

Bestemmingsplan 'Verbrede reikwijdte Stationskwartier Zwijndrecht'

1. Inleiding

Het bestemmingsplan 'Verbrede reikwijdte Stationskwartier Zwijndrecht' is opgesteld om het Stationskwartier te ontwikkelen tot het levendige nieuwe hart van Zwijndrecht. In het Stationskwartier wordt een gemengd gebied gerealiseerd waarin wonen, werken en recreëren samen komen. Naast het toevoegen van ruim 1000 woningen, wordt er verbetering gerealiseerd op het terrein van ruimtelijke uitstraling, bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid, voorzieningen en de entree van Zwijndrecht.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft na publicatie in De Brug en het Gemeenteblad (voorheen Staatscourant) van 25 november 2021 t/m 5 januari 2022 (6 weken) voor eenieder ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van terinzagelegging kon eenieder schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen bij de gemeente Zwijndrecht. Het ontwerpbestemmingsplan is ook naar de wettelijke overlegpartners gestuurd (artikel 3.1.1. Bro). In hoofdstuk 5 wordt hierop ingegaan.

Na de zienswijzentermijn beslist de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan. De ingediende zienswijzen worden hierin nadrukkelijk meegenomen. De voorliggende zienswijzennota zal worden toegezonden aan de indieners van de zienswijzen en elektronisch beschikbaar worden gesteld. Deze nota maakt onderdeel uit van het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan 'Verbrede Reikwijdte Stationskwartier Zwijndrecht' (2022-0003279).

De vaststelling van het bestemmingsplan wordt bekendgemaakt in De Brug en het Gemeenteblad (voorheen Staatscourant) en via de gemeentelijke website. In deze bekendmaking wordt aangegeven welke mogelijkheden er zijn voor het indienen van een beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Alle indieners van een zienswijze worden hierover geïnformeerd. Het bestemmingsplan zal daarnaast beschikbaar worden gesteld via www.ruimtelijkeplannen.nl.

2. Overzicht indieners zienswijzen

2.1 Indieners zienswijzen

De onderstaande tabel geeft een overzicht van alle ingediende zienswijzen.

Nr.	Ingediend
1.	Op 28 december verzoek tot informatie per mail ontvangen inclusief aankondiging te versturen zienswijzen en na de beantwoording hiervan op 4 januari 2022 per mail aangevuld
2*	Op 4 januari 2022 per mail ontvangen
3*	Op 5 januari 2022 per mail ontvangen

2.2 Ontvankelijkheid zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 25 november 2021 tot en met 5 januari 2022 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Zwijndrecht. De zienswijzen zijn binnen deze termijn ontvangen en zijn derhalve ontvankelijk.

3. Behandeling zienswijzen bewoners

In dit hoofdstuk is per indiener de ingebrachte zienswijze zo volledig mogelijk weergegeven en voorzien van een reactie van de gemeente.

3.1 Zienswijze 1

1. Indiener maakt zich zorgen over de luchtkwaliteit in de Pieter Zeemanstraat. Door de komst van zoveel extra huizen zal het in deze straat drukker worden wat de luchtkwaliteit niet ten goede komt. Niet duidelijk is wat de gevolgen van dit plan voor de Pieter Zeemanstraat zijn en er zijn twijfels of het jaar 2021 wel maatgevend is aangezien er toen minder autobewegingen waren.
2. Nu al slaat er een zwarte stoflaag neer op eigendommen. Hoe zorgt de gemeente er voor dat de situatie niet verslechterd? Waar kan indiener terecht als blijkt dat de luchtkwaliteit dusdanig verslechterd dat de gezondheid van bewoners in het geding komt?

Gemeentelijke reactie:

1. *Om de gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van het toevoegen van woningen in beeld te brengen is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Daarin zijn de gevolgen op diverse plekken in en rondom het stationskwartier in beeld gebracht. Uit de berekening voor een representatief nabijgelegen rekenpunt bij de locatie van de voormalige brandweerkazerne (bijlage 3 uit luchtkwaliteitsonderzoek – rekenpunt 032) komen de volgende resultaten:*
 - *Concentratie NO₂ in ug/m³ 26,82*
 - *Concentratie PM₁₀ in ug/m³ 19,21*
 - *Concentratie PM_{2,5} in ug/m³ 11,38**Voor NO₂ en PM₁₀ bedraagt de grenswaarde uit de Wet luchtkwaliteit 40 ug/m³ en voor PM_{2,5} bedraagt deze 25 ug/m³. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor de berekeningen is het jaar 2021 als beoordelingsjaar gehanteerd. Hierbij is uitgegaan van een worst-case scenario door gebruik van verkeersgegevens uit het jaar 2032. In werkelijkheid bedragen de concentraties lager dan de in dit rapport gepresenteerde concentraties. Het verminderde autogebruik als gevolg van COVID zit niet in het rekenmodel.*
2. *De gemeente Zwijndrecht heeft slechts beperkt invloed op de luchtkwaliteit en wordt in grote mate bepaald door de Rijksweg A16. Op dit moment werkt het Rijk aan maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) verwacht dat de luchtkwaliteit de komende jaren verder verbetert doordat verkeer, industrie en veehouderijen minder stikstofdioxide en fijnstof uitstoten. Nieuwe auto's zijn steeds schoner, of ze zijn elektrisch. Ook komen er steeds meer 'lage-emissie zones' in steden. Het Rijk en in mindere mate de provincie Zuid-Holland zijn verantwoordelijk voor verbetering van de luchtkwaliteit op basis van het Schone Lucht Akkoord.*

3.2 Zienswijze 2

1. Indiener geeft aan de locatie Stadstuinen graag anders ingevuld te zien. Het aantal woningen is niet het probleem, maar de bouwhoogte in 6 bouwlagen met een commerciële plint wordt niet passend geacht. Dit gaat ten koste van het woongenot, minder parkeerruimte, drukte, ontnemen van zon en van het aanwezige groen.
2. Indiener vraagt naar tegemoetkoming in verband met waardedaling van eigendom.

Gemeentelijke reactie:

- 1. In het geldende bestemmingsplan zijn voor deze locatie ruimere mogelijkheden opgenomen voor het realiseren van detailhandel, dienstverlening en woningen in 4 naar oplopend naar 10 bouwlagen. Vanuit externe veiligheid vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor is in dit nieuwe bestemmingsplan gekozen voor een kleiner bouwvolume. De gemeente denkt voor de locatie aan maximaal 4 bouwlagen en voor een strook direct langs de Koninginneweg aan maximaal 6 bouwlagen. Door bebouwing in deze hoogte toe te staan wordt bijgedragen aan het stedelijke en levendigere karakter van de stationsomgeving. De locatie is een belangrijke entree van Zwijndrecht waar we dit hoogteaccent als passend beschouwen. Voor het bouwplan zal voldoende parkeergelegenheid op grond van de beleidsregels parkeren moeten worden gerealiseerd.*
- 2. Indien men waardedaling verwacht als gevolg van het bouwplan bestaat er na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan de mogelijkheid om een gemotiveerd verzoek om planschade in te dienen. Dit verzoek wordt vervolgens door een onafhankelijke schadebeoordelingscommissie in behandeling genomen en brengt hiertoe advies uit aan de gemeente of gezien de planologische wijziging sprake is van schade (waardedaling). De gemeente neemt met inachtneming van dit advies een besluit over tegemoetkoming in schade als gevolg van dit bestemmingsplan.*

3.3 Zienswijze 3

1. Indiener geeft aan dat het verlengen van de Brugweg tot aan de Burgemeester Doumaweg onrealistisch is. En vraagt zich af hoe het (vracht)verkeer van de Lindtsedijk en het verkeer van de bewoners van de Ringdijk na het verlengen van de Brugweg Zwijndrecht uitkomen. Tevens zorgen over de lijnbussen, die mogelijk het station niet meer zullen bedienen.
2. Indiener uit meerdere zorgen aangaande het appartementencomplex op de hoek Koninginneweg-Stationsweg (Stadstuinen):
 - Er verdwijnt groen ten kosten van de ontwikkeling van deze appartementen en er wordt de veronderstelling uitgesproken dat deze ruimte elders niet gevonden kan worden. Daarom wordt voorgesteld eerst een nieuwe locatie voor het verdwijnende groen aan te wijzen en daarna de huidige grond aan te wijzen voor het bouwen van woningen.
 - Gevreesd wordt voor meer leegstand op de nabijgelegen (400 meter) winkelcentrum Passage door het opnemen van ruimte voor en daarmee de realisatie van detailhandel en horeca in en rond de Stationsweg.
 - Gevreesd wordt voor dure parkeeroplossingen die niet betaalbaar zijn voor de huidige bewoners van de omliggende veelal sociale huurwoningen en goedkope appartementen.
3. Indiener uit meerdere zorgen aangaande de te bouwen appartementencomplexen aan de Stationsweg en de Afslag.
 - Door de bouw van de appartementen verdwijnt het ruimtelijk overzicht op het Stationsplein, het visitekaartje van de gemeente.
 - De nieuw te bouwen appartementen ontnemen lichtinval van de huidige appartementen aan de Afslag en de bestaande rijtjeshuizen aan de Afslag.
 - Niet is te lezen in voorliggend bestemmingsplan dat de appartementen aan de Afslag blijven bestaan, graag dit vastleggen in het bestemmingsplan.

- Gevreesd wordt voor dure parkeeroplossingen die niet betaalbaar zijn voor de huidige bewoners van de omliggende veelal sociale huurwoningen en goedkope appartementen.
4. Indiener geeft aan dat er potentie is voor een tweede of derde station, dit geeft de mogelijkheid ook woningen en appartementen beter te verdelen over verschillende wijken.

