

DE STATIONSTUINEN

19 NOVEMBER 2020

Gebiedsvisie De Stationstuinen Barendrecht



Deze gebiedsvisie is opgesteld door de gemeente Barendrecht in samenwerking met:

– Ontwerp en inhoud gebiedsvisie:
Wissing Ruimtelijke Denkers
Urban Synergy

– Communicatie en participatie:
Bureau Buhrs

– Gebiedsidentiteit:
IWT

De samenstellers van dit document hebben hun uiterste best gedaan om bronnen en rechthebbenden van beeldmateriaal dat wordt gebruikt te achterhalen en te vermelden. Wanneer desondanks beeldmateriaal wordt getoond waarvan u (mede)rechthebbende bent en voor het gebruik waarvan u niet als bron of rechthebbende wordt genoemd, ofwel voor het gebruik waarvan u geen toestemming verleent, kunt u zich in verbinding stellen met de gemeente Barendrecht.

Niets uit dit document mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van gemeente Barendrecht en naamsvermelding. Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

Datum:
19 november 2020

Welkom!	04
Leeswijzer	07
1. De Stationstuinen in een notendop	08
2. Locatie vol kansen	17
3. Gebiedsvisie	28
4. Groen en bewust	39
5. Duurzaam bereikbaar	53
6. Plek voor iedereen	67
7. Ontwikkelstrategie en haalbaarheid	81

Welkom! Voor u ligt de gebiedsvisie De Stationstuinen.

Hierbij presenteer ik u met trots de gebiedsvisie Stationstuinen Barendrecht. Deze visie gaat over de gebiedsontwikkeling die direct grenst aan de oostzijde van het treinstation Barendrecht. De Stationstuinen slaat een brug tussen het dorp Barendrecht, het agrofood-bedrijventerrein Dutch Fresh Port, het stadse leven in Rotterdam en het recreatielandschap van de Zuidpolder en rondom de Waal. Het heeft alle potentie om te transformeren naar een bruisende plek waar wonen, werken, leren en recreëren samenkomen. Met ruimte voor nieuwe woningen en een succesvol bedrijfsleven. De tijd vraagt om oplossingen voor vraagstukken rond klimaat, energie en warmte en volkshuisvesting. Elke nieuwe ontwikkeling moet bijdragen aan een duurzamer systeem.

In de komende 30 jaar heeft Nederland circa 1,5 miljoen huizen nodig. Betaalbare huizen voor specifieke doelgroepen zoals starters, ouderen, alleenstaanden, maar zeker ook gezinnen. Uiteraard naast een gedifferentieerd aanbod van woningen in de vrije markt. Barendrecht moet, wil en kan hier een belangrijke rol in spelen. We deden het eerder met bijvoorbeeld de VINEX-wijk Carnisselande. De Stationstuinen is nu de plek vol mogelijkheden.

Dit is geen eenvoudige opgave. De haalbaarheid van deze transformatielocatie is afhankelijk van heel veel factoren. Veel belangen, kwaliteitseisen, financiële, planologische en juridische kaders. Met onze gebiedsvisie zetten we de eerste stap naar de realisatie. We nodigen de markt uit om samen met ons dit gebied aan te pakken en succesvol te helpen ontwikkelen. Dat kan alleen als overheden, bewoners, gebruikers, ondernemers en grondeigenaren nauw samenwerken. We zijn al met diverse partijen in gesprek en dat biedt volop perspectieven. Hierdoor zijn we ervan overtuigd dat we in Barendrecht met De Stationstuinen de groene stad van morgen kunnen realiseren.



Peter Luijendijk
Projectwethouder De Stationstuinen





LEESWIJZER

Deze gebiedsvisie De Stationstuinen beschrijft zowel de reeds doorlopen stappen als de kaders en ambities voor de nieuwe ontwikkeling:

Hoofdstuk 1 is een **samenvatting** van deze gebiedsvisie. Het tweede hoofdstuk bevat een **introdactie** op de locatie en positionering ten aanzien van andere ontwikkelingen in de regio. Dit hoofdstuk vormt de basis voor hoofdstuk 3 waarin de **daadwerkelijke gebiedsvisie** wordt beschreven. Hierin wordt het raamwerk van de gebiedsvisie beschreven. In hoofdstuk 4, 5 en 6 worden vervolgens de **kernwaarden** 'Groen en Bewust', 'Gezond bereikbaar' en 'Plek

voor iedereen' toegelicht. Per kernwaarde worden vervolgstappen benoemd voor de uitwerking.

Het laatste hoofdstuk 7 bevat de **ontwikkelstrategie**. Een belangrijk hoofdstuk aangezien het hier gaat om een complexe transformatie-opgave. In deze ontwikkelstrategie wordt ingegaan op de haalbaarheid, de visie op samenwerking met partners, fasering en vervolgstappen. Hier zijn ook kort de uitgevoerde onderzoeken beschreven.

1. De Stationstuinen in een notendop

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

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

In het Koersdocument De Stationstuinen legden we in 2019 de ambitie voor het gebied vast. Tevens is De Stationstuinen door het Rijk aangewezen als een versnellingslocatie binnen de Woondeals, de meerjarige integrale samenwerking tussen overheden en maatschappelijke partners. Het is daarmee een kerngebied voor de grote woningbouwopgave van Zuid-Holland. Dit geeft de visieontwikkeling een stevige impuls.

De ligging van De Stationstuinen, binnenstedelijk en dichtbij het treinstation, maakt het tot een ideale ontwikkellocatie. De nabijheid van Barendrecht Centrum en haar voorzieningen versterkt de aantrekkingskracht. Wat deze plek echt onderscheidt van andere locaties in de regio, is het aanwezige bedrijvencluster Dutch Fresh Port. Dit cluster

van agrofood-bedrijven is een koploper op de wereldmarkt en is constant bezig met verbetering en vernieuwing van producten en diensten. Deze karakteristieken van het gebied zorgt ook voor de behoefte aan woonruimte voor werknemers, ruimte voor onderwijs, research- en development en ruimte voor ontmoeting en kennisuitwisseling. Kortom, een gebied met gevarieerd wonen en ontwikkelingen die zich richten op voedsel en gezondheid; de grote thema's van deze wereld.

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





Vers Proeftuin

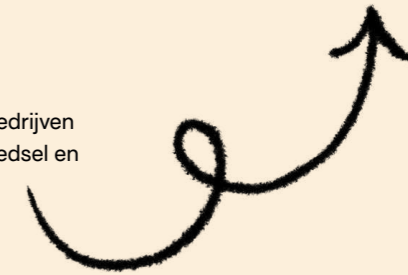
We zien De Stationstuinen als Vers Proeftuin. Proeftuin staat voor innovatie in een broedplaats zoals een campus en in nieuwe woonconcepten. Vers staat voor de ontwikkelingen en trends in gezonde leefstijlen en nieuwe voedselproducten. Van oudsher de kern van Barendrecht en ook nu de dagelijkse drive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

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

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

DE STATIONSTUINEN IN CIJFERS

-  circa 4,5 Hectare
-  circa 2.300 - 3.500 woningen
-  30% sociale en 20% betaalbare woningen
-  circa 40.000 - 60.000 m² voorzieningen, start-ups, bedrijven en kennis- en opleidingsinstituten op het gebied van voedsel en gezondheid.



Integratie van maatschappelijke vraagstukken

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

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

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

Gezond Bereikbaar gaat over mobiliteit. Het openbaar vervoer, met name het spoor, is de basis. Daarnaast wordt in het gebied voorrang gegeven aan fietsers en voetgangers. De Stationstuinen wordt autoluw; er is maar beperkt ruimte voor de auto. We werken

aan goede (parkeer)voorzieningen met deelmobiliteitsconcepten. Zoals deelauto's, deelfietsen, nieuwe buslijn naar Ridderkerk. Bereikbaarheid staat uiteraard voorop, maar net even anders dan we gewend zijn in Barendrecht. Zo ontlasten we het omliggend wegnnet en het milieu.

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

Nieuw aanbod voor de woningvraag

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

De ruimte is echter beperkt en de behoefte aan aantallen woningen groot. De Stationstuinen kiest daarom niet voor de standaard

grondgebonden woning met voortuin en oprit, maar voor stedelijke grondgebonden woningen en een variatie aan woningtypen zoals appartementen, ook over meerdere lagen, lofts, portiekwoningen, stadshuizen en ruime dakappartementen. Hiermee geven we invulling aan de diverse woonwensen in een compact woonmilieu. De Stationstuinen onderscheidt zich door deze variatie aan woningtypen van ontwikkelingen in de regio. Volgens o.a. de woningcorporaties is op de woonmarkt overal behoefte aan en is vooral snel bouwen belangrijk. Hiermee komt een verhuisketen op gang die elders in de Barendrechtse woonmarkt weer mogelijkheden biedt. Dit werken we graag met uit met o.a. de woningcorporaties Havensteder, Wooncompas en Patrimonium.

Stedelijk wonen

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

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

Vraaggestuurd

De Stationstuinen geeft antwoord op de vragen vanuit de markt. Om dit te kunnen bereiken zullen we heel goed naar de markt luisteren om de juiste, verrassende oplossing te bieden. De lange ontwikkelperiode van Stationstuinen heeft voldoende flexibiliteit om de veranderende woonvraag te kunnen accommoderen.

Faciliterende rol

De gemeente kiest ervoor om niet actief gronden aan te kopen, naast gronden die al in eigendom zijn. We nemen een faciliterende rol aan. Voor een enkel deelgebied kan een uitzondering worden gemaakt, afhankelijk van het risicoprofiel. In de geest van de aanstaande Omgevingswet richten we ons op het aangeven van kaders en sturen we op het bereiken en instandhouden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. Daarnaast wordt participatie door de gemeente bevorderd. Deze gebiedsvisie is de eerste stap en formuleert doelstellingen, uitgangspunten en ambities om tot de gewenste ontwikkeling te komen. De gemeente stelt ook het omgevingsplan op, waarmee de planologische basis voor De Stationstuinen ontstaat. We blijven bovendien actief betrokken in de vorm van onder andere een Kwaliteitsteam.

Gefaseerd

We verwachten dat de ontwikkeling van De Stationstuinen circa 10-15 jaar duurt. Het plan zal daarom in fasen tot stand komen, te beginnen bij het gebied rondom de hoofdentree van het treinstation. Vanuit daar kan het groeien langs de Spoorlaan en tot aan de Gebroken Meeldijk en langzaam naar de uitlopers van het plangebied.

Tot slot

De Stationstuinen is een prachtige ontwikkellocatie tegen het treinstation aan met de potentie om grote aantallen woningen te realiseren en een bijdrage te leveren aan de kracht van het aanwezige bedrijvencluster. Een bruisende plek met tal van functies en volop ruimte voor zowel sociale als betaalbare woningen. Een plek voor gezinnen, alleenstaanden, ouderen en jongeren. Tevens een plek voor werknemers en werkgevers, start-ups en tal van voorzieningen. De gemeente, woningcorporaties en partijen in het gebied zijn volop in gesprek en er is vertrouwen dat dit gebied binnenkort ook daadwerkelijk zijn eerste start kan maken. De eerste succesvolle tekenen zijn al zichtbaar in de vorm van initiatieven zoals Spring! Housing en Loods38.

DE STATIONSTUINEN

In De Stationstuinen bouwt Barendrecht aan de groene stad van morgen. Een toonaangevend leefgebied waar mensen gelukkig wonen, werken, leren en innoveren.

Een plek voor jong en oud die stads oogt en vertrouwd voelt. Verbonden met Dutch Fresh Port wordt het een ‘vers proeftuin’ voor nieuwe woonvormen, innovatieve bedrijvigheid, onderwijs en onderzoek.

Groen zet hier de toon. Het zorgt voor een ontspannen omgeving en vormt de schakel tussen het dorp en het aangrenzende buitengebied.

Participatie is de basis onder het proces. Dit wordt een gebied waar mensen met plezier wonen, werken, leren en recreëren.

In het gebied wordt al gewoond en gewerkt en veel partijen zijn betrokken bij de ontwikkeling. De gemeente heeft ervoor gekozen om de gebiedsvisie op te stellen met een zo groot mogelijke inbreng van betrokken bewoners, ondernemers en overige belanghebbenden. We hebben een breed participatie- en communicatietraject ingezet om alle partijen goed te informeren over, en te betrekken bij de ontwikkeling van de gebiedsvisie voor De Stationstuinen. Dit blijft actief tijdens de ontwikkeling van het gebied.

Het traject bestond uit twee rondes:

- 1. Ophaalronde van april–augustus 2020.** Door verschillende middelen en activiteiten in te zetten hebben we veel input voor de gebiedsvisie opgehaald. Via een enquête en een digitaal participatieplatform (website www.stationstuinenbarendrecht.nl) bereikten we een brede groep Barendrechters. Daarnaast organiseerden we fysieke en online (coronaproof) bijeenkomsten voor de raadscommissie en direct betrokkenen zoals ondernemers, bewoners en jonge woningzoekenden.
- 2. Teruglegronde in september–oktober 2020.** In aanloop naar de besluitvorming in november en december koppelden we de resultaten van de ophaalronde terug naar alle betrokkenen. En vertaalden we de inzichten naar input voor de gebiedsvisie en aanbevelingen voor het vervolgtraject.

Resultaten

De plannen en ambities voor De Stationstuinen zijn door iedereen positief en met enthousiasme ontvangen. De feedback vanuit de verschillende doelgroepen op de eerste uitwerkingen van de 'Vers Proeftuin' en de 3 ruimtelijke kernwaarden 'Gezond Bereikbaar', 'Groen en Bewust' en 'Plek voor iedereen' is in deze gebiedsvisie verwerkt.

Vervolgproces

Met het vaststellen van de gebiedsvisie is de ontwikkeling nog maar net begonnen. Wel hebben we al flink wat in gang gezet. De totstandkoming van dit document en het Koersdocument legden een stevige basis voor communicatie en participatie. Zo zijn de uitgangspunten, zoals de participatiekaders, positionering en huisstijl van het gebied, in samenwerking met alle direct betrokkenen vastgelegd. Ook hebben we belangrijke communicatiemiddelen ontwikkeld voor langdurig gebruik: een projectwebsite/digitaal participatieplatform en een inspiratiefilm (in productie) ontwikkeld. De doelen wat betreft bekendheid en betrokkenheid zijn gehaald.

In het vervolgproces zetten we parallel aan het ontwikkeltraject ook in op het blijven informeren, inspireren en betrekken van huidige en nieuwe doelgroepen. Door intensieve, gerichte gebiedscommunicatie en indien nodig (digitale) participatie activiteiten. We denken hierbij aan de volgende middelen en activiteiten:

Online: www.stationstuinenbarendrecht.nl; digitale nieuwsbrief, social media van de gemeente en De Stationstuinen
Posters, flyers en andere middelen op locatie bij Loods38, het station en andere prominente plekken in het gebied
Persberichten, interviews en artikelen
Digitaal bijpraatmoment voor het algemeen publiek
Optioneel: doelgroep specifieke (digitale) bijeenkomsten

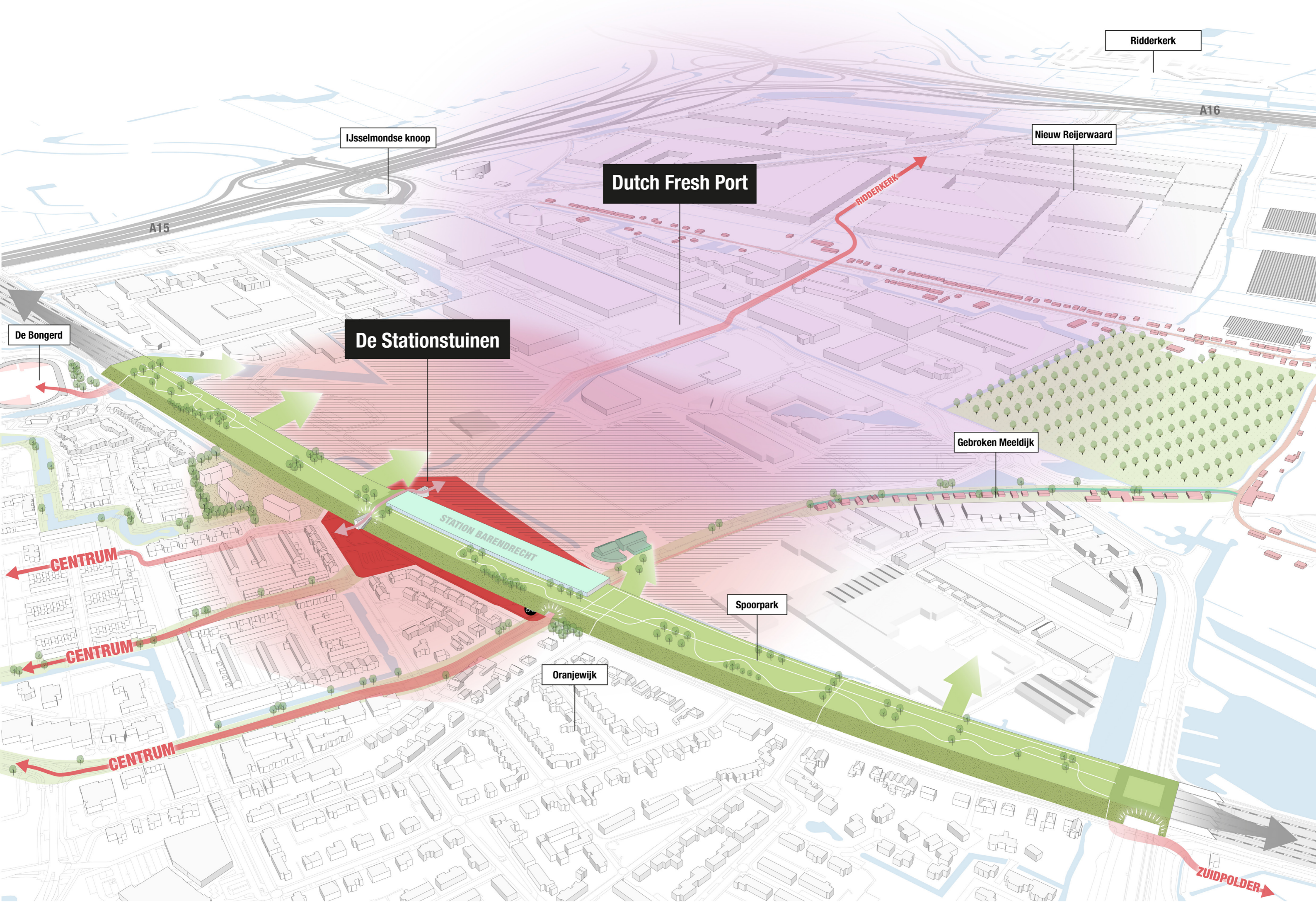
De wijze waarop bijeenkomsten/activiteiten plaatsvinden is afhankelijk van de geldende maatregelen in het kader van COVID-19. We blijven in elk geval in gesprek met stakeholders als de grondeigenaren, bedrijven, woningcorporaties, MRDH, de provincie en de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard. Ook worden in deze periode de kaders vastgesteld voor de gebiedsmarketing en de projectpromotie door ontwikkelaars en initiatiefnemers.



Samen met ondernemers, bewoners en belanghebbenden bouwen we aan de groene stad van morgen.

Toelichting activiteiten:

- Enquête april 2020: een online enquête verspreid via de gemeentelijke media. Ruim 500 Barendrechters beantwoordden de enquête;
- Digitale informatiebijeenkomst voor bewoners Gebroken Meeldijk 25 juni 2020;
- Informatiebijeenkomst voor ondernemers 9 juli 2020. Een fysieke bijeenkomst van ca. 35 ondernemers in Loods38 met presentaties over de gebiedsvisie door de stedenbouwkundigen en het proces door de gemeente. Ook waren er discussietafels per deelgebied. De begeleiding lag bij de stedenbouwkundigen en leden van het projectteam;
- Digitaal participatieplatform www.stationstuinenbarendrecht.nl juli–augustus 2020.
- Een online platform in de nieuwe huisstijl van De Stationstuinen met uitleg over het plan, proces en de kernwaarden. Bezoekers konden vragen stellen en suggesties doen. De website werd bezocht door ca. 2000 bezoekers waarvan er ca. 100 een reactie gaven. Het platform blijft een centrale rol vervullen in de participatie en communicatie rond De Stationstuinen;
- Inspiratieforum De Stationstuinen georganiseerd i.s.m. Emborion. Een drukbezochte bijeenkomst met als hoogtepunt keynote spreker expert Daan Zandbelt, lid college van Rijksadviseurs;
- Informatiebijeenkomst rond jongeren en wonen. Een fysieke bijeenkomst in het gemeentehuis met ca. 30 jongeren en raadsleden.



Ridderkerk

A16

IJsselmondse knoop

Dutch Fresh Port

Nieuw Reijerwaard

A15

RIDDERKERK

De Bongerd

De Stationstuinen

Gebroken Meeldijk

STATION BARENDRECHT

Spoorpark

Oranjewijk

CENTRUM

CENTRUM

CENTRUM

ZUIDPOLDER



2. Locatie vol kansen

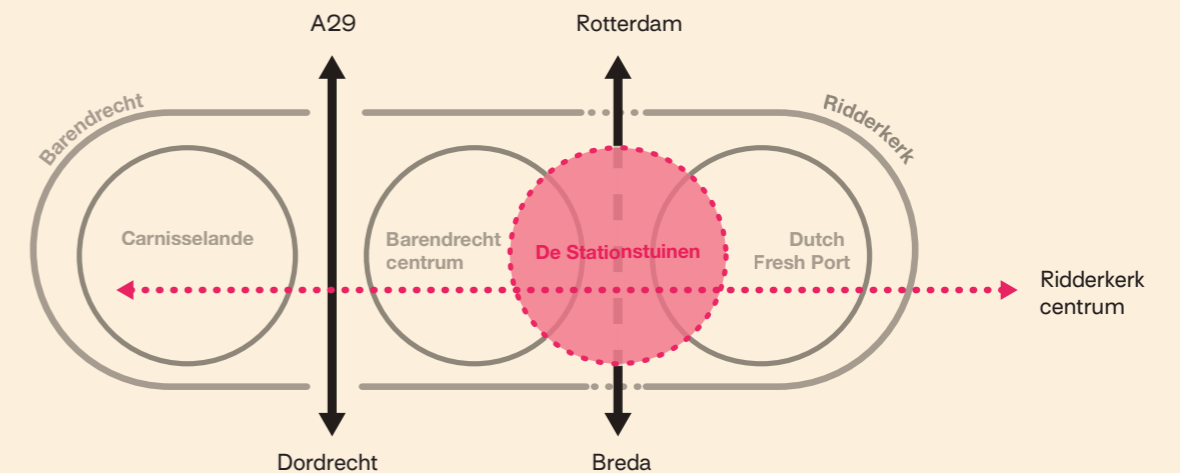
Waarom gaan we een goed lopend, internationaal opererend bedrijventerrein aan de oostzijde van Barendrecht veranderen?

Een legitieme vraag. Het antwoord is: omdat het past bij de actieve rol die onze gemeente heeft in het oplossen van actuele maatschappelijke vraagstukken, met name op het gebied van huisvesting. Barendrecht is sinds de jaren '30 continu gegroeid. We bieden mensen de kans zich te huisvesten in een groene omgeving en geven hen een goede plek om te werken, te sporten en te recreëren. Bij deze groei liepen bewoners, bedrijven en de gemeente hand in hand. En dat kunnen we nu weer doen.

Barendrecht is een dorp in 3 delen, gescheiden door landelijke infrastructuur: de A29 en de spoorlijn Breda/Dordrecht-Rotterdam/

Amsterdam. Deze vormen door hun omvang en hoge ligging sterke barrières. Enkel de historische linten verbinden de delen aan elkaar via tunnels onder de nieuwe lijnen door. Zo blijft het 'oude' deel van Barendrecht door deze infrastructuur ruimtelijk los van de wijk Carnisselande en stopt voor vele bewoners Barendrecht bij het spoor. En andersom stopt voor de bedrijven hun gebied ook bij het spoor, maar dan aan de andere kant.

Met De Stationstuinen creëren we de schakel tussen beide gebieden; een ruimtelijke en functionele brug. Het treinstation ligt hierdoor niet meer aan de rand, maar midden in Barendrecht. Hiermee versterken we de vitaliteit van het centrum van Barendrecht en die van Dutch Fresh Port. Bovendien bieden we plaats aan een substantiële hoeveelheid nieuwe woningen in combinatie met schone, duurzame mobiliteit. Want wat is een betere plek om te wonen dan vlakbij het station en op steenworp afstand van de stad Rotterdam!



Afbeelding 2.1 (linker pagina): Positie De Stationstuinen in Barendrecht.

