

Bestemmingsplan

Meerwede

Gemeente Barendrecht

Bestemmingsplan

Meerwede

Gemeente Barendrecht

TOELICHTING



wissing stedenbouw en ruimtelijke vormgeving BV

Bestemmingsplan “Meerwede”

Gemeente Barendrecht

Opdrachtgever:

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Barendrecht

Toelichting, behorende bij het
ontwerpbestemmingsplan “Meerwede”
van de gemeente Barendrecht

Opdrachtgever:

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Barendrecht



Barendrecht, januari 2008
Status: vastgesteld
Raadsbesluit d.d. 29 september 2008

IMRO- statuscode	Procedurefase	Datum
01	Concept	11 februari 2004
02	Voorontwerp voor inspraak/overleg	15 oktober 2004
02	na inspraak/overleg	
03	Ontwerp voor zienswijzen	januari 2008 herzien, maart 2008
03	na zienswijzen	
04	Vastgesteld Raad	
04	Gewijzigd vastgesteld	29 september 2008
06	Goedgekeurd G.S.	

INHOUDSOPGAVE VAN DE TOELICHTING

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Begrenzing plangebied	2
1.3	Doel van het bestemmingsplan	2
1.4	Vinex-locatie Midden-IJsselmonde	4
1.4.1	Vinex-beleid	4
1.4.2	Streekplan Rijnmond; interim Beleidsnota 1996	6
1.4.3	Regionaal Structuurplan Midden-IJsselmonde	6
1.4.4	Gemeentelijke voorstudies	8
1.5	Vigerend bestemmingsplan	8
1.6	Rijksbeleid	9
1.7	Provinciaal	9
2	RUIMTELIJKE OPZET	11
2.1	Inleiding	11
2.2	Meerwede Noord en Meerwede Zuid	13
2.3	Avenue Carnisse	15
2.4	Riederpark	15
2.4.1	Omvang van het Riederpark	17
2.5	Carnisser Baan	18
2.6	Woningbouwprogramma Meerwede	22
2.7	Kenmerken omgeving	22
3	FUNCTIONIES	24
3.1	Wonen	24
3.2	Detailhandel	24
3.3	Maatschappelijke voorzieningen	25
3.4	Recreatie en speelvoorzieningen	25
4	INRICHTINGSASPECTEN	26
4.1	Sociale veiligheid en het Politiekeurmerk Veilig Wonen®	26
4.2	Duurzaam bouwen	27
4.3	Aanpasbaar bouwen	27
4.4	Bezonning	27
4.4.1	Zonlichttoetreding	28
4.4.2	Het onderzoek naar schaduwwerking	29
5	INFRASTRUCTUUR	31
5.1	Algemeen	31
5.2	Openbaar vervoer	31
5.3	Langzaam verkeer	33
5.4	Auto en parkeren	33
6	MILIEUASPECTEN	35
6.1	Ecologie	35
6.2	Bodem	36
6.3	Luchtkwaliteit	37
6.4	Geluid	39
6.5	Externe veiligheid	40
6.5.1	Gasleiding	40
6.5.2	Transportroutes van gevaarlijke stoffen	41
7	WATER	42
7.1	Algemeen	42
7.2	Beleid ten aanzien van water	43

7.3	Waterpeil- en systeem	45
7.4	Verantwoorde inrichting	45
7.5	Aandachtspunten	46
7.6	Riolering	47
8	ARCHEOLOGIE	48
9	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	49
9.1	Verantwoording planvorm	49
9.2	Bestemmingsregelingen	50
9.3	Overige regelingen	54
10	MAATSCHAPPELIJKE EN FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	56
10.1	Inspraak	56
10.2	Overleg	56
10.3	Financiële uitvoerbaarheid	56



Afbeelding 1 Ligging van het plangebied

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het voorliggende bestemmingsplan “Meerwede” van de gemeente Barendrecht vormt het juridisch bindende kader voor het toelaatbaar ruimtelijk gebruik van de gronden binnen het plangebied dat is vastgelegd op de plankaart behorende bij dit bestemmingsplan. Het is een herziening van een deel van het bestemmingsplan “Buitengebied 1986”, dat door de gemeenteraad van de gemeente Barendrecht op 26 januari 1987 is vastgesteld. Dit bestemmingsplan is vervolgens gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 28 augustus 1987. Het plan is na het Koninklijk Besluit van 2 mei 1990 onherroepelijk geworden.

Voorafgaand aan het voorliggende bestemmingsplan is met het oog op de realisatie van de Vinex-locatie Carnisselande door de Gemeente Barendrecht het voorontwerpbestemmingsplan “Carnisselande Midden (oostelijk deel)” vervaardigd. Dit voorontwerpbestemmingsplan moest de realisatie van het oostelijk deel van Carnisselande Midden in planologisch-juridisch opzicht mogelijk maken. De reden om tot een dergelijke bestemmingsplanherziening te komen, kwam voort uit het feit dat het bestemmingsplan “Buitengebied 1986” met zijn agrarische karakter niet voorziet in de bestemmingen van de huidige en toekomstige inrichting van het plangebied. Bouwplannen voor delen van het gebied tussen de zuidgrens van de percelen aan de Voordijk en de noordzijde van de Middeldijk zijn inmiddels uitgevoerd via vrijstellingsprocedure ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening op grond van het voorontwerpbestemmingsplan “Carnisselande Midden (oostelijk deel)”, dat van 5 januari tot en met 6 februari 1998 ter inzage heeft gelegen en waarover de Provinciale Planologische Commissie in april 1998 een positief advies heeft uitgebracht. Het voorontwerpbestemmingsplan “Carnisselande Midden (oostelijk deel)” is daarna niet verder in procedure gebracht.

In enkele jaren tijd is het landelijke karakter van het plangebied veranderd in dat van een modern-stedelijke buitenwijk met de bijbehorende winkel- en openbaarvervoersvoorzieningen. Om deze ruimtelijke inrichting een goede planologisch-juridische bedding te geven en kleine aanpassingen in de nabije toekomst mogelijk te maken, is het noodzakelijk gebleken om te komen tot een nieuw bestemmingsplan: het voorliggende bestemmingsplan “Meerwede”. Het bestemmingsplan zal ervoor zorgen dat de bestaande stedenbouwkundige kwaliteiten, welke zijn gerealiseerd met de bouw van Meerwede worden beschermd.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan "Meerwede" is centraal gelegen in de Vinex-locatie Midden-IJsselmonde. De woonbuurten Meerwede Noord en Meerwede Zuid vormen tezamen een woonwijk die is gelegen tussen de bedrijventerreinen Vaanpark II en Vaanpark III in het oosten, het Middeldijkerplein met zijn winkelvoorzieningen in het zuiden, het Riederpark in het westen en de historische lintbebouwing aan de Voordijk in het noorden. Het plangebied betreft het gebied tussen de Noordersingel en de Middeldijk met uitzondering van het gebied rond het Middeldijkerplein tot aan de Zuidersingel. De eerste vormt de noordgrens, de tweede de zuidgrens. De oostgrens is gelegen aan de oostzijde van de Carnisser Baan. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de groenstrook aan de oostzijde van de fietsroute, die het Riederpark scheidt van Riederhoek. De exacte plangrens is vastgelegd op de bij dit bestemmingsplan behorende plankaart (zie ook afbeelding 1: Ligging plangebied).

1.3 Doel van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan "Meerwede" vervangt een deel van het bestemmingsplan "Buitengebied 1986" en borduurt voor een deel voort op het voorontwerpbestemmingsplan "Carnisselande Midden (oostelijk deel)" uit 1997. Het voorliggende bestemmingsplan sluit aan op de methodiek en de invulling die is gegeven aan de ontwerpbestemmingsplannen "Voordijk-Zuid" en "Bedrijventerrein Vaanpark II & III" en het bestemmingsplan "Middeldijkerplein-Noord". Het is de bedoeling dat alle, toekomstige bestemmingsplannen te ontwikkelen op grond van eenzelfde methodiek.

Het bestemmingsplan "Meerwede" kent twee doelen die gericht zijn op het op een verantwoorde manier beheren en bewaken van de ruimtelijke kwaliteiten, die gerealiseerd zijn bij de uitvoering van het bouwprogramma voor dit deel van de Vinex-locatie Midden-IJsselmonde. Ten eerste verankert het de woningen, infrastructuur en voorzieningen, die reeds gerealiseerd zijn in de planologisch-juridisch regeling van een bestemmingsplan. Ten tweede heeft het voorliggende bestemmingsplan tot doel de bereikte ruimtelijke kwaliteiten - die voortkomen uit de ontwikkeling van woningen en voorzieningen als onderdeel van de Vinex-locatie - te bewaken.

Beide doelen - die de reeds gerealiseerde kwaliteiten vastleggen en bewaken bij mogelijke, toekomstige ontwikkelingen - maken dit bestemmingsplan tot een beheersplan, waarbij nog mogelijke uitbreidingen en veranderingen worden ingekaderd door de kenmerken van het reeds gerealiseerde woonmilieu.

Voor het bestemmingsplan gelden de volgende uitgangspunten:

Algemeen

- Het plangebied is een geïntegreerd onderdeel van het stedelijk deel van de Vinex-locatie Carnisselande;
- In Meerwede zijn kwalitatief goede woningen en een hoge ruimtelijke kwaliteit tot stand gebracht;
- In het plangebied, binnen de zone Avenue Carnisse, zijn het tracé voor de TramPlus, kleinschalige voorzieningen en woningen gerealiseerd.

Wonen

- De in het kader van de Vinex-opgave gerealiseerde woningen in Meerwede Noord en Meerwede Zuid worden op een dusdanige wijze in het bestemmingsplan bestemd dat zij voor de komende jaren verschoond blijven van grootschalige veranderingen.

Voorzieningen en recreatie

- Als centraal element van Carnisselande is in het westen van het plangebied van onderhavig bestemmingsplan het Riederpark gesitueerd;
- In het noordoostelijke deel van Meerwede is een montessorischool gevestigd. In hetzelfde complex zijn kinderopvang, peuterspeelzaal en naschoolse opvang gehuisvest;
- Op het eiland in de Meerwedensingel in het oostelijk deel van Meerwede zijn speelvoorzieningen gerealiseerd.

Verkeer en vervoer

- De TramPlus verbindt de Vinex-locatie met het centrum van Rotterdam;
- Er zijn busverbindingen tussen Meerwede, oostelijk Barendrecht en Rotterdam;
- De woonwijk Meerwede wordt vanaf de Carnisser Baan ontsloten via de Noordersingel en het oostelijke deel van de Zuidersingel (tot aan de Avenue Carnisse);
- De ontsluiting van de woningen binnen het plangebied geschiedt vanaf deze straten en zijstraten daarvan. Autoverkeer wordt via de Carnisser Baan geleid naar de dorpskern van Barendrecht en Rijksweg 29 en Rijksweg 15;
- Fiets- en wandelpaden zijn zodanig ontworpen dat een maximale sociale veiligheid wordt behaald. Dit dient zo te blijven;
- Verkeerstechnisch gezien zullen de Meerwedensingel, de Carnisser Baan en de Avenue Carnisse binnen dit deel van Carnisselande de functie van primaire fietsroute vervullen.

Milieu

- Gebiedseigen water zal worden vastgehouden door de binnen het plangebied gelegen singels en de waterpartijen in het Riederpark;
- Het Riederpark zal samen met de vroegere Molenvliet fungeren als ecologische draager van het centrale deel van Carnisselande;
- Er is tijdens de verwezenlijking van het bouwprogramma een verbeterd gescheiden rioolstelsel aangebracht dat in stand gehouden zal worden;
- Er is in Meerwede gewerkt aan de hand van de richtlijnen voor duurzaam bouwen;
- Bebouwing is alleen mogelijk met inachtneming van de bepalingen uit de Wet geluidshinder;
- Met betrekking tot de leidingenzone ter hoogte van de Middeldijk worden de geldende veiligheidsnormen in acht genomen.

1.4 Vinex-locatie Midden-IJsselmonde

Het plangebied van bestemmingsplan "Meerwede" maakt deel uit van de Vinex-locatie Midden-IJsselmonde. Binnen deze locatie staan ongeveer 7.600 woningen op het grondgebied van de gemeente Barendrecht (Carnisselande) en 2.400 woningen op het grondgebied van de gemeente Albrandswaard (Portland). Ook biedt zij ruimte aan (de ontwikkeling van) onder andere: een groot winkelcentrum; voorzieningen op het gebied van onderwijs, welzijn en zorg; sportcomplexen; parken; een recreatieplas en een bedrijfsgebied van ongeveer 76 hectare. De Vinex-locatie Midden-IJsselmonde heeft middels langzaamverkeers- en openbaarvervoersroutes goede verbindingen met de kernen Barendrecht, Albrandswaard en het stedelijk gebied van Rotterdam; onder andere middels een TramPlus-verbinding met het centrum van Rotterdam. De locatie kent met een aansluiting op Rijksweg 29 aan de oostzijde en een geplande aansluiting op Rijksweg 15 aan de westzijde van de locatie een goede ontsluiting op het rijkswegennet.

1.4.1 Vinex-beleid

De Rijksoverheid heeft in de Vierde Nota over Ruimtelijke Ordening en in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex) haar visie over de ruimtelijke inrichting van Nederland in de jaren tot 2005 gegeven. Onbebouwde ruimte in Nederland wordt in deze nota's gezien als een schaars goed, waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan. De Rijksoverheid heeft daarom het afgelopen decennium gekozen voor het afremmen van verstedelijking buiten de grootstedelijke gebieden. Dit zogenaamde restrictieve beleid kenmerkt het Vinex-beleid. Verstedelijking dient bij voorkeur plaats te vinden in bestaand stedelijk gebied, in tweede instantie aan de rand van het stedelijke gebied en pas als de voorgaande mogelijkheden ontbreken, zijn locaties nabij het stedelijk gebied aan de orde. In de Planologische Kernbeslissing deel 4 van de Vinex van december 1993 werd de locatie Barendrecht/Smitshoek aangemerkt als ontwikkelingsrichting voor de opvang van de woningbehoefte van het Rotterdamse stadsgewest voor de periode na 2005. Ook werd er binnen

hetzelfde kader gedacht aan ontwikkeling van één of meerdere bedrijventerreinen aan de Rijksweg 15 / Rijksweg 29. In deze positie is toentertijd - mede door onzekerheid van woningbouwlocaties in het noordelijk deel van de regio Rotterdam - echter in korte tijd verandering gekomen. Binnen afzienbare tijd is de locatie veranderd van een ontwikkelingsrichting voor een tijdstip na de tijdshorizon van de Vinex tot de volwaardige Vinex-locatie Midden-IJsselmonde.