Gemeentelijke reactie:

1. *Voor het verkeer vanaf de Lindtsedijk en Ringdijk blijven de Stationsweg, de Beneluxlaan de belangrijke wegenstructuren om de Laan van Walburg, Koninginneweg en Burgemeester Doumaweg te bereiken. Het bestemmingsplan brengt hierin geen verandering. Vrachtverkeer is aangewezen op de Blauwe Brug en de Munnikensteeg. De Stationsweg blijft voor de busverbindingen altijd bereikbaar, aangezien de gemeente naar behoud en versterking van dit OV knooppunt streeft.*
2. *Gegrond. Ten aanzien van mogelijkheden voor het bouwen van een appartementengebouw op de locatie Stadstuinen het volgende:*
 - *De gemeente hanteert een groen- en speelruimtebeleid om te waarborgen dat er in iedere wijk voldoende groen en speelgelegenheid is, passend bij het karakter van het betreffende gebiedsdeel. De gemeente verplicht zich de kwaliteiten van het huidige terrein (spelen en jongerenontmoetingsplaats) terug te brengen in de nabije omgeving.*
 - *In het geldende bestemmingsplan zijn voor deze locatie ruime mogelijkheden opgenomen voor het realiseren van detailhandel, dienstverlening en woningen in 4 naar oplopend naar 10 bouwlagen. Vanuit externe veiligheid vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor is in dit nieuwe bestemmingsplan gekozen voor een kleiner bouwvolume. De zienswijze is op dit punt gegrond. Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan worden de mogelijkheden van detailhandel beperkt tot uitsluitend de huidige aanwezigheid van enkele gemakswinkel. Op basis van ons horeca- en retailbeleid zien we rondom het station enkel uitbreidingsmogelijkheden voor gemakswinkels. Er zijn enkel mogelijkheden voor enkele gemakswinkels (take away) passend bij een stationsomgeving tot een oppervlakte van 200 m² per vestiging. Het is niet de bedoeling om een nieuw winkelcentrum te realiseren. De gemeente denkt voor de locatie aan maximaal 4 bouwlagen en voor een strook direct langs de Koninginneweg aan maximaal 6 bouwlagen. Door bebouwing in deze hoogte toe te staan wordt bijgedragen aan het stedelijke en levendigere karakter van de stationsomgeving. De locatie is een belangrijke entree van Zwijndrecht waar we dit hoogteaccent als passend beschouwen.*
 - *Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet op basis van de regels van dit nieuwe bestemmingsplan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Op basis van jurisprudentie hoeft een bestemmingsplan voor nieuwe ontwikkelingen geen rekening te houden met bestaande parkeertekorten en is de gemeente enkel gehouden aan het faciliteren van de extra parkeerbehoefte als gevolg van de nieuwe woningbouwontwikkeling.*
3. *Ten aanzien van de gevolgen van het herbouwen van het appartementengebouw aan de Afslag/Koninginneweg op kortere afstand van het station het volgende:*
 - *Het slagen van een stationsplein is niet afhankelijk van de omvang, maar vooral van een heldere en kwalitatieve inrichting met bijpassende voorzieningen. Dit is gewaarborgd in het beeldkwaliteitsplan en door niet-woonfuncties op de begane grond (functiemenging) rondom het station mogelijk te maken.*

- *De gemeente maakt het via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk om het appartementengebouw op kortere afstand van het station te realiseren. Onderdeel van het Masterplan is het afwaarderen van de Stationsweg naar 30 km/zone en het doortrekken van de Lindelaan naar het station als belangrijke langzaamverkeersroute. Door deze maatregelen is er minder ruimte nodig voor de auto, wat bijdraagt aan de verblijfsfunctie van het Stationsplein. In het beeldkwaliteitsplan zijn de kwaliteit van dit plein omschreven en de inpassing van voldoende groen is daarbij essentieel.*
 - *Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet op basis van de regels van dit nieuwe bestemmingsplan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Op basis van jurisprudentie hoeft een bestemmingsplan voor nieuwe ontwikkelingen geen rekening te houden met bestaande parkeertekorten en is de gemeente enkel gehouden aan het faciliteren van de extra parkeerbehoefte als gevolg van het bouwplan.*
 - *Er bestaan geen wettelijke grenswaarden voor bezonning. Bij de uitwerking van bouwplannen kan gebruik worden gemaakt van TNO-normen voor bezonning van gebouwen. Bij herontwikkeling van deze locatie is het zeker van belang om dit aspect mee te wegen bij de positionering van nieuwe gebouwen.*
 - *Het bestemmingsplan gaat op dit moment uit van de huidige bebouwing aan de Afslag. Wel is er mogelijkheid om via wijzigingsbevoegdheid dit pand te herontwikkelen. In dat geval is het een verantwoordelijkheid voor de eigenaar met inachtneming van de privaatrechtelijke verplichting (huurbescherming) een passende oplossing voor de huurders te realiseren.*
4. *De realisatie van een tweede of derde station valt buiten de scope van dit bestemmingsplan.*

4. Behandeling zienswijzen overlegpartners

Het ontwerpbestemmingsplan is toegezonden aan de bestuurlijke overlegpartners voor een reactie conform het bepaalde van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) met het verzoek om een zienswijze te geven op het plan. De bestuurlijke overlegpartners hebben van 25 november 2021 tot en met 31 december 2021 de mogelijkheid gekregen om te reageren op het ontwerpbestemmingsplan. Er zijn binnen deze termijn een zevental zienswijzen binnengekomen, te weten van de volgende partners:

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

De zienswijzen zijn hieronder samengevat, de reactie van de gemeente is cursief weergegeven.

4.1 Waterschap Hollandse Delta

Het waterschap laat weten betrokken te zijn bij de verdere uitwerking van de plannen. Die in lijn liggen met de gesprekken die al eerder zijn gevoerd.

Gemeentelijke reactie

De gemeente neemt akte van dit bericht en zal als een van de ontwikkelende partijen deze gesprekken voortzetten, zodat het belang voor voldoende waterkwaliteit en –kwantiteit is geborgd. Deze reactie leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

4.2 Prorail

Prorail heeft de na aanleiding van voorliggend bestemmingsplan een aantal opmerkingen:

1. Prorail adviseert om met het bestemmingsplan de duurzame bereikbaarheid op de volgende manieren te verbeteren:
 - Overweeg bij compacte bebouwing (zoals appartementencomplexen) een lagere parkeernorm, tot bijvoorbeeld 0.3. Combineer dit met het faciliteren van deelauto's.
 - In de planregels wordt de ambitie om langzaam verkeer te prioriteren niet duidelijk vastgelegd. Heroverweeg het ontwerp van het klassieke wegprofiel, waar de auto domineert. Faciliteer de lopers en fietsers (met volledig vrijliggende fietspaden) eerst, en pas dan de auto. Dan blijft er ook ruimte over, omdat de auto de grootste gebruiker van openbare ruimte is. Zo heeft Breda een "groene loper" naar het station gefaciliteerd.

De genoemde suggesties hebben samen ook positieve gevolgen voor: leefbaarheid (minder auto's betekent onder andere minder lawaai), duurzaamheid (compacte bouw en minder auto's betekenen minder energieverbruik), kosten nieuwe infra (de bestaande infra wordt beter benut), verkeersveiligheid, ruimte voor andere omgevingsopgaven (energietransitie, klimaatadaptatie, etc.), karakteristiek landschap (als het buitengebied zo min mogelijk wordt bebouwd), inclusiviteit (lopen en fietsen kan bijna iedereen, een auto aanschaffen kan niet iedereen).

2. Uw gemeente heeft als plan om een bestaand object dat ligt binnen de basisnetafstand, conserverend te bestemmen. In het Feitenblad Basisnet Spoor - gemeente Zwijndrecht, december 2014, is vastgelegd dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)

en de gemeente Zwijndrecht in overleg zullen treden over de mogelijkheid van (gedeeltelijke) herbestemming van dit object. ProRail gaat er vanuit dat dit overleg heeft plaatsgevonden en dat het Ministerie van IenW en de gemeente Zwijndrecht het er gezamenlijk over eens zijn dat 'conserverend bestemmen' in lijn is met de gemaakte onderlinge afspraken.

Gemeentelijke reactie

- 1. Gemeente neemt het advies van ProRail ten harte en hanteert het uitgangspunt bij de ontwikkeling en in voorliggend bestemmingsplan in te zetten op het gebruik van de openbaar vervoer (trein, bus) en (elektrische deel-)fiets. Om de afhankelijkheid van de auto te verminderen worden vanuit de verschillende buurten korte, directe en aantrekkelijke voetgangers- en fietsverbindingen gerealiseerd richting het NS-station, doorgaande fietsstructuren binnen Zwijndrecht en de fietsvriendelijke Brugweg richting Dordrecht. Wanneer bewoners toch gebruik willen maken van de auto kan gekozen worden voor een deelauto, welke een alternatief vormt voor een eigen auto. Door in te zetten op deze modaliteiten in plaats van een eigen auto wordt meer ruimte gecreëerd in de openbare ruimte met als doel om een kwalitatief hoogstaande leefomgeving te bieden waar verblijven, spelen en groen voorrang hebben boven verharding en waar langzaam verkeer prioriteit heeft boven de auto. Bovengenoemde uitgangspunten zijn terug te vinden in de toelichting en hiertoe zijn bijvoorbeeld beleidsregels parkeren en ruimtelijke kwaliteit aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd. Hiermee is al voorzien in een lagere parkeernorm als gevolg van de aanwezigheid van openbaar vervoer en worden meer directe langzaam verkeersroutes door het Maasterras verplicht gesteld bij herontwikkeling van dit gebied.*
- 2. ProRail geeft in haar zienswijze aan dat in het Feitenblad Basisnet Spoor - gemeente Zwijndrecht (december 2014) is vastgelegd dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de gemeente Zwijndrecht in overleg zullen treden over de mogelijkheid van (gedeeltelijke) herbestemming van dit object. Refererend aan de gesprekken, die volgend op de vaststelling van het Basisnet Spoor hebben plaatsgevonden, is een conserverende bestemming in het kader van Externe Veiligheid spoor het meest voor de hand liggend. Gemeente Zwijndrecht heeft, om het Basisnet Spoor mogelijk te maken het toenmalig vigerend bestemmingsplan Corridor herzien en veel potentiële ontwikkelruimte in het gebied van het voormalig Maasterras geschrapt. Het door ProRail bedoelde object, dat binnen de plaatsgebonden risicocontour (PR¹⁰⁻⁶) van het spoor ligt, was toen al gerealiseerd en kon dus niet zomaar worden weg bestemd. Het Rijk is, in het kader van het basisnet, verantwoordelijk voor herbestemming van de saneringslocaties. Wetende dat er naar aanleiding van de afspraken in het Basisnet altijd een inpassingsplan vanuit het Rijk zou kunnen worden gemaakt, is de locatie in het laatste bestemmingsplan dan ook conserverend bestemd. Ook nu is er aan dit feit niets veranderd. Het pand is in lijn met het voorgaande bestemmingsplan conserverend bestemd, wat wil zeggen dat dezelfde bouw- en gebruiksmogelijkheden uit het geldende bestemmingsplan zijn overgenomen in voorliggend bestemmingsplan.*