Afbeelding 2.2: Schema De Stationstuinen op de spoorlijn Breda-Rotterdam en verbonden met Barendrecht Centrum, Carnisselande, Dutch Fresh Port en Ridderkerk centrum.



Afbeelding 2.3: Plangebied
 Het plangebied beslaat circa 45 ha aan de oostzijde van het treinstation. Door de omvang kan hier ook daadwerkelijk een ander leefmilieu ontstaan direct tegen het treinstation aan. Het kan voldoende ruimte bieden voor tal van nieuwe functies en is goed verbonden met het dorp en de bedrijven.

2.1 Goed Verbonden Locatie

Ons doel is om een nieuw OV-knooppunt te realiseren. Daarom concentreert het plangebied zich rondom het treinstation. We hebben gekeken naar logische grenzen m.b.t. eigendomsgrenzen, topografische structuren (water en wegen) en een goede aansluiting op de bestaande bedrijven.

Het spoorpark vormt onderdeel van het plangebied. Het beslaat circa 45 hectare. Een fors gebied dat verbonden is met de ringweg van Barendrecht en zijn directe omgeving, via de Spoorlaan, Gebroken Meeldijk en Zuideinde. Het is de wens dit sterk te integreren door er enerzijds nieuwe verbindingen op aan te sluiten en tevens verbindingen te leggen naar het bestaande woongebied.

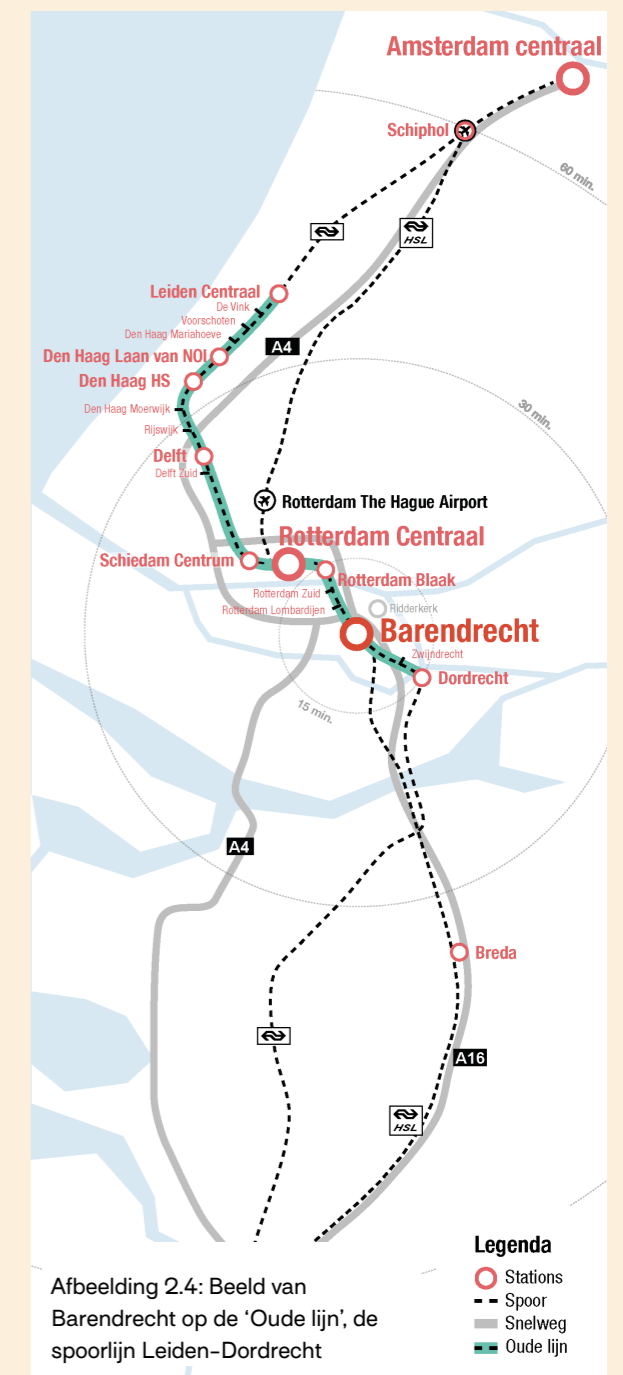
De Spoorlaan en de Gebroken Meeldijk vormen belangrijke entrees. We willen deze route opwaarderen met gemengde functies. Daarom is ook de hele route van de Gebroken Meeldijk opgenomen in het visiegebied. Dit is het historische lint dat dit gebied verbindt met Barendrecht Centrum aan de westzijde en het recreatief buitengebied aan de oostzijde. Er liggen kansen om dit verouderde gebied op termijn te vernieuwen en transformeren naar een woonstraat. De Spoorlaan biedt minder mogelijkheden hiervoor, omdat er recent grootschalige nieuwbouw is gerealiseerd.

Schakel in de regio

De Stationstuinen ligt aan de 'Oude Lijn' (tegenwoordig het spoortracé Leiden-Dordrecht). Barendrecht vormt hiermee het begin van de drukke, bruisende Randstad. Binnen 13 minuten sta je in het centrum van Rotterdam, met zijn rijke aanbod aan winkels, cultuur, universiteiten en bedrijvigheid. Deze verbinding wordt de komende jaren nog sterker met de verhoging van de frequentie van het aantal treinen naar 6 keer per uur. Vanuit Rotterdam zijn ook Schiphol en Amsterdam eenvoudig te bereiken. De andere kant op liggen Dordrecht, Breda en Antwerpen binnen handbereik. Voor de auto liggen de snelwegen A15, A16 en A29 op korte afstand. Maar je hoeft het dorp niet uit: alle

voorzieningen van Barendrecht zijn goed bereikbaar. Het centrum van Barendrecht ligt op 15 minuten lopen en 5 minuten fietsen. De fietser kan ook via meerdere fietssnelwegen de omliggende natuurgebieden van de Zuidpolder, Oude Maas, De Waal en het Waalbos bereiken. Ook het Maasstad Ziekenhuis ligt op 10 minuten fietsen en Carnisselande, Ridderkerk Centrum en Zuidplein liggen op 20-25 minuten fietsen.

Kortom, een locatie voor de deur van Rotterdam die goed ontsloten is voor alle verkeersstromen.



Afbeelding 2.4: Beeld van Barendrecht op de 'Oude Lijn', de spoorlijn Leiden-Dordrecht

2.2 Barendrecht Groeit

De Stationstuinen is een nieuwe stap in de groei van Barendrecht. Vanaf de jaren '30 is Barendrecht snel gegroeid tot een kern van bijna 49.000 inwoners. De vele woningbouwontwikkelingen volgden zich in heldere clusters op, eerst rondom het centrum en later richting het westen met Carnisselande. Lange tijd was het buitengebied van Barendrecht sterk agrarisch, met een focus op spruiten en andere gewassen. Met de oprichting van de 'Coöperatieve groente- en fruitveiling Barendrecht en omstreken' in 1915 ontstaat geleidelijk een handelscluster.

Bedrijventerrein

Pas in het begin van de jaren '70 verschijnen de eerste panden in het plangebied en ook daar neemt de ontwikkeling een vlucht. Er zijn op dit moment circa 450 bedrijven gevestigd die werk bieden aan zo'n 6.000 personen. Naast 'normale' bedrijvigheid vormen deze bedrijventerreinen hét logistieke centrum voor de nationale en internationale handel en distributie van aardappelen, groente en fruit (kortweg AGF) en versproducten. Het BedrijvenTerrein Oost (BT-Oost) vormt tegenwoordig samen met Verenambacht en het nu in ontwikkeling zijnde Nieuw Reijerwaard, Dutch Fresh Port (DFP). Dutch Fresh Port is een bundeling van bedrijventerreinen gebouwd op bevolgen ondernemerschap van generaties koplopers in de AgroVersFood logistiek. Het biedt groei-ruimte aan succesvolle ondernemers die continu vernieuwen, slim samenwerken en duurzaam ondernemen vanzelfsprekend vinden. Het cluster biedt op dit moment al de grootste en unieke concentratie van bedrijven en logistieke stromen. Dutch Fresh Port heeft daarbij hoge ambities op het gebied van innovatie, duurzaamheid en het vestigingsklimaat. De Stationstuinen kan ruimte bieden om deze ambities in te vullen nabij het OV-knooppunt.

Verplaatsing aantrekkelijk

Naast ruimtelijke concentratie komt uit de markt naar voren dat ook in de bedrijfstak van de AGF partijen kijken naar gebruik in plaats van bezit. Hierdoor gaan meerdere partijen

panden en voorzieningen met elkaar delen. Genoemde tendens biedt kansen voor zittende bedrijven om hun bedrijfsvoeringen te bundelen en te concentreren. Verplaatsing naar een plek waar deze efficiëntieslag bereikt kan worden is daarmee mogelijk interessant. Nieuw Reijerwaard biedt deze ruimte en gemeente en ondernemers kijken samen naar mogelijkheden om deze kansen te verzilveren en daarmee een structureel deel van het plangebied vrij te spelen voor nieuwbouw. Andere bedrijven kunnen wellicht prima blijven zitten en opgenomen worden in de gemengde programmering van De Stationstuinen. Veelal is de milieubelasting van dergelijke bedrijven beperkt, hetgeen de inpassing in een gemengd gebied vergemakkelijkt.

Gemengd plangebied

Grootschalige loodsen met enorme loadingdocks bepalen het beeld als je binnenkomt via de Spoorlaan. Vrachtwagens komen hier 24/7 goederen afleveren of ophalen. De infrastructuur is daar ook op afgestemd. Grote rotondes en brede wegprofielen met ruime bochten om de logistieke bewegingen te faciliteren.

Enkele jaren geleden is als centrale verbindingsas de Spoorlaan gerealiseerd. Naast de logistieke functie heeft de laan een groen karakter en is er een doorgaande fietsroute en wandelroute. Hiermee hebben we stappen gezet om het gebied ook geschikt te maken voor andere verkeerdoelgroepen dan vrachtwagens en auto's. De Spoorlaan biedt ook een goede verbinding met het treinstation. Vorig jaar is de verbinding via het Zuideinde naar Dierenstein aangepakt en ook daar heeft de fietser ruim baan gekregen.

Kijk je nauwkeuriger naar het gebied dan zie je een grote variatie in schaal, leeftijd en karakter van de bedrijven aan het Zuideinde. Naast de grote loodsen langs de hoofdwegen zijn ook losse kantoorgebouwen te vinden. Microwoningconcept Spring! Housing is tevens een eerste transformatie naar een woongebied. Spring! biedt tijdelijk huurappartementen voor studenten, starters, statushouders, seizoenswerkers en spoedzoekers.

Pleinruimte voor de entree naar het treinstation



Gebroken Meeldijk met woningen en op de achtergrond de toren van het Hagé-gebouw



Het Spoorpark op de spoortunnel is een nieuw uitlooph gebied



Grote panden met loadingdocks en brede wegen zorgen voor veel verharding



Transformatie van kantoor naar logies aan Zuideinde (Spring! Housing)



Water ligt verborgen in het gebied



Jabaay is een monument aan de historische Gebroken Meeldijk



Kantoorgebouwen aan het Zuideinde geven een andere schaal aan het gebied



Afbeelding 2.5: Impressie huidige situatie plangebied



Afbeelding 2.6: Treinstation Barendrecht met zicht op het visiegebied.

Langs de Gebroken Meeldijk is het karakter veel kleinschaliger dan rondom de Spoorlaan. Het historische lint is hier nog steeds herkenbaar in de aanwezige huizen. Schaal en functie is hier dus divers. Hier staan ook het opvallende Hagé-gebouw en het monumentale pand van Jabaay.

Hoewel op het eerste oog de grootschalige bedrijven domineren in het gebied is er wel degelijk sprake van een gevarieerd gebied met kleinschalig wonen, bedrijvigheid en een groenblauwe structuur. Versterking en aanvulling hiervan is een goede basis voor De Stationstuinen.

Voorzieningen

Met de groei van Barendrecht is ook het voorzieningenniveau gegroeid. Zowel ten westen als ten oosten van de A29 zijn diverse supermarkten en detailhandel te vinden die in alle basisbehoeften voorzien. Barendrecht Centrum heeft een goedlopend Theater Het Kruispunt, dat ook mensen uit Rotterdam trekt. Daarbij is Barendrecht een sportgemeente met volop goede faciliteiten voor tal van binnen- en buitensporten. Bijzonder is ook de ruime hoeveelheid maatschappelijke voorzieningen. Bijvoorbeeld voor basis-, voortgezet- en MBO-

2.3 Stedelijk Knooppunt

Het treinstation heeft in Barendrecht nu nog vooral een functie als transitiegebied. Het is een plek waar veel mensen het gemak vinden van vervoer en overstappen. Je kunt er gratis parkeren en dat trekt veel forenzen uit de wijde omgeving (Ridderkerk, Heerjansdam, Zwijndrecht). Het is voor hen niet meer dan een heel functioneel overstappunt. Daarmee is de Barendrechtse stationsomgeving een onderbenut OV-knooppunt met veel potentie. Naast haar functie als 'logistieke machine' kan het station ook een nieuw stedelijk concentratiepunt worden.

Knooppuntontwikkeling

De kern van het mobiliteitsvraagstuk is goed afstemmen van het verkeers- en vervoersnetwerk op station Barendrecht. Het is een toegangspoort tot het spoor en tot de

stad. Studies naar de verdichting rondom stations tonen aan dat knooppuntontwikkeling (Transit Oriented Development, ook wel TOD) een aantoonbare bijdrage levert aan het economisch en sociaal functioneren van het stedelijke gebied (voorbeelden: Amsterdam-Overamstel en Den Haag-Ypenburg). De belangrijkste bestemmingen zijn de best bereikbare plekken.

Knooppuntontwikkeling door verdichting en functiemenging maakt mobiliteit efficiënter, maakt het stedelijk gebied duurzamer en interessanter voor bezoekers en bewoners. Dit wordt ook duidelijk in de publicatie 'Naar een alzijdig station', d.d. december 2018, van het College van Rijksadviseurs (Cra) en Vereniging Deltametropool.

Een knooppuntontwikkeling is niet alleen voorbehouden aan de centrale stations, maar werkt op meerdere stations in de stadsregio. TOD gaat over de corridor op regionaal niveau (Rotterdam-Dordrecht) en uiteraard het gehele netwerk. Met de huidige focus van de provincie en de stadsregio op verdichting van het stedelijk gebied, wordt de polycentrische verstedelijking versneld.

Door de juiste ingrepen in De Stationstuinen Barendrecht ontstaat hier een enorme kwalitatieve vooruitgang waardoor deze knooppuntontwikkeling een impuls geeft aan een groot gebied.

Stedelijk gebied als economische motor

Met het dorp Barendrecht, de stad Rotterdam en DFP zijn er goede kansen voor een stedelijke concentratie van functies. Stedelijke regio's met een veelheid aan functies en bedrijvigheid staan steeds meer centraal in de internationale concurrentiestrijd, waarbij een stabiel en concurrerend investeringsklimaat essentieel is.

Het stedelijk gebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is de motor van de regionale economie. Plekken waar mensen en ideeën samenkomen en waar opleiding, werken, wonen en verblijven dicht bij elkaar te vinden zijn (zogenaamde 'hotspots'), hebben doorgaans een gunstig economisch

profiel. Het is een taak van de overheden om deze plekken te herkennen en vervolgens zodanig te 'programmeren' dat die interactie ook daadwerkelijk tot stand kan komen. Barendrecht maakt ontegenzeggelijk deel uit van de stadsregio en neemt door de goede verbindingen een strategische positie in.

Wonen als nieuwe functie

Wonen gaat bijdragen aan de knooppunt-ontwikkeling. Hierdoor ontstaat het gewenste levendige gebied. Het aandeel wonen in de stationsomgeving beperkt zich vooralsnog tot de aanwezige woningen aan de Gebroken Meeldijk. Recent zijn daar 58 tijdelijke wooneenheden toegevoegd in het omgebouwde kantoorpand Spring! Housing aan het Zuideinde.

Wijziging bevolkingssamenstelling en woonwensen

De woonvraag in Barendrecht en de regio verandert, met name doordat het aantal alleenstaanden en één-inkomenshuishoudens sterk toeneemt. Daarnaast vergrijsd de bevolking in Barendrecht en de regio, met de sterkste stijging van huishoudens in de leeftijdscategorie 75 jaar en ouder. Dit heeft gevolgen voor de woonwensen van mensen. Zij hebben meer behoefte aan

kleinere betaalbare woonruimte en gemengde gebieden en gebouwen. Werken, wonen, zorg en recreëren gebeuren steeds vaker in hetzelfde gebied (bron: Uitvoeringsprogramma Verstedelijkingsagenda nZR, 2016). De behoefte aan aantrekkelijke ontmoetingsmogelijkheden, goede voorzieningen, fietsverbindingen en openbaar vervoer blijven toenemen. Ook de vraag naar maatschappelijke functies in het algemeen en specifiek de zorg (bijvoorbeeld ouderen- en jeugdzorg) neemt toe.

Verstedelijkingsagenda Zuid-Holland Zuid

In de Zuidelijke Randstad stagneert de realisatie van stedelijke woningbouw. De verwachte stedelijke woonwens bedraagt circa 230.000 huishoudens tot 2030. Het realiseren hiervan biedt kansen voor versterking van de stedelijke en regionale economie en van de agglomeratiekracht. De vraag naar stedelijke woningen stijgt maar er worden te weinig woningen gebouwd.

De provincie en haar gemeentelijke partners in de Zuidelijke Randstad hebben daarom de Verstedelijkingsagenda opgesteld. In 2009 was de doelstelling om 80% van de nieuwbouw en vernieuwing binnenstedelijk te realiseren en 60 tot 80% in de nabijheid van HOV (hoogwaardig

openbaar vervoer). In 2016 is geconcludeerd dat er nog steeds een hoop moet gebeuren. De opgave tot 2030 is 230.000 woningen, maar inmiddels is de vraag verschoven naar kleinere betaalbare woonruimte. In de vergrijzende samenleving is de verwachting dat mensen steeds langer 'thuis' blijven wonen.

Woondeals

In 2019 zijn er per regio Woondeals gesloten. Deze samenwerking van Rijk en provincie met gemeenten heeft als doel de krapte op de woningmarkt terug te dringen. Zij vergroten de bouwproductie door integrale gebiedsontwikkeling, een bredere verstedelijkingsstrategie en het verbeteren van de leefbaarheid in specifieke wijken. Zowel het Rijk als de provincie zien de kansen voor Barendrecht. 'De Stationstuinen' is aangewezen als versnellingslocatie. Het doel is een gezamenlijke inzet voor een versnelling van de woningbouw in de regio in de komende 5 tot 15 jaar.

Conclusie

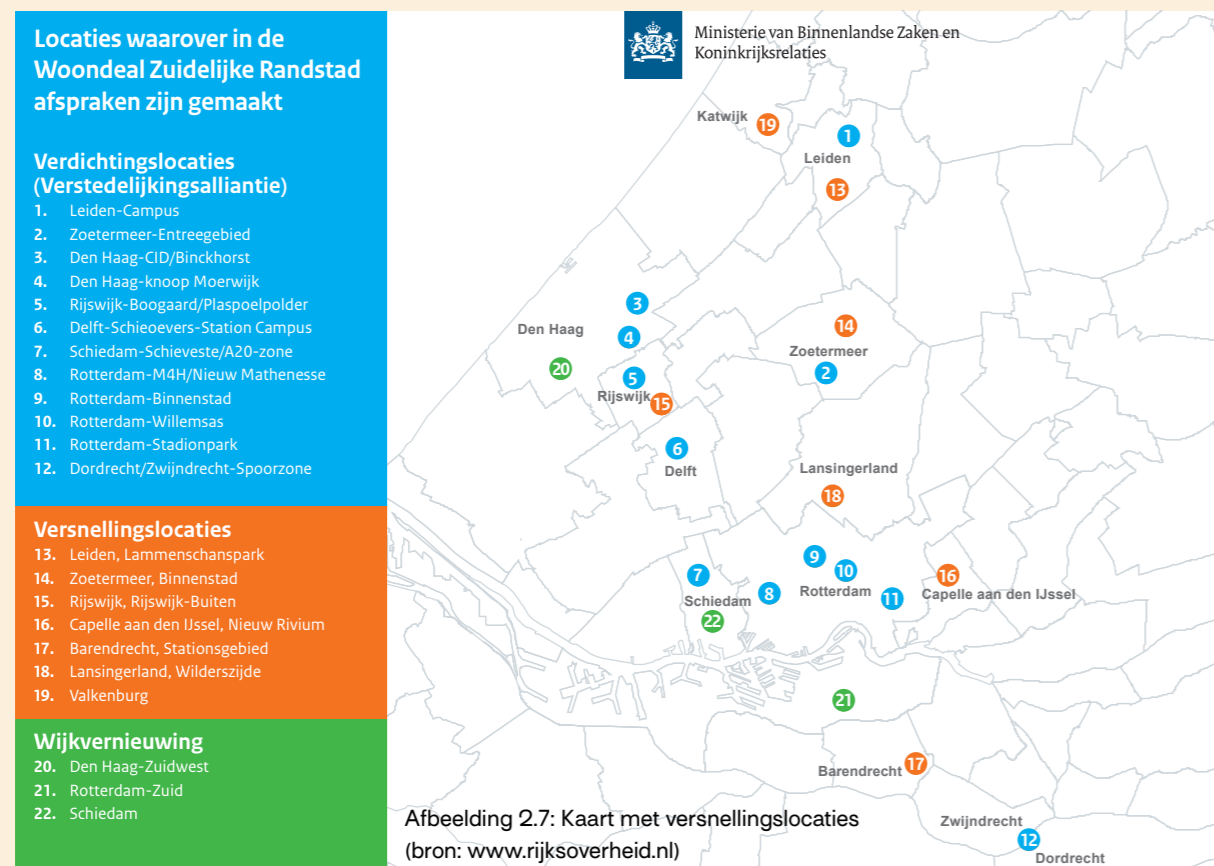
Nabij het NS-station en een economische motor, Dutch Fresh Port, past De Stationstuinen naadloos in de beleidsmatige ambities van Rijk en provincie. Volop kansen voor een stedelijke knooppuntontwikkeling.

vastgesteld. Dit gebied richt zich op gezondheid met nadruk op sociaal en sportief.

- M4H is een stedelijke ontwikkeling waarvoor in 2019 een ruimtelijk raamwerk is vastgesteld. Hier komt een mix van nieuwe maakindustrie, stedelijke voorzieningen, wonen en cultuur. Veel creatieven van Rotterdam trekken daarheen.
- Little C is in aanbouw. Het is een zeer stedelijke ontwikkeling die inzet op de stedeling die op zoek is naar de bruisende stad.
- Rivium (Capelle aan den IJssel) is ook volop in ontwikkeling. Dit gebied is een geleidelijke transformatie van de bestaande kantoren met mogelijkheden tot verdichting.
- Spoorzone Dordrecht is een ontwikkeling in de opstartfase, net als De Stationstuinen rondom het treinstation.

De Stationstuinen is onderscheidend

Uit bovenstaande voorbeelden wordt duidelijk dat elke ontwikkeling zijn eigen specifieke gebiedskwaliteiten inzet. Barendrecht onderscheidt zich van ontwikkelingen in de omgeving door het treinstation, de aanwezigheid van Dutch Fresh Port en de recreatiegebieden. Voedsel en innovatie, oftewel Vers Proeftuin is onderscheidend en gebiedspecifiek. De Stationstuinen trekt kennisinstituten, kenniswerkers en ondersteunende functies. Daarbij is de combinatie tussen stedelijk en dorps bijzonder met daarbij de directe verbinding naar het groene recreatiegebied van de Zuidpolder en het Waalbos.



2.4 Onderscheidend vermogen

De Stationstuinen is niet de enige ontwikkeling in Zuid-Holland en daarom is het belangrijk om goed te kijken wat er om ons heen gebeurt en gebouwd wordt. We kijken nu naar ontwikkelgebieden in de omgeving, maar bij elke ontwikkelingsfase zal dit opnieuw moeten gebeuren om zonnig bij te sturen en de consument te faciliteren.