Midden-IJsselmonde bleek goede mogelijkheden te bieden voor het inrichten van een grootschalige nieuwbouwlocatie op korte afstand van het centraal stedelijke gebied van Rotterdam, waar de vraag naar nieuwe woningen vooral vandaan komt. De omgeving heeft qua landschap en recreatieve voorzieningen zoveel te bieden, dat een aantrekkelijk woon- en leefmilieu te realiseren is. Dit inzicht en de onzekerheid over woningbouw mogelijkheden in het noordelijk deel van de regio Rotterdam, vanwege vertraging in de besluitvorming over de toekomst van de luchthaven Zestienhoven, hebben de locatie Midden-IJsselmonde naar voren doen opschuiven in de tijd. Van een zoeklocatie is Midden-IJsselmonde geworden tot een locatie die van strategisch belang is voor de Stadsregio Rotterdam in de Vinex-periode. De toenmalige minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft, na overleg met de gemeentebesturen en het bestuur van de Stadsregio Rotterdam, het model 'Midden-Zuid' uit de Zuidflankstudie gekozen als model voor verdere uitwerking van de Vinex-taakstelling in dit deel van de regio. Globaal heeft het model 'Midden-Zuid' betrekking op het gebied ten zuiden van Rijksweg 15 tot aan de Achterzeedijk en gelegen tussen de verlegde loop van de Koedood en Rijksweg 29 (zie ook afbeelding 2 Plankaart Regionaal structuurplan Midden-IJsselmonde 1998).

Na de keuze voor het model 'Midden-Zuid' zijn de Gemeenten Albrandswaard, Barendrecht en Rotterdam medio 1994 overeengekomen om samen met de Stadsregio Rotterdam een regionaal structuurplan voor het gebied Midden-IJsselmonde voor te bereiden. Na een verkenningnota, waarin de problematiek in het gebied IJsselmonde zo volledig mogelijk in kaart is gebracht, is de Structuurvisie Midden-IJsselmonde opgesteld. In deze structuurvisie is, uitgaande van het voorkeursmodel 'Midden-Zuid', de haalbaarheid van verstedelijking in Midden-IJsselmonde verder uitgewerkt. In de tussentijd zijn de wederzijdse verplichtingen van het Rijk, de Stadsregio Rotterdam en de bouwgemeenten Barendrecht en Albrandswaard over de te leveren Vinex-prestaties vastgelegd in het Vinex uitvoeringsconvenant (de dato 11 juli 1995) en in de uitwerking daarvan, de deelconvenanten (de dato 13 december 1995). De aan Midden-IJsselmonde toebedeelde bouwtaak is bepaald op tenminste 9.000 woningen voor het einde van de Vinex-periode. Hiervan dienden tenminste 2.500 woningen vóór het jaar 2000 gerealiseerd te worden. Om te kunnen voldoen aan deze afspraak zijn de bouwgemeenten gestart met de stedenbouwkundige uitwerking ten behoeve van bestemmingsplannen en bouwplannen. Deze plannen waren gericht op het in uitvoering nemen van de eerste nieuwbouwprojecten in 1997.

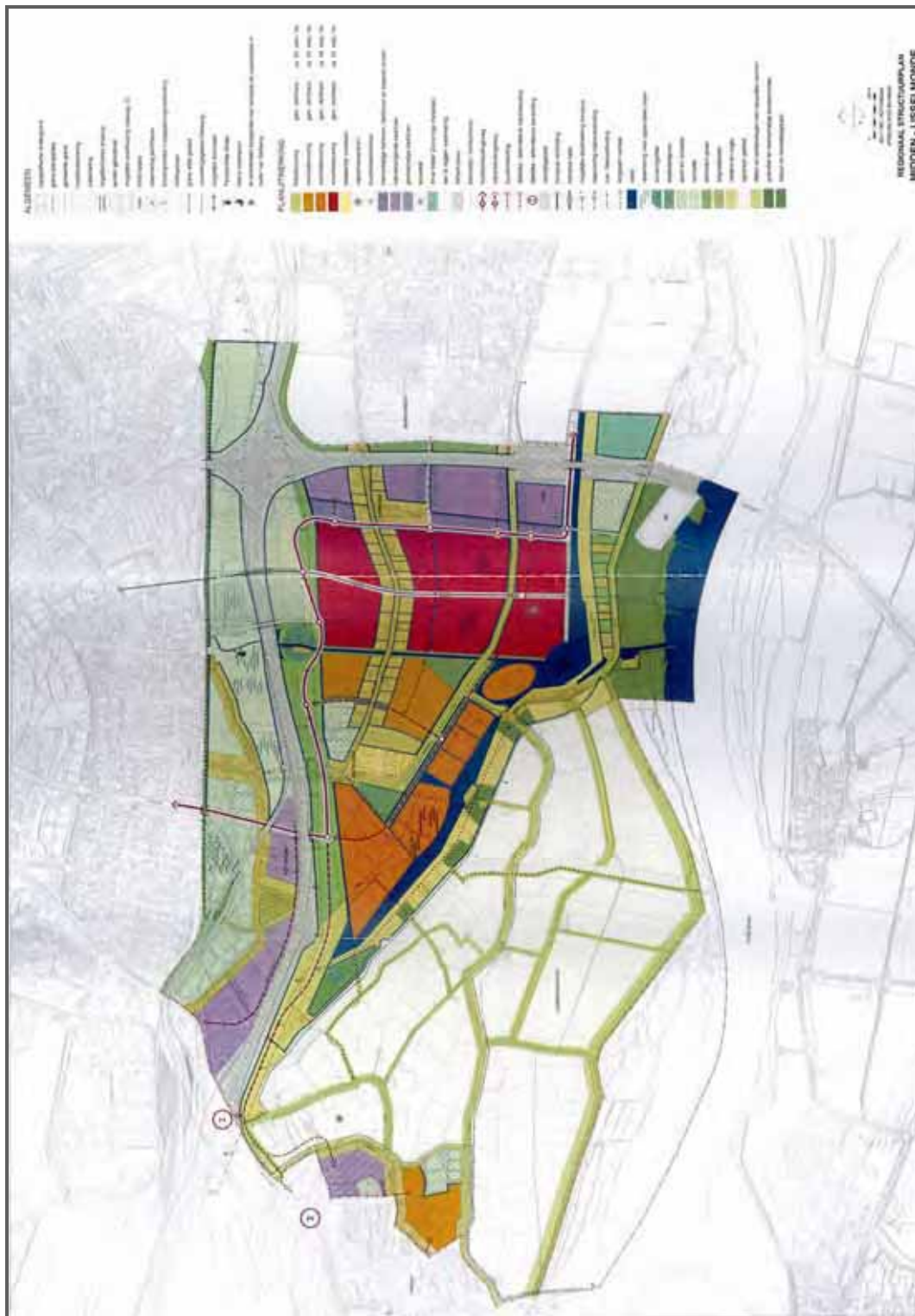
1.4.2 Streekplan Rijnmond; interim Beleidsnota 1996

Het 'Streekplan Rijnmond; interim Beleidsnota 1996 van de Provincie Zuid-Holland' bevat de beleidsvoornemens voor de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen tot 2005. Eén van de vier geformuleerde hoofddoelstellingen is die met betrekking tot het wonen, waarin onder meer het opheffen van de woningnood naar voren wordt gebracht. In het streekplan staan de uitgangspunten en randvoorwaarden vermeld voor Midden-IJsselmonde als locatie voor de verstedelijkingsinrichting op de Linker Maasoever. De keuze wordt in het streekplan gemotiveerd door de nabijheid van de stad Rotterdam, de mogelijkheden voor openbaarvervoersontsluiting en het gebrek aan ruimte in de Drechtsteden voor een grootschalige locatie ten behoeve van de Rotterdamse regio. Ten tijde van de vaststelling van het streekplan was het gebied waar het plangebied van het bestemmingsplan "Meerwede" betrekking op heeft, aangegeven als 'Agrarisch gebied', maar met een aanduiding 'Streekplaanuitwerking' die het mogelijk maakte een begin te maken met woningbouw in Midden-IJsselmonde.

1.4.3 Regionaal Structuurplan Midden-IJsselmonde

Onder leiding van de Provincie Zuid-Holland is in 1993 een studie verricht naar de (haalbaarheid van) ruimtelijke inrichtingsmogelijkheden van het zuidelijk deel van de Zuidvleugel van de Randstad. Uit deze Zuidflankstudie en het daaraan gekoppelde onderzoek naar de financiële haalbaarheid kwam een bouwlocatie in Midden-IJsselmonde als kansrijk naar voren. De ambities van de Stadsregio Rotterdam en die van het Rijk komen nauw met elkaar overeen. De Stadsregio Rotterdam streeft naar een geïntegreerde aanpak van de ruimtelijke inrichting van de regio, waarbij aspecten van volkshuisvesting, milieu, infrastructuur, groen en economische ontwikkeling aan de orde zijn.

Het Regionaal Structuurplan (RSP) Midden-IJsselmonde dat in opdracht van de Stadsregio Rotterdam is opgesteld, geldt als partiële uitwerking van de op 19 januari 1996 vastgestelde herziening van het Streekplan Rijnmond. In het RSP Midden-IJsselmonde dat op 2 februari 1999 is goedgekeurd door de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, is op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling beschreven van het gebied Midden-IJsselmonde (zie Afbeelding 2 Plankaart Regionaal Structuurplan Midden-IJsselmonde 1998). Het plan heeft betrekking op delen van het grondgebied van de gemeenten Albrandswaard, Barendrecht en Rotterdam. Als partiële uitwerking van het Streekplan Rijnmond uit 1996 fungeert het RSP Midden-IJsselmonde ook als toetsingskader voor de bestemmingsplannen die betrekking hebben op delen van Midden-IJsselmonde.



Afbeelding 2 Regionaal Structuurplan Midden-IJsselmonde

1.4.4 Gemeentelijke voorstudies

De Gemeente Barendrecht is in 1995 gestart met een eerste oriënterende studie ten behoeve van de ontwikkeling van de Vinex-locatie Carnisselande. De studie 'Kwaliteit in beeld; Schema's voor Smitshoek' vormde voor de gemeente de basis voor de uitwerking van het ontwikkelingsplan voor het Barendrechtse deel van de Vinex-locatie. Het 'Schetsboek Carnisselande' uit het voorjaar van 1996 was een eerste uitwerkingsstudie van het gedeelte van de Vinex-locatie Midden-IJsselmonde binnen de gemeentegrenzen. In de studie zijn de hoofdthema's voor de toekomstige ruimtelijke structuur en de bedrijvenszone beschreven. Ook zijn er verschillende doelstellingen voor de Vinex-locatie Carnisselande neergelegd in de werkmap 'Basisdocument Carnisselande'. Als onderwerpen komen hierin onder andere aan de orde: de planning met betrekking tot de volkshuisvesting, de werkgelegenheid, de voorzieningen, de milieu- en civieltechnische werken, de verkeerskundige structuur en ambities op het gebied van duurzaam bouwen, aanpasbaar bouwen en sociaal veilig wonen. De hoofdopzet uit deze werkmap is sinds 1996 vervolgens diverse malen aangevuld. Met de realisatie van het deelgebied Meerwede Zuid is begin 1998 begonnen. Meerwede Noord volgde korte tijd later. De realisatie van de bebouwing langs de Avenue Carnisse en de inrichting van de avenue zelf, hebben een enigszins afwijkend tijdpad gevolgd ten opzichte van de realisatie van de rest van de woonwijk Meerwede. Het inrichtingsplan voor het Riederpark is in 2002-2003 in uitvoering gebracht.

1.5 Vigerend bestemmingsplan

Het bestemmingsplan "Meerwede" vervangt het binnen de plangrenzen van het onderhavige bestemmingsplan liggende deel van het bestemmingsplan "Buitengebied 1986" en vervangt het westelijke deel van het voorontwerpbestemmingsplan "Carnisselande Midden (oostelijk deel)" uit 1997. Bij de begrenzing van het plangebied is rekening gehouden met de aangrenzende bestemmingsplannen.

Het onderhavige bestemmingsplangebied is momenteel planologisch-juridisch geregeld in het vigerende bestemmingsplan "Buitengebied 1986", dat het bestemmingsplan "Buitengebied-Barendrecht" uit 1975 verving. Toentertijd vormden "Gewijzigde stedenbouwkundige inzichten, aanpassingen aan het gemeentelijke structuurplan en aan het streekplan Rijnmond" en aanpassingen vanuit "praktische ervaringen" de basis tot een herziening. Nu is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk om de in het kader van de Vinex-opgave gerealiseerde delen van Meerwede Noord en Meerwede Zuid een goede planologisch-juridische bedding te geven. In het bestemmingsplan "Buitengebied 1986" is het plangebied van "Meerwede" grotendeels bestemd tot 'Agrarisch gebied'. Aan weerszijden van de Middeldijk is een zone met een breedte van honderd meter bestemd tot 'Agrarisch gebied zonder bebouwing'. Beide bestemmingen zijn in het bestemmingsplan "Meerwede" geheel verdwenen. Als gevolg van het verander(en)de karakter van het

landschap tussen de Voordijk en de Middeldijk is de aanduiding 'Kassenvestigingsgebied' niet meer op de plankaart aangegeven. De aanduiding 'Straalpad met hoogteaanduiding in meters' is gehandhaafd. Op de plankaart is voor de aanduiding een zone met een totale breedte van tweehonderd meter over de meest noordoostelijke hoek van Meerwede Noord weergegeven, waarvoor een maximale bouwhoogte geldt van 73 tot 74 meter in verband met de bescherming van een straalverbinding voor telecommunicatie.

1.6 Rijksbeleid

Het Rijksbeleid is thans vastgelegd in de Nota Ruimte. Op 17 mei 2005 en 17 januari 2006 hebben de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal ingestemd met de Nota Ruimte.

De Nota Ruimte heeft een planhorizon tot 2020 en een doorkijk naar 2030. In deze nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland een belangrijke rol speelt.

De beleidsvoornemens van de Vijfde Nota en het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) liggen ten grondslag aan de Nota Ruimte.

Het hoofddoel van de Nota Ruimte is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtelijke functies, die in vier algemene doelen nader worden toegelicht:

- De versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- Krachtige steden en een vitaal platteland;
- Borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- Borging van de veiligheid.