De reactie van ProRail leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

4.3 Woonadviescommissie Zwijndrecht

De woonadviescommissie heeft naar aanleiding van voorliggend bestemmingsplan een aantal punten benoemd waar zij extra aandacht voor vragen:

1. Parkeernormen: In tabel 6.3 wordt uitgegaan van gebruik van deelauto's, scooters, etc. Wij achten dit een voorbarige keuze gezien de huidige praktijk waarbij veel deelauto's

- ongebruikt blijven. Indien dit gebruik niet toeneemt dan wordt op voorhand een parkeerprobleem gecreëerd.
2. Brugweg: op de tekeningen is voor de aansluiting van de Verlengde Brugweg op de Burgemeester Doumalaan geen detailniveau beschikbaar. Aangezien dit een zeer belangrijke verbindingsweg is/wordt, is het zaak dat tijdig detailinformatie gedeeld gaat worden. Er dient een vlotte doorstroming gerealiseerd te worden gezien het drukke verkeer dat nu al op de Burgemeester Doumaweg en Brugweg rijdt. Indien er geen adequate aansluiting wordt gerealiseerd dan voorzien wij een “verkeersinfarct” op deze voor opstopping gevoelige plaats.
 3. Luchtkwaliteit: In de plannen wordt gesproken over een snelheidsbeperking tot 30 km/h op de (Verlengde) Brugweg. Wij adviseren de beperking toe te passen vanaf de “kruising” met de Karel Doormanlaan tot de Burg. Doumaweg. Of de huidige Brugweg op 50 km/uur laten want de inrichting van die weg nodigt niet uit tot 30 km/uur en is daar ook moeilijk op in te richten. Tevens is het van belang dat een vlotte doorstroming van het verkeer van en naar de Burgemeester Doumaweg wordt gerealiseerd (zie voorgaande punt) daar anders de milieuwinst van de lagere snelheid ongedaan wordt gemaakt door stilstaand fileverkeer.
 4. Verkeer: Op de Brugweg wordt autoverkeer ondergeschikt gemaakt aan fietser en voetganger. Gezien de hoeveelheid verkeer moet er wel gezorgd worden voor voldoende scheiding tussen auto- en fietsers/voetgangers waarbij tegelijkertijd een vlotte verkeersafhandeling moet worden gerealiseerd.
 5. Bebouwing: In de plannen wordt de bebouwing tussen achterzijde station en de Da Costastraat gesteld op 6 lagen. Dit geeft veel inkijk in de tuinen en huizen aan de Da Costastraat. Hoe wordt gezorgd voor een minimale overlast?
 6. Ontwerpbeeldkwaliteitsplan: In dit plan wordt voor de woningen erg veel gebruik gemaakt van een donkere steen. De gebiedsaanblik krijgt hierdoor een sombere uitstraling die niet uitnodigt tot verblijf. Wij pleiten voor een gevarieerd kleurgebruik.

Gemeentelijke reactie

1. *Parkeernormen: Gemeente hanteert het uitgangspunt bij de ontwikkeling en in voorliggend bestemmingsplan in te zetten op het gebruik van de openbaar vervoer (trein, bus) en (elektrische deel-)fiets. Om de afhankelijkheid van de auto te verminderen worden vanuit de verschillende buurten korte, directe en aantrekkelijke voetgangers- en fietsverbindingen gerealiseerd richting het NS-station, doorgaande fietsstructuren binnen Zwijndrecht en de fietsvriendelijke Brugweg richting Dordrecht. Wanneer bewoners toch gebruik willen maken van de auto kan gekozen worden voor een deelauto, welke een alternatief vormt voor een eigen auto. Door in te zetten op deze modaliteiten in plaats van een eigen auto wordt meer ruimte gecreëerd in de openbare ruimte met als doel om een kwalitatief hoogstaande leefomgeving te bieden waar verblijven, spelen en groen voorrang hebben boven verharding en waar langzaam verkeer prioriteit heeft boven de auto. Dit uitgangspunt is terug te vinden in de toelichting en hiertoe zijn bijvoorbeeld beleidsregels parkeren aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd.*
2. *Brugweg: Gemeente onderschrijft de noodzaak van een goede doorstroming. Dit aspect wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van het verkeersontwerp van deze kruising. In het bestemmingsplan is binnen de verschillende bestemmingen Verkeer en Woongebied-Dynamisch voldoende ontwikkelruimte opgenomen om de variant die zorgt voor de beste doorstroming in te passen.*
3. *Luchtkwaliteit: In het nieuw uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit is tevens de variant doorgerekend waar de snelheid op de Brugweg 50 km/uur blijft. Op basis van dit*

onderzoek kan worden geconcludeerd dat ook dan op alle berekende toetspunten voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.

4. *Verkeer: De effecten van de gemaakte verkeerstechnische keuzes zijn in de aangepaste verkeer en parkeerparagraaf in de toelichting in beeld gebracht, waarbij aandacht is besteed aan de doorstroming op de verschillende wegvakken en de capaciteit van de verschillende kruispunten. Daar waar de verzadigingsgraad van een kruising en daarmee de doorstroming mogelijk in het geding komt is in het bestemmingsplan voldoende ruimte opgenomen om verkeerskundige aanpassingen door te voeren.*
5. *Bebouwing: In het huidige bestemmingsplan is al mogelijkheid opgenomen om direct achter het station zeven bouwlagen (huidige Twisterlocatie: 21 meter) en vijf bouwlagen (huidige Trivirelocatie: 16 meter) te realiseren). Met het nieuwe bestemmingsplan worden de huidige bouw mogelijkheden overgenomen. De stedenbouwkundige inpassing en daarmee minimale overlast is onderdeel van de ontwerp opgave voor dit specifieke bouwdeel.*
6. *Ontwerpbeeldkwaliteit: Het beeldkwaliteitsplan schrijft voor ieder gebied bepaalde ontwerpprincipes voor. Binnen en tussen de verschillende deelgebieden is in meer of mindere mate variatie in kleurstelling mogelijk (zie hoofdstuk 7). Dat alleen maar donkere steenkleuren zouden worden voorgeschreven, is niet gewenst en blijkt niet uit het beeldkwaliteitsplan.*

4.4 Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (VRZH)

De veiligheidsregio geeft aan zich te kunnen vinden in paragraaf 6.7 'Externe veiligheid' van de toelichting bestemmingsplan verbrede reikwijdte Stationskwartier Zwijndrecht (16-11-2021), inclusief bijlage 11 beschouwing externe veiligheid (05-11-2021).

En daarnaast kennis te hebben genomen van deel 1: Memorie van toelichting van de beleidsregel 'Externe Veiligheid' (05-11-2021) en graag betrokken te willen worden bij de uitwerking van deel 2: Beleidsregels. Daarnaast plaats de veiligheidsregio nog enkele opmerkingen:

1. Waterstofleiding; We gaan er van uit dat de beschreven aandachtspunten in de Quickscan omgevingsveiligheid waterstofleiding (Ingenieursbureau Drechtsteden, 17-12-2020) worden meegenomen in de ontwikkeling van het plangebied.
2. Risicocommunicatie en zelfredzaamheid; In bijlage 11 'beschouwing externe veiligheid' wordt in paragraaf 5.3.1 'organisatorische maatregelen' gesproken over gerichte risicocommunicatie richting bewoners en aanwezigen. Dit zien wij ook graag terug in paragraaf 3.6 'organisatorische aspecten' van de Memorie van toelichting beleidsregel externe veiligheid. Daar wordt namelijk alleen gesproken over de bedrijfshulpverlening, maar risicocommunicatie (inclusief handelingsperspectief) richting bewoners is ook een aandachtspunt. Men moet op de hoogte zijn van de risico's in het gebied. Schenk hierbij ook aandacht aan de zelfredzaamheid. Het is belangrijk dat (toekomstige) bewoners binnen dit gebied zelfredzaam zijn.
3. Bereikbaarheid hulpdiensten; In hoofdstuk 4 van de Memorie van toelichting beleidsregel externe veiligheid missen we de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Het plangebied moet voldoende toegankelijk zijn voor de hulpdiensten. Alle bebouwing is minimaal van twee kanten bereikbaar. Een incident moet namelijk altijd vanaf een veilige kant bereikbaar zijn. De wegenstructuur naar en binnen het plangebied dient te voldoen aan de 'Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid 2019' (Brandweer Nederland 2020). Bekijk dit in samenhang met de vluchtwegen, zodat er ondanks vluchtende

aanwezig zijn binnen het plangebied voldoende toegangswegen richting het incident zijn voor de hulpdiensten.