Plannen in de omgeving

Groot Rotterdam is een belangrijke concurrent. Hier komt ook een deel van de doelgroep van De Stationstuinen vandaan. Actuele ontwikkelingen hier zijn:

- Stadionpark, Rotterdam Feyenoord. Hiervoor is in 2017 de gebiedsvisie

**Groeninclusief wonen
en werken gaat hier echt
samen en krijgt een eigen
karakter.**



3. Gebiedsvisie

3.1 Vers Proeftuin

De keuze om De Stationstuinen te transformeren naar een gemengd gebied is gebaseerd op een aantal grote ontwikkelingen;

- de ontwikkeling van het bedrijventerrein van Dutch Fresh Port.
- de grote woningvraag en de demografische verschuiving naar structureel meer eenpersoons huishoudens en een sterke vergrijzing.
- een sterke nadruk op verdichting van de stad in plaats van uitbreiding in het landelijk en groengebied.
- de huidige coronacrisis maakt daarbij nog eens heel erg duidelijk wat het belang is van een gezonde omgeving met ruimte voor recreatie, verblijf en ontmoeting.
- de laatste en zeker niet de minste ontwikkeling zien we in het klimaat. Natuurlijke hulpbronnen raken op en de hoge uitstoot van CO₂ bedreigt ons klimaat. Nadenken over nieuwe vormen van mobiliteit en gezondheid met structureel meer ruimte voor water, groen en biodiversiteit is nu essentieel.

De Stationstuinen in Barendrecht is een antwoord op de hiervoor omschreven ontwikkelingen. Door de binnenstedelijke ligging bij het treinstation en de aanwezigheid van Barendrecht Centrum met zijn winkels, restaurants, theater en diverse maatschappelijke en sportvoorzieningen leent deze locatie zich voor woningbouw.

Wat deze plek echter echt onderscheidt van andere locaties is de aanwezigheid van het bedrijvencluster Dutch Fresh Port. Dit bedrijvencluster is constant bezig met verbetering en vernieuwing van producten en diensten en heeft behoefte aan opleidingsinstituten, research- en developmentruimte en plaats voor ontmoeting en kennisuitwisseling. De interesse voor vestiging in De Stationstuinen vanuit mbo-, hbo-scholen en universiteiten bevestigt dit. Dit biedt een unieke kans voor een campus die zich richt op voedsel en gezondheid.

Onderwijs en research & development vormen een schakel tussen wonen en werken, maar ook tussen deze plek en de regio. De campus trekt



studenten en docenten, onderzoekers, start-ups en ondersteunende partijen.

We zien De Stationstuinen daarom als Vers Proeftuin. Centraal staan verse producten en de ontwikkelingen en innovaties ervan. Het doel is om deze zaken te vermengen met het woongebied zodat mensen ook begrip hebben of krijgen voor dit bijzondere bedrijventcluster in hun achtertuin en hier trots op zijn. De aanwezigheid van de bedrijven en campus biedt ook mogelijkheden en draagvlak voor horecafuncties en detailhandel waarin je verse producten kopen, proeven en beleven. Geweldige gebiedskwaliteiten voor iedereen die in De Stationstuinen komt wonen.

Gezond wonen en werken in De Stationstuinen vertaalt zich ook in de wijze waarop toekomstige bewoners en ondernemers in het gebied zich verplaatsen, recreëren en leven. In de Vers Proeftuin wordt geëxperimenteerd met innovatieve woonvormen voor zowel werknemers van DFP, studenten, starters en senioren uit Barendrecht als uit de regio. Woningen in houtbouw, tuinen op verschillende verdiepingen en kavels voor pioniers. Vers Proeftuin betekent ook dat voedsel elke dag beleefd en gezien kan worden in diverse soorten tuinen. Het groen in De Stationstuinen draagt zo bij aan de verblijfskwaliteit en stimuleert gezond leven en eten.

Werken, leren en innoveren gaan hier hand in hand.

DE STATIONSTUINEN

“De gemeente Barendrecht ziet hier prachtige kansen om de bouwstenen van Dutch Fresh Port een plek te geven in De Stationstuinen.

Dat is goed voor dit economisch waardevolle gebied en voor Barendrecht. Het is bijzonder om te zien dat zittende ondernemers actief meedenken met ontwikkelingen. Iets om nu al trots op te zijn.”

—
Arnoud Proos
wethouder Economische zaken (inclusief ontwikkeling bedrijventerreinen), wonen en monumentenzorg.



“De wereld om ons heen verandert razendsnel. De samenwerking tussen onderwijs, kennisontwikkeling, onderzoek en economische bedrijvigheid is meer dan voorheen cruciaal.

Het is belangrijk om hier gezamenlijk vorm en inhoud aan te geven. Voor de toekomst van de next generation, voor de toekomst van de regio en voor de toekomst van De Stationstuinen en Dutch Fresh Port. Het realiseren van een clubhuis waar deze werelden elkaar fysiek treffen helpt daarbij. Het maakt van die transitie mensenwerk.”

—
Gert Kant
CvB-voorzitter Lentiz Onderwijsgroep



3.2 Een flexibel raamwerk

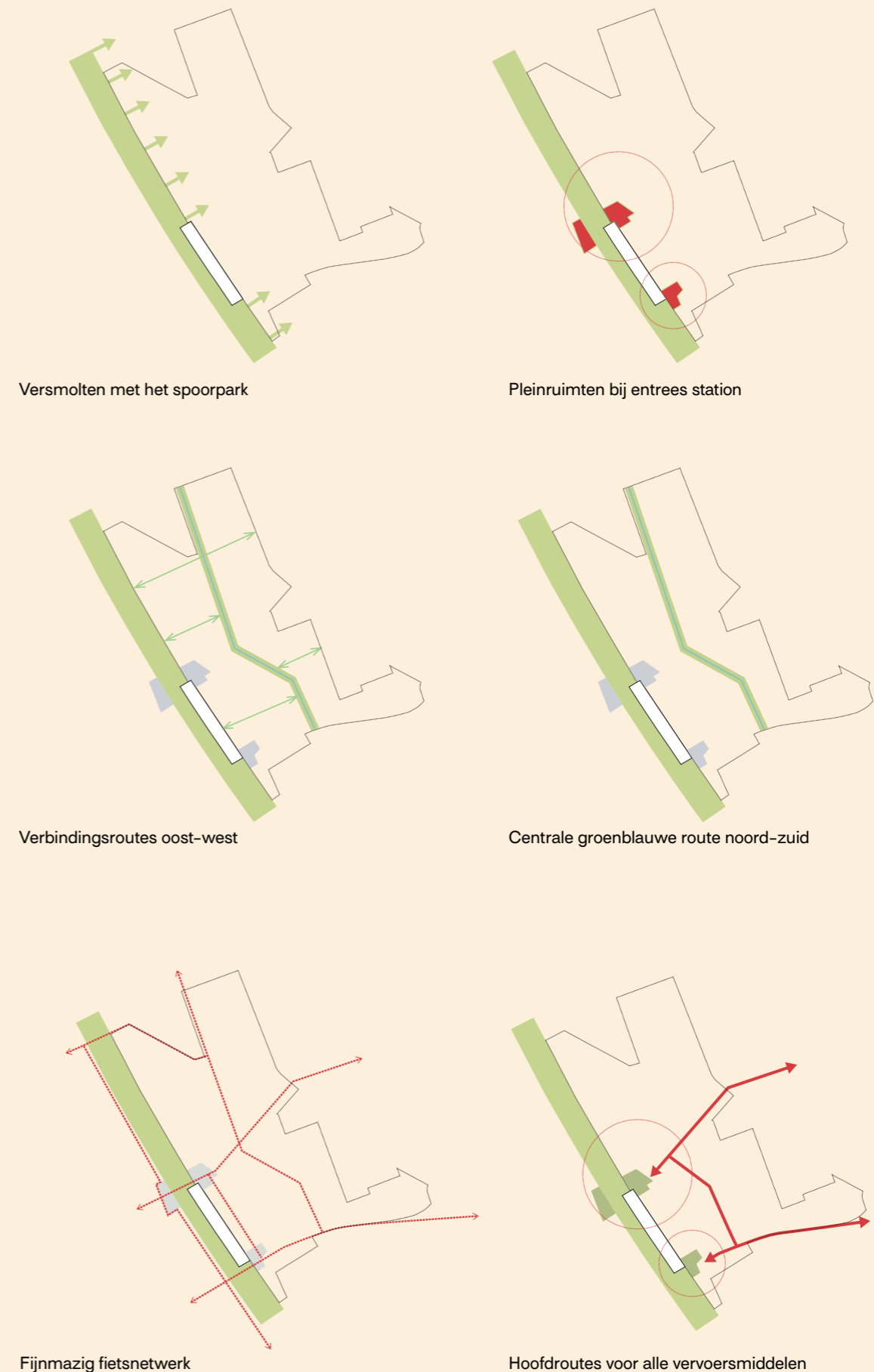
De gebiedsvisie voor De Stationstuinen is gericht op een ontwikkelperiode van 10 tot 15 jaar. Een plan dat op een vanzelfsprekende manier kan groeien, waarbij het groeitempo vooraf niet vaststaat en in de tijd kan vertragen of versnellen. Dit vraagt om een raamwerk dat enerzijds garanties biedt voor een goede ruimtelijke structuur en anderzijds maximale flexibiliteit biedt om op veranderende marktomstandigheden in te spelen. De gebiedsvisie bestaat uit een flexibel raamwerk waarin we enkel de ruimtelijke hoofdstructuur vastleggen, met daarbinnen flexibel in te richten ontwikkelvelden.

Vastleggen wat moet

Het ruimtelijk raamwerk voor De Stationstuinen omvat enkel de zaken die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de wijk en de basis geven van de gewenste groene en duurzame identiteit. Essenties van het raamwerk zijn:

- Duurzaam leefgebied met zijn eigen krachtige identiteit als uitgangspunt;
- De westelijke grens van het gebied wordt gevormd door het bestaande 1,5 km lange Spoorpark. Aan de zijde van de bestaande woonwijken is deze tunnel afgewerkt met een groen talud. Aan de zijde van het bedrijventerrein is hier echter een muur gerealiseerd waardoor het groen hier geen betekenis krijgt. Werknemers, ondernemers, reizigers en passanten geven allemaal aan dat het een mooie toevoeging zou zijn als het dakpark een sterkere verbinding met het gebied kan krijgen. Het Spoorpark flankiert De Stationstuinen aan de westzijde en dient als uitloopgebied voor de hele buurt goed toegankelijk te zijn;
- De entrees van het treinstation worden opgewaardeerd tot pleinruimten. Hierbij is de noordoostelijke (hoofd) entree de belangrijkste plek. Hier zal tal van functies bijdragen aan een levendige ontvangst- en ontmoetingsruimte. Dit gebied wordt goed bereikbaar voor alle vervoersmiddelen;
- Centraal in het gebied, parallel aan het spoorpark, komt een nieuwe groenblauwe

- route in noord-zuidrichting, het Tuinlint. Het Tuinlint verbindt alle deelgebieden, zowel bestaand als nieuw, voor voetgangers en fietsers en koppelt diverse centrale groene ruimtes aan elkaar;
- Voor de fietsers en voetgangers ligt er een fijnmazig netwerk in het gebied dat verbonden is met de rest van Barendrecht, de recreatiegebieden en omliggende stedelijke gebieden, zoals Rotterdam IJsselmonde, Ridderkerk en Heerjansdam;
- De Spoorlaan wordt in het gebied opgenomen als hoofd ontsluitingsroute van de wijk en het station voor alle vervoersvormen. De Spoorlaan krijgt een nieuwe uitstraling, passend bij een mix aan voorzieningen en functies;
- Ook de Gebroken Meeldijk vormt een hoofdroute voor alle vervoersmiddelen en wordt verbonden met de Spoorlaan. Deze vormen samen de toegang voor de auto en vanaf hier bereikt men de parkeergelegenheden en belangrijkste voorzieningen. Andere routes lopen voor de auto dood;
- In oost-westrichting wordt het gebied dooraderd door kleine verbindingroutes die Spoorpark en De Stationstuinen verbinden en het groen tot in de haarvaten van het plan brengen;
- Zorgvuldig vormgegeven randen vormen de overgang naar omliggende gebieden.
- Hogere dichtheid rondom hoofdentree station;
- Het gebied is in basis 3 tot 5 bouwlagen hoog. Op enkele plekken zijn hoogteaccenten (aangegeven met een ster) voorstelbaar, mits dit geen hinder oplevert voor zoninval, wind en privacy.



Afbeelding 3.1 Schema's raamwerk gebiedsvisie

Flexibel wat kan

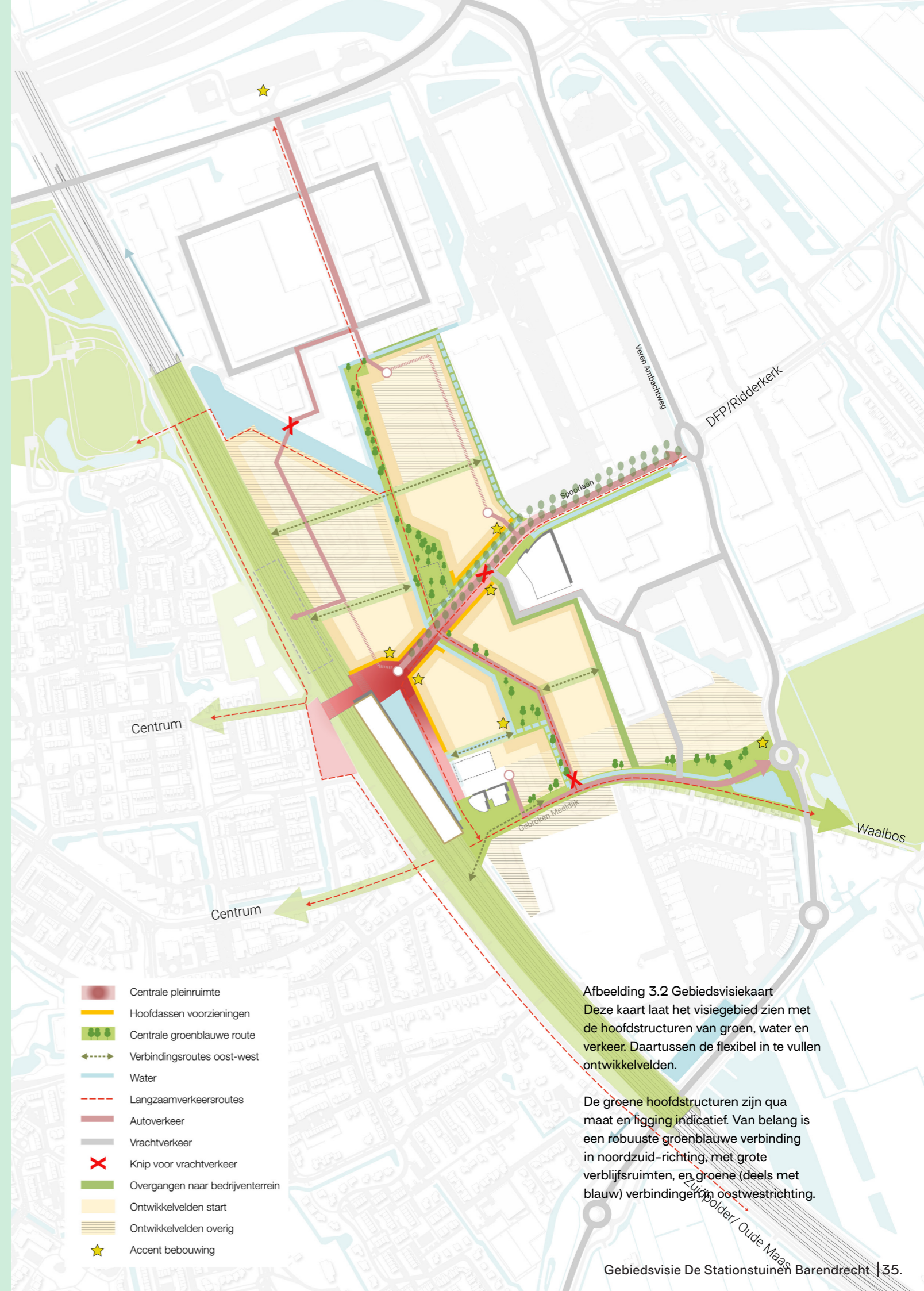
De ontwikkelvelden binnen het raamwerk zijn flexibel in te richten. Deze ontwikkelvelden worden gevormd door de nieuwe en bestaande infrastructuur, de groengebieden, pleinen en waterpartijen en de bestaande omgeving. De velden worden in de toekomst ingevuld met gebouwen en daarbij behorende paden, stegen, hofjes, pleinen en/of groen en water. De invulling binnen de velden is flexibel maar wel gebonden aan een aantal uitgangspunten die per deelgebied zijn opgesteld. De uitgangspunten, die in hoofdstuk 6 (Plek voor iedereen) behandeld worden, doen bijvoorbeeld uitspraak over programma en bouwhoogte. In principe krijgt de auto binnen deze velden geen plek, anders dan een parkeerplek.

De verdeling en grootte van de woonvelden zegt niets over de ontwikkelrichting en snelheid. De wijk zal organisch groeien. Zo ontstaan er geen grote financiële risico's en mensen ondervinden weinig hinder van bouwverkeer. De Stationstuinen groeit op basis van de volgende uitgangspunten:

- Starten rondom de noordoostelijke entree van het treinstation;
- Vervolg langs de Spoorlaan en voor het station richting Gebroken Meeldijk;
- Overige vervolgstappen zijn altijd min of meer aansluitend op deze eerste twee;
- Plandelen worden zodanig vormgegeven dat ze als afzonderlijk geheel kunnen functioneren, om langdurig leven in een bouwput te voorkomen;
- Plandelen kunnen alleen ontwikkeld worden als hinder van omliggende bedrijven en verkeer opgelost is.

Aanpassing van de fasering is steeds onder invloed van de ontwikkelingen en de markt.

De gebiedsvisie bestaat uit een flexibel raamwerk waarin we enkel de ruimtelijke hoofdstructuur vastleggen.





Afbeelding 3.3



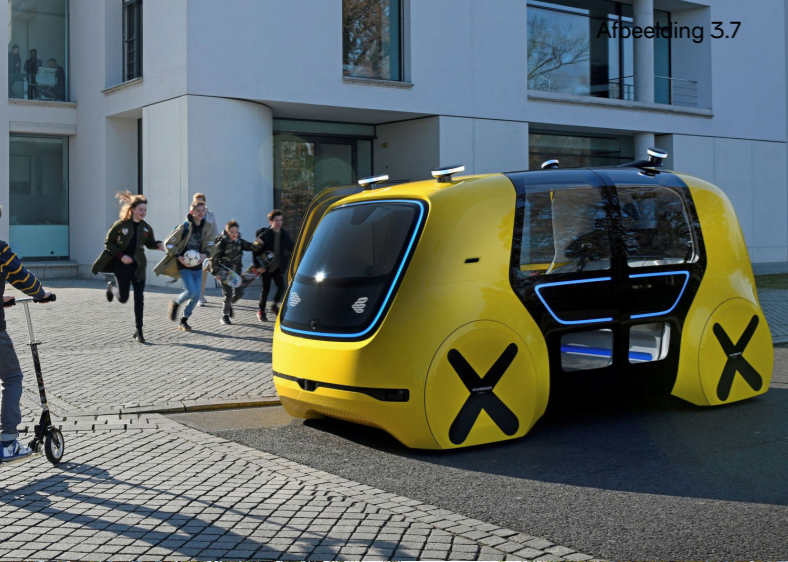
Afbeelding 3.4



Afbeelding 3.5



Afbeelding 3.6



Afbeelding 3.7



Afbeelding 3.8



Afbeelding 3.9



Afbeelding 3.10

3.3 De kernwaarden van De Stationstuinen

De Stationstuinen wordt een voorbeeld van duurzame gebiedsontwikkeling. Het heeft de voordelen van het stedelijk leven (als voorstad van Rotterdam) gecombineerd met de sociale kracht van het dorp. Het gebied geeft voorrang aan fietsers en voetgangers, gaat slim om met autogebruik en -bezit, biedt voldoende betaalbare woningen en is krachtig verbonden met zijn bedrijvige omgeving.

Het grote aantal woningen, scholen en voorzieningen dat nodig is op deze plek vraagt om een stedelijke dichtheid. Dit moet goed samengaan met de dorps waarden en het beeld dat men in de regio van Barendrecht heeft. Bovendien moet het zowel overlast op omliggende wegen als spanning met het bestaande bedrijventerrein beperken. Hiervoor hebben we het ruimtelijk raamwerk uitgewerkt in 3 kernwaarden.

1. Groen En Bewust

- Schakel tussen stad en buitengebied;
- Aandacht voor het veranderende klimaat;
- Groene, biodiverse openbare ruimte;
- Gebruik van duurzame materialen, circulair als streven;
- Energieneutraal ambitie met energiebalans voor heel DFP, inclusief De Stationstuinen.

2. Gezond Bereikbaar

- Voorrang voor voetgangers en fietsers;
- Optimaal gebruik OV;
- Bescheiden autogebruik en -bezit;
- Inzetten op deelmobiliteit;
- Collectieve parkeervoorzieningen;
- Grote delen autovrije openbare ruimte.

3. Plek Voor Iedereen

- Mix van functies en variatie in doelgroepen en woningtypologieën;
- 30% sociale en 20% betaalbare woningen;
- Herkenbare menselijke maat;
- Sterke sociale cohesie;
- Vertrouwd en veilig.

Afbeelding 3.3-3.10 Referentiebeelden

Het groen is aanwezig in alle hoeken van het gebied.

4. Groen en bewust

In De Stationstuinen zetten we in op groene, duurzame stedelijke ontwikkeling. We werken aan een leefbaar en gezond woon- en werkgebied voor bewoners, ondernemers en bezoekers nu en in de toekomst.

In De Stationstuinen woont iedereen in, op of aan een 'tuin', openbaar of privé. Elke groene ruimte levert op eigen wijze een bijdrage aan het leefklimaat. Dit groene karakter sluit aan op de bestaande wijken van Barendrecht en legt de verbinding tussen dorp en buitengebied.

Het groene raamwerk van De Stationstuinen vormt de basis voor de groene ambitie. De groenstructuur is een aaneenschakeling van verschillende soorten groene ruimten, allen met een eigen karakter.

De Stationstuinen wordt zoveel mogelijk circulair en energieneutraal gebouwd. Vraag en aanbod van energie worden gekoppeld aan die van Dutch Fresh Port. Hergebruik en hernieuwbare materialen is de norm. De ambitie is om een groot gedeelte van De Stationstuinen in hout te bouwen.

Het groen is aanwezig in alle hoeken van het gebied en maakt de wijk klimaatbestendig en draagt bij aan de biodiversiteit.



Afbeelding 4.1 Impressie groene openbare ruimte



Afbeelding 4.2



Afbeelding 4.3



Afbeelding 4.4

4.1 Schakel tussen stad en buitengebied

Natuur- en recreatiegebieden bieden veel voordelen: je kunt er wandelen, fietsen, kanoën, spelen en zitten, maar ze bergen ook water, verlagen de temperatuur in de (te hete) zomer en vangen fijnstof op. Natuur dichtbij zorgt dus voor een goed woonmilieu en een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

Vanuit De Stationstuinen is het omliggende regionale landschap prima te bereiken. Via de Gebroken Meeldijk liggen Wevershoek, De Waal en het Waalbos binnen handbereik. Via het dakpark en diverse fietsroutes kom je naar de Zuidpolder en Oude Maas. Hiermee hebben toekomstige bewoners van De Stationstuinen toegang tot een rijk palet aan natuur en recreatiegebieden. Ook voor bezoekers uit de regio die met de trein zo toegang krijgen tot het omliggende groen.

Om de verbinding tussen De Stationstuinen en haar groene omgeving te versterken wordt ingezet op:

Langzaamverkeersverbindingen met het spoorpark

Op zoveel mogelijk manieren en plekken wordt een verbinding gemaakt met het spoorpark. Middels trappen of een hellingbaan vanaf het maaiveld naar het dak of vanuit gebouwen die aan het park staan. De eerste rij bebouwing oriënteert zich richting het spoorpark en wordt voor voetgangers ook aan die zijde ontsloten. Op twee plekken in het plan is een goed toegankelijke verbinding voor voetgangers voorwaardelijk. Dat is aan het einde van de Spoorlaan ter hoogte van het nieuwe stationsplein en aan het einde van de Gebroken Meeldijk. Met een herinrichting van de uitgang van de tunnel onder het spoor kan een nieuwe knoop voor langzaamverkeer zorgen voor een aantrekkelijke en zichtbare entree naar het dak en veilige fietsroute De Stationstuinen in.

Gebroken Meeldijk als groene verbinding

Bij ontwikkeling zijn er kansen om het profiel van de Gebroken Meeldijk aan te passen. De fietser krijgt dan een eigen, veilige plek in dit groene profiel op weg naar het buitengebied.

