige situatie wat betreft bodemdaling
- Effecten op de grondwaterstand in de directe omgeving een positief effect hebben

Natuurinclusief bouwen is de standaard. Bebouwing levert namelijk een potentieel belangrijke bijdrage aan de biodiversiteit (zoals met nieuwe insectenhôtels en vogelnestkasten). Door variatie in schaal en maat en porositeit kunnen de gebouwen en gebouwde elementen een bijdrage leveren aan de biodiversiteit.

Vanuit de herontwikkeling wordt ingezet op versterking van de groenstructuren in het gebied om deze weer te verbinden met andere delen van Zwijndrecht. Deze groenstructuren bieden ook de kans om extra water op te vangen en de biodiversiteit weer te stimuleren in het gebied. Groen draagt in belangrijke mate bij aan de leefkwaliteit, in ruimtelijk, ecologisch en in klimatologisch opzicht. Behalve in de openbare buitenruimte is groen ook op bouwblokniveau belangrijk, in de vorm van groene binnenterreinen, groene daken en/of

groene gevels. De ambitie is om 25 procent van het oppervlak van het bouwblok een groene invulling te geven.

Circulaire economie in 2050

De gemeente hecht ook veel waarde aan de circulaire economie en wil overmatig gebruik en onnodig verlies van grondstoffen en materialen voorkomen. De gemeente stimuleert daarom ook het opnemen van het thema circulariteit in bouwplannen. Denk daarbij aan:

- Het inzetten van een materiaal-/ gebouwenpaspoort. Op deze manier worden materialen vastgelegd, wat de impact is en wat er gebeurt met de uitstroom van de materialen.
- Het inzetten van materialen met een lage milieuprestatiescore.
- Schaarse en toxische materialen en grondstoffen worden zoveel mogelijk vermeden
- Het ontwerp van de gebouwen is flexibel, zodat het gebouw snel en makkelijk aanpasbaar is wanneer de bestemming en de inrichting van de ruimte verandert.

Goede afvalscheiding en afvalinzameling draagt bij aan de doelstellingen van een circulaire economie. Daarom dient ook afvalinzameling integraal onderdeel te zijn van het plan. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Grondgebonden woningen krijgen drie minicontainers aan huis voor inzameling van de grondstoffen GFTE (groente-, fruit- & tuinafval en etensresten), PMD (verpakkingen van plastic, metaal/blik en drankenkartons) en OPK (oud papier & karton). Inzameling van restafval gaat via ondergrondse verzamelcontainers;
- Minicontainers dienen op eigen grond gestald te worden, zoveel mogelijk uit het zicht van de openbare ruimte;
- Gestapelde bouw (hoogbouw) heeft de beschikking over verzamelcontainers voor OPK, PMD en restafval. In 2021 worden naar verwachting ook zogenaamde cocons voor GFE geplaatst t.b.v. de hoogbouw.
- Alle woningen krijgen een adresgebonden afvalpas, waarmee toegang verkregen kan worden op de toegewezen ondergrondse containers en op het afvalbrengstation.

De gemeente daagt de ontwikkelende partijen uit om stallingsmogelijkheden voor de minicontainers integraal in het ontwerp mee te nemen en om na te denken over in de woning geïntegreerde voorzieningen, die de bewoners helpen en stimuleren hun afval goed te scheiden. Door de afvalinzamelaar HVC in een vroegtijdig stadium op de hoogte te stellen van de plannen, worden de nieuwe woningen opgenomen in de inzamelroutes en de benodigde containers geleverd.

6.15 Gezondheid

De gemeente Zwijndrecht heeft de nota 'gezonde basis voor iedereen' vastgesteld. Een gezonde basis zorgt ervoor dat mensen langer gezond blijven en op de lange termijn mee kunnen blijven doen en minder (snel) (gezondheids)problemen krijgen. Met een gezonde basis werken we preventief om (erger) te voorkomen. De Wet publieke gezondheid (Wpg) schrijft voor dat een gemeente een nota vaststelt met doelstellingen, acties en resultaten ten behoeve van de wettelijke taken. Dit zijn:

- Gezondheidsbevordering d.m.v. preventieprogramma's.
- Gezondheidsbescherming; hieronder vallen infectieziektebestrijding (vaccinaties), zorg rondom zwangerschap, gezondheid & milieu en leefomgeving (medische milieukunde) en gezondheid & hygiëne (technische hygiëne zorg).
- Ziektepreventie; hieronder vallen Jeugdgezondheidszorg en ouderengezondheidszorg.
- Crisisorganisatie (gezondheidsonderzoek en psychosociale hulp na rampen)

- Epidemiologie en monitoring

Het overgrote deel van deze taken is door de wet ingekaderd. Alleen de taak gezondheidsbevordering geeft veel beleidsvrijheid. Uitgangspunten vanuit de Zwijndrechtse ambities zijn:

- preventie, dus het voorkomen van (verergering van) ziekte en andere problemen binnen het sociaal domein (op lange termijn),
- een inclusieve samenleving, waarin iedereen meedoet door middel van een gezonde basis voor iedereen,
- daarnaast werken we, voor zover nog niet van toepassing, toe naar een structurele aanpak ten behoeve van een duurzaam resultaat

Een gezonde leefomgeving heeft effect op de lichamelijke en psychische gezondheid. Een gezonde leefomgeving is "een leefomgeving die als prettig wordt ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is" (RIVM). De meeste impact op het vergroten van gezondheidswinst in relatie tot een gezonde levensverwachting is het terugdringen van fijnstof en het creëren van een rookvrije omgeving. Daarnaast wordt steeds duidelijker dat een groene omgeving die uitdaagt tot bewegen, positieve effecten heeft op het algemene welbevinden van inwoners.

De gemeente Zwijndrecht heeft de ambitie om een aantrekkelijke en gezonde woon- en leefomgeving te creëren door verdichting, verstening en ontgroening te voorkomen. Bestaande verkeersroutes worden aan elkaar verknoopt via assen door Zwijndrecht zodat langzaamverkeersroutes ontstaan. De kerngedachte hierachter is dat de verschillende voorzieningen op deze manier beter te bereiken zijn met de fiets of te voet. Op deze manier wordt de afstand relatief kleiner en wordt beweging gefaciliteerd. Daarnaast ambieert de gemeente een openbare ruimte van hoge kwaliteit waar alle inwoners van de gemeente Zwijndrecht, ongeacht de leeftijd, kunnen recreëren en ontmoeten.

In het Stationskwartier wordt dan ook uitgegaan van het 'toevoegen van kwaliteit'. Dit vertaalt zich in drie doelstellingen:

- Het verbeteren van de verblijfskwaliteit voor voetgangers in de te ontwikkelen gebieden.
- Het aansluiten aan (beoogde) Zwijndrechtse identiteit, met name in bebouwing en inrichting.
- Het creëren van een aantrekkelijk stadscentrumgebied.

Het stedenbouwkundig raamwerk vormt de basis voor een duurzame en bestendige gebiedsontwikkeling. De doelstellingen zijn in dit plangebied zijn onder andere vertaald in het verkleinen van de ruimte voor infrastructuur. Wegen worden smaller, de buitenruimte aantrekkelijker en er komen aangename (groene) verblijfsgebieden. Rond het station is de openbare ruimte ingericht op ontmoeting en interactie. De ambitie is door te bouwen op het groene karakter van de Tuinstad.