4. LPG-vulpunt en tank ten zuiden van de spoorlijn; In bijlage 11 'beschouwing externe veiligheid' wordt er in hoofdstuk 4 beschreven dat de situatie omtrent het LPG-vulpunt en de tank mogelijk zal veranderen om alle planvoornemens te kunnen realiseren. Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld zal er een alternatief moeten zijn voor het vulpunt en de tank of zal er voor dit deel van het plangebied een aanpassing moeten komen. Aangezien het om een bestemmingsplan verbrede reikwijdte zien wij graag dat ook hier de regels uit de omgevingswet worden gehanteerd (Besluit Kwaliteit Leefomgeving, bijlage 7). En niet de normstelling uit het Bevi wordt gehanteerd. Wij adviseren dan ook om in de Regels Artikel 3.10.1.2 zodanig te wijzigen. Voor het LPG-vulpunt geldt een brandaandachtsgebied van 60 meter vanaf het vulpunt en een explosieaandachtsgebied van 160 meter vanaf het vulpunt.
5. Gezondheidskundige vraagstukken; Het is van belang om de GGD om advies te vragen over een aantal gezondheidskundige vraagstukken zoals het geluidsniveau en fijnstof. Een belangrijk aandachtspunt is ook de uitbreiding van het aantal bewoners in de regio en de mogelijke effecten die dit kan hebben op de aanwezige publieke en acute gezondheidszorg.
6. Inrichtingsplannen; We willen graag betrokken blijven bij de inrichtingsplannen van het gebied om gezamenlijk de zelfredzaamheid van de gebruikers en de beheersbaarheid door hulpverleners te kunnen optimaliseren

Gemeentelijke reactie

1. *Waterstofleiding: In de quickscan en ook in de EV-toelichting is het invloedsgebied van de leiding beschreven. Dit invloedsgebied raakt geen (beperkt)kwetsbare objecten. Als zodanig is er geen basis om de aandachtspunten in het bestemmingsplan te verwerken. De aanbevelingen hebben ook een bredere insteek dan alleen het bestemmingsplan, bijvoorbeeld het toezicht bij graven. Hier is de gebruikelijke werkwijze van toepassing, voorafgaand aan graafwerkzaamheden moet de leidingexploitant zijn geïnformeerd.*
2. *Risicocommunicatie en zelfredzaamheid: Het instrument beleidsregel, richt zich op het toetsen van vergunningaanvragen en kent daarnaast ook een aantal continue verplichtingen, zoals instructies aan de betrokken BHV. De beleidsregels bieden geen basis voor de algehele risicocommunicatie. Dit wordt vorm gegeven vanuit de samenwerking tussen de gemeente en de Veiligheidsregio. Indien hieruit blijkt dat het gewenst is om dit in de beleidsregels op te nemen dan zullen wij deze tussentijds hierop aanpassen.*
3. *Bereikbaarheid hulpdiensten: De genoemde punten zijn zeker punten om in de toekomst in de beleidsregels te integreren. Op dit moment worden de genoemde aspecten vooral aangestuurd vanuit het Bouwbesluit en vanuit brandweeradvisering bij de nieuwbouwplannen. Met de komst van de Omgevingswet verandert dit, aangaande de 'ruimtelijke veiligheidsaspecten' uit het Bouwbesluit over naar het omgevingsplan. Omdat de impact van deze overgang groot kan zijn, is gekozen om dit nu niet in de beleidsregels te verwerken. Op termijn zal dit mogelijk wel gebeuren en de mogelijkheden om hierin te sturen hiertoe zijn verbeterd doordat beleidsregels sneller kunnen worden aangepast dan een bestemmingsplan.*
4. *Gegrond. LPG-vulpunt en tank ten zuiden van de spoorlijn: In de huidige situatie wordt voldaan aan de normen. Als er een nieuwe situatie gewenst is, zal dat via een aparte*

procedure worden geregeld. Daarbij worden dan ook de normen gebruikt die dan van toepassing zijn. De wet kent geen verplichting tot het hebben van het genoemde alternatief. U adviseert ook de regels uit de omgevingswet te hanteren en als zodanig voor het LPG-vulpunt een brandaandachtsgebied van 60 meter vanaf het vulpunt en een explosieaandachtsgebied van 160 meter vanaf het vulpunt op te nemen. Dit is aanvankelijk niet gedaan omdat de Omgevingswet naar verwachting 1 juli 2022 in werking treedt en er dan al van rechtswege aandachtsgebieden gelden. Als het tankstation wordt aangepast, dan is de aanvaardbaarheid van de ligging van de aandachtsgebieden onderdeel van de toetsing. Het opnemen van dit aandachtsgebied kan en anticiperen hierop zien wij echter als een mogelijkheid om extra te sturen op een gewenste ruimtelijke inrichting.

5. *Gezondheidskundige vraagstukken: GGD is vroegtijdig betrokken in algemene zin bij het opstellen van dit bestemmingsplan. Het gemeentelijk beleid inzake gezondheid, dat in samenwerking met de GGD is opgesteld, heeft een plek gekregen in dit bestemmingsplan.*
6. *Inrichtingsplannen: Op het moment dat gestart wordt met de uitwerking van de deelgebieden wordt de veiligheidsregio betrokken in het kader van het verlenen van de omgevingsvergunning.*

De reactie van de Veiligheidsregio leidt tot overname van de regels uit de omgevingswet met betrekking tot het LPG vulpunt in de regels van het bestemmingsplan.

4.5 Provincie Zuid-Holland

Provincie Zuid-Holland geeft aan dat het ontwerpbestemmingsplan op een aantal onderdelen niet in overeenstemming is met het provinciaal ruimtelijk beoordelingskader en verzoekt het bestemmingsplan op een aantal punten aan te passen:

1. **Commerciële dienstverlenende activiteiten:** In het ontwerp bestemmingsplan wordt 'Woongebied – dynamisch' als nieuwe bestemmingsfunctie mogelijk gemaakt, waarbinnen voor het totaal van het plangebied met deze bestemmingsfunctie 10.500 m² aan commerciële dienstverlenende activiteiten mogelijk gemaakt wordt. Het begrip commerciële dienstverlenende activiteiten maakt detailhandel mogelijk in de vorm van 'functionele gemaksvoorzieningen (to go)'. Het begrip 'functionele gemaksvoorzieningen (to go)' wordt niet verder gedefinieerd. Ook maakt deze bestemmingsfunctie kantoren mogelijk tot 1.000 m² bvo mogelijk bvo tot een totaal van 10.500 m². We begrijpen het idee om functiemenging op deze manier te realiseren. De juridische doorwerking van het provinciale beleid is van toepassing op het planologisch toegelaten geheel van een bestemming binnen een bestemmingsplan. Dit betekent dat de toegevoegde 10.500m² in zijn geheel zowel gezien wordt vanuit het provinciaal detailhandelsbeleid als het provinciaal kantorenbeleid.
2. **Detailhandel:** Op basis van artikel 6.13 van de provinciale verordening zien we geen mogelijkheden voor nieuwe detailhandel in dit bestemmingsplan. Dit geldt ook voor detailhandel uit het vigerende bestemmingsplan welke op basis van artikel 6.8 lid 2 als nieuw beschouwd wordt. We verzoeken de toevoeging van nieuwe detailhandel in het plangebied te verwijderen zodat het plan in overeenstemming wordt gebracht met het provinciaal Omgevingsbeleid. Een uitzondering is er op grond van het genoemde artikel 6.13, lid 3, sub b ruimte voor enkele kleinschalige stationsgerelateerde detailhandelsvestigingen op het station en een enkele gemakswinkel binnen het plangebied.
3. **Kantoren:** Uitgangspunt van het provinciaal kantorenbeleid is om voldoende plek te hebben voor kantorenontwikkelingen waar vraag naar is en te zorgen dat de kwalitatieve

en kwantitatieve vraag en aanbod in balans zijn. Met artikel 6.11 uit de provinciale verordening wordt hier invulling aan gegeven. De locaties waar nieuwe kantoren zijn toegestaan zijn opgenomen in artikel 6.11. Het plangebied past in geen van deze op de kaart aangeduide locaties. Het artikel biedt een aantal uitzonderingen, waaronder een uitzondering van 1.000 m² bruto vloeroppervlak (artikel 6.11 lid 2 sub b). Zoals benoemd in de toelichting op de verordening is het niet de bedoeling dat te veel geschakelde bouweenheden leiden tot een fors volume dat concurrerend kan zijn met (leegstaande) kantoren op de concentratielocaties. Met de 10.500 m² in dit bestemmingsplan wordt een concurrerend volume gecreëerd. De verordening maakt een uitzondering mogelijk voor kantoren die in overeenstemming zijn met een actuele regionale kantorenvisie die is aanvaard door gedeputeerde staten (artikel 6.11 lid 2 sub a). In de 'aanvaardingsbrief actualisatie regionale kantorenvisie Zuid-Holland Zuid' zijn in bijlage 1 afspraken over de plancapaciteit per locatie opgenomen. Voor de locatie stationsomgeving Zwijndrecht is hier vastgelegd dat er 10.500 m² plancapaciteit gereduceerd gaat worden. Dit geeft vervolgens ruimte om 8.500 m² toe te voegen. Uit de toelichting op dit bestemmingsplan blijkt niet dat deze 10.500 m² al is gereduceerd in het stationsgebied en of dit al planologisch is geborgd. Daarnaast zou er nog 2.000 m² extra gereduceerd moeten worden binnen het stationsgebied om de 10.500 m² in dit plan mogelijk te maken. Wanneer deze reductie niet plaatsvindt past de toevoeging van kantoren in dit plangebied niet binnen de aanvaarde regionale kantorenvisie.