4.2 Aandacht voor het veranderende klimaat

Op het gebied van klimaatadaptatie en biodiversiteit heeft De Stationstuinen de volgende ambities:

Hittestress verminderen

Hittestress heeft negatieve gevolgen voor welbevinden en gezondheid. Om dit tegen te gaan wordt De Stationstuinen ingericht volgens het 'groen tenzij' principe. Dit houdt in dat er alleen bestrating wordt aangebracht waar dat echt nodig is. Bomen, planten en water koelen de lucht en verlagen de gevoelstemperatuur. In de openbare ruimte worden schaduw- en koelteplekken gemaakt, voor alle bewoners moet zo'n plek binnen een straal van 300 meter liggen. Door gebouwen optimaal te ontwerpen kan in de zomer het gebouw koel worden gehouden. Voorbeelden hiervan zijn klimaatgevels, buitenzonwering, polderdaken of groene gevels.

Water opvangen

We hebben in Nederland te maken met meer en heftigere piekbuien. Een wijk moet ruimte hebben om dit hemelwater op te vangen en zo onderlopende straten en waterschade te voorkomen. Door de hoeveelheid dichte verharding te minimaliseren kan hemelwater op veel plekken direct infiltreren. Er moet daarnaast voldoende ruimte zijn om hemelwater te bufferen en vertraagd af te voeren. Dit kan in de openbare ruimte maar ook op eigen terrein. Maatregelen op en rondom gebouwen kunnen ook een bijdrage leveren. Een effectief voorbeeld zijn polderdaken: daken waar water tijdelijk opgeslagen wordt zodat het later weggevoerd kan worden.

Biodiversiteit stimuleren

Divers en kwalitatief groen zorgt voor biodiversiteit in De Stationstuinen. We richten de openbare ruimte in met klimaatbestendige en streekeigen soorten. Een extra bijdrage aan de biodiversiteit leveren drachtbomen voor bijen en voedselbomen voor vogels en andere insecten. Waar mogelijk worden natuurvriendelijke oevers aangelegd. Naast de juiste inrichting is aandacht voor het

onderhoud van belang; zo krijgt de natuur door terughoudend maaibeeld een betere kans om op te bloeien.

Natuurinclusief bouwen

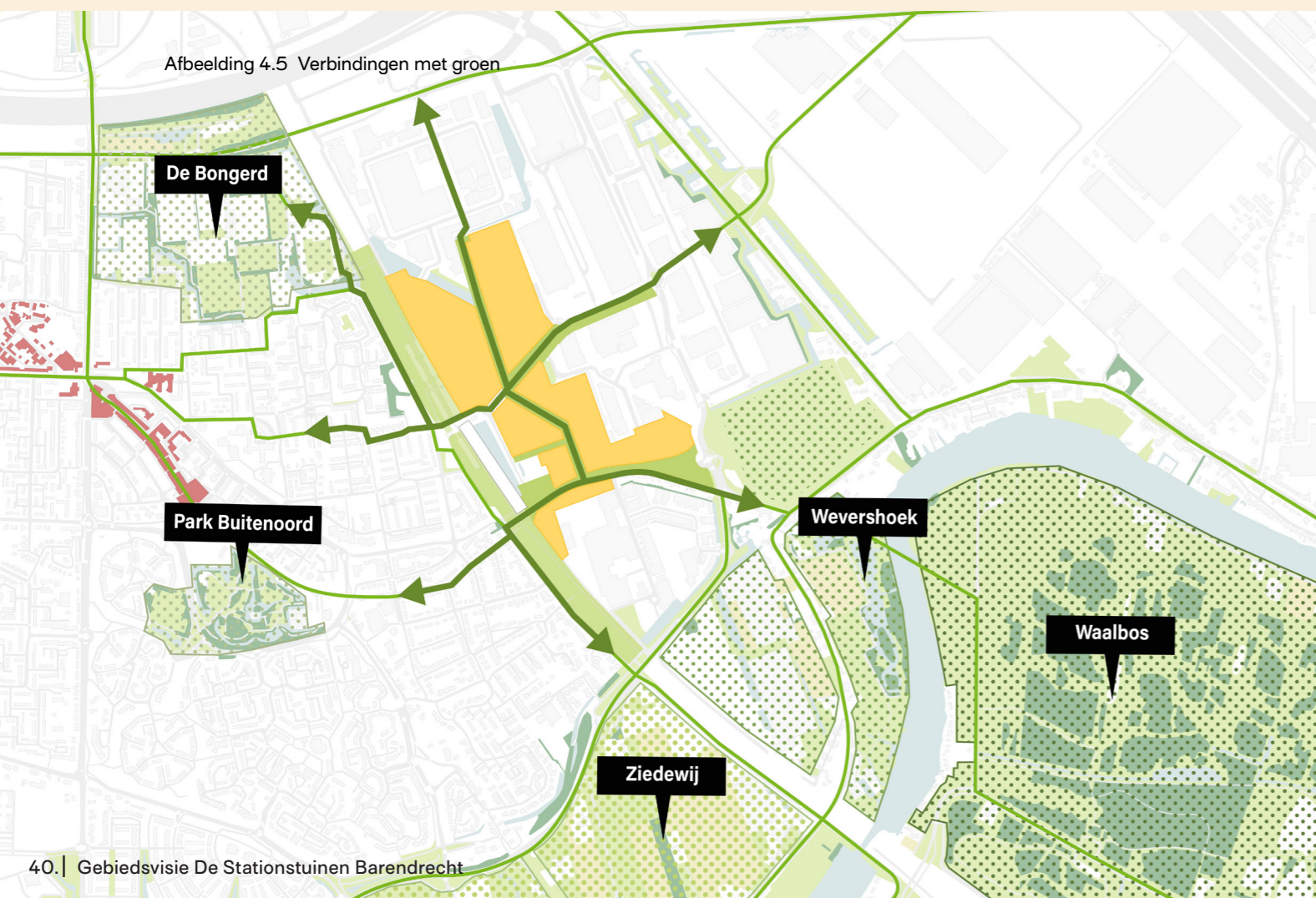
De bebouwing in de wijk kan een bijdrage leveren aan de biodiversiteit. Een woning of bedrijfspand kan naast een plek voor de mens namelijk ook voorzien in de noodzakelijke nestgelegenheid voor vogels, vleermuizen en insecten. Dit kan bijvoorbeeld door middel van overstekende dakranden en het inbouwen van nestkastjes in gevels.

4.3 Groene ruimte voor ontmoeting en klimaatadaptatie

Groen en water lijken in de bestaande situatie ogenschijnlijk beperkt. Toch is hier wel degelijk een groenblauwe structuur aanwezig. De Spoorlaan met zijn groene as en water erlangs is een centrale lijn. Ook bij de entree van de Gebroken Meeldijk is een ruime waterpartij aanwezig; het eerste deel van deze route is aangekleed met groen. In het noordelijk deel van het plangebied ligt een diagonale watergang en ter hoogte van het station de blusvijver. Bij de uitwerking van de gebiedsvisie worden deze bestaande groenstructuren met elkaar verknoopt tot een nieuwe structuur. Deze groenstructuur in de wijk is een aaneenschakeling van verschillende soorten groene ruimtes: groene verkeersverbindingen, het groenblauw tuinlint, tuinstraten, collectieve binnentuinen en de stationspleinen. In De Stationstuinen woont iedereen in, op of aan een tuin. Iedere groene ruimte levert op eigen wijze een bijdrage aan het leefklimaat.

Groene verkeersverbindingen

De verkeersroutes in het gebied krijgen een ruim en groen profiel met voldoende plek voor bomen. Het gaat hierbij voornamelijk om de Spoorlaan, Gebroken Meeldijk en verbinding daartussen. De Spoorlaan volgt zoveel mogelijk het bestaande tracé. De bestaande groene middenberm blijft behouden en kan aangevuld worden met andere soorten voor een hogere biodiversiteit. Ter hoogte van De Stationstuinen krijgt het profiel een andere inrichting. Een



Afbeelding 4.5 Verbindingen met groen

profiel dat makkelijker oversteekbaar is en meer past bij een stedelijk gemengd gebied, door bijvoorbeeld de wegas te schuiven en de rijbanen tegen elkaar te leggen. De Gebroken Meeldijk krijgt zoals hierboven beschreven een groen profiel dat eindigt bij de spoortunnel. De verbinding tussen deze twee hoofdassen is gekoppeld aan het groenblauwe tuinlint.

Groenblauw tuinlint

De bestaande daktuin op het spoor en de daaraan parallel lopende groene hoofdas vormen de ruggengraat van de groenblauwe structuur. Het groenblauwe lint is een aaneenschakeling van openbare tuinen waar bewoners sporten en elkaar ontmoeten. Het tuinlint verbindt de verschillende watergangen in het gebied en biedt ruimte om hemelwater op te vangen na piekbuien. De inrichting heeft een grote diversiteit aan beplanting met voldoende schaduwplekken. We voeren windstudies uit om een prettig microklimaat te garanderen.

Tuinstraten

Aan het groenblauwe tuinlint liggen de tuinstraten. Deze tussenstraten zorgen voor een fijnmazig groen netwerk dat het dakpark en het tuinlint met elkaar verbinden. De tuinstraten zijn openbaar, vrij van autoverkeer en hebben een breedte van minimaal twintig meter. Het groen in de tuinstraten zorgt voor verkoeling op hete dagen en voorkomt overlast van hemelwater tijdens een piekbui. Het aantal in de gebiedsvisie kaart getekende tuinstraten is een minimaal aantal doorsteken voor een goede dooradering van het gebied. De tuinstraten liggen grotendeels op scheidingen van bestaande percelen en moeten terugkomen in de ontwikkeling. Ten behoeve van een goede inrichting van het gebied mogen de tussenstraten maximaal circa 25 meter naar onder of boven schuiven.

Collectieve binnentuinen

In de bouwblokken wordt het groen op een collectieve wijze ontwikkeld. Omdat het groen aansluit op de bebouwing krijgen deze collectieve (binnen)tuinen allemaal een eigen karakter. Van een omsloten binnentuin tot een tapijt rondom de gebouwen. Alle collectieve

tuinen bieden ruimte om medebewoners te ontmoeten, samen te tuinieren en om zorgeloos te spelen. De collectieve tuinen zijn zeer geschikt voor het vertraagd afvoeren en bufferen van water om in droge periodes in te zetten.

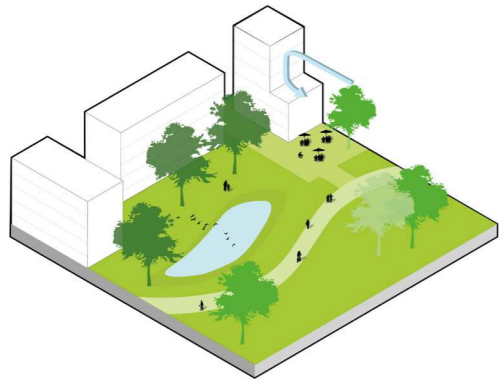
Groen stationsplein

Het stationsplein is een levendige plek waar functies als wonen, werken en ontspannen in een groene stedelijke ruimte samenkomen. De huidige blusvijver blijft behouden en voegt kwaliteit toe aan het plein. Het plein functioneert als nieuwe ontmoetingsplek tussen bewoners, studenten en AGF-professionals. Naast een aantrekkelijk verblijfsgebied is het ook een optimaal functionerend verkeersknooppunt. Het biedt een makkelijke toegang tot bussen en fietsparkeren.



Afbeelding 4.6 Groenstructuur

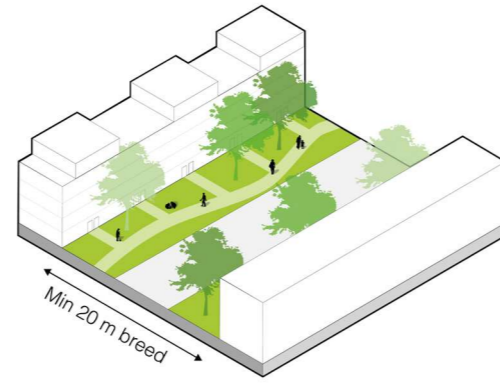
GROENBLAUW TUINLINT



- Diversiteit in bomen en beplanting
- Negatieve wind beïnvloeden met architectuur
- Schaduwplekken maken
- Ruimte voor sport en spel
- Hemelwater opvangen en laten infiltreren
- Beïnvloeden van verdamping

Afbeelding 4.7

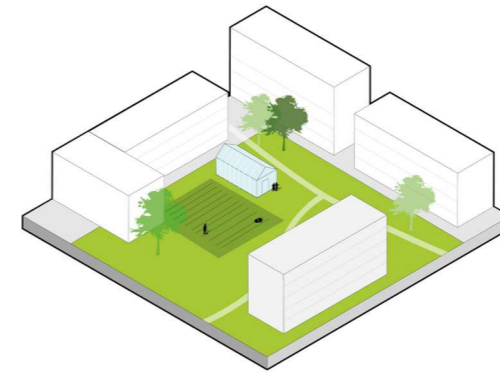
TUINSTRATEN



- Bomen koelen gevels
- Diversiteit in bomen en beplanting
- Infiltratie van regenwater
- Ruimte voor Spelen
- Beïnvloeden van verdamping

Afbeelding 4.13

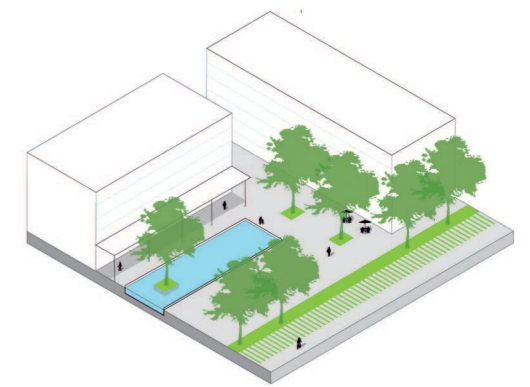
COLLECTIEVE BINNENTUINEN



- Hemelwater opvangen en benutten
- Ruimte om elkaar te ontmoeten
- Samen tuinieren
- Ventilatie in bouwblokken
- Schaduwplekken maken

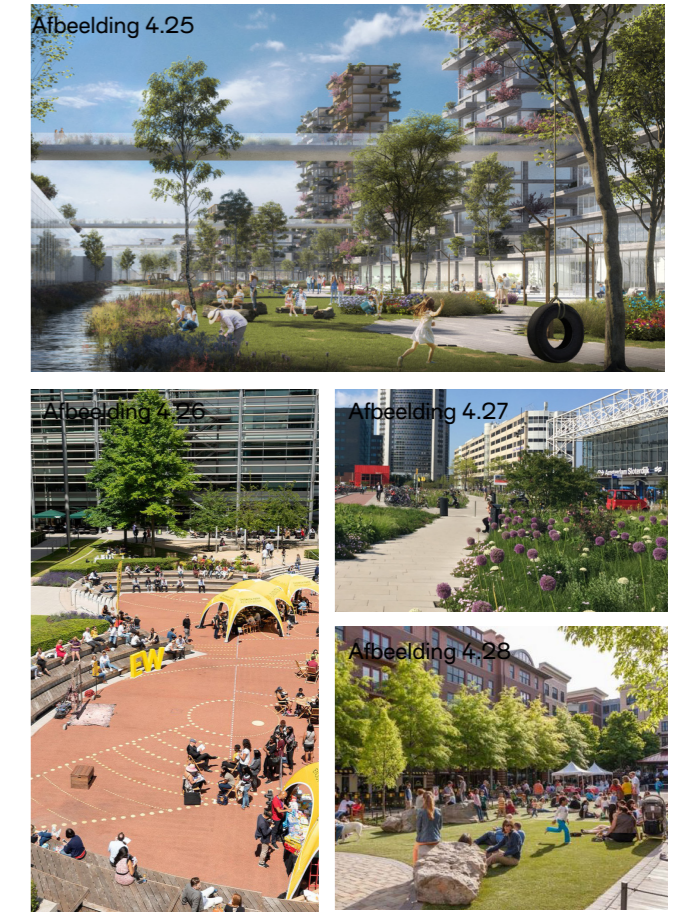
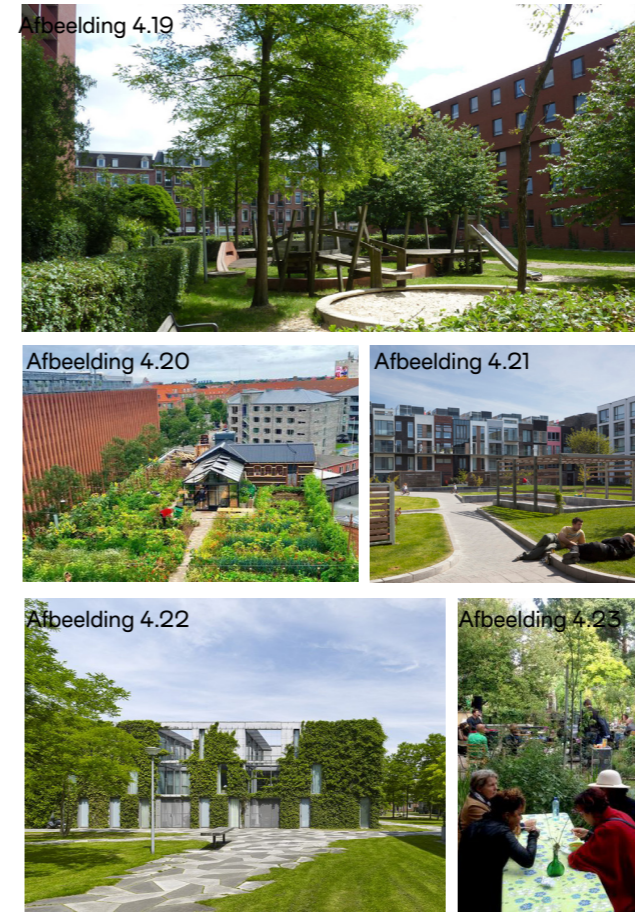
Afbeelding 4.18

STATIONSPLEINEN

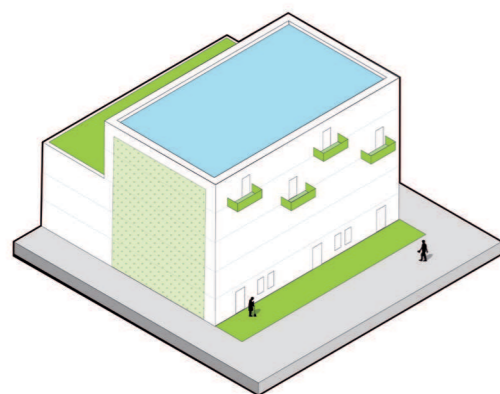


- Koele materialen
- Diversiteit in bomen en beplanting
- Schaduwplekken maken
- Minimale hoeveelheid bestrating
- Bomen koelen gevels
- Beïnvloeden van verdamping

Afbeelding 4.24



GROENE KAVELS



Afbeelding 4.29

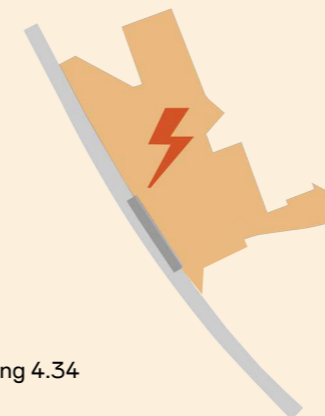


Afbeelding 4.30

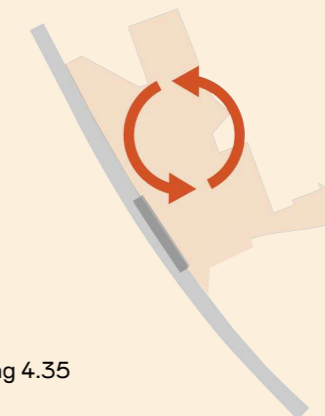


Afbeelding 4.31

Afbeelding 4.32



Afbeelding 4.34



Afbeelding 4.35

4.4 Zuinig met energie

De ambitie is om van De Stationstuinen een energieneutraal gebied te maken. Dit betekent dat er in het gebied evenveel duurzame energie opgewekt wordt als gebruikt. Dit vraagt om zuinig energiegebruik. De energie-ambitie heeft invloed op de ruimte en structuur van het gebied. Daarom worden de ambities geformuleerd in de gebiedsvisie. In een vervolgstadium werken we de mogelijkheden verder uit en berekenen we de impact van de volgende drie punten:

1. Beperken energieverbruik als basis.

De eerste stap in de transitie naar een duurzame samenleving is het besparen van energie. Door compact te bouwen, goed te isoleren, groen en water in te zetten voor koeling en slim te ventileren beperken we de energievraag.

2. Duurzame energie opwekken.

In De Stationstuinen is het energiegebruik in balans met de productie. Gevel- en dakoppervlak wordt ingezet om duurzaam energie op te wekken. De warmte en koude behoefte wordt lokaal opgelost. Hier zijn verschillende systemen voor, zoals warmte-koudeopslag in de grond, warmtecollectoren of het onttrekken van warmte uit water. In de volgende fase onderzoeken we welk systeem passend is voor de verschillende deelgebieden en functies.

3. Uitwisseling energie Dutch Fresh Port.

De vraag naar energie zal niet op te lossen zijn binnen de locatie. Bedrijven in de omgeving hebben juist warmte of koeling over, terwijl andere bedrijven of woningen hier een vraag

naar hebben. De oplossing zit 'm in slimme combinaties. De vraag is welke combinaties we kunnen maken met Dutch Fresh Port. In de volgende fase brengen we in kaart hoeveel elektriciteit opgewekt kan worden in de verschillende deelgebieden van De Stationstuinen.

4.5 Circulaire proeftuin

Gebiedsontwikkelingen zoals De Stationstuinen hebben een grote impact op het gebruik van grondstoffen en de productie van afvalstoffen. Door hergebruik van gebouwen en materialen beperken we de milieu-impact van de gebiedsontwikkeling. Daarom worden er in de ontwikkeling van De Stationstuinen zo veel mogelijk grondstoffen hergebruikt.

De grote loodsen die nu in het gebied staan lenen zich hier helaas minder voor, maar de materialen zouden een tweede leven kunnen krijgen. Een voorbeeld zijn de urban mining initiatieven in het land (www.oogstkaart.nl). Toch zullen er ook veel materialen nodig zijn die nu nog niet in het gebied aanwezig zijn. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Gebruik gerecyclede materialen;
- Gebruik hernieuwbare materialen;
- Beperk gebruik van eindige en vervuilende materialen.

Bij het gebruik van hernieuwbare materialen is er speciale aandacht voor bouwen met hout. Een mooi alternatief voor bouwen met beton of staal. De ambitie is om De Stationstuinen een proeftuin te laten zijn voor houtbouw. Het kader gaat hier dieper op in.

Bij het sluiten van de kringloop spelen ook andere aspecten een belangrijke rol. Flexibel en demontabel bouwen bijvoorbeeld. Een gebouw moet zo ontworpen worden dat het eenvoudig van functie kan veranderen. Zo kan een woning een kantoor worden of omgekeerd. Met een materialenpaspoort wordt bijgehouden welke materialen gebruikt zijn. Zo krijgen materialen relatief makkelijk een tweede leven in een ander gebouw. Hiermee is De Stationstuinen voorbereid op veranderingen in de toekomst.

Vervolgstappen

- In de uitwerking wordt onderzocht welk energiesysteem het beste bij de locatie en ontwikkeling past. Mogelijke aansluiting bij opwekken van energie in Dutch Fresh Port of koppelingen met mogelijke collectieve systemen voor Barendrecht;
- Uitwerken aansluitingen op, en integratie met, het dakpark. Doel is een sterkere verbinding met het park en het bestaand woon- en centrumgebied erachter;
- Uitwerken watersysteem in elke fase van de ontwikkeling;
- Nadere invulling van biodiversiteit in het gebied en natuurinclusief bouwen.

KLIMAATBOS

Bomen en beplanting horen tot de meest effectieve oplossingen om hitteproblemen tegen te gaan. Maar waarom zijn bomen zo goed in staat om een stad te koelen?

Dat wordt onderzocht in het klimaatbos bij Loods38. Iedere boomsoort is verschillend: de vorm is anders, hoeveel bladeren er aan de boom groeien en welke vorm die bladeren hebben. Sensoren meten hoeveel schaduw die verschillende boomsoorten geven en hoeveel water ze verdampen. Daarmee wordt onderzocht welke boomvorm het meest helpt om de stad koeler te maken.

Het mooie is dat het klimaatbos niet alleen een plek is voor onderzoek en onderwijs. Het klimaatbos is ook een snelle manier om bomen in de stad neer te zetten. Op pallets kunnen de bomen makkelijk worden verplaatst. En als het onderzoek klaar is, kunnen de bomen op een vaste plek in de grond worden gezet. Met steun van de provincie Zuid-Holland zijn nu de eerste 21 bomen geplaatst.