De nota maakt duidelijk welke waarden overal tenminste gegarandeerd worden - de basiskwaliteit - en voor welke ruimtelijke structuren het rijk een grotere verantwoordelijkheid heeft - de Ruimtelijke Hoofdstructuur. De basiskwaliteit is de ondergrens voor alle ruimtelijke plannen die op andere overheidsniveaus gemaakt worden. Op het gebied van verstedelijking, economie en infrastructuur gaat het dan bijvoorbeeld om het bundelingsbeleid, een goede balans tussen rode en groen/blauwe functies, milieuwetgeving en veiligheid. De Nota Ruimte zet in op 'ontwikkeling' in plaats van 'ordening', waarbij het bestemmingsplan in een decentraal planningstelsel, een centrale rol toegewezen krijgt. De concrete uitwerking moet door provincies en gemeenten per situatie worden bepaald.

Meerwede is onderdeel van het nationaal stedelijk netwerk.

1.7 Provinciaal

Op 12 oktober 2005 is door Provinciale Staten van Zuid Holland als streekplan en op 9 november 2005 door de Regioraad van de stadsregio Rotterdam als regionaal structuurplan, het 'Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020' (RR 2020) vastgesteld.

Het RR2020 bestrijkt het grondgebied van alle bij de stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten en is bestemd voor een periode van vijftien jaar (2005-2020). Het RR2020 dient als zowel provinciaal streekplan als regionaal structuurplan. Een streekplan is het document waarin de provincie haar ruimtelijke beleid voor (een deel van) het grondgebied vastlegt. Een regionaal structuurplan is verplicht voor de Wgr-plusgebieden (Wet gemeenschappelijke regelingen-plus (Wgr+)). De stadsregio Rotterdam is zo'n Wgr-plusgebied. Zowel streekplan als structuurplan zijn tien jaar geldig. Het RR2020 komt in de plaats van het Streekplan Rijnmond uit 1996 en de streekplanuitwerkingen Nesselande, Midden-IJsselmonde en Noordrand II en III.

De ruimtelijke keuzes in het RR2020 worden pas juridisch bindend voor burgers en private partijen, als ze zijn overgenomen en uitgewerkt in de bestemmingsplannen van de gemeente. Zolang de huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening geldt, toetst de provincie of nieuwe bestemmingsplannen aan het RR2020 voldoen. De stadsregio adviseert de provincie bij deze toetsing. In het RR2020 is Meerwede op de afbeelding Streefbeeld IJsselmonde binnen de categorie 'Wonen' aangeduid als 'Suburbaan overwegend grondgebonden'. Het Riederpark staat op de afbeelding aangegeven als 'Stadspark/wijkpark'. De Middeldijk is een van de 'Waardevolle dijken' in IJsselmonde. Het traject van de Tram-Plus is aangeduid als 'HOV (tramplus/bus)'. Op de plankaart van het streekplan heeft Meerwede de aanduiding Stads- en dorpsgebied.

2 RUIMTELIJKE OPZET

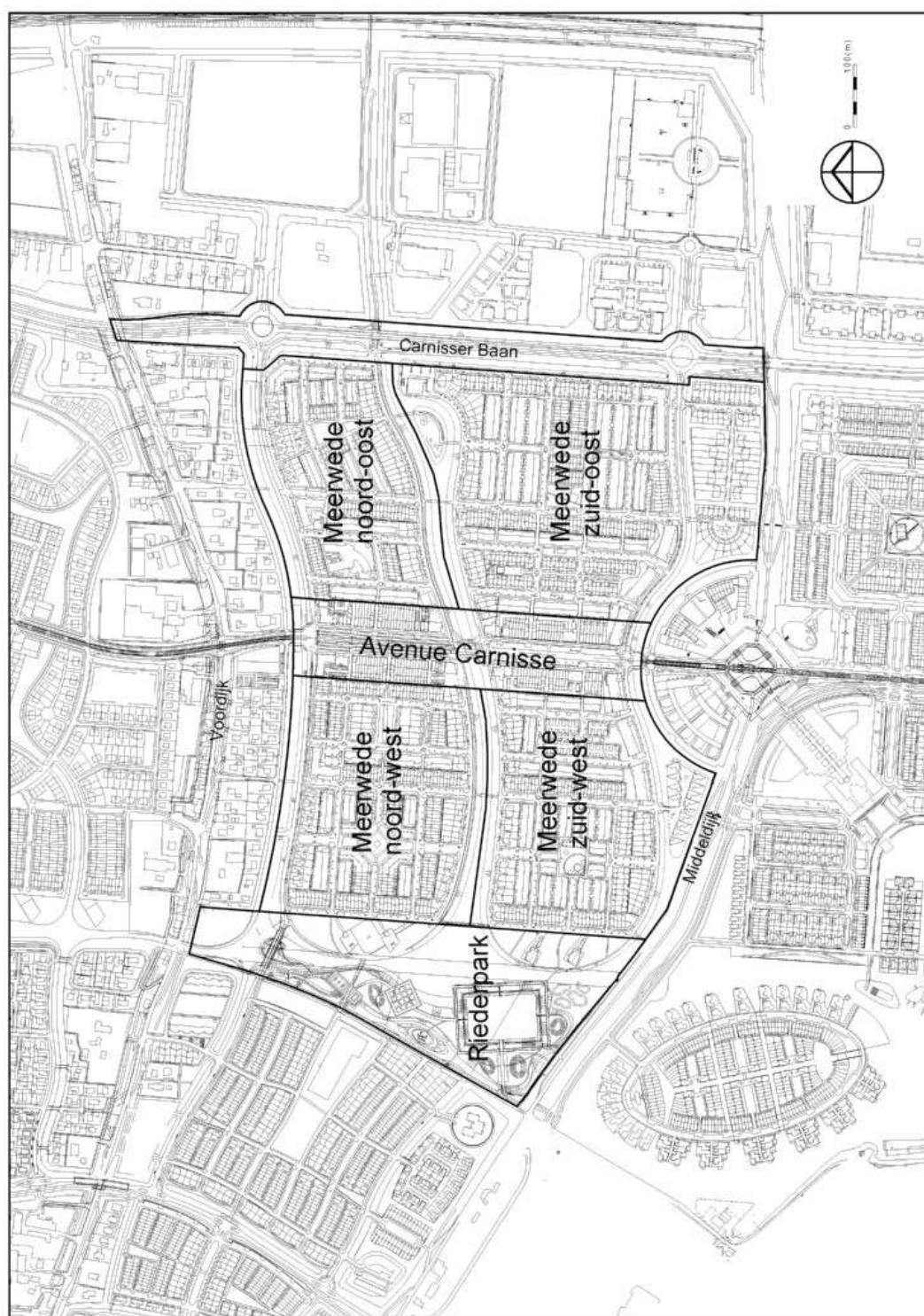
2.1 Inleiding

Het plangebied kan gekenmerkt worden als een woonwijk die door de Meerwedesingel en de bijbehorende watergang gedeeld wordt in twee delen, namelijk Meerwede Noord en Meerwede Zuid. De Avenue Carnisse scheidt met haar reeds aangelegde tramtracé Meerwede in een westelijk en een oostelijk deel, zodat het woongebied van Meerwede onderverdeeld kan worden in kwadranten. De Avenue Carnisse zal zowel in visueel als in functioneel opzicht aansluiten op de inrichting van het Middeldijkerplein. De drie singels (namelijk de Noordersingel, Meerwedesingel en de Zuidersingel) verdelen Meerwede als geheel op een dusdanige wijze dat er een oost-westelijke geleding ontstaat. De singels brengen de groene sferen van het westelijk gelegen Riederpark tot ver in de woonwijk.

Aan alle zijden wordt het plangebied in visueel opzicht begrensd door watergangen: aan de oostzijde door de watergang die parallel ligt aan de Carnisser Baan, aan de noordzijde door de Noordersingel, aan de westzijde door de waterpartijen van het Riederpark en aan de zuidzijde door de Zuidersingel en de dijsloot langs de Middeldijk. In het westelijke deel van het plangebied loopt door het Riederpark de Molenvliet. Deze watergang en voormalige tankgracht loopt van noord naar zuid door het plangebied, om na samenvloeiing met de Zuidpoldersche Boezem en de Koedood via het gemaal Breeman uit te monden in de Oude Maas. Hoewel de Middeldijk zelf geen deel uitmaakt van het plangebied is hij wel medebepalend voor het karakter van de zuidkant van het plangebied, omdat hij ervaren wordt als een harde begrenzing van het plangebied. De Middeldijk is een onbebouwde, door bomen begeleide dijk, die een verbinding legt met de dorpskern van Barendrecht. De Middeldijk heeft geen directe waterkerende functie, maar wordt beschouwd als een dijk van de tweede linie; een secundaire waterkering.

Binnen de ruimtelijke opzet van het plangebied kan onderscheid gemaakt worden in een aantal verschillende ruimtelijke elementen:

- De vier woonkwartieren van Meerwede Noord en Meerwede Zuid die beide in tweeën gedeeld worden door de zone rond Avenue Carnisse;
- De Avenue Carnisse;
- Het Riederpark;
- De Carnisser Baan.



Afbeelding 3 Ruimtelijke elementen

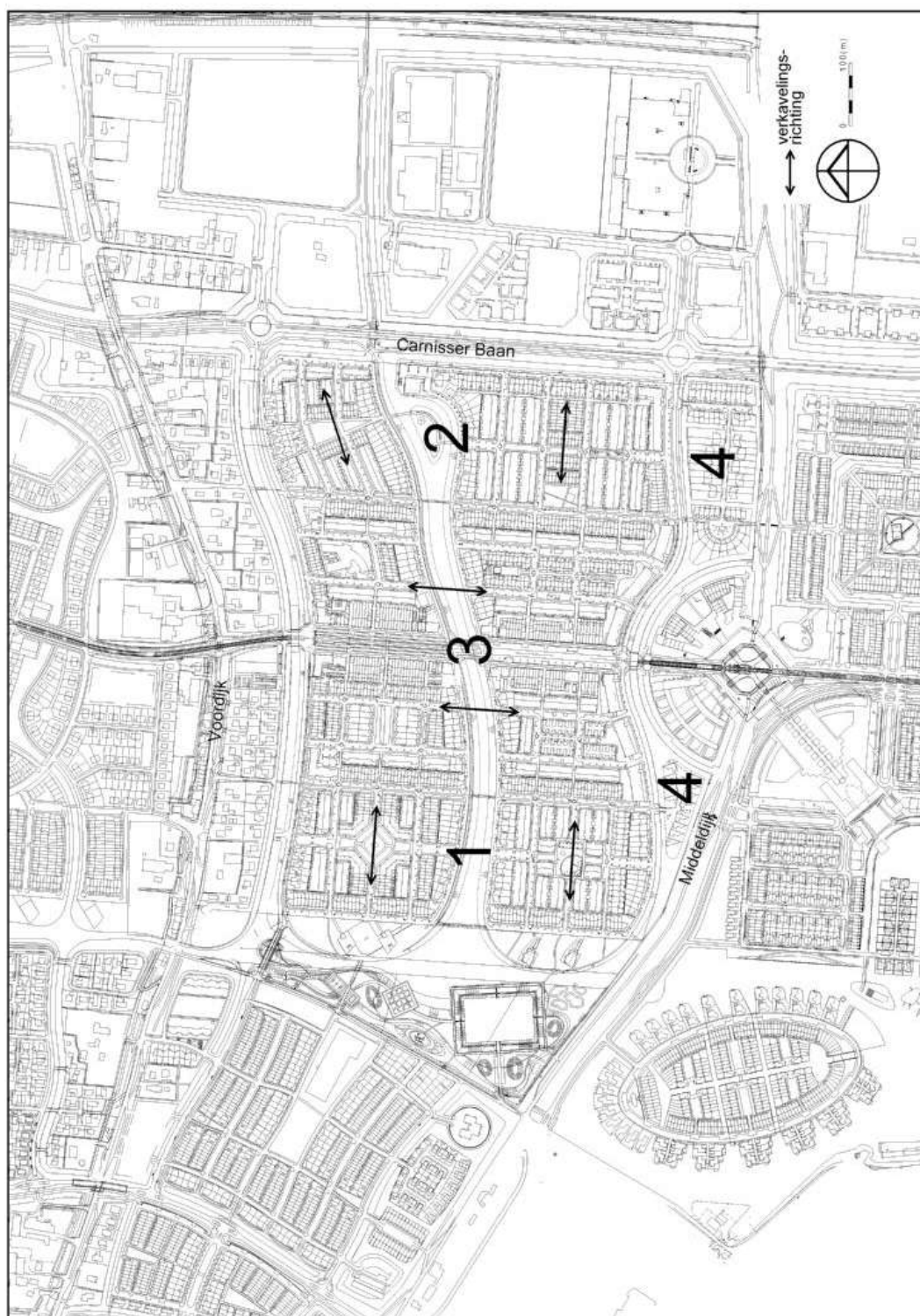
2.2 Meerwede Noord en Meerwede Zuid

Binnen Meerwede kunnen, op basis van hun ligging en stedenbouwkundige vormgeving, vier verschillende buurttypen onderscheiden worden (zie afbeelding 4). Het eerste buurttype binnen Meerwede bestaat uit de twee westelijke delen van Meerwede Noord en Meerwede Zuid ten westen van Beukenwede en Schildmeer. De verkaveling van de buurt is voornamelijk oost-west gericht, zodat er vanuit de meeste straten in de buurt zicht is op het Riederpark. Aan Wilgenwede en Randmeer staan rijen grondgebonden woningen met uitzicht op het Riederpark. De drie singels worden ruimtelijk begeleid door twee-onder-een-kapwoningen of woningen met zijtuinen die qua karakter op elkaar aansluiten. Aan de Meerwedensingel, die autoluw is en een meer parkachtige sfeer uitstraalt, zijn twee-onder-een-kapwoningen gesitueerd. In het deel tussen de straten Wilgenwede en Randmeer en het Riederpark, dat in visueel en functioneel opzicht onderdeel vormt van het park, staan in totaal vier parkflats met een hoogte van ongeveer 29 meter.

Het tweede buurttype beslaat de twee delen van Meerwede Noord en Meerwede Zuid ten oosten van Amstelmeer, dat net als het eerste buurttype een verkaveling in oostwestrichting kent. Het grootste deel van de buurt bestaat uit rijen- en patiwoningen. Ook hier worden de drie singels ruimtelijk begeleid door twee-onder-een-kapwoningen of woningen met zijtuinen, die qua karakter op elkaar aansluiten. Aan de Meerwedensingel, die een bocht in noordelijke richting maakt, zijn twee-onder-een-kapwoningen gesitueerd. De singel is ook hier autoluw en heeft een meer parkachtige uitstraling. Dit buurttype wordt van de Carnisser Baan gescheiden door rijenwoningen die parallel gelegen zijn aan deze rondweg van Carnisselande.