4. Externe veiligheid: Het bestemmingsplan verbrede reikwijdte Stationskwartier Zwijndrecht veroorzaakt een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. In een bestemmingsplan met een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, vraagt de provincie op basis van de beleidskeuze externe veiligheid in de provinciale Omgevingsvisie het bevoegd gezag een maximale inspanning om met maatregelen het groepsrisico te beheersen. De toetsing doen wij op basis van de beleidsregel 'groepsrisico en de ruimtelijke ordening'. In het geval van een bestemmingsplan is de gemeenteraad bevoegd gezag. In dit bestemmingsplan is sprake van een overschrijding van 6,6 of 6,7x de oriëntatiewaarde van het groepsrisico (aandachtspunt: toelichting en bijlagen verschillen over de mate van overschrijding). Het is daarom van belang dat de provincie bij vaststelling van het bestemmingsplan kan zien dat de gemeenteraad de overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico heeft verantwoord en daarin een eigen afweging heeft kunnen maken. Op basis van het huidige bestemmingsplan zien we dat aan één van de maatregelen wordt tegemoetgekomen, namelijk door te kiezen voor het scenario met het laagste groepsrisico. Andere mogelijk te nemen maatregelen ontbreken echter nog in het bestemmingsplan. Wij verzoeken deze alsnog worden toe te voegen. Het gaat om de volgende maatregelen:
- In het bestemmingsplan dient nog het advies van de veiligheidsregio opgenomen te worden, zodat het mogelijk wordt te bepalen of geadviseerde maatregelen op het gebied van hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid voldoende zijn afgewogen en gewaarborgd. Bij navraag bij de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid blijkt dat advies wel is gegeven en de afwegingen en waarborging van de maatregelen voor hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid in het bestemmingsplan volstaan.
 - Daarnaast dient in het bestemmingsplan nog toegevoegd te worden welke maatregelen aan de risicobron zijn overwogen en gewaarborgd (in dit geval de transportroute van gevaarlijke stoffen over het spoor).
 - Tot slot, we merken op dat, naast dat de maximale overschrijding van oriëntatiewaarde van het groepsrisico toeneemt, het groepsrisico vooral fors

toeneemt bij scenario's met hogere slachtofferaantallen; bij duizend of meer slachtoffers van ca. 1 maal de oriëntatiewaarde naar ruim boven 6 maal de oriëntatiewaarde. Dit is een verzesvoudiging van het risico op 1000 of meer slachtoffers. Het is belangrijk dat ook deze toename expliciet in de afweging wordt betrokken.

Wij verzoeken u het plan aan te passen en bovenstaande informatie, alsmede de wijze waarmee u daarmee bent omgegaan toe te voegen aan het plan. Wij verzoeken u hier zeer weloverwogen een beslissing over te nemen.

5. **Klimaatadaptatie:** In artikel 6.50 'Risico's van klimaatverandering' van de Omgevingsverordening Zuid-Holland wordt verzocht om rekening te houden met de gevolgen van de risico's van klimaatverandering ten aanzien van: wateroverlast door overvloedige neerslag; overstroming; hitte en droogte. In verschillende paragrafen van het ontwerp bestemmingsplan 'Stationskwartier Zwijndrecht met verbrede reikwijdte', wordt de groenstructuur (5.4.3), het watersysteem (6.8) en de ecologie (6.9) toegelicht, maar niet in samenhang en niet beredeneerd vanuit klimaatverandering. Het ontwerp bestemmingplan geeft dan ook geen inzicht (in) hoe(verre) mogelijke risico's van klimaatverandering kunnen worden voorkomen en/of beperkt, danwel aanvaardbaar worden geacht, bij beoogde transformatie naar een groen stedelijk woonmilieu. Wij verzoeken u om aan te geven of er sprake zal zijn van klimaatrisico's voor het plangebied en welke maatregelen en/of voorzieningen zijn overwogen en/of genomen, met een toelichting op eventuele afwegingen om maatregelen en/of voorzieningen niet te treffen. Voor betreffende kennis en expertise 'ruimtelijke adaptatie' verwijzen wij naar de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid.
6. **Woningbouwprogrammering:** Binnen de functie 'Woongebied-Dynamisch' maakt het plan ruimte voor maximaal 1.375 woningen. In de toelichting wordt benoemd dat op dit moment in het gebied 361 woningen aanwezig zijn die ten behoeve van de planontwikkeling worden gesloopt. De netto toevoeging in dit plan is daarmee 1.014 woningen. Voor deze woningen moet in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking de behoefte worden aangetoond. In artikel 6.10 lid 3 is opgenomen dat GS een regionale visie voor wonen kunnen vaststellen, waarmee de behoefte in het kader van de ladder voldoende is aangetoond. Bestemmingen in strijd met een door GS vastgestelde regionale woonvisie zijn op basis van dit artikel niet toegestaan. In de door GS aanvaarde woningbouwprogrammering van 2020 staan voor dit plan 870 woningen opgenomen. Te weten: de Spoorzone – Indische Buurt Oost (21 woningen), Spoorzone Maasterras Oost (403 woningen), Spoorzone Maasterras West Zuid (359 woningen), Spoorzone Maasterras West Noord (- 7 woningen), Spoorzone de Dolfijn Balistraat (49 woningen) en Spoorzone Indische Buurt West (45 woningen). Dit betekent dat er nog 144 woningen ontbreken in de woningbouwprogrammering en voor deze woningen op dit moment de behoefte nog onvoldoende is aangetoond op basis van de regionale woonvisie. Verzocht wordt de woningbouwprogrammering hierop aan te passen en de in het plan opgenomen aantallen in lijn te brengen met de aantallen in de programmering. Aangezien het hier gaat om een binnenstedelijke locatie nabij hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) vinden we het belangrijk om hier hoge(re) dichtheden te realiseren. De provincie ziet daarom deze ontwikkeling graag met de in uw plan opgenomen hoeveelheid woningen gerealiseerd.

Gemeentelijke reactie

1. **Gegronde** *Commerciële dienstverlenende activiteiten: Naar aanleiding van deze zienswijze is het begrip functionele gemaksvoorzieningen (to go) gewijzigd in het begrip 'gemakswinkel': winkel voor kleine en snelle aankopen met een beperkt assortiment van*

- ²dagelijkse of direct te gebruiken artikelen. Hierna gaan we in op de verdere uitwerking van uw zienswijze met betrekking tot commerciële dienstverlenende activiteiten.
2. **Gegronde**. Detailhandel: Naar aanleiding van uw zienswijze is de huidige oppervlakte aan detailhandel binnen de bestemming Gemengd begrensd op de huidige rondom het station aanwezige hoeveelheid bedrijfsvloeroppervlakte detailhandel tot een oppervlakte van 200 m² per vestiging. Dit betreft uitsluitend gemakswinkels en dit wordt overeenkomstig ons horeca- en retailbeleid als enige vorm van detailhandel toegelaten in de bestemming Gemengd. Binnen de bestemming Verkeer-Railverkeer is de mogelijkheid opgenomen om binnen het stationsgebouw kleinschalige detailhandelsvestigingen met stationsgerelateerde detailhandel mogelijk te maken tot een gezamenlijke maximale omvang van 200 m². In de bestemming Dynamisch Woongebied is overeenkomstig ons Horeca- en Retailbeleid de functie detailhandel uitgesloten.
 3. **Gegronde**: Kantoren: De in het bestemmingsplan opgenomen oppervlakte plancapaciteit aan kantoren van 10.500 m² blijft gehandhaafd. In voorliggend bestemmingsplan is de benodigde reductie planologisch geborgd door ter plaatse van de deelgebieden Stadstuinen en Dr. Boutensstraat de mogelijkheid voor grote kantoorgebouwen over meerdere bouwlagen te laten vervallen doordat enkel nog mogelijkheden in de plint (begane grond) zijn opgenomen op deze plekken. Uit de planologische vergelijking blijkt dat de transformatie van deze twee kantoorlocaties naar woonlocaties voorziet in een reductie van 18.000 m² respectievelijk 2.000 m² aan plancapaciteit, waarmee ruimschoots wordt voldaan aan de benodigde reductiedoelstelling. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat dit bestemmingsplan tevens voorziet in herontwikkeling van twee kantoorgebouwen aan de zuidzijde van het station (Twisterlocatie en Trivirelocatie) naar woonlocaties door hiertoe een bestemming Gemengd met een wro-zone-wijzigingsgebied op te nemen. De herontwikkeling heeft hier eveneens hetzelfde doel voor ogen, namelijk de herontwikkeling naar een woonlocatie met de mogelijkheid van een plint voor bijvoorbeeld kantoren en dienstverlening. Hiermee is het plan in overeenstemming met de provinciale doelstellingen.
 4. **Externe veiligheid**: Het feit dat het bestemmingsplan ontwikkeld wordt in een spoorzone met een van de hoogste groepsrisico's in Nederland is aanleiding geweest om het aspect externe veiligheid zeer zorgvuldig te benaderen. Hierbij is de hoogte van het groepsrisico beschouwd, maar is bovenal zeer veel aandacht uitgegaan naar het optimaliseren van de veiligheid in het bestemmingsplan. In het advies van de provincie wordt gesignaleerd dat het plan een overschrijding van de oriëntatiewaarde veroorzaakt. Wij willen hierbij opmerken dat het plan zelf niet voor de overschrijding zorgt. In de bestaande situatie is reeds sprake van een ruime overschrijding van de oriëntatiewaarde. Met het plan is betracht om invulling te geven aan de woningbouwbehoefte tegen een zo laag mogelijke toename van het rekenkundige groepsrisico. Het groepsrisiconiveau bedraagt hierbij 6,6. Dit is een hoge waarde, maar tevens ook een relatieve waarde omdat in dat getal niet alle maatregelen naar voren komen welke worden en zijn toegepast om de veiligheid te optimaliseren. Deze maatregelen worden beschreven in de bij het bestemmingsplan behorende stukken.
De veiligheidsregio is van het begin af aan in het proces betrokken. Naar aanleiding van het ontwerp is advies uitgebracht. In essentie onderschrijft de Veiligheidsregio de in het plan beschreven maatregelen en het hiermee gecreëerde veiligheidsniveau. Het advies van de veiligheidsregio is bij het vast te stellen bestemmingsplan opgenomen. De veiligheidsregio vraagt om aan te geven welke maatregelen aan het bestemmingsplan worden toegevoegd en welke maatregelen aan de risicobron zijn overwogen en gewaarborgd. Wij merken hierbij op dat een gemeente niet bevoegd is om eisen te stellen aan de bronzijde van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