Afbeelding 4.33
Loods38 (Dineke van Meeuwen)

HOUTBOUW

Hout is het bouw materiaal van de toekomst. Hoewel vroeger alle huizen van hout werden gemaakt wordt tegenwoordig vaak de voorkeur gegeven aan beton of staal. Deze grondstoffen zijn echter eindig terwijl hout een hernieuwbaar materiaal is.

De ambitie is om een groot gedeelte van de gebouwen in De Stationstuinen in hout te bouwen. Een logische keuze in de circulaire economie. Hieronder de voordelen van houtbouw op een rij:

- Snelle bouwtijd (prefab bouwen)
- Flexibel bouwsysteem
- Gezond en aangenaam leefklimaat
- Lager energieverbruik
- Hout slaat CO2 op

De Stationstuinen staat niet alleen in deze ontwikkeling. Wereldwijd wordt er geëxperimenteerd met houten constructies. In Noorwegen is recentelijk de Mjøstårnet toren geopend. Een houten gebouw van maar liefst 18 verdiepingen. In Rotterdam komt de 'Tree House' toren naast het Centraal Station. In Eindhoven hebben ze vergevorderde plannen voor de 'Dutch Mountain'. Een multifunctioneel houten gebouw met twee torens van 150 en 110 meter hoog. Recentelijk is het Triodos kantoor in Zeist opgeleverd. Dit gebouw heeft een constructie van houten gelamineerde spanten.



Afbeelding 4.36
Aan de Amsterdamse Amstel komt de woontoren HAUT (Beeld Zwartlicht)



De ruimte tussen de woningen is ingericht als parkstrook waar je kan verblijven en spelen in plaats van de ruimte voor auto's en parkeren.

Afbeelding 4.37 Impressie groen wonen

Voor mensen in De Stationstuinen is het vanzelfsprekend om te voet of op de fiets op pad te gaan.



Afbeelding 5.1: Referentie autovrije ruimte
In de locatie Groenkwartier in Antwerpen, België, is de auto geplaatst in collectieve parkeergarages en de openbare ruimte is daarmee het domein van voetgangers en fietsers. Hierdoor is er ook volop ruimte voor groen.

5. Gezond bereikbaar

In De Stationstuinen is **gezonde bereikbaarheid een belangrijk uitgangspunt. We geven daarom voorrang aan het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger. Autobezit en -gebruik worden tot een minimum beperkt.**

De Stationstuinen ligt naast het treinstation dat een hoogwaardige entree krijgt aan alle zijden en een goed overstappunt is naar de bus en andere vervoersmiddelen.

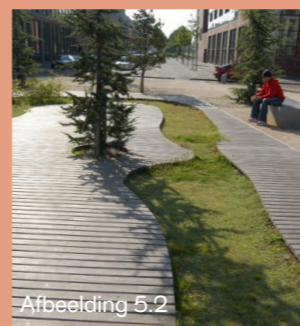
Er komt een fijnmazige groene fiets- en wandelstructuur die naadloos aansluit op het station en het omliggende gebied. Hierdoor wordt het voor bewoners vanzelfsprekend om met het openbaar vervoer, te voet of op de fiets naar hun bestemming te gaan.

De Stationstuinen wordt een autoluw gebied. Parkeren kan op afstand in collectieve parkeervoorzieningen. Het straatbeeld is vrij van auto's, op enkele gereserveerde plaatsen na voor de deelauto's. Het vracht- en wegverkeer van de Dutch Fresh Port wordt zoveel mogelijk gescheiden van bestemmingsverkeer.

Mobiliteit en mobiliteitsvormen zijn volop in ontwikkeling. Gedurende de realisatie van De Stationstuinen wordt hier op ingespeeld.

Bereikbaarheid is een basisbehoefte. Iedereen wil makkelijk en zonder oponthoud zijn woning, werk of recreatieplek kunnen bereiken. De manier waarop we ons verplaatsen heeft invloed op onze omgeving. Denk hierbij aan de inrichting van de openbare ruimte, sociale contacten, onze gezondheid en het klimaat. In De Stationstuinen is, aansluitend op het maatschappelijk debat, gezond bereikbaar het uitgangspunt.

In De Stationstuinen wordt de openbare ruimte niet gedomineerd door de auto. Openbaar vervoer, de fiets en lopen stimuleren lichamelijke beweging, verminderen de uitstoot van fijnstof en creëren minder geluidshinder. Daarnaast nemen deze typen vervoer minder ruimte in zodat er plaats is voor extra groen, speelplaatsen, woningen en werkplekken. Natuurlijk zijn sommige mensen afhankelijk van de auto. Daarom krijgt deze ook een bescheiden plek in De Stationstuinen in combinatie met deelmobiliteit. Zo zijn er ook minder parkeerplaatsen nodig in De Stationstuinen.



Afbeelding 5.2

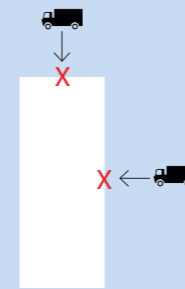
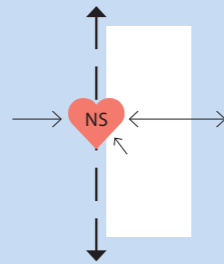
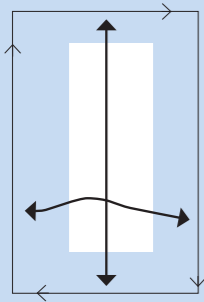


Afbeelding 5.3



Afbeelding 5.4

5.1 Hier gelden 4 uitgangspunten voor bereikbaarheid



1. Doorlopende en veilige verbindingen voor de voetgangers en fietsers

De meest duurzame manier van je verplaatsen is te voet en op de fiets.

Logisch dus om dit maximaal te faciliteren in de vorm van prettige, veilige routes door het gebied. Op veel plekken in de wijk hebben de voetganger en fietser voorrang ten opzichte van de automobilist en het wordt mede daardoor aantrekkelijk om binnen het gebied en naar het station te lopen. De verbindingen binnen het gebied sluiten aan op de doorgaande routes richting onder andere Dutch Fresh Port, Barendrecht Centrum en Carnisselande, Rotterdam, Dordrecht, Ridderkerk, Heerjansdam en de omliggende recreatiegebieden.

2. Het gebruiken van openbaar vervoer aantrekkelijk maken

Het treinstation is één van de redenen om hier te gaan ontwikkelen. Om mensen te stimuleren de trein te gebruiken komen er goede faciliteiten voor gebruikers en levendige, aantrekkelijke pleinen bij beide entrees. Daarbij gaat de frequentie van de trein omhoog naar 6 keer per uur, waarmee meer mensen de trein zullen nemen. Een verhoging van de frequentie naar 12 treinen per uur wordt regionaal onderzocht voor het gehele treintraject Dordrecht - Leiden.

Het busstation aan de westzijde van het station blijft voor de bussen richting delen van Barendrecht en Rotterdam. Aan de oostzijde komen in De Stationstuinen ook bushaltes voor bussen richting Zuidplein, Dutch Fresh Port en Ridderkerk. Ook is er een aansluiting op de HOV-verbinding Ridderkerk - Zuidplein. Voor de bereikbaarheid van de bedrijven op Dutch Fresh Port is het gebruik van de trein van belang. Een goed natransport tussen het station en de bedrijven is daarbij een belangrijke schakel. Bij het station zullen hiervoor deelfietsen, -scooters en -auto's worden aangeboden.

3. Geen vrachtverkeer in het gebied

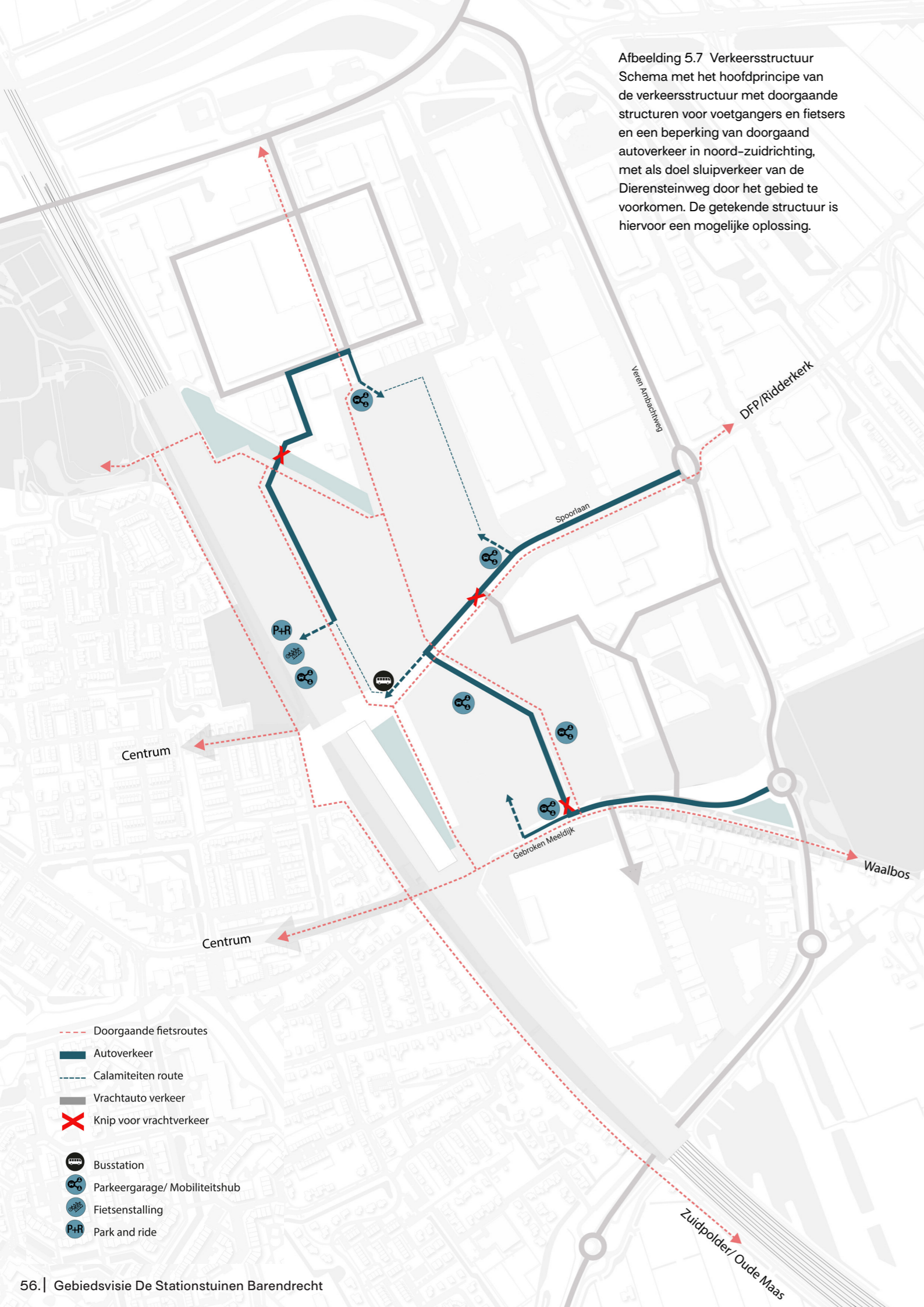
Ten behoeve van de veiligheid en gezondheid van het nieuwe gebied wordt het vracht- en werkverkeer uit het gebied gehouden. Alle bedrijven blijven uiteraard goed bereikbaar, maar routes door het gebied worden afgesloten voor vrachtverkeer. Kansen liggen er daarmee ook om de Gebroken Meeldijk deels vrij van vrachtverkeer te maken. Dit wordt nader onderzocht. Calamiteitenverkeer, pakketdiensten en nutsdiensten, maar ook verhuishagens kunnen uiteraard wel het gebied in om bij de woningen, voorzieningen en bedrijven te komen.

4. Nut en noodzaak van de eigen auto beperken

Het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer is lang niet voor iedereen de bruikbare oplossing. Zeker in oost-westrichting (Europoort, Utrecht) is de auto veel sneller. Het is dus van belang dat ook de auto een plek krijgt in De Stationstuinen. Elke auto in het gebied vraagt extra ruimte om te kunnen parkeren, terwijl deze auto gemiddeld circa 95% van de tijd stil staat. Deze ruimte kunnen we slimmer benutten door de behoefte aan autobezit en -gebruik te verlagen. Aantrekkelijke alternatieven zoals lopen, fietsen en OV-gebruik dragen hier aan bij. Daarnaast worden parkeerplaatsen in het gebied niet voor de deur aangelegd, maar geclusterd in het gebied op enige afstand van de woon- of werkplek. In het gehele gebied worden daarnaast deelauto's en andere deelvoertuigen aangeboden.



Afbeelding 5.7 Verkeersstructuur
 Schema met het hoofdprincipe van de verkeersstructuur met doorgaande structuren voor voetgangers en fietsers en een beperking van doorgaand autoverkeer in noord-zuidrichting, met als doel sluipverkeer van de Dierensteinweg door het gebied te voorkomen. De getekende structuur is hiervoor een mogelijke oplossing.



5.2 Passende verkeersstructuur

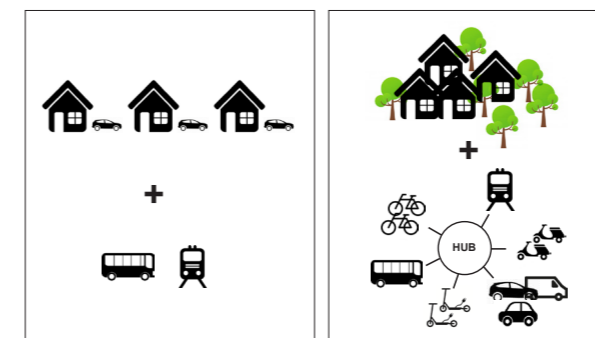
We hebben een verkeersstructuur voor De Stationstuinen vormgegeven die uitgaat van beperkt autogebruik en -bezit. Hierin staat bereikbaarheid van alle functies met verschillende type vervoersmiddelen uiteraard bovenaan. Mobiliteit faciliteren in plaats van frustreren. Hiervoor moet de wegenstructuur stroken met de volgende basisprincipes (zie ook afbeelding hiervoor):

- Fietsers en voetgangers faciliteren we maximaal met doorgaande, aantrekkelijke routes in het gebied, goed verbonden met de routes in de omgeving;
- Goede aansluiting voor voetgangers op de padenstructuur van het spoorpark en de wijken daarachter;
- Geen lange doorgaande autoroutes in het gebied zodat sluipverkeer wordt voorkomen;
- Gebruik maken van de Spoorlaan en Gebroken Meeldijk. Deze worden verbonden en vanaf hier is met korte inprikkers alles goed bereikbaar, terwijl er tegelijkertijd volop ruimte is voor een groene gezonde leefomgeving;
- Barendrecht Centrum is voor de auto bereikbaar via de Boezemweg en Dierensteinweg. Fietsers kunnen de korte route via de Gebroken Meeldijk nemen. Dit sluit aan op het verkeerssysteem van de meeste wijken van 'oud' Barendrecht en Carnisselande;
- Streven is om de Gebroken Meeldijk bij het treinstation in de toekomst vrij te maken

- van vrachtverkeer en auto's;
- Uiteraard zijn alle functies goed bereikbaar voor calamiteitenverkeer;
- In de overgangperiode stemmen we nieuwe en bestaande verkeersstromen zorgvuldig op elkaar af.

Parkeren

- In De Stationstuinen staat de auto niet in de straat voor je deur. Hier overheerst de groene verblijfsruimte;
- Iedereen parkeert in collectieve parkeervoorzieningen die op korte afstand (binnen 100 meter) van de functies liggen;
- Parkeervoorzieningen zijn bijvoorbeeld:
 - Een losse parkeergarage voor algemeen gebruik met mogelijk ook plaats voor andere mobiliteitsvormen zoals deelauto's en deelfietsen;
 - Een parkeergarage als onderdeel van een integraal bouwblok in de vorm van een enkellaagse garage met dek of meerlaagse garage;
 - Een parkeerhof op maaiveld, bijvoorbeeld aan de randen als overgang naar bestaand bedrijventerrein en zoveel mogelijk uit het zicht van de openbare verblijfsruimte.
- Parkeren voor Kiss & Ride is bij het station mogelijk op maaiveld. Het parkeerdek bij het station blijft in eerste instantie bestaan, de toegang wordt gereguleerd;
- Voor o.a. mindervaliden komt er wel mogelijkheid voor langsparkeren op straat.



Afbeelding 5.8 schema van traditionele mobiliteit en inzet van HUB

In de traditionele situatie heeft ieder huis zijn eigen auto voor de deur of op de oprit. Op afstand de trein en de bus, waar velen met de auto naar toe gaan, als zij die al gebruiken. Zo is er sprake van veel verharding en de auto die het straatbeeld domineert.

In De Stationstuinen heb je elke vorm van mobiliteit beschikbaar op korte afstand van je woning of werk. Een auto, fiets of busje is eenvoudig op te halen in een van de HUB's. De belangrijkste HUB ligt bij het treinstation. We maken een duurzaam gebied gemaakt waar volop ruimte is voor groen.

5.3 Onderzoek mobiliteitsmilieu

Goudappel Coffeng gaf in maart 2020 advies over de haalbaarheid van het gewenste mobiliteitsmilieu met genoemde basisprincipes. Uit hun onderzoek blijkt dat vasthouden aan het huidige parkeerbeleid, en dus autobezit en -gebruik, een te grote druk geeft op het omliggende wegennet. In De Stationstuinen is een ander mobiliteitsmilieu dus niet alleen een wens, maar ook een noodzaak.

Het mobiliteitsconcept bestaat uit een combinatie van ingrepen, die het gezamenlijk mogelijk maken een lagere norm voor de woningen te hanteren.

- Goede benutting van de trein en overig OV
- Menging van functies waardoor dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is
- Parkeren op afstand en aanbieden (bijvoorbeeld in collectieve parkeergarages) van diverse vormen van deelmobiliteit en mobiliteithubs
- Straatparkeren alleen rond de hoofdontsluitingswegen: Spoorlaan Gebroken Meeldijk en Zuideinde.
- Parkeerplaatsen voor gehandicapten, laden en lossen en Kiss & Ride bij station
- De openbare ruimte nabij woningen is veelal vrij van auto's, daardoor is er veel ruimte voor lopen, fietsen, spelen en genieten

Met dit pakket kan 20% van de parkeerbehoefte voor bewoners worden verlaagd. We rekenen met de centrumnormen uit het parkeerbeleid van Barendrecht, met een reductie op de norm voor wonen als gevolg van dubbelgebruik en deelmobiliteit.

We moeten vanaf het eerste begin goed communiceren over het mobiliteitsconcept naar de toekomstige bewoners. Om aan de lage parkeernorm te voldoen hebben we tevens een flankerend parkeerbeleid nodig zodat de parkeerdruk niet bij de omliggende gebieden komt te liggen.

Multimodale mobiliteitshub

Het aantal auto's in De Stationstuinen wordt beperkt door de inzet van deelauto's. Veel mensen hebben 1 of meerdere auto's voor de deur staan, die lang niet altijd optimaal gebruikt worden. Delen is dan mogelijk een oplossing.

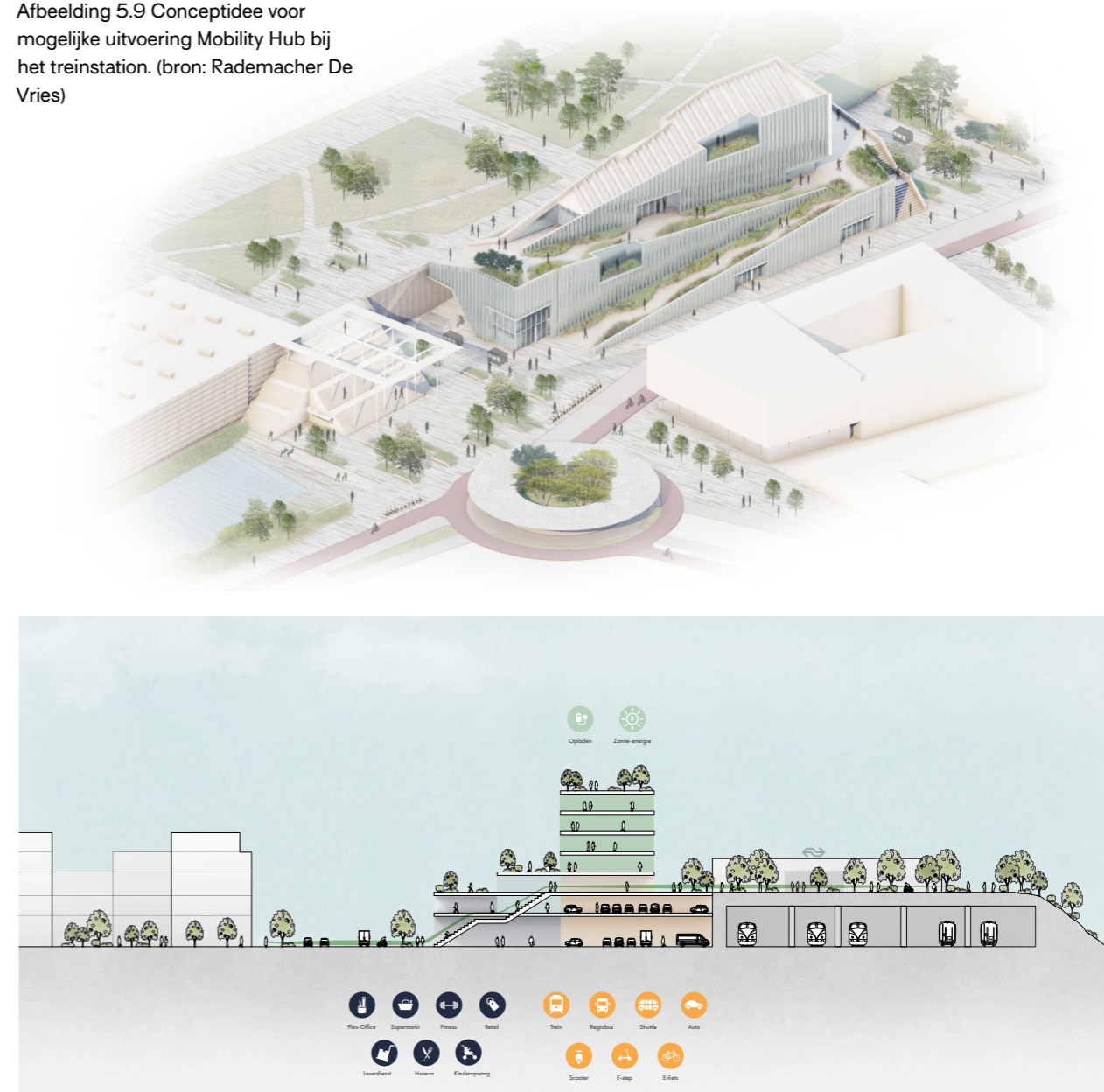
Uit onderzoek blijkt dat de grote meerderheid van gezinnen die aan autodelen doen, een auto van de hand doet. Dit kan een eerste, tweede of derde auto zijn. Elke deelauto vervangt zo'n 4 tot 8 auto's (Momo, 2009). Uit meer onderzoek van CROW-KpVV (2016) blijkt zelfs dat één deelauto leidt tot 9 tot 13 minder privéauto's. De deelauto komt daarbij vooral in de plaats van een tweede of derde auto.

Mensen in de deelauto krijgen vraagt een andere blik. Men moet het gaan ervaren als een welkome verandering in plaats van als last. In De Stationstuinen zit je niet verlegen om een auto. Die is er als je dat wilt. Als je hem niet nodig hebt dan is de auto er niet, heb je vrij uitzicht op groen, geen onderhoud, geen verzekering of risico's op schade, etc. Dit wordt niet gefaciliteerd door de gemeente en moet dus opgepakt worden door een initiatiefnemer. Uitgangspunt is dat de deelauto's in basis gebruik maken van schone brandstof. Voorlopig zal dit elektrisch zijn. Daarmee kunnen ze ook als energiebuffer voor de wijk fungeren.

De uiteindelijke organisatievorm van de deelauto's moeten we nader onderzoeken, maar uitgangspunt is dat op korte afstand van de woning een hub te vinden is. Hier kan je in een vervoersmiddel stappen of overstappen van bijvoorbeeld de auto of trein op de fiets. De hubs zijn multimodaal en dat betekent dat hier niet alleen (elektrische) auto's worden aangeboden, maar ook elektrische fietsen en elektrische bakfietsen. Deze zijn via één app te gebruiken door de bewoners van De Stationstuinen. De gebruiker kan hiermee iedere rit een ander type vervoersmiddel kiezen en wordt zo volledig voorzien in zijn mobiliteitsbehoefte. Goed bereikbare hubs dienen tevens als afhaalpunt voor pakketten, zo blijft het aantal bezorgdiensten in de wijk beperkt.