Het derde buurttype wordt gevormd door het gebied rond de Avenue Carnisse, dat centraal in het woongebied ligt en Meerwede doormidden deelt. In deze zone zijn de straten aangelegd in een noordzuidrichting, waardoor er zicht op de singels ontstaat. Langs de Avenue Carnisse is in vier tot vijf lagen gebouwd. Om een hoge woningdichtheid in de buurt te bewerkstelligen zijn speciale woningtypen in het centrale deel van de buurt ontworpen, zoals patiwoningen, hofwoningen, woningen met werkruimte aan huis, enzovoorts. De hoeken van de buurt worden geaccentueerd door volumes die groter en enigszins hoger zijn dan in het overige deel van de buurt.

Aan de zuidkant van het plangebied, tussen de Zuidersingel en de Middeldijk, zijn vier wooneilanden in de singel gelegen, die tezamen een vierde buurttype vormen. Eén eiland ligt ten westen van de Avenue Carnisse, de overige liggen ten oosten ervan. Ieder eiland heeft een duidelijk herkenbare identiteit, die ontleend wordt aan de inrichting van de openbare ruimte, het woningtype op het eiland en de inrichting van de oevers. De oostelijke eilanden zijn onderling verbonden door het IJmeer.



Afbeelding 4 Buurttypen binnen de woonwijk

2.3 Avenue Carnisse

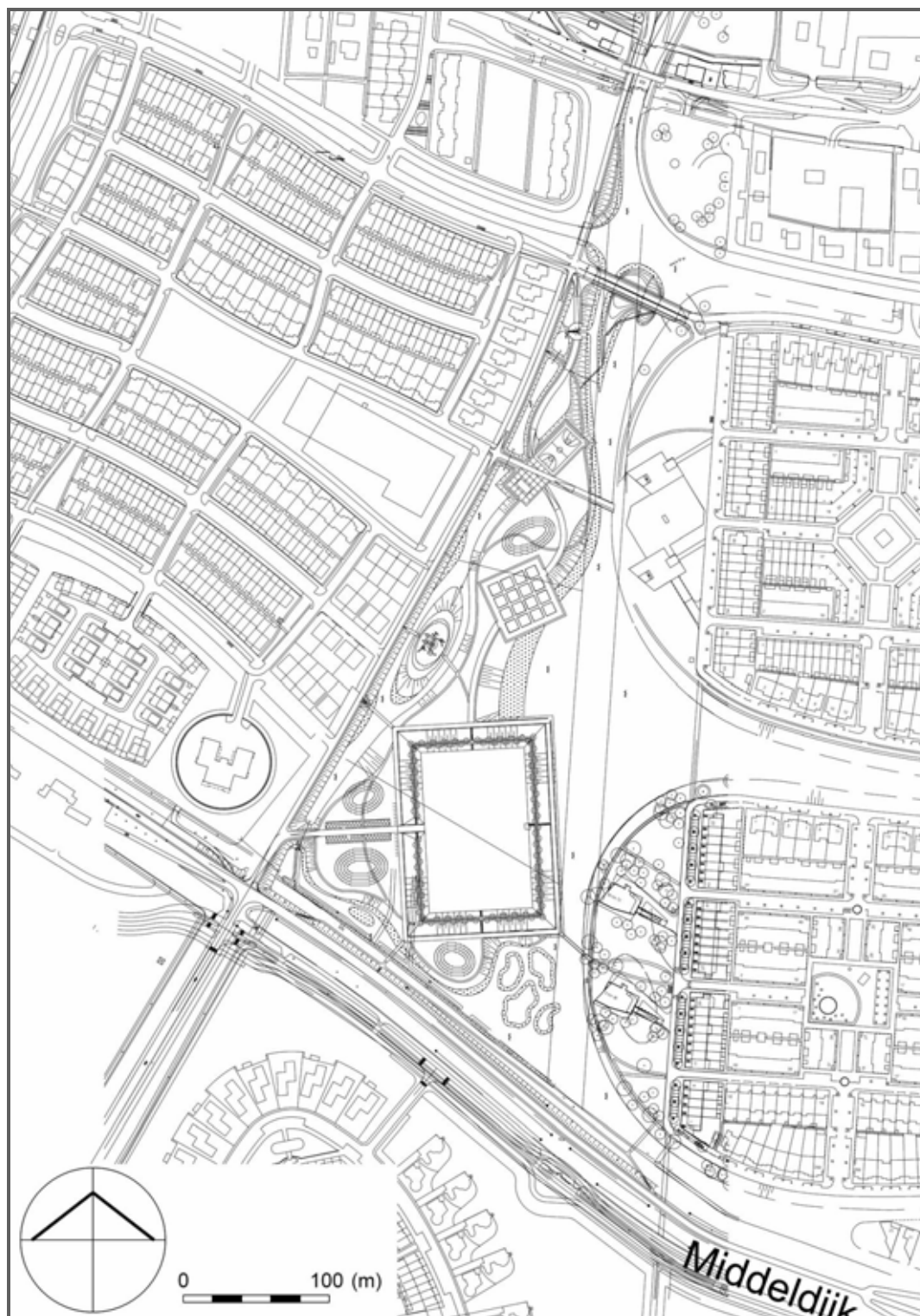
Met haar lengte van 625 meter en een breedte van 45 meter vormt de Avenue Carnisse de centrale noord-zuid lopende ruimtelijke drager van het plangebied. Niet alleen in ruimtelijk, maar ook in functioneel opzicht speelt de Avenue Carnisse een grote rol in de stedelijke ontwikkelingen van Carnisselande. De centrale ligging van het TramPlus-tracé in het profiel, de vrijliggende fietspaden, de twee gescheiden rijbanen, de begeleidende bomen, de gevarieerde perceelsgewijze opbouw van de wanden en de verschillende stedelijke functies, verlenen aan Avenue Carnisse de potentie om als stedelijke generator te functioneren. De Avenue Carnisse kent zo weinig mogelijk zijstraten om zodoende ongewenste oversteekbewegingen over het TramPlus-tracé te voorkomen. Het TramPlus-tracé zal worden begeleid door middel van hagen.

2.4 Riederpark

Het Riederpark is één van de twee grote wijkparken in Midden-IJsselmonde. Het Riederpark ligt centraal tussen Riederhoek en Meerwede. Ook ligt het centraal ten opzichte van de Gaatkensplas in het zuiden en het Randpark in het noorden. Met deze beide gebieden is het park verbonden via de verbrede Molenvliet. Hierdoor is het park niet alleen de centrale groenvoorziening van Carnisselande, maar heeft het ook betekenis als verbindende zone tussen deze bovenwijkse landschapselementen. Als overgang van het Riederpark naar Meerwede Noord en Meerwede Zuid zijn er aan het water een viertal woontorens met een hoogte van ongeveer 29 meter gerealiseerd.

Een belangrijk onderdeel van het park is het eiland, dat ten westen van de vroegere Molenvliet is aangelegd. Dit zogeheten Parkeiland is vormgegeven als een onregelmatige driehoek, bestaande uit een golvend grasvlak, bezaaid met bomen en boomgroepen. Verspreid over het eiland krijgen verschillende parkelementen hun plaats. Het grasvlak is verdeeld in intensief (speelgazons) en extensief te maaien delen (bloemen en kruidenweiden). De zijde van het eiland dat grenst aan de Riederhoek (de westzijde) wordt omringd door rietkragen en aangevuld met bosschages, voor zover deze geen vermindering van de sociale veiligheid opleveren. De zuidelijkste punt van het eiland gaat over in een water- en wilgenlabyrint ten noorden van de Middeldijk.

Het grootste parkelement (het trapveld) is door zijn bepalende omvang, vormgeving en rol in het park verder uitgewerkt. Het centrale trapveld, ter grootte van een klein voetbalveld, is als een rechthoekig element in het park geplaatst. Het veld zal worden omgeven door een met bomen beplante dijk, zodat een besloten groene binnenkamer in het park ontstaat. Deze ligt aan alle zijden in de luwte van de dijk en de bomen. De dijklijst en het veld fungeren als een klein, natuurlijk stadion. De aarden wal moet onder meer voorkomen dat voet- of basketballen in de overige delen van het Riederpark terecht kunnen komen.



Afbeelding 5 Huidige inrichting Riederpark

Ook zal de wal de eventuele geluidsoverlast door spelende kinderen verminderen. De rechthoek is omgeven door parkpaden en is ontsloten via bruggen die een directe verbinding met de woonbuurten bieden.

De Stadsparkoever, grenzend aan Meerwede, bestaat uit een drietal groene 'lobben' dat de uitloop vormt van de singeloevers van het woongebied. In deze lobben staat een viertal parkflats. Zo wordt het maaiveld vrij gehouden van de verharding en kan het een parkkarakter krijgen. De oevers hebben een scherpe overgang naar het water, zodat betreding (voor vissen, eendjes voeren, roeien, schaatsen en wandelen langs het water) goed mogelijk is. De gevarieerde randbebouwing van Meerwede heeft optimaal uitzicht op de glooiingen van het park en het water. De Dorpsparkoever, grenzend aan Riederhoek, heeft een ruiger en natuurlijker karakter. Het water rond het eiland manifesteert zich hier als een kreek, met rietkragen, elzen- en wilgenbosjes en ontoegankelijke eilandjes. Deze wilde waterwereld wordt doorsneden door een vijftal parkbruggetjes. Deze bruggetjes worden gecombineerd met ruime doorzichten naar het park, om de sociale veiligheid van de wandelroutes te waarborgen. De oever wordt voorzien van een zware laanbeplanting die aansluit op de dijkbeplanting van de Middeldijk en vooral de Essendijk.

2.4.1 Omvang van het Riederpark

Het Regionaal Structuurplan (RSP) Midden-IJsselmonde uit 1999 stelt (in § 9.2.7) dat de op de structuurplankaart aangegeven omvang van de parken in Midden-IJsselmonde niet mag worden verkleind. Volgens het RSP Midden-IJsselmonde behoort het Riederpark te bestaan uit een zestig meter brede strook met in het midden de vroegere Molenvliet, aangevuld met een driehoekig gebied van globaal 4,8 hectare. Alhoewel de plankaart door zijn schaal niet geschikt is om nauwkeurige informatie te verschaffen omtrent oppervlakten, is het toch mogelijk om de omvang van het park volgens deze plankaart te projecteren op de tot nu toe uitgewerkte en gebouwde plannen. De vorm van het park, zoals die vanaf de eerste ontwerpschetsen en naderhand in de (ontwerp)bestemmingsplannen van "Carnisselande-Midden", "Voordijk-Zuid" en "Riederhoek" is neergelegd, wijkt enigszins af van de vorm zoals op de plankaart van het RSP Midden-IJsselmonde aangegeven. Deze afwijking valt onder de zogenaamde flexibiliteitsbepaling die is opgenomen in het structuurplan in § 9.1: "De precieze ligging van infrastructurele en andere elementen, de definitieve begrenzing van de bouwvlekken en de verdeling van de bouwcapaciteit over de verschillende deellocaties zijn onderwerp van planuitwerking en flexibel, voorzover het karakter van de desbetreffende elementen en de hoofdgedachte van het plan niet worden aangetast".

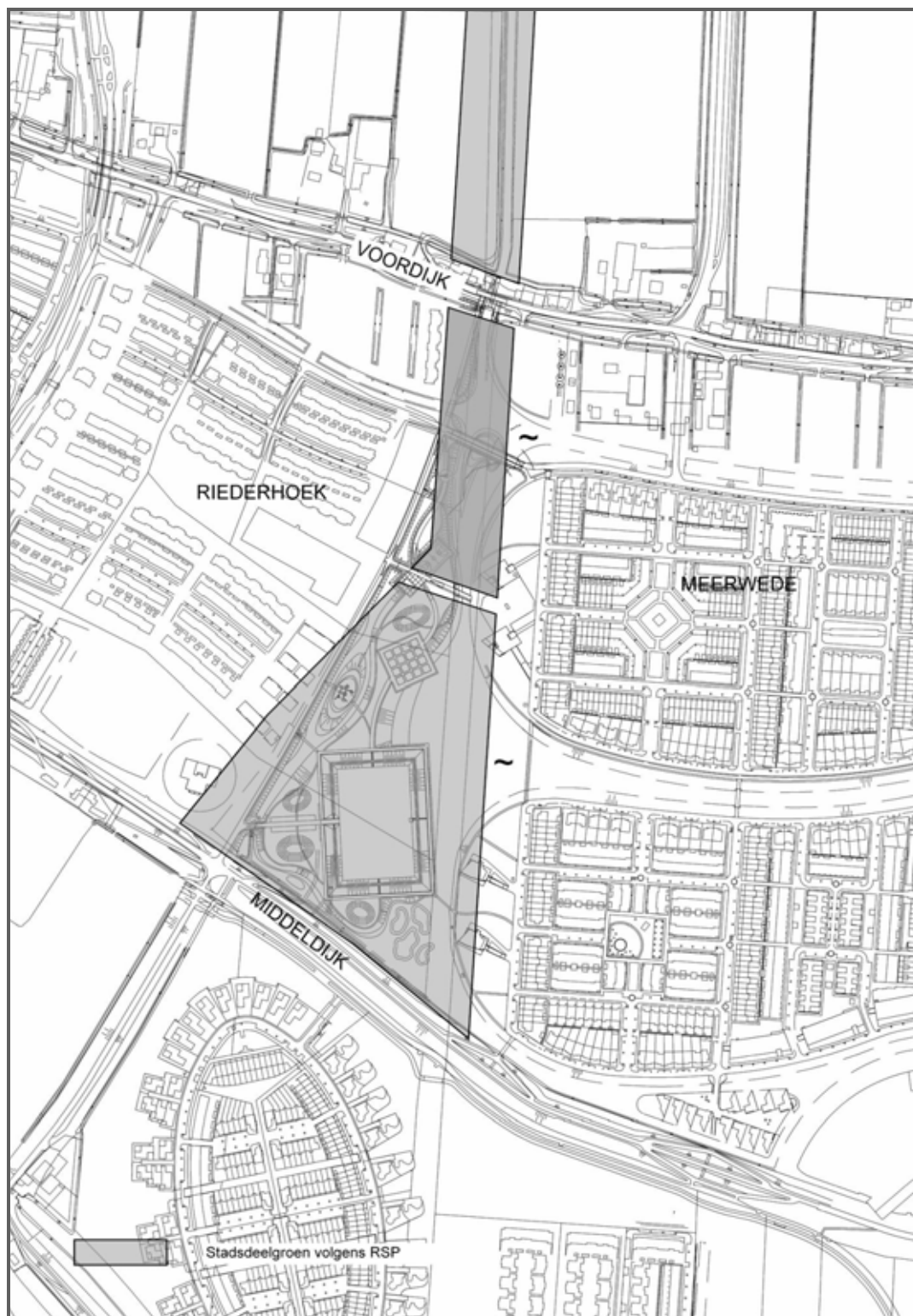
De enigszins afwijkende vorm en ligging van het park is dus toegestaan. In uitvoerige discussies naar aanleiding van de voorbereidingen van het bestemmingsplan "Carnisselande-Noord" - waarbij op verzoek van de Provincie Zuid-Holland een groot aantal mogelijk van het structuurplan afwijkende punten apart zijn behandeld en beoordeeld - is dit nog eens bevestigd door de Regioraad van de Stadsregio Rotterdam in haar raadsbesluit van 20 juni 2001¹.