Deze bevoegdheid ligt bij het Rijk. Een gemeente heeft wel de mogelijkheid om maatregelen te treffen in de omgeving van het spoor en, samen met de veiligheidsregio, maatregelen te nemen in relatie tot de bestrijdbaarheid van een incident. Deze acties zijn dus wel ondernomen, en worden genoemd in het bestemmingsplan en voorgeschreven via de beleidsregel externe veiligheid. Wij merken op dat, gezien het totaal aan de veiligheidsbeschouwingen in het bestemmingsplan, en het benutten van de mogelijkheden die een bestemmingsplan 'verruimde reikwijdte biedt', het groepsrisico als te verantwoorden wordt beschouwd. Onderkend wordt dat het vaststellen van het bestemmingsplan impliceert dat rekenkundig het groepsrisico voorziet in een toename van grotere groepen slachtoffers. Het is hierbij echter ook een gegeven dat de wijze van berekening het effect van de toegepaste maatregelen niet kan verdisconteren. Bij de vaststelling wordt expliciet besloten tot het vaststellen van het hogere groepsrisico met inachtneming van de verantwoording zoals opgenomen in het bestemmingsplan.

5. Gegron. Klimaatadaptatie: De gemeente heeft in 2019 stresstesten laten uitvoeren. Hieruit is gebleken dat het plangebied nu nog niet klimaatbestendig is ingericht. Het gebied is versteend en kent weinig kwalitatief hoogwaardig groen (biodiversiteit). De stresstesten laten het volgende zien:

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

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

- neerslag: Het te ontwikkelen gebied verwerkt neerslag binnen de eigen plangrenzen. De minimale eis is:
 - Bij een bui van 30 mm per uur en piekintensiteit van 140 liter/ seconde/ hectare is er geen water op straat
 - Bij een bui van 50 mm per uur en piekintensiteit van 200 liter/ seconde/ hectare is er geen water schade/ water in het gebouw
 - Het gebied zelf bergt minimaal 20 mm water
- De inrichting van het gebied is dusdanig dat een periode van 4 weken geen effect hebben op het groen (bomen, struiken, planten en gras)
- hitte: eis: 30 tot 40% van de verblijfsplekken gebieden waar langzaam verkeer is hebben schaduw op de hoogste zonstand van het jaar

Vanuit de herontwikkeling zetten we in op versterking van de groenstructuren in het gebied om deze weer te verbinden met andere delen van Zwijndrecht. Deze groenstructuren bieden ook de kans om extra water op te vangen en de biodiversiteit weer te stimuleren in het gebied. Groen draagt in belangrijke mate bij aan de leefkwaliteit, in ruimtelijk, ecologisch en in klimatologisch opzicht. Behalve in de openbare buitenruimte is groen ook op bouwblokniveau belangrijk, in de vorm van groene binnenterreinen, groene daken en/of groene gevels. De ambitie is om 25 procent van het oppervlak van het bouwblok een groene invulling te geven. De toelichting is

uitgebreid met bovenstaande beschrijving van beleid en maatregelen. Bijgaande eisen zijn opgenomen in de beleidsregels duurzaamheid van het bestemmingsplan.

6. **Gegron**. Woningbouwprogrammering: De planmonitor is per 1 december 2021 via de regio Drechtsteden aangeleverd bij de provincie. Aangezien deze nog niet is aanvaard door uw provincie wordt getoetst aan de hand van de planmonitor 2021. In het bestemmingsplan is het volgende programma voorzien:

locatie	bestaand	sloop	bruto		netto		harde		zachte	
			plancapaciteit	plancapaciteit	plancapaciteit	plancapaciteit	plancapaciteit	plancapaciteit		
Maasterras (te herontwikkelen)	67	67		592		525		525		
da Costastraat (te behouden) - WK10	55	0		55		0				
Da Costastraat - particulier	31	0		31		0				
Dr. Boutensstraat	0	0		38		38		38		
Locatie Twister	0	0		60		60				60
Locatie Trivire	0	0		29		29				29
Locatie Brandweerkazerne	0	0		75		75				75
Stadstuinen	0	0		55		55		55		
Koninginneweg (Oost & West)	44	44		77		33				33
Stationsplein/Afslag	84	84		130		46				46
Indische buurt 1e fase (Sumatralaan)	20	20		29		9		9		
Indische buurt 2e fase	64	64		100		36		36		
Indische buurt 3e fase (Dolfijn)	0	0		61		61		61		
Karel Doormanlaan	0	0		43		43		43		
Totaal	365	279		1375		1010		767		243

In het door GS aanvaarde woningbouwprogramma van 2020 is voor het Stationskwartier een totaal van 870 woningen opgenomen. In de beoordeling of bovengenoemd programma in overeenstemming met het aanvaarde woningbouwprogramma is het verschil in harde of zachte plancapaciteit bepalend. Op grond van jurisprudentie worden directe bouwmogelijkheden beschouwd als harde plancapaciteit en bouwmogelijkheden na toepassing van een wijzigingsbevoegdheid als zachte plancapaciteit. Van de 1010 extra woningen zijn 767 woningen te beschouwen als harde plancapaciteit en zijn binnen de bestemming Woongebied - Dynamisch opgenomen. De overige 243 woningen zijn als zachte plancapaciteit opgenomen in de bestemming Gemengd en kunnen pas worden geëffectueerd na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid. Om aan uw reactie tegemoet te komen, nemen wij als voorwaarde in de wijzigingsbevoegdheid op dat het wijzigingsplan in overeenstemming moet zijn met een op dat moment aanvaarde en vastgestelde provinciale planmonitor. Hiermee kan geen overschrijding plaatsvinden van het maximum aantal woningen uit de aanvaarde planmonitor en is toepassing van wijzigingsbevoegdheid voor pas mogelijk indien het aantal toe te voegen woningen past in de planmonitor. Wij delen uw ambitie om op een binnenstedelijke locatie nabij hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) te voorzien in hogere dichtheden. Bij de eerstvolgende herziening zullen wij zorgdragen dat de in te dienen planmonitor een zo goed mogelijke weergave is van de in het Stationskwartier gewenste woningbouwontwikkeling. De tekst van de toelichting wordt naar aanleiding van het bovenstaande aangepast.

4.6 Oasen N.V.

Oasen laat weten geen opmerkingen m.b.t. voorliggend bestemmingsplan te hebben. De plannen zijn eerder gedeeld en afgestemd.

Gemeentelijke reactie

De gemeente neemt akte van dit bericht, welke niet tot wijziging van het bestemmingsplan leidt.

4.7 Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat geeft aan de volgende opmerkingen te hebben gelet op haar belang als wegbeheerder in de nabijheid van het plangebied A16 en Dordtse Stadsbrug.

1. Geluid: Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid ziet erop toe dat nieuwe geluidgevoelige ruimtelijke ontwikkelingen geen belemmeringen opwerpen voor het gebruik en beheer van de rijksweg A16. Uit het onderzoek blijkt dat er is sprake van een zwaar geluid-belaste situatie. Dit volgt ook wel uit het feit dat enkel een hogere waarde van 53 dB niet voldoende is voor doorgang van het plan. Er zijn daarnaast nog aanvullende bouwkundige maatregelen nodig (onderzoek naar (bouwkundige) maatregelen, dove gevel enz.). Het uitzoeken van maatregelen en beoordeling van cumulatief geluid is in dit plan doorgeschoven naar het uiteindelijke bestemmingsplan. Daarbij verzoek ik u ook aandacht te geven aan het vastgestelde Geluidbeleid Goede Ruimtelijke Ordening Gemeente Zwijndrecht, want dit is nog niet meegenomen.

Naast de A16 zijn er ook andere geluidbronnen, zoals spoor, industrie en onderliggend wegennet. Voor al deze bronnen is een hogere waarde benodigd. Beoordeling op de aanvaardbaarheid gecumuleerd geluid is helaas nog niet uitgewerkt. Naar de toekomst gezien is dit een locatie, vanwege de hoge geluidsbelasting, waar we als Rijkswaterstaat mee te maken krijgen bij 0800-vragen en (mogelijk) bij naleving of planonderzoeken, daarom is het voor ons van belang dat de dove gevels en andere maatregelen goed vastgelegd worden in de regels. Verzocht wordt de aanvullende rapportages en onderbouwingen tijdig toe te sturen ter beoordeling en nadere afstemming.

2. Mobiliteitseffecten: Rijkswaterstaat is beheerder van de nabij uw plangebied gelegen rijksweg A16 en ziet toe op een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Rijkswaterstaat verlangt dat bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen een analyse wordt opgesteld van de verkeersintensiteiten waarbij de verkeerseffecten van het plan op de (aansluiting van) rijksweg 'A16' in beeld worden gebracht. Onder grootschalige ontwikkelingen valt in ieder geval een woningbouwontwikkeling van meer dan 250 woningen binnen 5 kilometer van een aansluiting op de rijksweg en/of 5.000 m² kantooroppervlak. 10.000 of meer m² detailhandel, horeca. De ontwikkelingen die uw plan mogelijk maakt, zijn dus grootschalig. Daarom dient genoemde analyse aanwezig te zijn, maar deze ontbreekt nog.