Ideeschets Mobility Hub De Stationstuinen

Afbeelding 5.9 Conceptidee voor mogelijke uitvoering Mobility Hub bij het treinstation. (bron: Rademacher De Vries)



“Er zijn grote transitie gaande in de energie en mobiliteitssector. De Dutch Fresh Port en de Stationstuinen hebben grote potentie om een belangrijke rol te vervullen in deze maatschappelijke ontwikkelingen.

Berkman Energie Service biedt al meer dan 100 jaar innovatieve energie- en mobiliteitsdiensten aan vanuit Barendrecht. Dit doen we niet door urenlang te piekeren, maar door te innoveren in praktijk. Nieuwe dingen moet je gewoon doen!

In samenwerking met de gemeente willen we in de Stationstuinen experimenteren met duurzame innovaties zoals; de transitie van autobezit naar deelgebruik; de overgang van fossiel naar zero-emission door middel van waterstof en elektrische energie; en het realiseren van een woonwijk waar het straatbeeld niet meer door auto's wordt gedomineerd. Deze transitie zijn niet eenvoudig en vergen nauwe afstemming tussen de private en publieke sector.

Wij geloven dat deze unieke gebiedsontwikkeling de kans biedt om samen proefondervindelijk een duurzame paradigma verschuiving te kunnen realiseren.”



Pieter Berkman
Directeur Berkman Energie Service
(Grondeigenaar in het gebied)

5.4 Verbindingen met elk hun eigen karakter en functie

A. Spoorlaan

- Hoofdontsluiting;
- Verbinding van De Stationstuinen met Dutch Fresh Port en omliggend wegennet voor auto's en fietsers;
- Versmalling van profiel tot intieme laan tussen entree De Stationstuinen en stationsplein;
- Goede bereikbaarheid station;
- Stationsplein autovrij;
- Ruimte voor Kiss&Ride, bus;
- Verbinding mobiliteitshubs.

B. Tuinsingel (groene noord-zuid as)

- Schakel tussen de verschillende deelgebieden;
- Verbinding tussen Spoorlaan en Gebroken Meeldijk voor autoverkeer;
- Mogelijke verbinding voor fietsers en voetgangers naar Dierenstein(weg);
- Aansluiting op doorgaande fietspaden
- Breed profiel met water;
- Versmald en verbreed afwisselend om publieke ruimtes te creëren waar bewoners zich thuis voelen;
- Parkachtig karakter.

C. Tuinpaden

- Groene dwarsverbindingen in oost-westrichting zorgen voor aanhechting met stationsgebied en spoor-park. Daarbij ontstaat hierdoor een dooradering met groen waarmee de leefkwaliteit wordt vergroot en ruimten worden verbonden;
- Informeel en zoveel mogelijk autovrij;
- Aantal mag vergroot worden en ligging te verschuiven met maximaal 30 meter in noord- of zuidelijke richting.

D. Ruimte voor het Station

- Verbinding tussen ingangen treinstation;
- Verbind Barendrecht Centrum met centrum van De Stationstuinen;
- Verblijfskwaliteit met voorrang voor fietser en voetganger;
- Ruimte voor fietsenstalling en flaneren langs het water;
- ProRail.

E. Gebroken Meeldijk

- Historische dorpslint;
- Belangrijke verbinding naar Barendrecht Centrum, Zuidpolder en de Waal en Waalbos;
- Streven om hier een rustig lint van te maken, in ieder geval tussen de Ziedewij en het station;
- Toegankelijk voor bestemmingsverkeer;
- Goede bereikbaarheid station en kwalitatief stationsplein;
- Mogelijke opwaardering opgang Spoorpark.

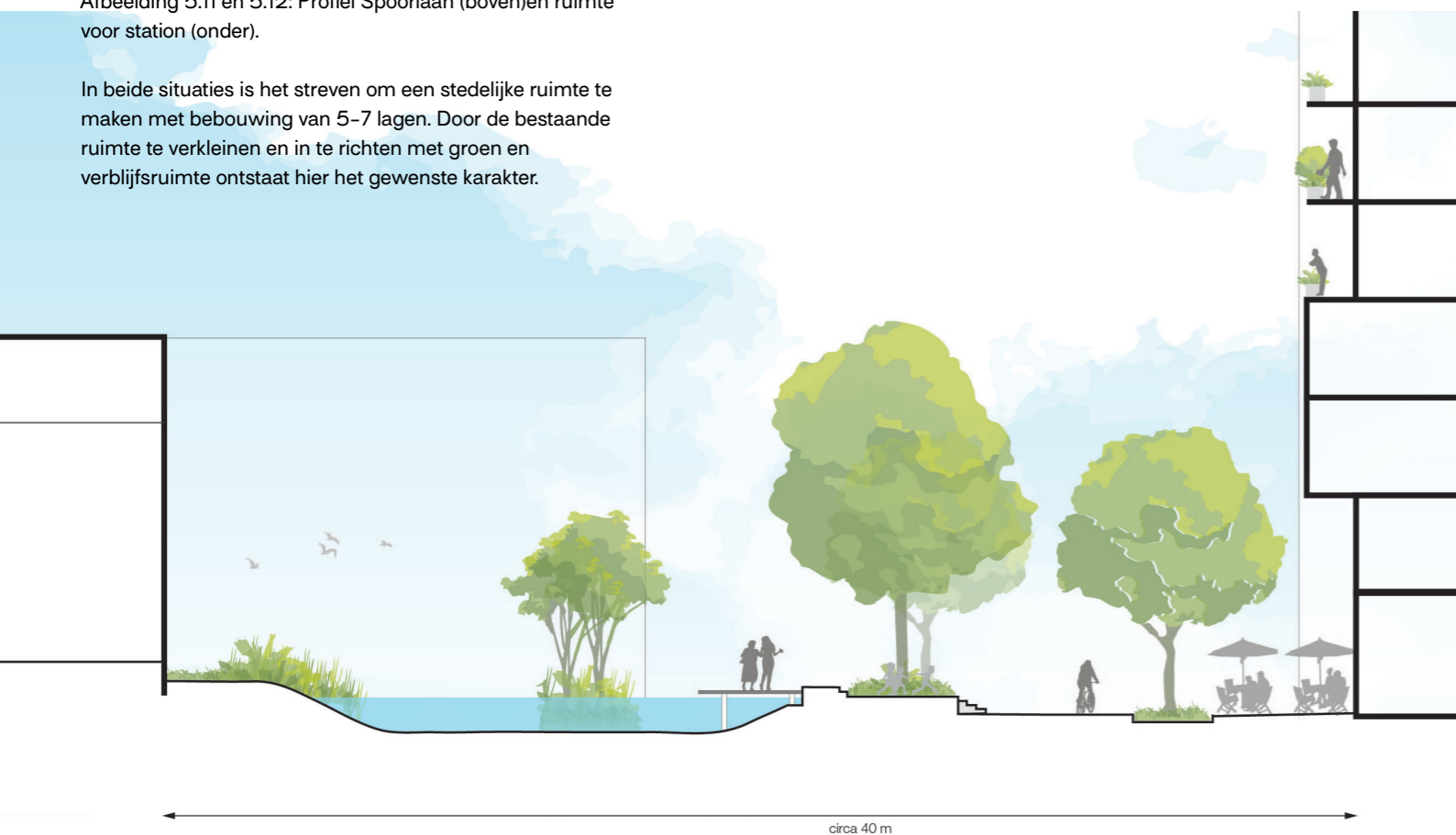


Afbeelding 5.10 Aanduiding profielen op gebiedsvisiekaart



Afbeelding 5.11 en 5.12: Profiel Spoorlaan (boven) en ruimte voor station (onder).

In beide situaties is het streven om een stedelijke ruimte te maken met bebouwing van 5-7 lagen. Door de bestaande ruimte te verkleinen en in te richten met groen en verblijfsruimte ontstaat hier het gewenste karakter.



5.5 Indicatieve profielen

De getoonde profielen per verbindinglijn zijn onze ambitie. Dit is geen compleet overzicht; variaties zijn mogelijk. De groene verblijfsfunctie heeft een dominante rol in alle ruimten. Ook water is belangrijk in de vorm van open water, greppels of wadi's (berging/afvoer infiltratie).

De exacte maatvoering van deze profielen werken we uit in het vervolgtraject.



Afbeelding 5.13 en 5.14: Profiel Veilingplein aan de Gebroken Meeldijk (hiernaast) en Tuinstraten met en zonder water (boven).

Ter plaatse van de onderdoorgang van de Gebroken Meeldijk (GM) onder het spoor streven we naar een aangename publieke ruimte die deze entree een nieuwe uitstraling geeft.

De tussenstraatjes (Tuinstraten) in De Stationstuinen zijn voor voetgangers en zijn in basis groen met op plaatsen ruimte voor water.





Afbeelding 5.15: Profiel Tuinsingel (boven ten noorden van Spoorlaan en onder ten zuiden).

De Tuinsingel tussen de Gebroken Meeldijk en Spoorlaan is geschikt voor de auto met daarlangs volop ruimte voor groen en water. Ten noorden is deze singel enkel voor langzaamverkeer en is het een parkruimte.



Vervolgstappen

- Bepalen vorm en locatie van collectieve parkeervoorzieningen;
- Bepalen locatie en borging voorzieningen voor deelmobiliteit/HUB's;
- Parkeerregulering en flankerend parkeerbeleid in en rond De Stationstuinen;
- Afspraken met NS Stations en ProRail over toegang parkeerdek;
- Verkeersonderzoek naar maatregelen om bereikbaarheid Stationstuinen en DFP te vergroten;
- Verkeersonderzoek naar impact Stationstuinen om omliggende infrastructuur;
- Uitwerken bereikbaarheid station in relatie tot toegang parkeerdek, bushaltes/-routes, fietsparkeren en eventueel aanbrengen verbinding tussen Zuideinde en Spoorlaan.

Een gebied waar ook starters en studenten een plek vinden.

6. Plek voor iedereen

De Stationstuinen is een plek voor iedereen. Er komt een grote variatie aan functies, voorzieningen, bedrijven en woningtypen die dit met recht een gemengd gebied maken.

De Stationstuinen biedt een antwoord op de vraag naar betaalbare huur- en koopwoningen voor Barendrecht en de regio. Achterliggende vraagstukken zijn de behoefte aan doorstroming, de grote stijging van het aantal eenpersoons-huishoudens, vergrijzing en toenemende eenzaamheid. De Stationstuinen is een antwoord op deze vraagstukken.

De Stationstuinen biedt ook ruimte voor breed ondernemerschap van start-ups tot gevestigde bedrijven en kennis- en opleidingsinstituten op het gebied van voedsel en gezondheid. Bouwstenen van Dutch Fresh Port die hier een plek krijgen.

De Stationstuinen wordt een gebied met een stedelijke dichtheid waarin de kwaliteiten van het dorp terugkomen; volop groen, vriendelijke architectuur en ruimte voor een sterke sociale cohesie.

6.1 Doelgroepen

Ondernemers

Een deel van de bestaande bedrijven wil plaatsmaken voor nieuwe functies en verhuizen naar Nieuw Reijerwaard om te groeien in omvang, activiteiten met een nieuwe toegevoegde waarde te ontwikkelen en slimme samenwerkingen aan te gaan. Deze verhuizing maakt in de De Stationstuinen plaats voor nieuwe ondernemers. We richten we ons op partijen die:

- Op zoek zijn naar een bruisend gebied rondom een OV-knooppunt;
- Een binding hebben met de functies van Dutch Fresh Port. Doel is een versterking door aanvullend te zijn. Denk ook aan horeca, verblijf- en experienceruimte;
- En/of ondersteunend zijn aan het woongebied;
- Op goede wijze samengaan met de functie wonen.

Een nieuwe partij in het gebied wordt ProRail die haar veiligheidspost hier gaat vestigen. Binnen het plangebied zijn diverse functies te vinden, die wel of geen relatie hebben met de AGF Keten, en nu al prima samen zouden kunnen gaan met wonen. Zij kunnen

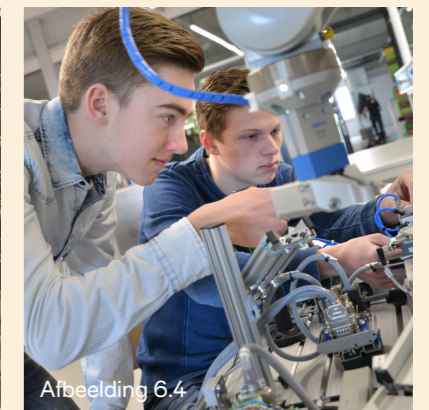
Afbeelding 6.1



Afbeelding 6.2



Afbeelding 6.3



Afbeelding 6.4

in het gebied blijven zitten of binnen De Stationstuinen een nieuwe plek vinden.

Opleiding- en kennisinstellingen

In De Stationstuinen streven we naar een intensieve samenwerking tussen ondernemers, kennisinstellingen en onderwijs (mbo/hbo en universitair) op het gebied van voeding en gezondheid. Dit vanwege het belang voor Dutch Fresh Port en de versterking van het scholenaanbod van Barendrecht. Er is concrete interesse vanuit diverse beroepsopleidingen en universiteiten.

Bewoners

Wonen is zo goed als nieuw in het gebied, maar zal in de toekomst een groot deel van De Stationstuinen beslaan. In de Woondeal en het regionaal woonakkoord is o.a. vastgelegd dat Barendrecht een groter aandeel betaalbare woningen zal toevoegen. De mix van wonen, werken en leren zal (en moet) doelgroepen met een ander profiel en andere belevingswereld trekken: studenten, kenniswerkers, werknemers en arbeidsmigranten (werkzaam bij de omliggende bedrijven) en stedelijke gezinnen. Een sociaal gevarieerde buurt dus, met een gemengd woonprogramma dat aansluit bij verschillende leeftijden en inkomens. Dit uiteraard naast een divers aanbod in de vrije markt.

Uit het Woningmarktonderzoek van STEC komt naar voren dat er de komende jaren een grote behoefte is aan appartementen, met name voor Barendrecht, en gezinswoningen. De doelgroepen uit de gemeente Barendrecht die hier extra aandacht krijgen zijn:

- Starters sociale huur, midden huur;
- Starters koop;
- Senioren sociale huur, vrije sector huur, koop, met zorgindicatie.

In de regio wordt gekeken naar:

- Sociale huur: reguliere en speciale doelgroepen zoals arbeidsmigranten, statushouders, spoedzoekers;
- Gezinnen uit de stad die een rustigere woonplek zoeken.

De woningcorporaties Havensteder, Woonkompas en Patrimonium willen graag

bouwen voor deze doelgroepen om te voorzien in de woningbehoefte en doorstroming te bevorderen.

DE STATIONSTUINEN

“Spring! Housing heeft een steentje in de vijver Dierenstein gegooid waar niemand zich eerder realiseerde dat we in Barendrecht een vijver met zo'n ontwikkeling potentieel hadden”

(citaat Peter Luijendijk, portefeuillewethouder Barendrecht).

Als onbekende, onervaren Start up in de wereld van de woningbouw, kun je geen groter compliment krijgen. Al mijn hele ondernemersleven weet ik dat kostprijs en rendement financiële termen zijn die weldegelijk op sociaal en humanitair kapitaal van toepassing zijn. Spring! Housing is 58 microwoningen onder n dak, waarvan 88% sociale woningbouw.

Een onorthodoxe aanpak, doorzettingsvermogen en creativiteit heeft geleid tot een succesvolle, haalbare realisatie. Spring ! Housing is het Spring! levende bewijs dat sociaal en winstgevend kan. Dit initiatief zet ik graag voort voor mensen uit Barendrecht en de regio. Vele van hen komen niet in aanmerking voor een huurtoeslag (te hoog inkomen) of een hypotheek (te laag inkomen). Stationstuinen biedt kansen voor een vergelijkbare verhouding sociaal en betaalbaar en voegt voor haar inwoners veel betaalbare woningen toe.

Sociaal en maatschappelijk betrokken ondernemers verenigt U, ik doe mee! Zonder speculatie, maar met creatie maken we een prachtig nieuw stukje stad waar Barendrecht trots op is. "



Michel van den Meerendonk
(directeur en initiatiefnemer Spring! Housing)

Wat een kansen biedt De Stationstuinen en wat een kansen heeft De Stationstuinen.

Het is in Barendrecht heel prettig wonen met veel voorzieningen en een grote stad in de nabijheid. Er is een enorme behoefte aan fijne nieuwe woningen voor eigenlijk alle doelgroepen, dus een flinke toevoeging van woningen is zeer welkom. Er is ook behoefte aan duurzame oplossingen om voor de toekomst het (woon) milieu goed te houden.

Dus: een locatie voor wonen en werken naast het station, helemaal nieuw te ontwikkelen met de nieuwste inzichten in een fijne gemeente, wat wil je nog meer?

Dit moet dus gewoon lukken en daar zullen wij ons best voor doen, met een focus op de betaalbaarheid en duurzaamheid.



Peter Manders (Directeur Patrimonium Barendrecht)

Namens de betrokken corporaties Woonkompas, Havensteder en Patrimonium.

6.2 Elke plek zijn eigen invulling

Het visiegebied van De Stationstuinen bestaat uit 6 deelgebieden (zie afbeelding hiernaast). Elk met zijn eigen positie in het plan en een programma dat daarbij past:

A. Stationsplein en Spoorlaan

Dit is de entree van Barendrecht als je met de trein komt. Hier willen we veel levendigheid met tal van publieke functies zoals horeca, detailhandel, scholen, start-ups en innovatiecentra.

Daarbij ook de mobiliteitsHUB om over te stappen op een ander vervoersmiddel voor de 'last mile'.

De Spoorlaan vormt de fysieke en functionele verbinding met Dutch Fresh Port.

B. Stadstuin

Dit gebied tussen Spoorlaan en Gebroken Meeldijk ligt direct aan het station, maar is ook direct verbonden met het centrum van Barendrecht. Dus goed verbonden met stad en de recreatiegebieden. Het is een groot gebied dat een mooie woonkern vormt van De Stationstuinen voor onder andere gezinnen. Zorg en maatschappelijke functies passen hierbij.

C. Proeftuin

Door de ligging aan het Spoorpark vormt de Proeftuin de schakel tussen park, wonen en bedrijven. De Proeftuin grenst aan het treinstation en Stationsplein. Een ideale plek voor onderwijsinstellingen en kleinere woonunits voor studenten, starters, spoedzoekers en werknemers. Hier zit ook Spring! die een deel van deze huisvesting nu al verzorgt.

Woningen kunnen hier ook hun voorkeur hebben aan het dakpark. Een bijzondere kans.

D. Spoortuin

Dit gebied is verbonden met de Proeftuin en heeft ook deels hetzelfde programma. Het ligt echter iets meer in de luwte. Daarom wordt wat sterker ingezet op wonen in plaats van publieke functies. Door de positie bij de bedrijven zijn woonwerk-units op hun plek. Met een meer introvert woonmilieu is de positie

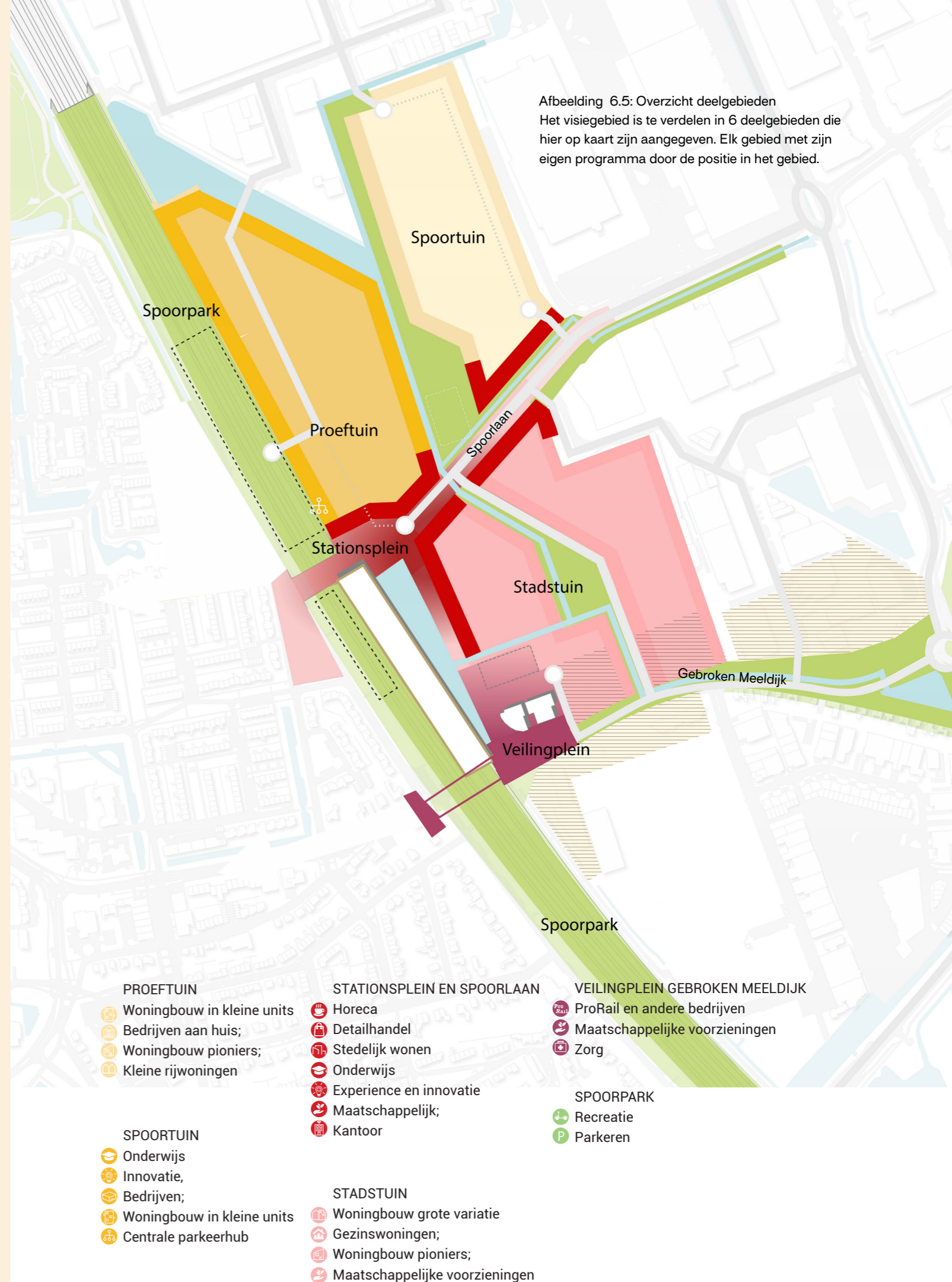
tussen de bestaande bedrijven geen bezwaar. We kunnen via dit gebied ook de verbinding maken met Dierenstein. Aandacht hier wel voor hindercontouren.

E. Veilingplein en Gebroken Meeldijk

Het Veilingplein ligt aan de 2^e entree van het treinstation en de Gebroken Meeldijk. Dit is een belangrijk schakel tussen Barendrecht Centrum, het Spoorpark, De Stationstuinen en het buitengebied. De Gebroken Meeldijk wordt op dit moment echter gedomineerd door bedrijven. Daarmee is wonen aan deze weg en het Veilingplein niet vanzelfsprekend. Onze wens is wel om dit gebied in zijn eigen tempo te laten transformeren naar een sterk gemengd gebied waarbij ook woonwerk-eenheden mogelijk zijn. Het gebied huist ook de monumentale panden van Jabaay.

F. Spoorpark

Dit bestaande park biedt ruimte aan groen, recreatie en parkeren.



Afbeelding 6.5: Overzicht deelgebieden
Het visiegebied is te verdelen in 6 deelgebieden die hier op kaart zijn aangegeven. Elk gebied met zijn eigen programma door de positie in het gebied.

6.3 Programma

Een vast programma past niet bij een ontwikkeling die 10-15 jaar gaat duren. Het plan moet in kunnen spelen op de actuele behoeften. Het indicatieve programma, op basis van de huidige markt, is nu als volgt:

- 30% sociale woningbouw (huur en koop);
- 20% betaalbare woningbouw (middeldure huur en koop tot NHG-grens);
- 50% overige woningen in hogere prijsklasse (huur en koop);
- circa 40.000-60.000m² aan voorzieningen, waaronder innovatie- en onderwijsinstellingen, kinderdagverblijven, bedrijven, horeca, detailhandel, maatschappelijke en zorgfuncties en eventueel sport.

Er wordt nu uitgegaan van een programma van circa 2.300 tot 3.000 woningen. Willen we dit uitbreiden, dan moeten we aantonen dat we hiermee een markt vraag bedienen. Ruimtelijk zien we hier een maximum van circa 3.500 woningen.