De oppervlakte van het park zoals die in dit plandeel voorkomt, stemt vrijwel overeen met de oppervlakte van het park op de plankaart van RSP Midden-IJsselmonde. De vorm is op enkele punten afwijkend: de westzijde het park bevat in het RSP een 'knik' en heeft in de uitwerking een vloeiend beloop gekregen. Aan de oostzijde wordt op de plankaart van het RSP Midden-IJsselmonde de vroegere Molenvliet met een rechte oeverstrook tot het park gerekend; in de uitwerking van de deelplannen (in Meerwede Noord en Meerwede Zuid) zijn vier appartementengebouwen vlakbij de voormalige oever geplaatst. De groene ruimte om de appartementengebouwen is echter ruimschoots vergroot met groen en water. Water is een essentieel onderdeel van de hele groene zone tussen Riederhoek en Meerwede. Ook al zijn de grenzen van het plangebied aangepast, de omvang van het park en de breedte van de hoofdwatgang zijn niet verkleind.

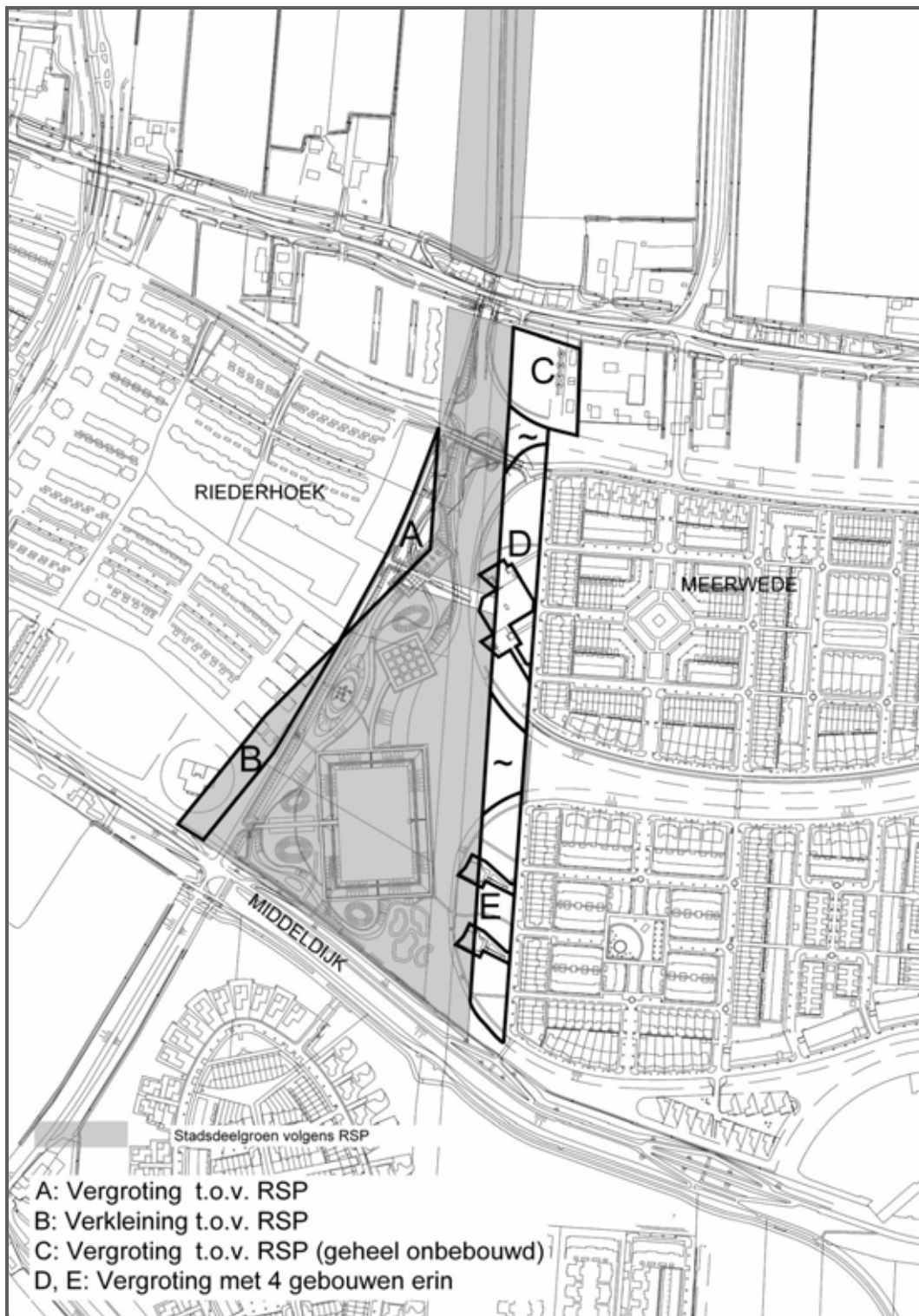
2.5 Carnisser Baan

De hoofdontsluiting van het plangebied vindt plaats vanaf de Carnisser Baan. Een tweetal rotondes ontsluit Meerwede Noord en Meerwede Zuid. Aan de zijde van de woonwijk lopen de buurtontsluitingswegen langs de Noorder- en Zuidersingel. De Carnisser Baan heeft een sterk 'parkweg' karakter. Een waterloop scheidt de Carnisser Baan in visueel opzicht van de woningen van Meerwede. Tussen de waterloop en de weg is een vrijliggend fietspad gesitueerd. De Carnisser Baan zelf vormt een visuele scheiding tussen Meerwede en het oostelijk gelegen bedrijventerrein Vaanpark.

¹ Zie ook het besluit van de Regioraad van 20 juni 2001 met bijlage van de Stadsregio Rotterdam. De tekst van de bijlage, punt 23 luidt: "Vormgeving Riederpark. Ten aanzien van de strakke vormgeving op de (RSP-) kaart stelt gemeente voor de grenzen soepeler te maken qua omgeving. Beoordeling: verandering van vorm van het park doet geen afbreuk aan doelen en de hoofdgedachte van het RSP. Besluit: instemmen met realisatie."



Afbeelding 6 Oppervlakte van het Riederpark volgens het RSP Midden-IJsselmonde



Afbeelding 7 Wijzigingen in de oppervlakten van het Riederpark



Afbeelding 8 Visuele indruk van het Riederpark

2.6 Woningbouwprogramma Meerwede

Meerwede heeft een totale capaciteit van 1.940 woningen, waarvan 829 woningen in het deelgebied Meerwede Noord en 1.111 woningen in Meerwede Zuid. In het woningbouwprogramma uit 1998 is een woningdifferentiatie gehanteerd, die uitgaat van 32 procent dure woningbouw, 37 procent middeldure woningbouw en 31 procent sociale woningbouw. Met deze verdeling wordt nagenoeg volledig aangesloten op de uitgangspunten van de toen geldende differentiatie afspraken. Qua stapeling is in het gebied uitgegaan van 25 procent meergezinsbouw en 75 procent grondgebonden woningen. Programmatisch gezien sluit het programma aan bij het Regionaal Woningbouwscenario Stadsregio Rotterdam en komt eveneens overeen met het gestelde in het Regionaal Structuurplan Midden-IJsselmonde.

Woningdifferentiatie							
	Duur		Middelduur		Sociaal		Totaal
Meerwede Noord	234	28 %	381	46 %	214	26 %	829 100 %
Meerwede Zuid	383	34 %	331	30 %	397	36 %	1111 100 %
Totaal	617	32 %	712	37 %	611	31 %	1940 100 %

Stapeling van woning					
	Eengezinswoningen		Meergezinswoningen		Totaal
Meerwede Noord	599	72 %	230	28 %	829 100 %
Meerwede Zuid	850	77 %	261	23 %	1111 100 %
Totaal	1449	75 %	491	25 %	1940 100 %

2.7 Kenmerken omgeving

De directe omgeving van het plangebied bestaat uit deelgebieden van Carnisselande die in zowel visueel als functioneel opzicht van elkaar verschillen. Ten noorden van Meerwede Noord ligt een deel van de zogeheten Voordijk-zone. Deze zone loopt door geheel Carnisselande in een oost-westelijke richting en kent een ruimtelijk beleid dat afwijkt van het overige ruimtelijk beleid in Carnisselande. Dit plandeel is gericht op de instandhouding en versterking van de karakteristieke elementen die de uitstraling van de dijk met de bijbehorende dijkwoningen en -boerderijen bepalen. Op de plek waar de Avenue Carnisse de Voordijk kruist is een voorzieningencluster met een kerk, een tijdelijke basisschool en woningen gerealiseerd. Voor het overige deel van de Voordijk-zone die grenst aan Meerwede Noord wordt de huidige bebouwing bestaande uit boerderijen en dijkwoningen zoveel mogelijk gehandhaafd. Daarnaast is er plaats voor de bouw van vooral vrijstaande woningen op ruime kavels.

De Middeldijk aan de zuidzijde van het plangebied is een onbebouwde door bomen begeleide dijk. Deze dijk vormt een belangrijke fietsverbinding tussen Carnisselande en de oudere wijken van Barendrecht. De dijk wordt ter hoogte van het Middeldijkerplein echter onderbroken door winkelcentrum Carnisse Veste. De Middeldijk heeft geen directe waterkerende functie, maar wordt beschouwd als een dijk van de tweede linie; een zogenaamde secundaire waterkering.

Aan de oostzijde van de Carnisser Baan ligt het bedrijventerrein Vaanpark. De bebouwing is binnen dit terrein zodanig dat er in ruimtelijk-visueel opzicht een geleidelijke overgang bestaat van de woonwijk Meerwede naar de op een talud gelegen Rijksweg 29. De westelijke helft van het bedrijventerrein bestaat uit kantoren en het Carnisserbad die qua hoogte en omvang de overgang tussen de woningen aan de westzijde van de Carnisser Baan en bedrijfsgebouwen met grote volumes (zoals bijvoorbeeld de IKEA) in de oostelijke helft van het bedrijventerrein minder hard maken.

3 FUNCTIES

3.1 Wonen

Meerwede is voor het overgrote deel ingericht en in gebruik als een woonwijk. Afgezien van de beperkte mogelijkheid tot bedrijfsvestiging en lichte horeca aan de Avenue Carnisse, een school met kinderopvang aan de Olmen- en Iepenwede en een tandartspraktijk langs de Meerwedensingel bevindt zich alleen de functie wonen in de wijk. Deze woonfunctie is gedifferentieerd naar een aantal verschillende woonmilieu's. Ook is er een grote keuze in woonvormen: van een vrijstaande woning tot een appartement op de negende woonlaag en van een patiowoning tot een moderne rijtjeswoning (zie § 2.2 tot en met § 2.4).

In de woningen is het mogelijk om op beperkte schaal een dienstverlenend beroep aan huis uit te oefenen. Hierbij kan gedacht worden aan een administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch of een hieraan gelijk te stellen beroep. Voor hoek- en vrijstaande woningen geldt dat het onder voorwaarden toegestaan is om de woning uit te breiden speciaal voor dit doel.

Onder een aantal voorwaarden is het ook mogelijk om een woning uit te breiden om deze geschikt te maken voor gebruik door gehandicapten. Om hiervoor in aanmerking te komen moet een medische verklaring c.q. indicatie worden overlegd. Er geldt wel een maximaal bebouwingspercentage.

Ook is er bij het bouwen van de wijk en de woningen afzonderlijk, rekening gehouden met Sociaal Veilig Bouwen volgens het politiekeurmerk (§ 4.1), duurzaam bouwen volgens het covenant duurzaam bouwen (§ 4.2) en aanpasbaar bouwen (§ 4.3).

De woningen aan de Avenue Carnisse hebben tot slot de bestemming Gemengde Doeleinden gekregen. Om de dynamiek en de leefbaarheid van de wijk te vergroten is het aan de Avenue Carnisse mogelijk om het vrije beroep uit te oefenen, maar ook consumentgebonden dienstverlening zoals kapsalons, wasserettes, videotheken, makelaarskantoren, banken en reisbureau's zijn toegestaan. Hiervan uitgezonderd is detailhandel.

3.2 Detailhandel

In Meerwede is nergens detailhandel toegestaan. Uitzondering wordt gemaakt voor ondergeschikte detailhandel, die een wezenlijk onderdeel vormt van het vrije beroep of de consumentgebonden dienstverlening.

3.3 Maatschappelijke voorzieningen

In 1998 is Montessori Basisschool De Trinoom gestart met 7 leerlingen in een tijdelijk schoolgebouw. In februari 2002 is de school verhuisd naar een schoolgebouw met tweentwintig lokalen aan Olmenwede. In dit gebouw zijn ook een peuterschool, een kinderopvang en naschoolse opvang gevestigd.

3.4 Recreatie en speelvoorzieningen

De verschillende buurten van Meerwede hebben elk een eigen speelplaats. Ze zijn over het algemeen gesitueerd op groenplekken waar goed zicht op is, zoals Essenwede en Zandmeer in het westelijk deel van Meerwede. In het oostelijk deel van Meerwede is in de bocht van de Meerwedesingel een speeleiland gelegen. Het plantsoen van Alkmaardermeer ten zuiden van dit speeleiland heeft een paar speelattributen. Verder is het speelplein van basisschool De Trinoom aan Olmenwede ook buiten schooltijd toegankelijk.