Gelet hierop verzoek ik u een mobiliteitsparagraaf op te nemen in uw bestemmingsplan waarin de veranderingen in verkeersintensiteiten als gevolg van uw plan in beeld worden gebracht voor zowel de rijksweg 'A16' als het onderliggend wegennet. In deze paragraaf dient u inzicht te geven in: de mobiliteit die wordt gegenereerd, de gevolgen voor de rijkswegen, de ontsluiting (openbaar vervoer, wegen), de consequenties van de verkeerstoename op de aansluitingen van de rijkswegen, de te treffen maatregelen om de bereikbaarheid te garanderen en om bereikbaarheidsproblemen in de omgeving te beheersen. Bij negatieve effecten (nieuwe of grotere knelpunten in verkeersafwikkeling) dient u in deze analyse ook aan te geven welke maatregelen u daartegen treft en wat de financiële haalbaarheid is van die maatregelen en hoe de realisering hiervan is geborgd. Deze analyse dient u op te nemen in de toelichting van uw plan.

Gemeentelijke reactie

1. ***Gegron**. Geluid: Het geluidsrapport is begin januari 2022 aangepast en de gemaakte opmerkingen zijn hierin betrokken. Dit heeft geleid tot een onderzoek naar de doelmatigheid van diverse maatregelen, zoals verlengen en verhogen van geluidschermen en de toepassing van geluidreducerend asfalt. Indien de geluidbelasting alsnog te hoog is, worden op grond van het bestemmingsplan maatregelen op gebouwniveau afgedwongen. Hiertoe is aanvullend - specifiek op het Stationskwartier toegesneden - geluidbeleid opgesteld, dat dient als toetsingskader bij de aanvragen omgevingsvergunning. In het rapport wordt hiernaar verwezen. Dit nieuwe rapport wordt aan het voorliggend bestemmingsplan toegevoegd.*
2. ***Gegron**. Mobiliteitseffecten: De toename aan woningen en functies zorgen voor een toename van de verkeersbewegingen met de auto. Met het verkeersmodel RVMK Drechtsteden 2020 is berekend wat dit betekent voor de ontwikkeling en het omliggende wegennet. In totaal genereert de hele ontwikkeling 18.100 motorvoertuigen (mvt) per werkdag. Dit zijn 3.700 mvt per werkdag meer dan in de autonome situatie, waarin sprake is van 14.400 mvt per werkdag. De ontwikkelingen hebben een beperkt effect op de verkeersintensiteiten op de Rijksweg A16 en de aansluitingen 22 'Zwijndrecht' ter hoogte van het plangebied. In de toelichting is een tabel opgenomen die het aantal motorvoertuigen per werkdag toont. Hieruit blijkt dat minder verkeer gebruik zal maken van de toerit richting Rotterdam. De andere toe-en afritten kennen een toename aan verkeersbewegingen met een maximum van 1.080 (afrit zuid richting Dordrecht). Dit is een toename van 1% op het totale wegverkeer dat op de A16 rijdt (circa 93.000 mvt per richting per werkdag). Om te voorkomen dat er terugslag op de rijksweg ontstaat, is voorzien in verruiming van de kruispuntcapaciteiten aan het einde van de afritten en het aansluitende onderliggende wegennet. De toelichting is op dit punt nog niet volledig en is op dit punt aangevuld.*

De reactie van Rijkswaterstaat leidt aanvulling van het akoestisch onderzoek en het mobiliteitsonderzoek. Dit werkt door in de toelichting van het bestemmingsplan op het gebied van geluid en verkeer.

5. Ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan

Naast de wijzigingen van het bestemmingsplan naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, acht de gemeente het nog noodzakelijk het bestemmingsplan op een aantal ondergeschikte onderdelen aan te passen en aan te vullen. Hieronder worden alle overige wijzigingen en aanvullingen beschreven. Daarbij merkt de gemeente op dat hieronder niet alle detailwijzigingen zijn genoemd, zoals kennelijke verschrijvingen, kleine aanvullingen en grammaticale wijzigingen voor zover niet van wezenlijk belang voor de inhoud.

5.1 Wijzigingen Toelichting

Paragraaf	Toelichting wijziging
2.5	Als onderscheid met het te ontwikkelen deel van het Maasterras is het aantal bestaande woningen aan de Da Costastraat met een apart vlak aangeduid, wat leidt tot een aangepast kaartje met woningbouwaantallen.
2.6	Een kaartje is toegevoegd met de begrenzing van de verschillende deelgebieden, aangevuld met een omschrijving beoogde ontwikkeling.
3.1.1	Aanvullend is beschreven dat het bestemmingsplan door de Rijksoverheid is opgenomen als bestemmingsplan met verbrede reikwijdte volgens de Crisis- en Herstelwet.
3.2.3	Toelichting op de beleidsregel Externe Veiligheid is aangevuld
3.2.3	Ter aanvulling op het gemeentelijke Geluidbeleid Goede Ruimtelijke Ordening zijn specifiek voor het Stationskwartier aanvullende beleidsregels vastgesteld om gegeven de specifieke geluidssituatie hogere grenswaarden te kunnen verlenen. De beleidsregel Hogere grenswaarde Wet geluidhinder is hier benoemd.
3.3	Onder punt 4 Ontwikkelgebied Stationskwartier is de toelichting op de plintregeling aangepast
3.3	Onder punt 5 Bestemmingen consolideren is een toelichting opgenomen over de 5 wijzigingsbevoegdheden in relatie tot kostenverhaal,
4.1	De laddertoets is aangepast en verwerkt
4.4	Vooroverleg en ter inzage legging zijn verwerkt
5.2.2	Onder artikel 6.10 wordt benoemd dat sprake is van een netto plancapaciteit van 1010 woningen (bouw minus sloop), waarvan 767 woningen als harde plancapaciteit en 243 woningen als zachte plancapaciteit is aan te merken. Hiermee wordt volstaan met een regionale woonvisie, die is aanvaard door GS. Dit leidt ook tot een aanpassing van de conclusie.
5.2.2	Onder artikel 6.11 Kantoren is aanvullend benoemd dat het plan voorziet in reductie van tenminste 12.500 m ² aan nog te realiseren plancapaciteit ter plaatse van de locatie Dr. Boutensstraat en Stadstuinen. Hierdoor ontstaat ruimte om uiteindelijk 10.500 m ² aan plancapaciteit mogelijk te maken binnen het totale plangebied. Hiermee wordt voldaan aan de actuele regionale visie die is aanvaard door GS. Dit leidt ook tot een aanpassing van de conclusie
5.2.2	Onder artikel 6.13 Detailhandel is aanvullend benoemd dat het plan niet voorziet in uitbreiding maar begrensd is op het huidige oppervlak detailhandel op moment van vaststelling van het bestemmingsplan en daarnaast op maximaal 200 m ² per vestiging. Hiermee wordt voldaan aan de provinciale omgevingsverordening die realisatie van nieuwe detailhandel in het Stationskwartier niet toestaat.

5.3.1/5.4.2	De conclusies zijn aangepast aan de juiste plancapaciteit in overeenstemming met de wijziging 4.2 en 5.2.2 art 6.10
5.4.3	Groenstructuurplan is vervangen door Integraal groenbeleid
5.4.5	De paragrafen Duurzaamheid 5.4.5 4 en 6.14 zijn samengevoegd in 6.14
5.4.6	De conclusie in de paragraaf Retail en Horecabeleid is aangevuld de beperking van de omvang van de verkooppunten detailhandel.
6.1	De paragraaf vormvrije merbeoordeling is aangevuld met de resultaten uit de passende beoordeling
6.2	Het akoestisch onderzoek is aangevuld, waarbij tevens onderzoek is gedaan naar de doelmatigheid van maatregelen, zoals geluidschermen. Tevens heeft het college in aanvulling op het algemene geluidbeleid, aanvullende beleidsregels Hogere waarden voor zwaar geluidbelaste locaties zoals het Stationskwartier vastgesteld. De uitkomsten van dit onderzoek en een verwijzing naar de beleidsregels zijn opgenomen.
6.3	Aan de hand van de nieuwe Regionale Verkeer- en Milieukaart (RVMK) zijn nieuwe verkeersintensiteiten beschikbaar gekomen en is het mobiliteitsplan hierop herzien. Dit mobiliteitsplan is beschreven in deze paragraaf. Tevens is een meer uitvoerige onderbouwing opgenomen van de voorgestelde aanpassingen in de wegenstructuur.
6.8	De waterparagraaf is aangevuld met uitgangspunten voor het vasthouden en bergen van het regenwater en met de vastgestelde benodigde aanvullende waterberging van 44 mm. Deze laatste is juridisch geborgd in de regels.
6.9	De aanvullende ecologische onderzoeken voor de locaties Stadstuinen en Dolfijn zijn inmiddels afgerond en in deze paragraaf beschreven. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor de beoogde ontwikkeling.
6.10	Aan de hand van de nieuwe Regionale Verkeer- en Milieukaart (RVMK) zijn nieuwe verkeersintensiteiten beschikbaar gekomen en is de stikstofberekening herzien. De uitkomsten van de stikstofberekening zijn beschreven in deze paragraaf.
6.11	Aan de hand van de nieuwe Regionale Verkeer- en Milieukaart (RVMK) zijn nieuwe verkeersintensiteiten beschikbaar gekomen en is de luchtkwaliteitberekening herzien. De uitkomsten van het luchtkwaliteitsrapport zijn beschreven in deze paragraaf.
6.14	De haalbaarheid van het warmtenet in het Stationskwartier is onderzocht en heeft geresulteerd in de Rapportage warmtevoorziening Stationskwartier. De beschrijving van dit rapport is opgenomen.
6.15	Het gemeentelijk beleid ten aanzien van gezondheid wordt meer uitvoering beschreven.