De Stationstuinen wordt een gebied dat actuele woonwensen samenbrengt in bijzondere stedelijke bouwblokken. Een deel van de woningen is grondgebonden met hun voordeur op straat. Dit zijn de bekende rijwoningen, klassieke portiekwoningen en beneden-bovenwoningen. We denken hier ook aan stadswoningen, pionierswoningen voor bewoners die zelf willen (af)bouwen, woonwerkunits, appartementen en gestapelde, meerlaagse eengezinswoningen. Hier zijn mogelijkheden voor bijzondere woonconcepten op het gebied van zorg en tijdelijke huisvesting. Voorbeeld hiervan in het gebied is Spring! en ook woningcorporaties kijken hiernaar.

De gemiddelde hoogte van de woonblokken is 5 bouwlagen met op diverse plekken hogere accentgebouwen. Gelaagdheid en stapeling van functies is heel gewoon in De Stationstuinen. Zo liggen tuinen en openbare buitenruimte en buitenruimte in gedeeld eigendom niet altijd meer op maaiveld maar ook op de verdieping, op andere functies zoals parkeren en commerciële functies. Woningen zijn zo ook op hoogte verbonden met het buitenleven.



Afbeelding 6.7



Afbeelding 6.8



Afbeelding 6.9



The Family, ANA Architecten.
Gezinsappartementen in Delft (BPD)

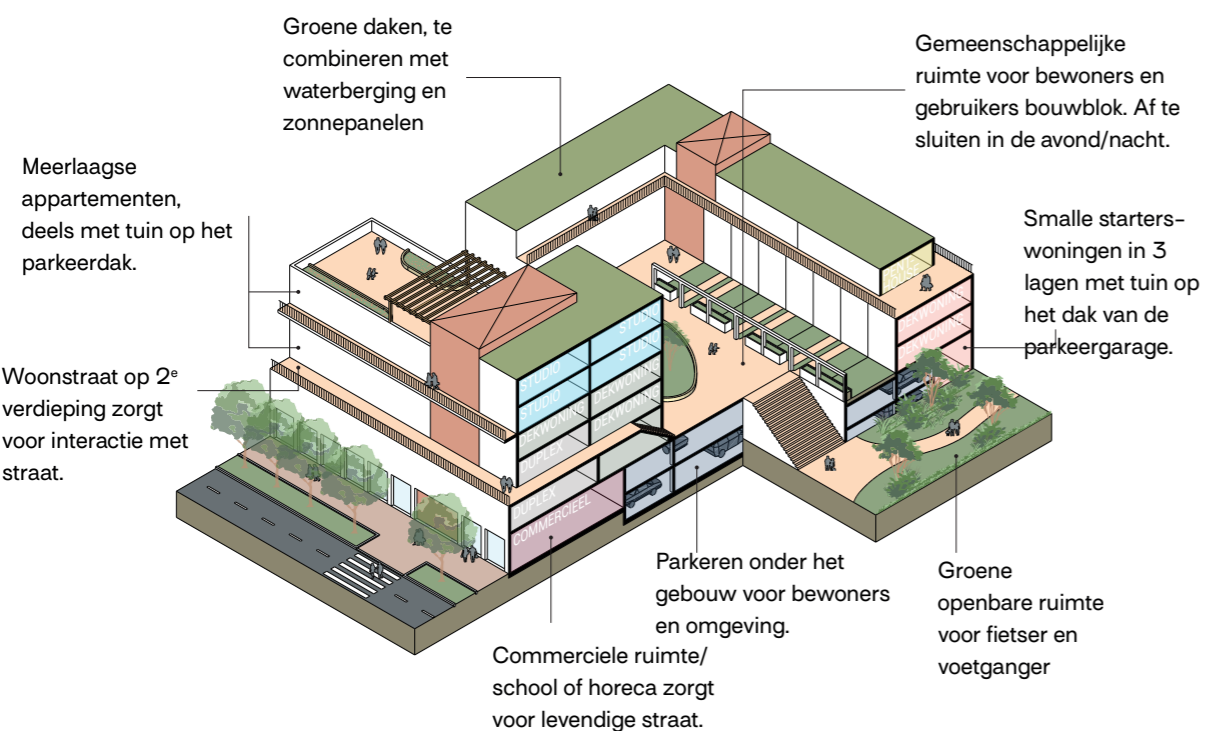
Afbeelding 6.10



Afbeelding 6.11



Afbeelding 6.12



Afbeelding 6.6: Voorbeeld bouwblok
Principetekening van een mogelijk bouwblok in De Stationstuinen met gestapelde functies en een straatniveau in meerdere lagen.



Afbeelding 6.13



Afbeelding 6.14

Afbeelding 6.7 t/m 6.14.
Referentiebeelden. Impressie van sfeer en functies in De Stationstuinen.



Afbeelding 6.15: Referentie groen wonen (bron: www.axel-vervoordt.com)

De locatie in Wijnegem, België laat zien hoe stedelijk wonen en een groene omgeving leiden tot een aangename plek om te zijn en kwaliteit geeft aan alle functies die eraan grenzen.

Afbeelding 6.16 (rechts): Voorbeelden woningtypen. In De Stationstuinen wordt gedacht aan nieuwe woningtypen afgestemd op de actuele woonvragen.

6.4 Groen stedelijk wonen

Het succes van een woongebied als De Stationstuinen is niet vanzelfsprekend. De plek heeft veel positieve punten, zoals het station, de nabijheid van diverse groengebieden, het dorp Barendrecht en de stad Rotterdam. De uitdaging zit 'm in de aanwezigheid van bedrijven en hun uitstraling en de mogelijke (verkeers)hinder.

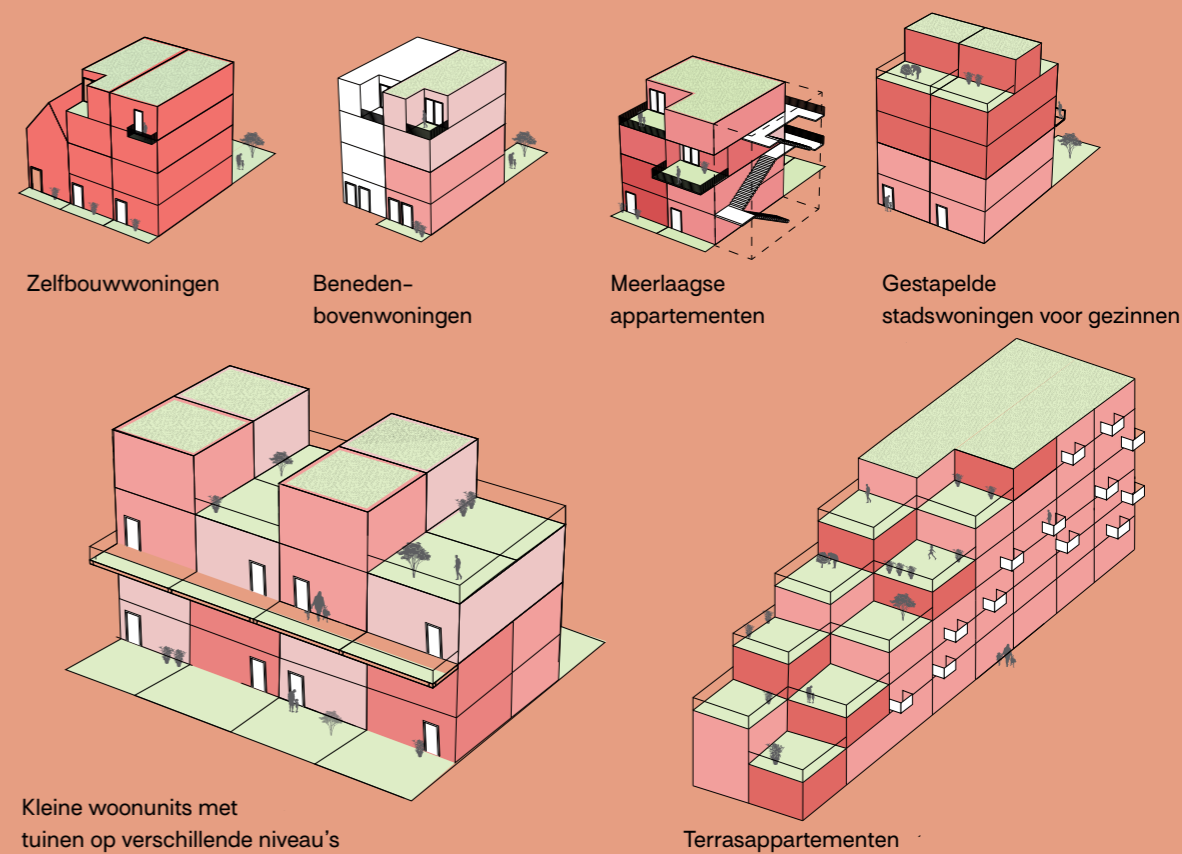
De combinatie van veel woningen op deze plek met een beperkte ruimte vraagt om een oplossing die nieuw is voor Barendrecht. Hier is men gewend aan - en bekend om - kleinschalige woningen in de vorm van rijwoningen, twee-onder-één-kapwoningen en vrijstaande woningen in een groene omgeving. Meestal in traditionele architectuur met de auto dichtbij. In Carnisselande hebben we aan de Avenue Carnisse en het Middeldijkerplein voorzichtige stappen gezet richting een meer stedelijke vorm van wonen.

Kan de Barendrechter zich thuis voelen in een hoog stedelijk gebied? En hoe staat de regio hier tegenover?

Het succes schuilt volgens ons in het behouden van de dorps kwaliteiten van Barendrecht; volop groen, vriendelijke architectuur en een sterke sociale cohesie. Verweven in een gebied met hoge dichtheid met symbiose tussen gebouw en natuur en minimaal verharding.

Geen standaard eengezinswoningen met een voor- en achtertuin, maar nadenken over stedelijke woningtypen die de woonwensen van de consument beantwoorden. Woonruimte zodat alleenstaanden, maar zeker ook gezinnen een plek vinden in een appartement of rijwoning in diverse typologieën. De huidige woningbouwplattegrond is toe aan vernieuwing.

Met nieuwe, innovatieve en toekomstbestendige woonvormen bieden we de verschillende doelgroepen een inspirerende omgeving.



Zelfbouwwoningen

Beneden-bovenwoningen

Meerlaagse appartementen

Gestapelde stadswoningen voor gezinnen

Kleine woonunits met tuinen op verschillende niveaus

Terrasappartementen

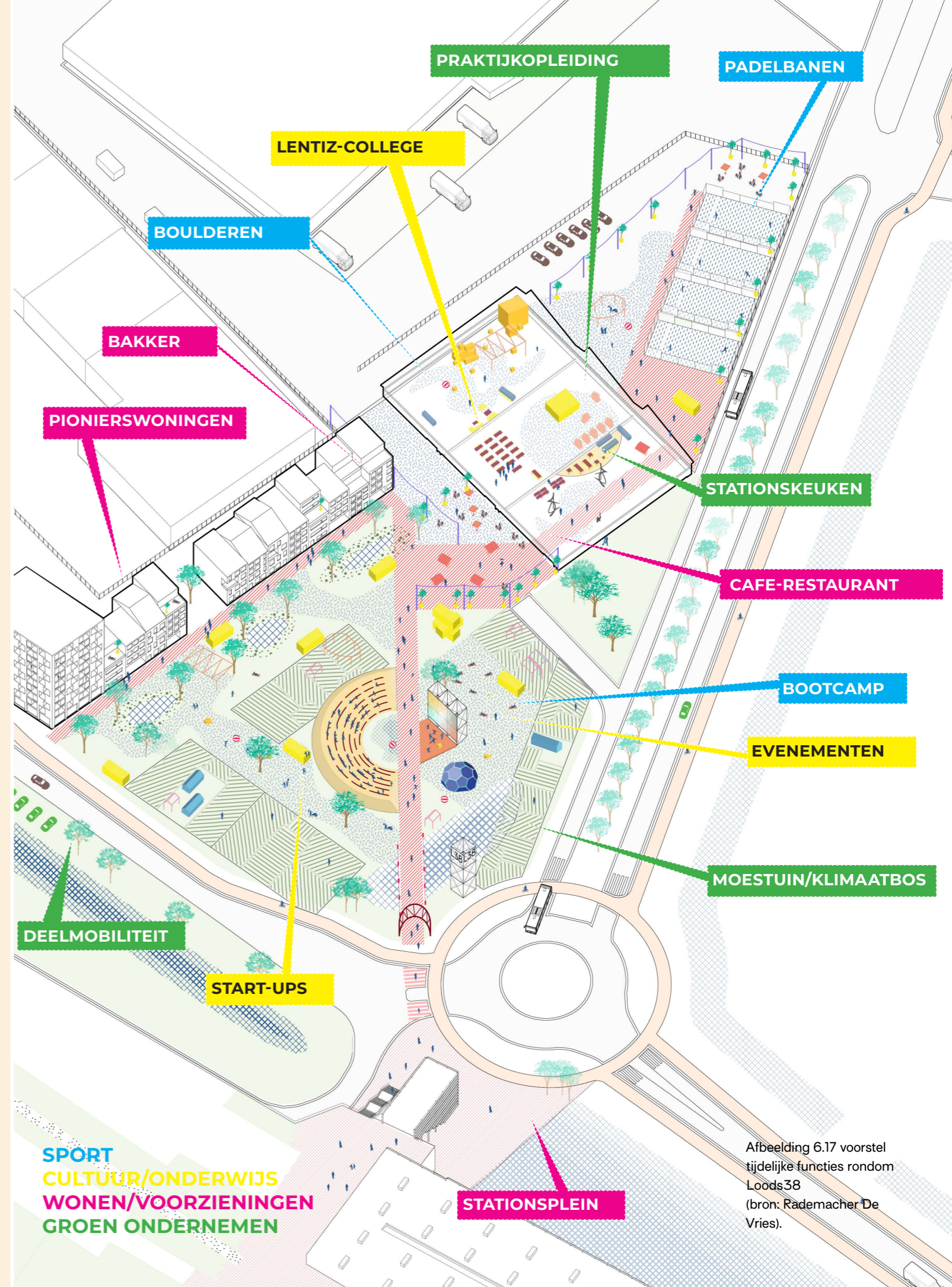
6.5 Placemaking

De Stationstuinen groeit in de komende jaren. Bedrijven zullen stapsgewijs plaatsmaken voor nieuwe functies. Bij vertrek van een bedrijf zal niet altijd direct ontwikkeling mogelijk zijn van het vrijkomende gebied danwel gebouw. Gedurende de ontwikkeltijd zullen gebouwen tijdelijk leeg komen te staan en gebieden braak liggen. Dat is ook nu al jaren het geval bij de gronden direct voor het station. Wij vinden het belangrijk dat het gebied altijd aantrekkelijk is. Daarom willen we met elkaar nadenken over wat er in de tussentijd gebeurt met gronden en gebouwen die even geen functie hebben. Doel is om deze te activeren voor tijdelijke functies. Bijvoorbeeld voor infrastructuur, parkeren of water, maar ook voor gebruiksfuncties, waaronder het inzetten van tijdelijke woningen.

Loods38 is een initiatief dat gestart is in één van de leegstaande loodsen. Het is, naast Springl, één van de kwartiermakers in het gebied. Dit lokale initiatief brengt nu al de ondernemers in het gebied samen met leerlingen en docenten van Lentiz en onderzoek van de TU Delft op een tijdelijke locatie. De ambities van Loods38 gaan verder met de inrichting en gebruik van vrije gronden. In de komende tijd kan dit uitgroeien tot hotspot die daarna zijn intrek kan nemen in de definitieve bebouwing en omgeving van De Stationstuinen. Een voorbeeld van een succesvolle proeftuin voor De Stationstuinen.

Vervolgstappen

- Specificatie woningtypen en m² GBO/BVO. Dit onder andere in samenspraak met de woningcorporaties;
- Nader uitwerken van de Campus is samenwerking met de ondernemers en onderwijsinstellingen;
- Nader inventariseren en definiëren van het commerciële en maatschappelijke programma;
- Nader onderzoeken mogelijkheden voor placemaking.



Afbeelding 6.17 voorstel tijdelijke functies rondom Loods38 (bron: Rademacher De Vries).

De gemeente voert actief de regie op het samenbrengen van de belangen van verschillende stakeholders.



7. Ontwikkelstrategie en haalbaarheid


Dit hoofdstuk beschrijft de stappen die we willen zetten om deze gebiedsontwikkeling mogelijk te maken. We trekken hierin gezamenlijk op met stakeholders en partners binnen en buiten het plangebied.

Deze transitie is complex vanwege de ruimtelijke, programmatische en financiële samenhang en het belang van de aanwezige bedrijven en opstallen. De ontwikkeling naar een gemengd gebied met hoge kwaliteit vraagt een gedegen en doordacht ruimtelijk kader.

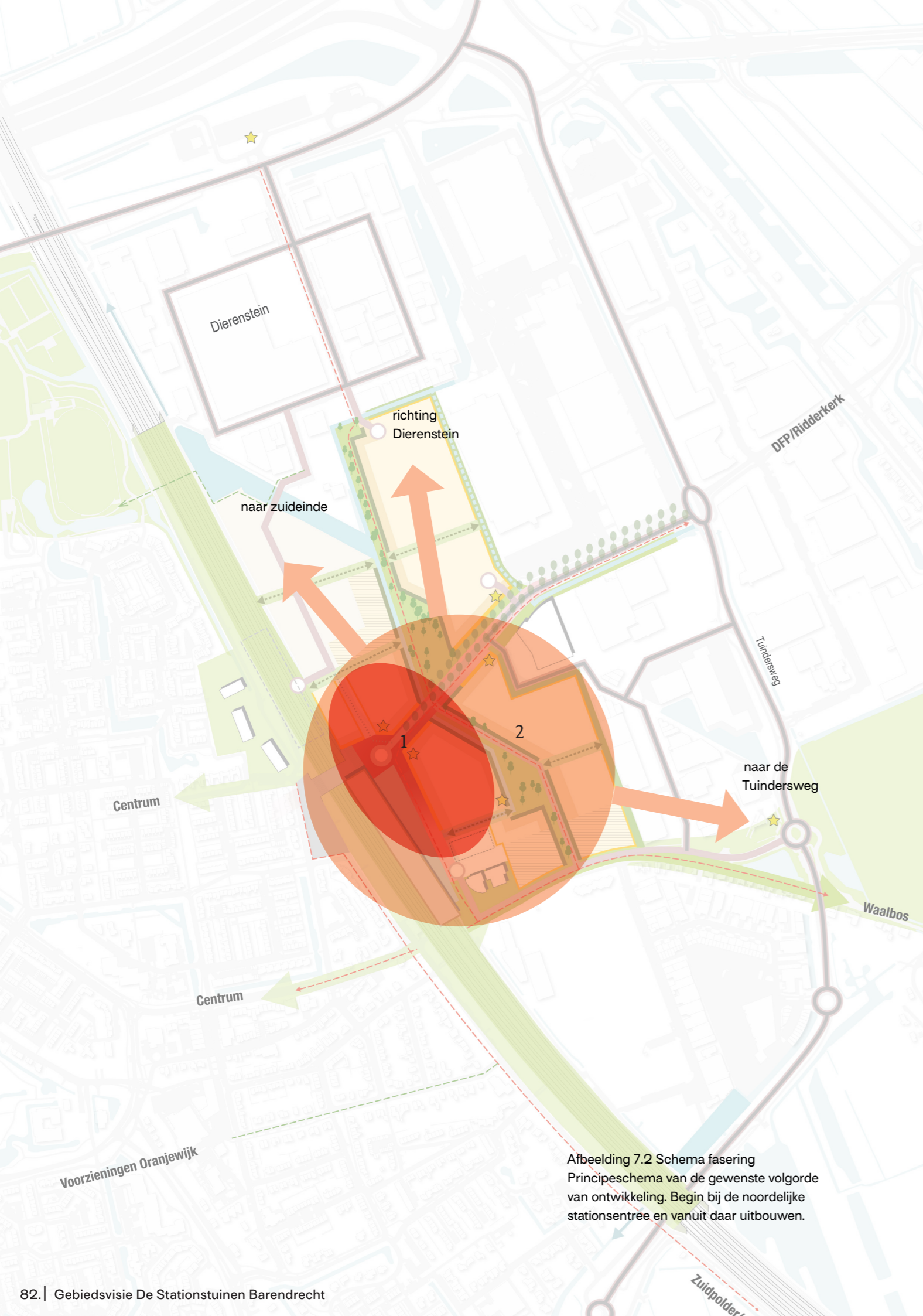
De gemeente heeft beperkt eigendom in het gebied en kan deze gebiedsontwikkeling niet alleen dragen. Daarom werken we samen met initiatiefnemers en corporaties die actief mee willen doen. Succesfactoren zijn:

- Een stevige business case;
- Mogelijke uitplaatsing naar Nieuw Reijerwaard;
- Actieve participatie van regio, provincie en Rijk.

De wil en ambitie van gemeente en partijen is zeker aanwezig. De volgende stap is het contractueel vastleggen van concrete afspraken. Dit hoofdstuk eindigt met een bondige samenvatting van de onderzoeken die de haalbare ontwikkeling onderschrijven.



Afbeelding 7.1 Impressie
Langs de huidige stationshal denken we aan een aantrekkelijk verblijfsgebied met volop levendigheid en een ruime hoeveelheid woningen.
Dit beeld is enkel een studie en moet niet gezien worden als ontwerp.



Afbeelding 7.2 Schema fasering Principeschema van de gewenste volgorde van ontwikkeling. Begin bij de noordelijke stationsentree en vanuit daar uitbouwen.

7.1 Ontwikkelstrategie

De ontwikkeling van De Stationstuinen duurt naar verwachting 10 – 15 jaar. We ontwikkelen het gebied dus in stappen. Een goed begin is het halve werk: we maken daarom vanaf dag 1 de ambitie en doelstellingen voor De Stationstuinen zichtbaar en beleefbaar.

Stap 1: beginnen bij het station
 Een gezonde leefomgeving, duurzame mobiliteit en de goede relatie met Dutch Fresh Port zijn belangrijke speerpunten bij de ontwikkeling van De Stationstuinen. Deze komen samen bij de hoofdentree van het treinstation. Hier zijn de hindercontouren beperkt, zijn kavels bebouwbaar en kan als eerste 'smoel gemaakt'. Een logische eerste stap in de ontwikkeling.

Stap 2: Uitgroeien tot robuust gebied
 Na het stationsgebied willen we snel uitgroeien tot een robuust samenhangend gebied. Tussen Spoorlaan en Gebroken Meeldijk ontstaat een stevig gebied met voldoende kritische massa. Dit gebied kan zelfstandig functioneren en is direct verbonden met het treinstation, via de Gebroken Meeldijk met het dorp en het buitengebied. De verbinding met Dutch Fresh Port loopt via de Spoorlaan. Door beide routes kwalitatief aan te pakken en de pleinen bij de stationsentree's van een nieuwe invulling te voorzien ontstaat de basis voor het gemengde gebied.

Stap 3: Flexibel vervolg
 De stap of stappen hierna zijn flexibel en afhankelijk van de marktpotenties en kansen voor deze deelgebieden: Deze deelgebieden vragen elk een integrale aanpak als geheel. Dit, vanwege de aanwezige grootschalige bedrijvigheid.

Naar het Zuidoende heeft als voordeel de verbinding met het spoorpark. Een belangrijke kwaliteit voor nieuwe woningen. Met vooral 'kantoorachtige' solitaire panden

kan dit gebied mogelijk ook goed organisch tot ontwikkeling komen. Gelijk aan het initiatief van de transformatie van kantoor naar logies bij de ontwikkeling Spring!.

Richting Dierenstein biedt de mogelijkheid voor een goede verbinding voor fietsers en voetgangers richting het woongebied ten westen van het spoor en Rotterdam. Vanwege het ingesloten karakter is het belangrijk om hier goede interne kwaliteit te ontwikkelen.

Naar de Tuindersweg biedt kansen voor een hoogwaardige entree die niet wordt gedomineerd door zware bedrijven.

Het tempo en de volgorde van deze stappen worden bepaald door haalbare marktinitiatieven op basis van de gedefinieerde kwaliteitsvoorwaarden. Mits dit leidt tot samenhangende gebieden met een hoge woon-, werk- en leefkwaliteit.

Verdeling van programma
 Zoals we ook in hoofdstuk 6 'Plek voor iedereen' aangegeven vinden we het belangrijk om elk gebied van het juiste programma te voorzien. Het gebied van stap 1, dicht bij de noordelijke stationstoegang is dé nieuwe entree van Barendrecht. Dit wordt de nieuwe bruisende plek met volop voorzieningen en stevige dichtheid van wonen. Op deze plekken is hogere bebouwing ruimtelijk logisch in combinatie met voorzieningen in een (meerlaagse) plint.