De functies die een plaats hebben of kunnen krijgen in het Riederpark liggen verspreid over het eiland en de parkoevers. Het merendeel van het parkprogramma wordt gerealiseerd op het eiland, waarbij de meest intensief ingerichte delen zo centraal mogelijk zijn gesitueerd: kleinschalige elementen in het noorden en grootschalige elementen in het zuiden. Speelplein, skatevoorzieningen, klauterberg, vissteiger en rosarium liggen over het eiland verspreid en zijn verbonden door de parkpromenade. Het concept van verspreide parkelementen is flexibel; elk element kan afzonderlijk worden veranderd en er kunnen elementen verdwijnen of bijkomen in de loop der tijd. Zo kan het park mee evalueren met de recreatieve ontwikkeling van zijn omwonenden. Op de taluds rond het centrale trapveld kan men zonnen en naar het voetballen, frisbeeën, vliegeren enzovoort kijken. Door zijn afscherming en stadionachtige kwaliteiten is het ook te gebruiken voor de diverse scholen van Carnisselande om hun sportdagen en dergelijke te houden. In het park zijn het kader van de uitvoering van het bestemmingsplan enkele kunstobjecten opgenomen. Eén daarvan heeft ook een speelfunctie.

4 INRICHTINGSASPECTEN

4.1 Sociale veiligheid en het Politiekeurmerk Veilig Wonen®

Bij de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties toetst de Gemeente Barendrecht plannen aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen®. Het bieden van bescherming en veiligheid is namelijk één van de kerntaken van de overheid. Sociale onveiligheid kan worden omschreven als het geheel van onder personen levende angst- en onrustgevoelens als gevolg van al of niet werkelijk plaatsvindende criminaliteit. Het gevoel van verantwoordelijkheid voor hun omgeving heeft invloed op de sociale veiligheid. Het is bijvoorbeeld mogelijk om een deel van het beheer van de omgeving aan de bewoners over te dragen, om die verantwoordelijkheid ook inhoud te geven. Uit diverse onderzoeken is inmiddels gebleken dat de inrichting van de ruimte van wezenlijke invloed is op de veiligheid en op de veiligheidsbeleving in die ruimte. Als van een omgeving duidelijk is wie er voor verantwoordelijk is, bijvoorbeeld door duidelijke scheiding tussen privé en openbaar gebied, dan is deze als sociaal veiliger te typeren. Anonieme plekken of stukken niemandsland kunnen leiden tot onverschilligheid van mensen ten opzichte van de eigen leefomgeving en elkaar. Een deel van de bescherming en veiligheid dient te worden gerealiseerd in en aan de woning, een deel in de openbare ruimte en een deel op de overgang van de openbare ruimte naar de private ruimte.

In Carnisselande is ingespeeld op de sociale veiligheid door het bevorderen van de mogelijkheid tot sociale controle en beperking van het aantal onveilige plekken. Dit sluit aan op de uitgangspunten van het Politiekeurmerk Veilig Wonen®. De woningen zijn georiënteerd op de straat; de tuinen zijn naar elkaar toe gesitueerd en liggen niet aan een openbare weg. Daar waar de woningen grenzen aan de openbare ruimte (nabij een aantal zijtuinen) zijn tuinmuren gerealiseerd zodat ook hier een visueel aantrekkelijke en veilige tuinafscheiding is ontstaan. Bij de zijkanten van de rijenwoningen die grenzen aan de openbare ruimte zijn bovendien een aantal extra details voorzien, in de vorm van erkers, zijramen of woningtrees, waarmee een aantrekkelijke zijgevel is gemaakt die ook de sociale controle op de aangrenzende openbare ruimte verhoogd. De parkeerplaatsen zijn gesitueerd in de directe woonomgeving, veelal voor de woning op straat, zodat ook voldoende sociale controle op de auto's mogelijk is.

Het stedenbouwkundig plan dat aan de realisatie van Meerwede ten grondslag lag, is met betrekking tot de vormgeving en de lengte van de achterpaden waar mogelijk aangepast op de eisen zoals gesteld in het Politiekeurmerk Veilig Wonen®. De overige eisen zijn met name in het ontwerp en de uitvoering van de woning gerealiseerd. De meeste woningen in Meerwede zijn dan ook in het bezit van het politiekeurmerk.

Tot slot zijn er maatregelen genomen die zorgen dat de omgeving zodanig aantrekkelijk en goed onderhouden is, dat mensen zich er prettig voelen en dat er geen aanleiding is voor vernieling en vandalisme (beide roepen vaak onverschilligheidgevoelens op).

4.2 Duurzaam bouwen

Bij de bouw van het woongebied Meerwede is voldaan aan de eisen in het bouwbesluit. Deze eisen voor duurzaam bouwen zijn vastgesteld door het Samenwerkingsverband Convenant Duurzaam Bouwen Regio Rotterdam. Er worden geen nadere eisen gesteld aan de nieuwbouw.

4.3 Aanpasbaar bouwen

Aanpasbaar bouwen is het realiseren van woonruimte die niet op voorhand bestemd, bedoeld of ontworpen is voor personen met een handicap, maar zodanig is ontworpen en gebouwd dat latere aanpassingen eenvoudig kunnen plaatsvinden wanneer de woonruimte in gebruik is of genomen wordt door iemand met een handicap. De gemeenteraad heeft het beleid met betrekking tot aanpasbaar bouwen in haar vergadering van 20 mei 1996 vastgesteld. Aanpasbaar bouwen past in het concept van de integrale benaderingswijze. Dit houdt in dat iedereen onafhankelijk (zonder te zijn aangewezen op hulp van toevallige passanten) en gelijkwaardig (lopend, met de kinderwagen of per rolstoel door dezelfde ingang) van de voorzieningen in de gebouwde omgeving gebruik kan maken. De doelstelling van integrale toegankelijkheid is haalbaar als de verschillende behoeften van mensen worden geïntegreerd in voorzieningen die bruikbaar zijn voor iedereen. Het aanpasbaar bouwen richt zich op drie aandachtsvelden, te weten:

- de woonomgeving (het door de gemeente beheerde openbare gebied);
- de toegang van woningen en woongebouwen (het semi-openbare door de eigenaar beheerde gebied);
- de woning (privé).

Bij de inrichting van de openbare ruimte van Carnisselande wordt rekening gehouden met hetgeen hierboven opgesomd is. Zowel de gebouwde als de nog nieuw te bouwen gebouwen dienen te voldoen aan bovengenoemde randvoorwaarden.

4.4 Bezonnig

Bezonnig is een onderdeel voor de toetsing van een nieuw binnengekomen bouw aanvraag. Voor het woongebied Meerwede is dan ook een bezonningsonderzoek gedaan. Meerwede is opgezet als een 'stedelijke' en dus relatief dicht verkavelde wijk. Een relatief hoge dichtheid leidt tot relatief beperkte gevelafstanden, die op hun beurt beperkingen opleveren voor tegen over elkaar liggende woningen. In hoofdzaak gaat het dan om: directe inkijk (vermindering privacy), visuele belemmering (zichtbeperking) en vermindering van de zonlichttoetreding. Alle drie deze factoren zijn onlosmakelijk verbonden met het leven in een stedelijke omgeving.

In de praktijk wordt bij bouwaanvragen uitgegaan van een zekere maatvoering, waarbij er, afhankelijk van de specifieke plek en de ter plekke geldende omstandigheden, variaties rond een 'standaardmaat' zijn aan te brengen. De totale stedenbouwkundige kwaliteit en variatie worden bepaald door een wisseling in maten, hoogten en situering van woningen ten opzichte van de omringende bebouwing en de zonnestand toe te passen. Reeds gebouwde situaties worden bij nieuwe bouwaanvragen als gegeven beschouwd. Het bestemmingsplan geeft een oordeel over toegestane uitbreidingsmogelijkheden van woningen. In verband met de bezonningssituatie (van de overburen) gaat het dan om het vaststellen van wat nog redelijk is zonder afbreuk te doen aan de belangen van omwonenden.

Het afwegen van de belangen van omwonenden is geen kwestie van het aanhouden van absolute, van rijkswege vastgelegde getalsmatige normen; in elke situatie zal een redelijke weging plaatsvinden. De stedenbouwkundige situatie kent variatie (en dus ongelijkheid), en in ongelijke situaties zullen ongelijke, verschillende beoordelingen nodig zijn. Het belangrijkste criterium is: wat was de beginsituatie? (op welke gronden de eerste bewoners hun woonsituatie hebben aanvaard). Daarbij speelt ook een rol welke 'opties' er vooraf en tijdens de bouw dan wel verkoop zijn aangeboden. Uitgangspunt bij toewijzing moet zijn: wat was de maximale bebouwingsmogelijkheid? (en dus minimale bezonningssituatie) ten tijde van de oplevering: (contractueel vastgelegde) opties worden toegestaan. Dit geldt vooral bij de noordzuidgerichte blokken, die dus oost- en westgevels hebben, omdat elke verhoging al direct een relatief grote invloed kan hebben op de bezonning van de benedenverdieping van de 'overburen' in het winterhalfjaar. Daarom wordt in het bezonningsonderzoek gekeken naar de bezonningssituatie op 21 maart (is gelijk aan de bezonning op 22 september). Aan de hand daarvan kan bepaald worden of er in sommige situaties sprake is van een aanmerkelijke verslechtering, indien een tegenoverliggend blok verhoogd wordt.

4.4.1 Zonlichttoetreding

Bij rijenwoningen bepaalt de lengterichting van het blok in hoge mate de woonkarakteristiek. Elke oriëntatie heeft voor- en nadelen. Rijenwoningen, met de lengteas van het blok in noord-zuid richting, hebben daardoor de 'open' gevels aan de oost- en westzijde. Dat geeft een tweezijdige bezonning (een groot voordeel ten opzichte van blokken met een lengteas oost-west, waar alleen de zuidzijde zon krijgt), maar het nadeel is dat er geen zonlicht toetreedt op de uren van de dag dat de zon hoog staat, en men dus afhankelijker is van de afstand tot de 'overburen' dan in de blokken die met een oost- west lengteas zijn gesitueerd. Men is afhankelijk van de uren met lagere zonnestand. Vooral in december is er minder zonneschijn in de woning. Maar het voordeel van de tweezijdige oriëntatie blijft.

Om voor deze blokken toch een bevredigende situatie op te maken, werd vaak (in Nederland) als standaard gehanteerd: een gevelafstand tussen achtergevels van twintig á tweentwintig meter, bij woningen van twee bouwlagen plus een kap. Hierbij hoort een zichthoek (belemmeringshoek), gemeten op peilniveau tegen de ene gevel, van doorgaans 1:2,5 (dit komt voort uit een nokhoogte van tien meter bij een afstand van een gevel tot de tegenoverliggende nok van vijftwintig meter). Hoewel dit nergens is vastgelegd als een verplichting of norm, is deze traditionele 'vuistregel' bijna een eigen leven gaan leiden. Een steilere hoek (1:2,4) geldt dan als 'stedelijker', en een vlakkere hoek (1:2,6) als 'landelijker'. Maar nogmaals, een vaste maat of verplichting dienaangaande bestaat niet, het is alleen een referentie. Maar ten opzichte van voorstellen tot verhoging van woningen die niet van tevoren bepaald zijn (dan wel toegestaan zijn) zal uiterst terughoudend moeten worden opgetreden omdat dan het algemeen (omgevings)belang prevaleert boven het individuele belang.

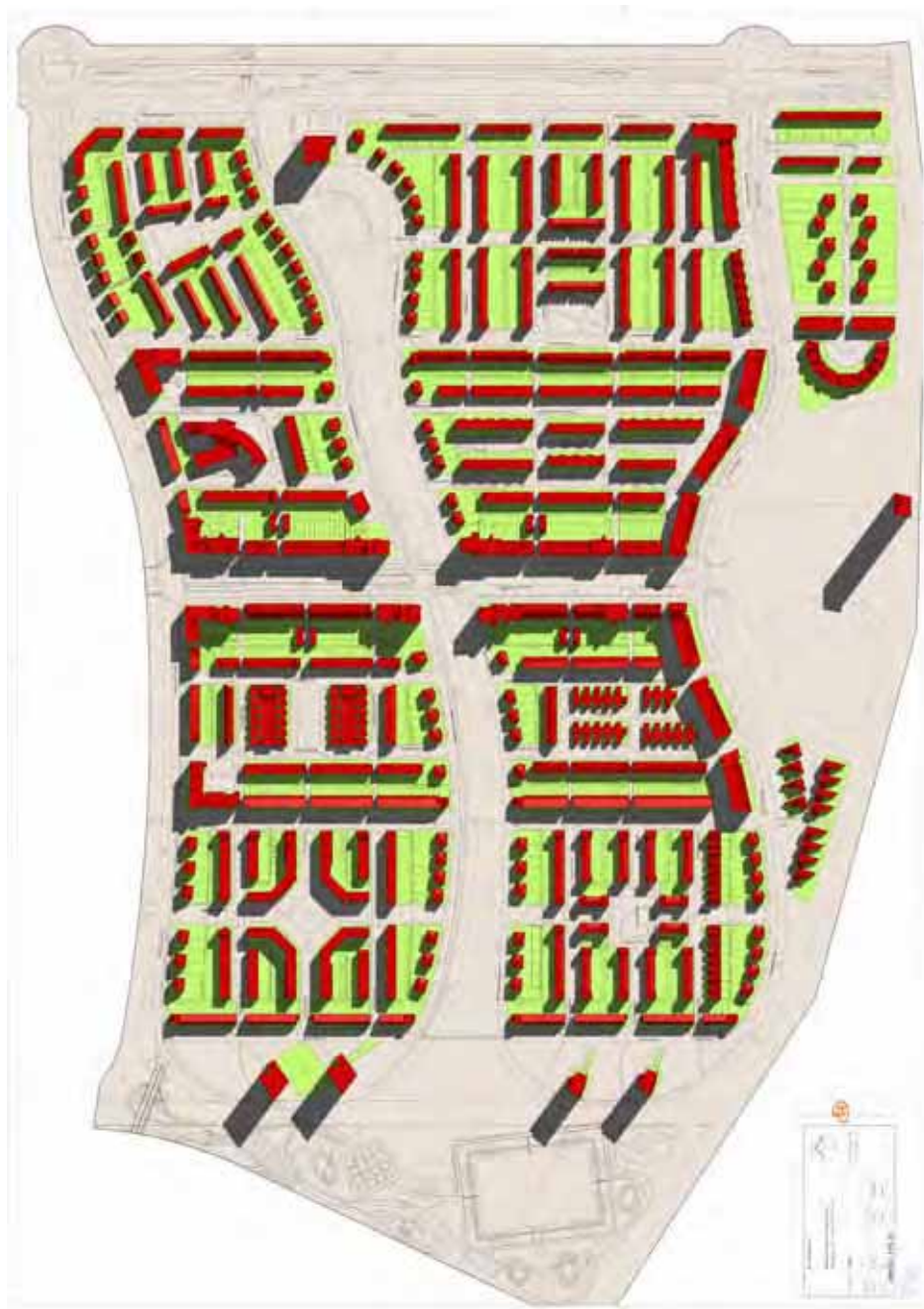
4.4.2 Het onderzoek naar schaduwwerking

Vraagstelling van het voor dit plan uitgevoerde onderzoek is geweest, een oordeel te vormen over de bezonningssituatie van woningen, in verband met de ligging van omringende bebouwing. Gesteld wordt daarbij, dat de bezonningssituatie van noord-zuidgerichte blokken de meest kritieke is.