5.2 Wijzigingen Regels

Artikel	Toelichting wijziging
1.1.1	De volgende begrippen zijn toegevoegd: <u>bestaand(e) activiteiten</u> : activiteit die op basis van een verleende of onherroepelijke omgevingsvergunning op een locatie aanwezig, in uitvoering of toegestaan is. <u>bestaand</u> bouwwerk: bebouwing die op basis van een verleende of onherroepelijke omgevingsvergunning op een locatie aanwezig, in uitvoering of toegestaan is.

	<p>gemakswinkel: winkel voor kleine en snelle aankopen met een beperkt assortiment van dagelijkse of direct te gebruiken artikelen; <u>huishouden</u>: een persoon of groep personen die een gezamenlijke huishouding voert, waarbij sprake is van onderlinge verbondenheid en continuïteit in de samenstelling ervan.</p> <p>Het begrip zeer beperkt kwetsbaar object is aangepast in zeer kwetsbaar object. De definitie is gelijk gebleven.</p> <p>De volgende begrippen zijn geschrapt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - commerciële dienstverlenende activiteiten - lijst van Horeca-activiteiten
3.3	De regeling voor externe veiligheid is op twee punten aangepast. De hoogte van het groepsrisico is vastgelegd in de planregels. De regel dat sprake moet zijn van een voldoende beschermingsniveau in het kader van externe veiligheid is gekoppeld aan de afstand van 200 meter vanaf de spoorstaaf in plaats van de aanduiding 'veiligheidszone – zeer kwetsbaar uitgesloten'.
3.4.17	Op deze plek is een verwijzing opgenomen naar de vastgestelde beleidsregel Hogere grenswaarden bij zwaar geluidbelaste locaties. Ook is deze beleidsregel toegevoegd 3.13 toepassing beleidsregels.
3.10.35	In de regels zijn de aandachtsgebieden brandaandachtsgebied en explosieaandachtsgebied opgenomen met bijbehorende regels. Deze zijn als volgt benoemd: 'veiligheidszone – brandaandachtsgebied' en de 'veiligheidszone – explosieaandachtsgebied'.
3.5	In de afdeling duurzaamheid is een regel toegevoegd om rekening te houden met de ambitie om tenminste 25% van het oppervlak van een bouwvlak in te vullen in de vorm van groene binnenterreinen, groene daken en/of groene gevels.
3.5.21	Het artikel klimaat adaptief bouwen is toegevoegd waarin de benodigde waterberging van 44 mm wordt geborgd
3.12	De regeling voor de aanleg van het warmtenet is aangepast. In de functie Openbare ruimte en de bestemming Verkeer is deze bij recht toegestaan onder een aantal voorwaarden. Binnen de functie Woongebied-Dynamisch is de aanleg door middel van een wijzigingsbevoegdheid toegestaan. De voorwaarden zijn hier aangescherpt (voldoende afstand tot (woon) gebouwen).
4.3	<p>Woongebied – Dynamisch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Binnen deze functie zijn ook maatschappelijke voorzieningen mogelijk gemaakt voor zover zij geen zeer beperkt kwetsbaar object vormen in het kader van externe veiligheid • De plintenregeling is gewijzigd in plint-1 en 2. Hierbij is het begrip commerciële voorzieningen geschrapt en uitgesplitst in verschillende activiteiten • De mogelijkheid van (verdiepte) parkeervoorzieningen is toegevoegd • Aantal toegestane woningen is aangepast vanwege het conserverend bestemmen van de Da Costastraat • De maximale m² van kantoren, horeca en detailhandel zijn vastgelegd De oppervlakte van kantoren is overeenkomstig het provinciaal beleid begrensd op een oppervlakte van 10.500 m². Voor horeca en detailhandel

	<p>is geen uitbreiding voorzien. Ook de categorie is vastgelegd. Bestaande horeca-activiteiten in andere categorie mogen voortgezet worden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is een regeling opgenomen voor wijze van berekenen van de m² als de wijzigingsbevoegdheden toegepast worden
4.4	<p>Openbare ruimte</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanduiding voor standplaatsen is aangepast • aanduiding voor horeca is opgenomen (bestaande locatie) • geluidwerende voorzieningen (geluidscherm) ten behoeve van de Rijksweg mogelijk gemaakt
5.1.50	<p>Gemengd</p> <ul style="list-style-type: none"> • De bestemming gemengd is op een aantal punten aangescherpt waar activiteiten zijn toegestaan (begane grond en/of verdiepingen) en de m² detailhandel zijn beperkt tot 340m². • Binnen deze functie is een specifieke regeling opgenomen voor de maatschappelijke voorzieningen in het kader van externe veiligheid. Bestaande maatschappelijke voorzieningen mogen voortgezet worden, nieuwe maatschappelijke voorzieningen zijn eveneens mogelijk voor zover zij geen zeer beperkt kwetsbaar object vormen in het kader van externe veiligheid
5.1.52	<p>Verkeer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toestaan van terrassen ten behoeve van horeca in de aangrenzende functie of bestemming
5.1.55	<p>Wonen</p> <ul style="list-style-type: none"> • De aanduiding 'aaneengebouwd' is geschrapt
5.1.56 ev	<p>De wetgevingszone – wijzigingsgebied is onderverdeeld in 5 verschillende wetgevingszone – wijzigingsgebieden (1 t/m 5) en zijn voorzien van regels voor die specifieke locatie.</p>

5.3 Wijzigingen Verbeelding

Locatie	Toelichting wijziging
Koninginneweg	De bestemmingsvlakken voor de rijwoningen aan weerszijde van de Koninginneweg zijn voorzien van een aanduiding om daarmee het bestaand aantal wooneenheden vast te leggen.
Afslag/Stationsweg	Aan de verbeelding is een aanduiding toegevoegd om te zorgdragen dat niet-woonfuncties uitsluitend op de begane grond zijn toegestaan.
Dr. Boutensstraat	Het bestemmingsplan maakt op deze plek op basis van het Masterplan een hoogteaccent mogelijk. De bouwhoogte van 6 bouwlagen is aangepast naar maximaal 8 bouwlagen.
Da Costastraat noordzijde	De woningen en tuinen aan de noordzijde en de Da Costastraat zelf zijn conserverend bestemd (bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden opgenomen). Het bestaande aantal woningen is als maximum toegestaan (31 woningen).
Da Costastraat zuidzijde	Op deze locatie zijn binnen de planperiode geen ontwikkelingen voorzien. Het aantal woningen aan de zuidzijde (55 woningen) is vastgelegd op de verbeelding.

Karel Doormanlaan	Het gedeelte direct ten westen van de Karel Doormanlaan waar een gebouw tot maximaal 6 meter kan worden gebouwd is vergroot tot aan de Sumatralaan.
Aanduiding milieuzone – trillingen spoor	De omvang van de zone is in overeenstemming gebracht met de nationale handreiking voor trillinghinder, die voorschrijft dat de zone een breedte heeft van 100 meter gemeten vanuit de buitenste spoorbundel.
Wetgevingszone - wijzigingsgebied	De verschillende wijzigingsgebieden zijn opgesplitst en genummerd. 'Wetgevingszone – wijzigingsgebied - 1' = Twisterlocatie 'Wetgevingszone – wijzigingsgebied - 2' = Voormalige brandweerlocatie 'Wetgevingszone – wijzigingsgebied - 3' = Trivirelocatie 'Wetgevingszone – wijzigingsgebied - 4' = Stationsweglocatie 'Wetgevingszone – wijzigingsgebied - 5' = Koninginneweglocatie
Aanduiding dove gevel	Op een aantal locaties is de aanduiding dove gevel toegevoegd, conform het akoestisch onderzoek.
Aandachtsgebieden LPG	Vooruitlopend op de Omgevingswet wordt voor het LPG-vulpunt een brandaandachtsgebied en een explosieaandachtsgebied opgenomen. Het brandaandachtsgebied heeft een contour van 60 meter vanaf het vulpunt en het explosieaandachtsgebied heeft een contour van 160 meter vanaf het vulpunt. Deze zijn als volgt benoemd: 'veiligheidszone – brandaandachtsgebied' en de 'veiligheidszone – explosieaandachtsgebied'.

5.4 Wijzigingen Bijlagen

Bijlagen	Toelichting wijziging
Ladder onderbouwing	Ladder is geactualiseerd en als bijlage toegevoegd
Vormvrije m.e.r.-beoordeling	De vormvrije m.e.r.-beoordeling is aangevuld met de resultaten uit de stikstofberekening. Hieruit blijkt dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten en geen m.e.r. of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is.
Geluid	Akoestisch rapport is vervangen.
Mobiliteit	Mobiliteitsvisie is geactualiseerd en als vervangen.
Watertoets	Watertoets is geactualiseerd en als bijlage toegevoegd
Ecologie	Aanvullende ecologische onderzoeken voor de direct te ontwikkelen locaties Stadstuinen en Dolfijn zijn als bijlagen opgenomen.
Stikstof	Stikstofberekening en Passende beoordeling zijn als bijlagen toegevoegd
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteitsrapport is geactualiseerd en als bijlage vervangen.

5.5 Wijzigingen Beleidsregels

Bijlagen	Toelichting wijziging
Beleidsregels Stationskwartier Zwijndrecht	De beleidsregel Ruimtelijke kwaliteit, Parkeren Stationskwartier en Duurzaamheid zijn gesplitst in drie verschillende beleidsregels.
Beleidsregel Parkeren	Paragraaf laadpalen is geschrapt.
Beleidsregel Duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none">• Regeling omtrent realisatie warmtenet doorgevoerd• In de beleidsregel is toegevoegd dat bij nieuwe ontwikkelingen rekening wordt gehouden met de energieprestatie van maatregelen op gebiedsniveau (EMG-verklaring) en worden de BENG-normen in acht genomen
Beleidsregel Externe veiligheid	Deel 2 van de beleidsregel is ingevuld.
Beleidsregel Hogere grenswaarden bij zwaar geluidbelaste locaties	Deze beleidsregel geeft een nadere invulling voor het thema geluid.