Het gebied van stap 2 heeft beperkt overlast van de omliggende bedrijven en is goed verbonden met de beide stationstoegangen, Barendrecht Centrum en het buitengebied. Een goede plek voor wonen en daarom zien we ook hier een behoorlijke dichtheid.

Verder naar buiten toe is de confrontatie met de bestaande bedrijven groter. Op bepaalde plekken is de afstand tot voorzieningen ook minder optimaal. Hier zijn een lagere woningdichtheid en mogelijk een intensievere functiemenging op hun plaats.

Op basis hiervan is het de verwachting dat circa 2/3 van het aantal woningen gerealiseerd zal worden in de eerste 2 fasen.

Kwaliteitsprincipes

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

Hierbij is er een aantal kwaliteitsprincipes leidend:

1. Doel is dat er sprake is van een gemengd gebied waarbij wonen een belangrijke functie is. Graag zien we hoe deze ambitie zich vertaalt naar elke fase;
2. Uitzondering op dit eerste punt is de locatie bij de oostelijke entree van de Gebroken Meeldijk. Gezien de afstand tot de stationslocatie en toekomstige voorzieningen en de nabijheid van bedrijven, zijn hier ontwikkelingen zonder wonen voorstelbaar;
3. De regionale en lokale afspraken bepalen dat bij elke ontwikkeling 30% sociale woningbouw en 20% betaalbare woningbouw gerealiseerd moet worden. Initiatiefnemers kunnen hier alleen van afwijken als ze elders binnen het visiegebied compenseren;
4. Er moet een gezond en prettig leefmilieu ontstaan. Dit betekent dat:
Er geen hinder is van bestaande bedrijven Ook geen hinder moet ontstaan vanuit wonen voor bestaande (en te behouden) bedrijven. Hiertoe dienen voldoende maatregelen genomen te worden;
 - Er geen hinder is van werkverkeer. Hiertoe dient het mogelijk te zijn werkverkeer (vrachtwagens) om te leggen zonder zittende bedrijven te hinderen;
 - De uitgangspunten met betrekking tot het groene verblijfskarakter voor de openbare ruimte zijn onderdeel van de ontwikkeling;
 - Het gebied sluit aan op de duurzaamheidsambities van De Stationstuinen op het gebied van klimaatbestendigheid, biodiversiteit en energie, warmte/koude.

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

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

Posities en rollen van partijen

Naast gemeente zijn er tal van eigenaren, initiatiefnemers en stakeholders in het gebied die een rol spelen gedurende het ontwikkeltraject. Onder andere corporaties, huidige (woning-)eigenaren, ontwikkelaars, Dutch Fresh Port, provincie, MRDH, Rijk en toekomstige bedrijven.

Voor een goede en gefaseerde ontwikkeling is een duidelijke rol en positie van de gemeente nodig. De gemeente heeft weinig grond in het gebied en gaat ook niet actief veel grond verwerven. Wat ze wel kan is een actief, faciliterend grondbeleid voeren. Dat wil zeggen dat we de ambities voor dit gebied duidelijk omschrijven (visie) en ook de kwaliteits- en randvoorwaarden definiëren waaraan de gebiedsontwikkeling moet voldoen. Daarnaast kunnen we deelgebieden actief ontwikkelen als de situatie daarom vraagt, afhankelijk van investering en risico.

Voor de private partijen zijn ook verschillende rollen te definiëren. Op basis van de voorgestelde rol van de gemeente ligt een actieve samenwerking met marktpartijen in de planvorming voor de hand. Bijvoorbeeld met een grondexploitatie voor eigen private rekening en risico voor de marktpartij waarbij de gemeente de andere publieke functies aanlegt (zoals infrastructuur) en de markt de toerekenbare kosten draagt.

Dit alles vormt dan het kader voor de intentieovereenkomsten en de later op te stellen samenwerkings- of anterieure overeenkomsten met de marktpartijen.

Vervolgstappen

Op basis van de eerste studies en verkenningen is De Stationstuinen met zijn ambities een haalbaar plan en is er een goede basis voor de vervolgstappen. De eerste stap is de verdere uitwerking van een ontwikkelkader waarin we antwoord geven op de geformuleerde vervolgvragen. Het gaat dan bijvoorbeeld om energie, klimaat en gezondheid, maar ook programma en mobiliteit.

In verband met verschillende karakters en fasering van de deelgebieden worden de ontwikkelkaders mogelijk in de vorm van aparte gebiedspaspoorten uitgewerkt. Hierin specificeren we per deelgebied de uitgangspunten voor initiatiefnemers. Denk hierbij aan benoemen van specifieke omgevingsfactoren, uitgangspunten rondom hoogte, floor space index en programma (met betrekking tot segmenten en typologieën woningbouw, soort en omvang bedrijvigheid, commerciële voorzieningen (gebiedsondersteunend), maatschappelijke voorzieningen (bv. Onderwijs), maar ook gebiedsondersteunende functies zoals welzijn, kinderopvang, wonen-zorg, eerstelijnszorg, etc.) Eerder genoemde punten rond duurzaamheid (stroom, warmte, koude, water, groen, klimaatadaptatie), mobiliteit (oplossingen en normeringen deelsystemen, parkeren) en evt. circulariteit (bv. materialenpaspoort,

inzamelingsysteem bedrijfsafval) krijgen ook een plek.

Dit alles wordt het pakket aan kwaliteitseisen en randvoorwaarden waaraan ontwikkelingen moeten voldoen. Ook de woningcorporaties, verantwoordelijk voor de sociale huurwoningen en mogelijk ook (een deel van) de middeldure huurwoningen, zullen in afstemming met gemeente en marktpartijen komen tot eisen en wensen ten aanzien van de gewenste woningvoorraad.

De vorm hiervan zal nader worden bekeken. Als gemeente nemen we nadrukkelijk een faciliterende rol en gaan we samen met initiatiefnemers de dialoog aan om de verschillende onderdelen te bespreken.

In vervolg hierop stellen we een omgevingsplan op dat de juridische basis wordt voor het gebied. Hierin reserveren we ook flexibele ruimte. Want voor een ontwikkelperiode van 10 - 15 jaar is het belangrijk om wat vrije ruimte te houden en niet alles vast te zetten.

Deze gebiedsvisie is de start van de ontwikkeling van De Stationstuinen. Vanuit deze visie kan de gemeente verder met de uitwerkingen met marktpartijen, woningcorporaties en andere stakeholders. In vervolg hierop denken we nu aan de onderstaande vervolgstappen:

Publiek kader Stationstuinen/ DFP	Private uitwerking deelgebied/ plots daarbinnen
Vaststelling gebiedsvisie	Eerste visie/massa-studies, verkenningen
Samenwerkingsbrief/ IOK	
Ontwikkelkader inclusief PvE, spelregels	Uitwerking stedenbouwkundig plan
Anterieure overeenkomst/ SOK	
Inpassing in gemeentelijk Omgevingsplan	VO bouwplan(nen)
(evt.) Realisatie-overeenkomst(en)	
Omgevingsvergunning(en)	DO bouwplan(nen)

7.2 Haalbaarheid

Bij de transformatie van een bedrijventerrein naar een gebied met gevoelige functies, zoals wonen, is het van belang om mogelijke hinder van bedrijven en bijbehorende verkeersbewegingen te onderzoeken en te kijken in hoeverre bedrijven die blijven worden gehinderd door de nieuwe ontwikkeling. Daarbij is gekeken naar geluid, bodemkwaliteit, mobiliteit en behoefte onderzoek voor het programma wonen en werken in het gebied. Voor de rapportages wordt verwezen naar de bijlagen. Hieronder een beknopte samenvatting.

Businesscase

Om het project te laten slagen is een haalbare businesscase nodig. Momenteel wordt daar nog hard aan gewerkt. Om een beeld te krijgen over de financiële haalbaarheid van de businesscase is de opbrengst van het programma van belang (wonen, werken en voorzieningen). Deze functies moeten geld opleveren om de kosten te dekken. De kosten betreffen vooral de inbrengwaarde van de grond, bouw- en woonrijpmaken, het mobiliteitsconcept, de duurzaamheidsambities en overige (risico) opslagen. Voor de genoemde kosten en opbrengsten zijn nu aannames gedaan, op basis van onderzoek en ervaringscijfers, en in overleg met andere partijen (enkele eigenaren, corporaties en provincie) die de businesscase financieel haalbaar kunnen maken. Deze aannames worden de komende tijd verder uitgewerkt zodat de financiële implicaties inzichtelijk zijn en verwerkt kunnen worden in de businesscase en in de aanvraag voor de woningbouwimpuls van het Rijk.

Externe Veiligheid (Movares)

Binnen het plangebied is er een veiligheidsrisico (Externe Veiligheid) vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorbaan. De conclusie volgend uit de berekeningen conform HART is dat het realiseren van het plangebied geen invloed heeft op het bepalende groepsrisico voor de gehele spooromgeving. Dat betekent dat het bij de verdere planuitwerking niet noodzakelijk is om een Verantwoording Groepsrisico op te stellen.

Bedrijven en milieuzonering (Kuiper compagnons)

Uit het onderzoek blijkt dat een deel van het plangebied buiten de richtafstanden van de omliggende milieubelastende activiteiten (bedrijven) is gelegen. Binnen dit deel kunnen nieuwe milieugevoelige functies gerealiseerd worden. Aanbevolen wordt om in de nadere uitwerking het principe van inwaartse zonering toe te passen. Verwacht mag worden dat door het treffen van maatregelen aan de bron, overdacht en/of ontvanger binnen een groter deel van het plangebied gevoelige functies gerealiseerd kunnen worden.

Geluid (Kuiper compagnons)

Uit het onderzoek naar weg- en railverkeerslawaaï blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor weg- en railverkeers- lawaai wordt overschreden. Dit betekent dat in het kader van de ruimtelijke procedure een hogere waarde moet worden vastgesteld. In dat kader moet worden beoordeeld of geluidsreducerende maatregelen mogelijk zijn.

De toetsing aan het gemeentelijke beleid leidt er toe dat direct langs de Gebroken Meeldijk, de verbindingsweg tussen de Gebroken Meeldijk en de Spoorlaan en de Spoorlaan de plandremmel van 63 dB wordt overschreden. Als op deze plaats woningen worden gebouwd is het noodzakelijk maatregelen te treffen. Naast maatregelen in de vorm van bijvoorbeeld een stiller wegdek kan ook worden gedacht aan bouwkundige maatregelen (afgeschermd balkon e.d.).

Mobiliteit (Goudappel Coffeng)

Realisatie van de mobiliteitsambities uit het Koersdocument vraagt om een forse inzet op OV-, fiets-, en deelmobiliteitsvoorzieningen en om flankerend (parkeer)beleid in de omliggende wijken en bedrijventerreinen. Met die inzet kan een specifieke doelgroep van bewoners, bedrijven en voorzieningen worden aangetrokken en is het mogelijk om de ambities van een leefbare, fietsvriendelijke wijk te realiseren met een aantrekkelijke openbare ruimte.

Bodemonderzoek (RSK)

Op basis van de informatie die beschikbaar is, blijkt dat er binnen het onderzoeksgebied een aantal aandachtspunten zijn. Over het algemeen kan gezegd worden dat de bodem binnen het gebied naar verwachting maximaal licht verontreinigd is.

Woningmarktonderzoek (STEC)

Er is een kwantitatieve woonbehoefte onderzocht. In eerste is gekeken naar de huidige marktpositie van Barendrecht. Hieruit komt een grote behoefte aan grondgebonden woningen en de behoefte aan appartementen. Daarbij wordt rekening gehouden met een programma voor commerciële en maatschappelijke functies, waaronder de campus. De belangrijkste conclusies:

- Bestaande dienstverlenende bedrijvigheid rondom 'Zuideinde' is goed mengbaar met wonen en zou dus kunnen blijven bestaan binnen De Stationstuinen. Spring, als concept voor tijdelijke huisvesting, is daar al een mooi voorbeeld van;
- Campussen/ clusters kunnen extra vraag naar AGF werklocaties creëren, maar markt vraag naar campus/ clustermilieu is beperkt. In combinatie met DFP (R&D, onderwijs, start-ups, etc) zijn hier kansen;
- Extra retailmeters zijn wenselijk om toename van wonen en werken te bedienen.

Het is van belang om nader te onderzoeken of de markt vraag anders wordt als dit gebied op basis van de aanwezige kwaliteiten en uitgangspunten positioneert en niet uitgaat van de traditionele bestaande voorraad van Barendrecht.

Als vervolg op vraag-aanbod woononderzoek van Stec worden nu nog enkele scenario's uitgewerkt voor de gewenste woonprogramma's en welke reikwijdte (herkomst regio van woonconsumenten) er bij een dergelijk woon-werkmilieu (woontypen en prijssegmenten) kansrijk zijn. Naar verwachting komt hier een grotere vraag uit voort.

Compensatie (STEC)

Binnen de provincie Zuid-Holland geldt een compensatieregeling voor bedrijventerreinen

die door transformatie aan de bestaande voorraad worden onttrokken. De Stationstuinen onttrekt mogelijk 14 hectare bedrijventerrein aan de voorraad. Hiervan is 13 hectare bestemd voor AGF bedrijven en circa 1,1 hectare voor algemene bedrijvigheid.

Voor de hectares met AGF bestemming biedt Nieuw-Reijerwaard een alternatief zowel in m2 als milieucategorie (vrijwel geheel Nieuw Reijerwaard is bestemd tot en met milieucategorie 4.2). En er blijft nog (ruim) voldoende aanbod over voor de vraag vanuit agrologistiek in de regio. Hiervoor is dus geen compensatie nodig. Op deze manier kan zowel De Stationstuinen doorgaan en kan een deel van het overaanbod aan bedrijventerrein binnen agrologistiek weggewerkt worden. Hiervoor zal nog wel regionale afstemming moeten plaats moeten vinden.

Vervolgonderzoeken

Op basis van de eerste studies en verkenningen van De Stationstuinen met zijn ambities lijkt er zicht op een haalbaar plan en is er een goede basis voor de vervolgstappen. Het is echter nog geen 'gelopen race' en in vervolg op deze gebiedsvisie zal nader onderzoek moeten worden gedaan naar diverse relevante aspecten.

Businesscase

In vervolg op de gebiedsvisie zal de businesscase verder worden uitgewerkt. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de verhaalbaarheid van publieke kosten op de marktpartijen. Deze kosten zijn gebaseerd op de plan- en onderzoekskosten van De Stationstuinen.

Overgangen en hindercontouren

De Stationstuinen ontwikkelt zich in een bestaand bedrijventerrein. Het terrein is volop in bedrijf en functioneert goed. De ontwikkeling van De Stationstuinen mag hier geen negatieve invloed op hebben. Een deel van de bedrijven wil mogelijk plaats maken en verhuist uit het gebied. Een ander deel blijft zitten en wil uiteraard zijn bedrijfsactiviteiten blijven uitvoeren zonder hinder of beperkingen van nieuwe functies. Dit vraagt om goede afstemming en maatwerk

om alle functies harmonieus naast elkaar te kunnen laten bestaan, mede in relatie tot fasering van de ontwikkeling. Hierbij spelen zowel de bedrijven- en milieuzonering als het industrielawaai een rol. Ook de mogelijke geluidwerende maatregelen in het kader van weg- en railverkeerslawaai worden nader onderzocht. Voor deze onderzoeken wordt ook gekeken naar de toepasbaarheid van de Stad & Milieubenadering.

Er dient aandacht te zijn voor:

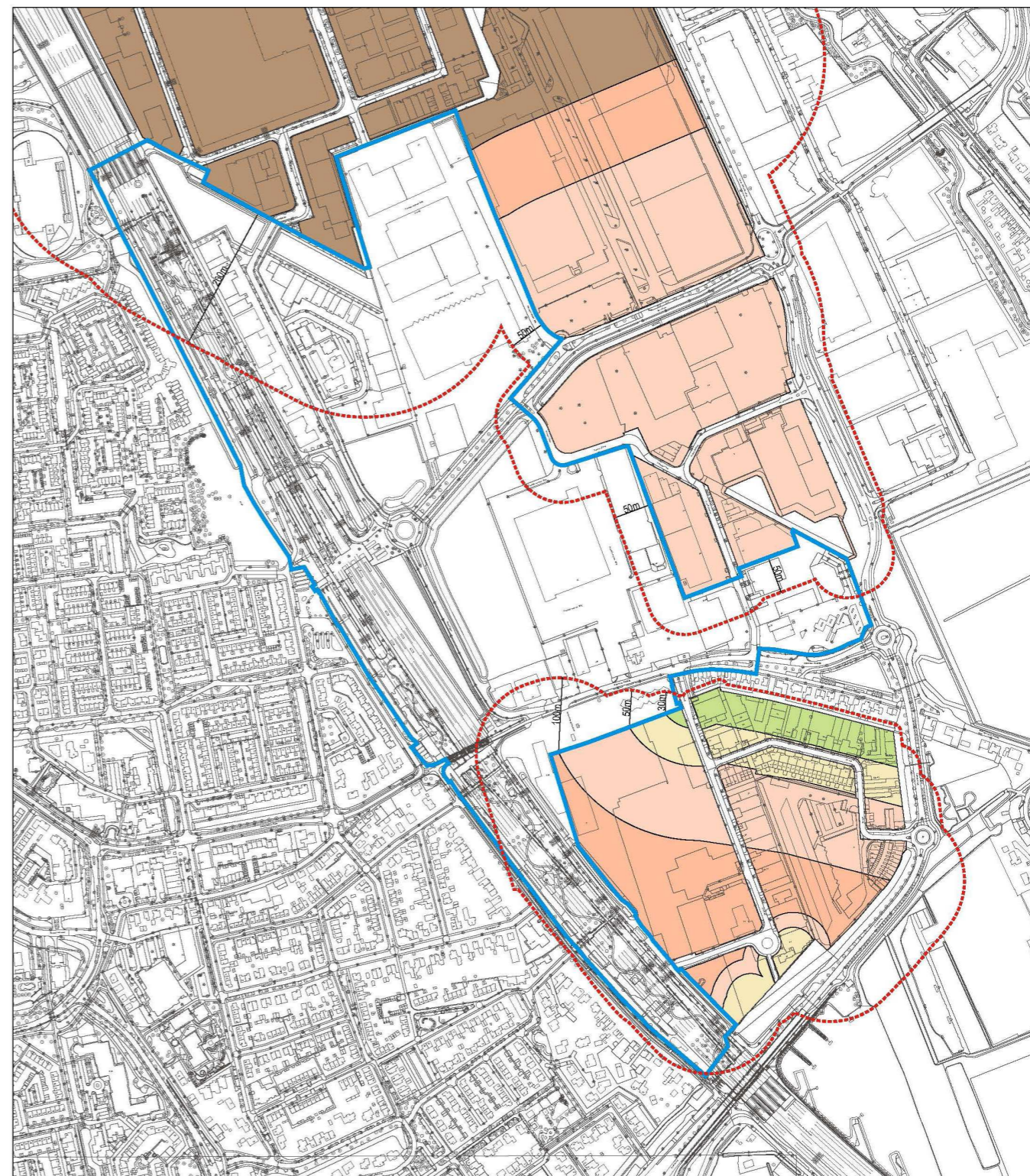
- Goede inventarisatie van noodzakelijke en beschikbare milieuruimte van bedrijven;
- Onderzoek noodzakelijke verkeersruimte en -routes voor bestaande bedrijven;
- Onderzoek naar beste wijze van overgang tussen bestaand en nieuw waarbij gedacht kan worden aan:
 - Geluidsvoorziening (muur/wal);
 - Nieuwe bebouwing met de rug naar bestaand;
 - Afstand dmv parkeren of groen.
- Onderzoeken hoe verkeersstromen in tijdelijke situaties, gedurende de ontwikkeling, goed vorm gegeven kunnen worden zodat alle functies bereikbaar zijn, rekening wordt gehouden met keermogelijkheden, bochtstralen, etc;
- Aandacht ook voor tijdelijkheid. Wat gebeurt er als een bedrijf vertrekt, maar de gronden nog niet direct tot ontwikkeling kunnen komen?

Marktonderzoek

Nader marktonderzoek wordt op dit moment uitgevoerd om beter grip te krijgen op de behoefte uit de markt met als uitgangspunt de ambities voor De Stationstuinen in plaats van het huidige marktbeeld.

Planologische onderzoeken

Verder zullen er in het kader van het omgevingsplan diverse onderzoeken worden uitgevoerd zoals Flora en Fauna, archeologie, water, e.d.



Legenda

	Plangrens
	Milieucontour
	Bedrijven milieucategorie 4.2 (200m)
	Bedrijven milieucategorie 4.1 (100m)
	Bedrijven milieucategorie 3.2 (60m)
	Bedrijven milieucategorie 3.1 (30m)
	Bedrijven milieucategorie kleiner of gelijk aan 2 (10m)

Afbeelding 7.3: Inventarisatie hindercontouren

Deze tekening laat een beeld zien van de hindercontouren die over het visiegebied vallen. Dit nadat alle bedrijven in het visiegebied weg zijn. Dit is een eindsituatie en tussentijds moeten de hindercontouren beschouwd worden per fase.

BRONVERMELDING

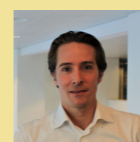
Afbeelding	Naam Afbeelding	Bron
3.3	Pargs have	Almner
3.4	Het Groen kwartier Antwerpen	August Hotel Antwerp
3.5	Het Groen kwartier Antwerpen	Caaap.be
3.6	Kanaalproject Wijnegem	Axel Vervoordt
3.7	SEDRIC de schoolbus	Wittebrug Autogroep-Volkswagen
3.8	Urban Village Project	SPACE 10 + EFFEKT
3.9	Hyde park Hoofddorp	Team V architectuur
4.8	Avon Riverpark Terraces-LandLAB	Landezine Award
4.10	Wohnsiedlung Hardeggen-Bern	krebsundherde
4.11	Het Hof-Breda	Levs Achitecten
4.12	Quartier Atlantis	Quartier Atlantis
4.14	Water-retention Boulevard-Luxemburg	Elyps Landscape + Urban Design
4.15	Pantin Canal-Compagnie du Paysage	Compagnie du paysage
4.16	Ocean Avenue South	Courtesy of Koning Eizenberg Architecture, Moore Ruble Yudell Architects & Planners LTD
4.17	Bigyard Berlin	Architectuurwijzer.be
4.19	GWL terrein-Amsterdam door KCAP	KCAP
4.20	Stedsans-Kopenhagen	Ignant.com
4.21	Sydhavn - Kopenhagen door Sjoerd Soeters	Alchetron
4.22	Funenpark - Amsterdam door LandLAB	Geurts & Schulze
4.23	Tuin de Bajonet-Rotterdam	Platform Binnentuinen
4.26	Quarter 3-Chiswick Business park	Enjoy-Work
4.27	Orlyplein Amsterdam	Tree ground Solutations
4.28	Rockville Town Square	Movoto Real estate
4.30	Polderdak	MetroPolder Company
4.31	Bosco Verticale	Studio.K
4.32	Toegangspaatje op de gevel	Gidsduurzamegebouwen.brussels, Martine(t)
4.33	Loods38	Loods38
4.34	woontoren HAUT	Zwartlicht
5.1	Het Groen kwartier Antwerpen	Yust
5.2	Vlonders kop van Zuid	Doelbeelden
5.3	fietzers	MRDH Metropoolregion Rotterdam Den Haag
5.4	GreenWheels	wikipedia
6.1	Jongen met telefoon	Shutterstock door Josep Suria
6.2	Start-ups	Shutterstock
6.4	Techniek onderwijs	Lentiz
6.9	Wohnsiedlung Hardeggen-Bern	krebsundherde
6.10	The Family Delft	ANA Architecten
6.15	Het Groen Kwartier	Axel-Vervoordt.com

DE STATIONSTUINEN

“Emborion Vastgoed heeft Barendrechtse wortels en is al jarenlang actief in de omgeving.

Als lokale ondernemer willen wij graag op een vernieuwende wijze bijdragen aan de groei van Barendrecht. We zien De Stationstuinen als kans om een onderscheidende en duurzame ontwikkeling te realiseren.

Een bruisende wijk waar niet alleen wij, maar ook de Barendrechter trots op is. Dit samen met o.a. woonpioniers, start-ups en kennisinstellingen.”



Lodewijk van Meeuwen, directeur Emborion Vastgoed (grondeigenaar in het gebied).

In De Stationstuinen bouwt Barendrecht aan de groene stad van morgen. Een toonaangevend leefgebied waar mensen gelukkig wonen, werken, leren en innoveren.