Het bezonningsonderzoek is uitgevoerd op basis van de volgende gegevens:

- Als meetdatum is aangehouden de datum 21 maart/22 september (de seizoenswisseling). De data 21 december (winterzonnewende, zon in de laagste stand) en 21 juni (zomerzonnewende, zon in de hoogste stand) geven in verband met de bezonningssituatie voor noord-zuidblokken geen relevante informatie;
- Als meettijden zijn de hele uren van negen uur 's ochtends tot en met drie uur 's middags aangehouden;
- Schaduwdiagrammen zijn berekend en getekend met behulp van de computerprogramma's: AutoCAD 2000 en 3DstudioVIZ, de tijdzone is ingesteld op GMT -1 (wintertijd);
- Gegevens over de (doorsnede/diepte en hoogte van de) gerealiseerde bouwblokken zijn afkomstig van de oorspronkelijke bouwaanvragen. Optionele uitbreidingen die in de bouwaanvraag zijn opgenomen zijn als gerealiseerd getekend.

De gemaakte tekeningen zijn schaal 1:1.000 met aanduiding van de schaduw van de bouwblokken. Schaduwwal van bergingen en garages is van minder belang en om die reden niet berekend en getekend. Een voorbeeld van een dergelijke tekening is in verkleinde vorm weergegeven in afbeelding 9.



Afbeelding 9 Schaduwwerking in Meerwede op 21 maart om tien uur 's morgens

5 INFRASTRUCTUUR

5.1 Algemeen

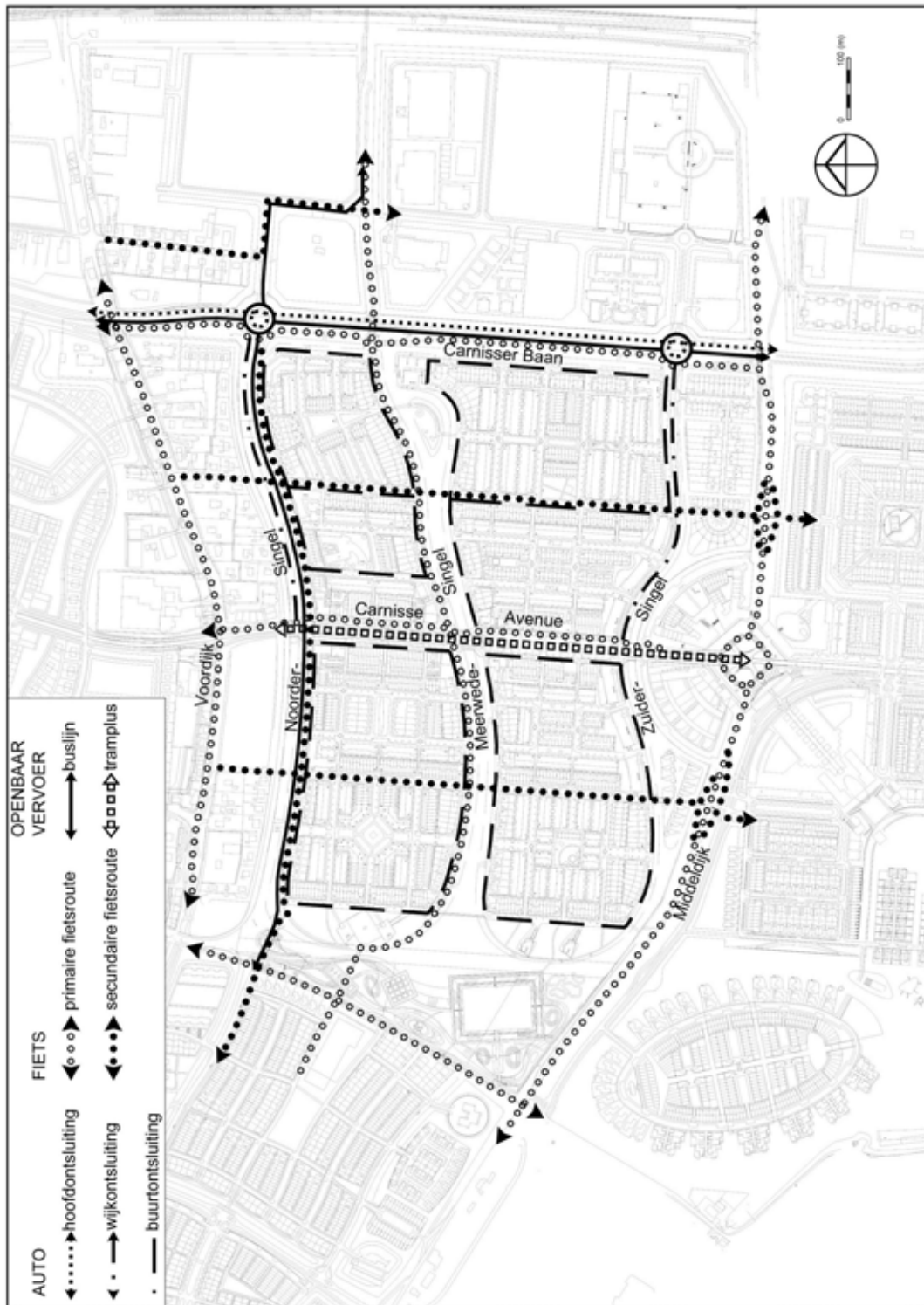
Het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid is afgeleid van het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan en vertaald in een Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan. Op deze wijze wordt gekozen voor een Duurzaam Veilig kader voor het uit te voeren mobiliteitsbeleid. De maatregelen die uit het regionale en gemeentelijke plan voortkomen worden geprogrammeerd door de Stadsregio respectievelijk de gemeente. Door middel van zogenaamde 'Gebiedsgerichte Afspraken' wordt een bestuurlijk en financieel kader gesteld voor het te voeren verkeers- en vervoerbeleid, en voor de daaruit voortvloeiende maatregelen.

De centraal gelegen Avenue Carnisse met de TramPlusverbinding en twee langzaamverkeersverbindingen ten oosten en ten westen daarvan, zorgen voor een goede verbinding in noordelijke en zuidelijke richting. Het plangebied wordt voor de auto ontsloten door een tweetal straten dat direct uitkomt op de Carnisser Baan, te weten de Noordersingel en Zuidersingel. De auto-verkeersstructuur langs deze singels is zodanig van opzet dat er geen doorgaand verkeer door de woonbuurten gaat. Ook blijft de zone langs de Meerwedesingel verkeersluw.

5.2 Openbaar vervoer

Als belangrijkste openbaarvervoersvoorziening ter ontsluiting van de Vinex-locatie Midden-IJsselmonde is de TramPlus-verbinding aangelegd. Hiermee wordt voorzien in een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding, die Carnisselande via Rotterdam-Zuid verbindt met het centrum van Rotterdam. De TramPlus wordt aangesloten op het regionale openbaar vervoer. Er is een tramhalte op de Avenue Carnisse ten zuiden van de kruising met de Noordersingel. De TramPluslijn verbindt vanaf oktober 2004 Carnisselande met Rotterdam Zuid en het eindpunt Centraal Station Rotterdam.

De buslijn, die via de Carnisser Baan en de Noordersingel loopt en het Riederpark aan de noordzijde doorkruist, verbindt Meerwede met Riederhoek. De hierbij gebruikte brug in het park is slechts te gebruiken door bus- en langzaamverkeer. De busverbinding die rijdt over zowel de Carnisser Baan als de Noordersingel zorgt ervoor dat Meerwede goed per bus bereikbaar is. Langs de Noordersingel is in bushaltes voorzien ter hoogte van de kruising met de Avenue Carnisse.



Afbeelding 10 Verkeersstructuren

Op de Carnisser Baan zijn er haltes in de omgeving waar de Zuidersingel de Carnisser Baan kruist. Ten zuiden van het plangebied loopt over de hoofdontsluiting ten zuiden van de Middeldijk een andere busverbinding tussen Barendrecht en Rotterdam.

5.3 Langzaam verkeer

De belangrijkste fietsroutes lopen via: Meerwedensingel, Avenue Carnisse en Carnisser Baan, de secundaire fietsroutes lopen via de Noordersingel en de noord-zuidverbindingen tussen de buiten het plangebied vallende Voordijk en Middeldijk. Vanaf de Meerwedensingel verbindt de Harmonielaan Meerwede met de woonwijk Nieuweland ten oosten van Rijksweg 29. Om de verbindingen binnen het plangebied aantrekkelijk te maken voor langzaam verkeer zijn enkele kortsluitingen voor langzaam verkeer (in de vorm van doorsteekjes, bruggetjes, enzovoorts) aangelegd. Deze lopen hoofdzakelijk in noord-zuid richting. Ook zijn er dwarsverbindingen gerealiseerd in oost-west richting, zodat in Meerwede Noord en Meerwede Zuid directe verbindingen met Riederhoek voor het fiets- en voetgangersverkeer ontstaan. Voor de overige delen van het plangebied zal het fietsverkeer gebruik maken van de rijbaan. De Avenue Carnisse is daarentegen wel voorzien van vrijliggende fietspaden. Deze laatste maken deel uit van de route die de centra van Carnisselande en Rotterdam met elkaar verbindt.

Het RSP Midden-IJsselmonde voorziet in de aanleg van een fijnmazig fietsnetwerk, dat aansluit op de regionale fietsroutes. In het fietsroutestelsel van Midden-IJsselmonde vervullen de bestaande dijklinten een belangrijke rol. Vanwege het autoluwe karakter en hun oost-west richting fungeren de oude dijklinten als een waardevolle aanvulling op het regionale fietsnetwerk. De fietsroutes maken deel uit van een gemeentelijk fietsroutenetwerk, waarin ook de regionale fietsroutes (vastgelegd in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan) zijn opgenomen.

5.4 Auto en parkeren

De Carnisser Baan ligt als hoofdontsluitingsweg voor het autoverkeer in Carnisselande parallel aan Rijksweg 29 en verbindt de Vinex-locatie met Rijksweg 15 en Rijksweg 29. Ontsluiting naar het bestaande Barendrecht vindt plaats ter hoogte van de Kilweg. De ontsluiting naar Rotterdam loopt via de verlengde Zuiderparkweg. Met de kern Rhoon wordt een verbinding aangelegd ten zuiden van Rijksweg 15.

Wanneer het aankomt op de ontsluiting voor het autoverkeer is Meerwede duidelijk te verdelen in een Meerwede Noord en een Meerwede Zuid door de scheiding door het water van de Meerwedensingel. Deze singel beperkt het aantal verbindingen tussen de twee delen voor autoverkeer tot die van de Avenue Carnisse. De hoofdontsluiting van Meerwede Noord op één van de rotondes van de Carnisser Baan vindt plaats via de Noordersingel. Het autoverkeer heeft geen directe verbinding met Riederhoek. Vanaf de Noordersingel zijn er verschillende straten in noord-zuid richting die deze singel verbinden met de Meerwedensingel. Meerwede Noord kent - uitgezonderd de Noordersingel - een 30 km-regime. Dit 30 km-regime wordt gerealiseerd door de interne ontsluitingsstructuur, die alleen door bestemmingsverkeer wordt gebruikt.

Doorgaand en sluipverkeer door het woongebied wordt voorkomen doordat de Noordersingel via de Carnisser Baan de enige hoofdverbinding vormt met de overige delen van Carnisselande.

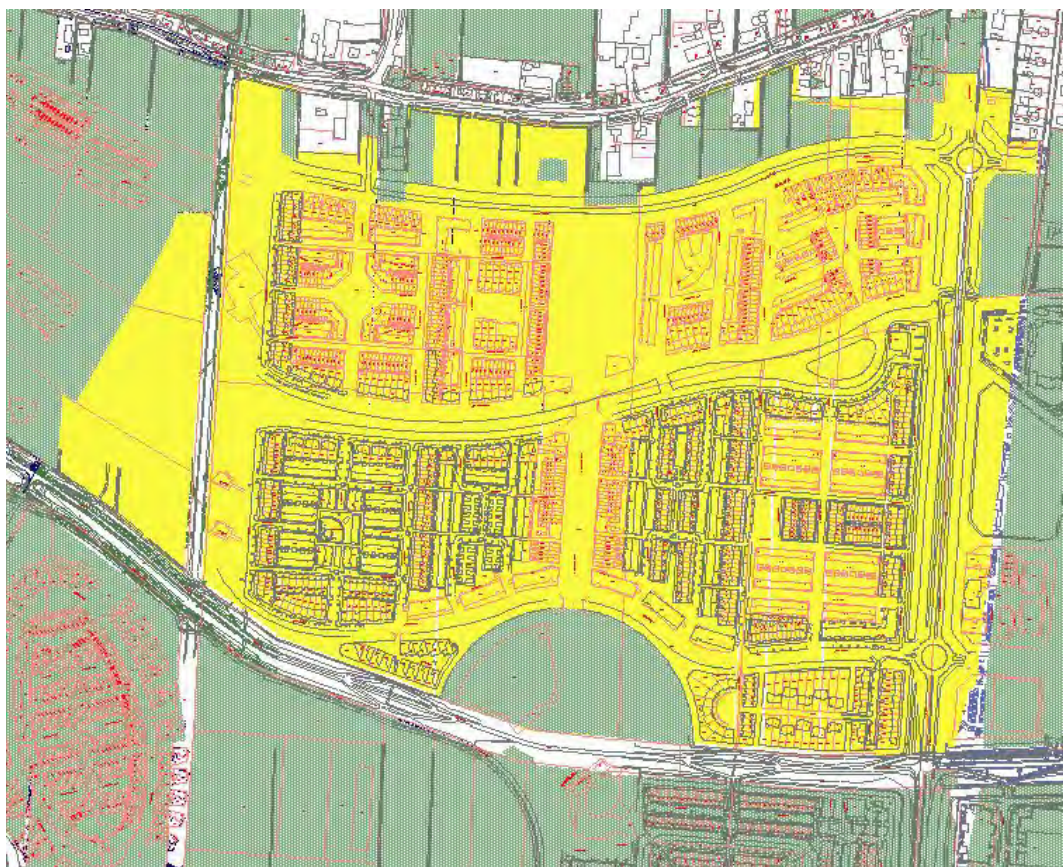
De hoofdontsluiting van Meerwede Zuid op één van de rotondes van de Carnisser Baan vindt plaats via de Zuidersingel. Binnen Meerwede Zuid is alleen op het deel van de Zuidersingel ten oosten van de Avenue Carnisse een 50 km-regime van toepassing. Het overige deel kent een 30 km-regime. Ook hier wordt dit regime gerealiseerd door de interne ontsluitingsstructuur, die alleen door bestemmingsverkeer gebruikt wordt. Doorgaand en sluipverkeer door het woongebied wordt voorkomen doordat de Zuidersingel via de Carnisser Baan de enige hoofdverbinding vormt met de overige delen van Carnisselande. Een uitzondering hierop is de Avenue Carnisse, die Meerwede verbindt met het Middeldijkerplein. Omdat de Noorder- en de Zuidersingel gebruikt worden voor de ontsluiting van de woonwijk, wordt het mogelijk om de langzaamverkeers- en recreatieve functie van de centraal gelegen Meerwedensingel te optimaliseren. De Avenue Carnisse is in haar geheel toegankelijk voor auto, fiets en tram, maar maakt geen deel uit van het hoofdontsluitingssysteem voor het autoverkeer. Congestie en hoge snelheden op deze as worden hierdoor voorkomen.

Inrichtingsplannen worden door de gemeente op de parkeerbalans getoetst. Inrichtingsplannen die niet voldoen aan de parkeerbalans krijgen een negatief advies van de gemeentelijke verkeerskundige. Langs de Carnisser Baan is parkeren niet toegestaan. Enkelen weggedeelten kunnen evenwel worden aangewezen voor het parkeren van grote voertuigen op daarvoor nader te bepalen tijdstippen. Het parkeren op eigen terrein is voor een deel privaatrechtelijk geregeld.

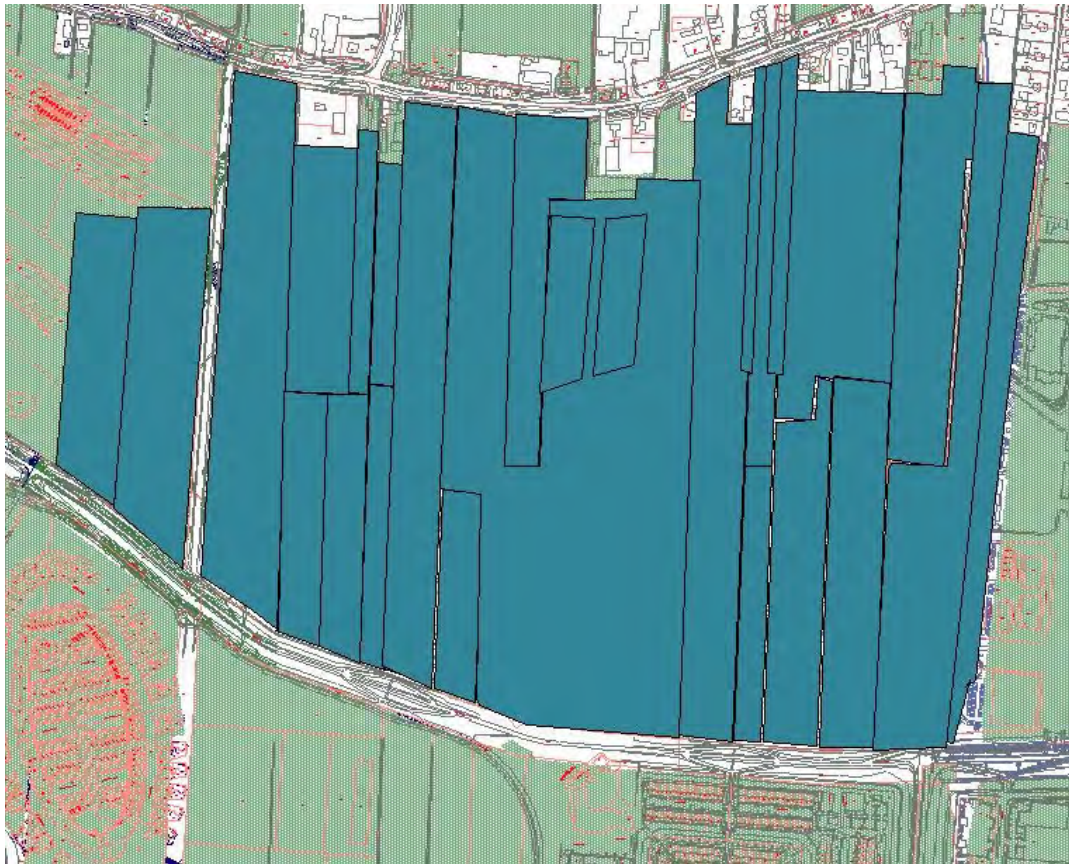
6 MILIEUASPECTEN

6.1 Ecologie

Het Riederpark zal samen met de daarin opgenomen voormalige Molenvliet fungeren als drager van de ecologische structuur van het centrale deel van Carnisselande. De vroegere Molenvliet legt zo een ecologische verbinding tussen het Zuidelijk Randpark en de Gaatkensplas. Via deze plas staat het plangebied ook indirect in verbinding met de natuur- en recreatiegebieden langs de Oude Maas. De inrichting van het Riederpark is een waarborg voor de ontwikkeling van natuurwaarden, die een bijdrage leveren aan deze ecologische structuur. Behalve een bovenlokale ecologische functie vervult het Riederpark met zijn waterpartijen ook een belangrijke ecologische functie als een zogeheten brongebied voor natuurwaarden in het plangebied zelf. Vanuit het park kunnen planten- en diersoorten zich via de singels over de rest van het plangebied verspreiden. Om een belangrijke ecologische rol te kunnen spelen zal er sprake moeten zijn van een goede waterkwaliteit, waarin indicatorsoorten als snoek en kleine watersalamander zich kunnen ontwikkelen. Net als voor de Koedoodzone, wordt er gestreefd naar een goede waterkwaliteit.



Afbeelding 11 Onderzoeksgebieden binnen Meerwede



Afbeelding 12 Totale oppervlakte van de ecologische onderzoekslocaties

6.2 Bodem

Voor de gehele Vinex-locatie Midden-IJsselmonde is in 1996 een verkennend geotechnisch onderzoek verricht. Doel hiervan was inzicht krijgen in de maatregelen die noodzakelijk waren voor het bouwrijp maken. Uit dit onderzoek bleek dat de bodem bestaat uit jonge zeeklei-afzettingen, die na de dertiende eeuw bedijkt zijn. In de opbouw van de bodem wisselen klei en veen zich af, waarbij grote verschillen voorkomen in de dikte van de verschillende lagen. Op een diepte van zo'n vijftien à zestien meter beneden maaiveld bevindt zich een laag van het zogenaamde basisveen, waaronder de Pleistocene ondergrond van zand begint. Het maaiveld in het plangebied lag, voordat het plangebied ingericht werd als woongebied, gemiddeld op twintig tot zestig centimeter beneden NAP; door de bestemmingsverandering is dit ongeveer op tien tot vijftien centimeter beneden NAP komen te liggen.

Het overgrote deel van het plangebied kende tot enkele jaren geleden nog een agrarisch grondgebruik. Bij het vooronderzoek voor de realisatie van de inrichtingsplannen voor Meerwede Noord en Meerwede Zuid zijn geen verontreinigingen van de bodem geconstateerd, die een belemmering hebben kunnen vormen voor de inrichting van het gebied voor de functies zoals die nu aanwezig zijn. Voor het plangebied zijn in verband met grondaankopen de laatste jaren diverse bodemonderzoeken uitgevoerd.

Afbeelding 12 laat de onderzochte percelen zien. Uit de onderzoeksgegevens kwamen geen locaties naar voren waarvoor nader onderzoek of bodemsanering noodzakelijk was. Bij de berekeningen voor de bodemkwaliteitskaart 'Zone 2, Carnisselande' is geen verschil tussen de gebieden tussen de verschillende dijken naar voren gekomen. Het rekenkundige gemiddelde voor PAK (1,1 mg/kg.ds) in de bovengrond is iets hoger dan de streefwaarde. Strikt genomen mag de bodemkwaliteit van de zone niet als schoon beschouwd worden, maar de bodemkwaliteit is dusdanig dat er geen belemmeringen zijn voor het huidige gebruik van de gronden.

6.3 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in de regio Rijnmond behoort tot de slechtste van Europa. Grote boosdoeners zijn het drukke wegennet, de hoge woningdichtheid en de nabije ligging van de Rotterdamse havens. De industriegebieden van België, het Ruhrgebied en zelfs Londen doen daar bij de juiste windrichting nog een schepje bovenop. Regionaal komt daar nog de ligging van Barendrecht aan de A15 en A29 bij. Hieruit blijkt wel dat luchtkwaliteit een bovenlokaal en zelfs internationaal probleem is, dat lokaal niet kan worden opgelost. In Europees verband zijn afspraken gemaakt over de verbetering van de luchtkwaliteit. Tevens is een Europese richtlijn opgesteld die is omgezet in nationale wetgeving in de vorm van het Besluit Luchtkwaliteit 2001. Het Besluit luchtkwaliteit 2001 werd vervangen door het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Inmiddels is de Wet luchtkwaliteit van kracht die is opgenomen in de Wet milieubeheer. Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen geldt dat voldaan moet worden aan deze wet.

Om te bepalen hoe de situatie er voor staat in Barendrecht heeft de gemeente onderzoek laten verrichten door Goudappel en Coffeng. De resultaten van dit onderzoek zijn gepubliceerd op 6 april 2007 in het "Luchtkwaliteitsplan gemeente Barendrecht". Zowel de huidige situatie(2005) als de situatie in de jaren 2010 en 2015 zijn in beeld gebracht. Tevens zijn maatregelen bedacht om de situatie nog verder te verbeteren.

Onder zijn de resultaten weergegeven toegespitst op het plangebied Meerwede. Daar er sprake is van een conserverend bestemmingsplan en de woningbouw al jaren geleden(eind jaren 90) is gerealiseerd, is met name ingegaan op de concentraties in en rond het plangebied en niet op de consequenties voor de luchtkwaliteit door toename van het aantal verkeersbewegingen. Gekeken is naar de grenswaarde voor PM10 in 2005 en voor NO2 in 2010. Tevens is een doorkijk gegeven naar het jaar 2015.

Stikstof 2010

Voor de bepaling van de NO₂ concentraties in 2010, zijn twee varianten doorgerekend nl. de Raad van State variant en de referentiesituatie. De Raad van State variant bevat alle min of meer vastgestelde projecten in de Stadsregio Rotterdam. De referentiesituatie gaat verder. In de referentiesituatie is onder andere de verbreding van de A-15 vanaf de 2^e Maasvlakte tot het Vaanplein en de doortrekking van de A4 van het Kethelplein naar Delft opgenomen. Er mag echter verondersteld worden dat de verbreding van de A-15 en de doortrekking van de A4 in 2010 nog niet (volledig) gerealiseerd zullen zijn. Daarom is de Raad van state variant als extra variant doorgerekend(worst case).

Voor de Raad van State variant 2010 geldt dat de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ niet wordt overschreden op de wegen in en rond het plangebied.



Jaargemiddelde PM-10 2005

De grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ wordt langs het hoofdwegennet (A15, A29) en op het onderliggende wegennet inclusief de wegen in en rond het plangebied, niet overschreden. Daarom is van deze concentraties geen afbeelding opgenomen.

24-uursgemiddelde PM-10 2005

Op een afstand van 5m van de wegkant van de A-15 ten westen van het Vaanplein, wordt de norm voor het aantal overschrijdingen van de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde PM₁₀ overschreden. Langs het onderliggende wegennet wordt de norm niet overschreden. Dit geldt dus ook voor de wegen in en rond het plangebied.



Situatie 2015

In het jaar 2015 worden er in de gemeente Barendrecht geen normen meer overschreden. Omdat er ter hoogte van de as van de A-15 nog lichte overschrijdingen te zien zijn voor NO₂, is het plaatje wel toegevoegd. Voor PM₁₀ zijn geen overschrijdingen meer waarneembaar in 2015.



6.4 Geluid

Ten behoeve van de stedenbouwkundige uitwerking van Carnisselande is in november 2002 door stedenbouwkundig bureau "Wissing" akoestisch onderzoek verricht. Hierbij is onderzocht wat de geluidsbelasting van de nieuwe en de bestaande wegen is op de gevels van de woningen binnen de geluidszone. Dit onderzoek is in 2008 geactualiseerd middels een bureauonderzoek.

Aangezien de nieuwe woonbebouwing en de nieuwe wegen in het bestemmingsplangebied reeds zijn gerealiseerd op basis artikel 19 WRO procedures is sprake van bestaande bebouwing.

Volgens artikel 7 lid 3 van de Wet geluidhinder is hiervoor geen nader onderzoek vereist.

Voor 172 woningen binnen het plangebied is een ontheffing hogere grenswaarde van 54 dB(A) verleend voor het geluid afkomstig van de A 29. Volgens het meet en rekenvoorschrift 2006 dienen deze waarden sinds 1 januari 2007 te worden omgerekend naar Lden waarden, waarbij de oorspronkelijke verkeersgegevens als maatgevend gelden.

Volgens de berekening komt de waarde van 54 dB(A) overeen met 52 dB(Lden).

Voor 176 woningen is een ontheffing verleend voor het geluid afkomstig van de Carnisserbaan, variërend van 54 tot 58 dB(A). Ook voor deze ontheffingen is de Lden waarde berekend. Deze varieert van 53 tot 58 dB(Lden).

Voor 130 woningen langs de Zuider- en Noordersingel is ontheffing verleend variërend van 51 tot 54 dB(A). Omgerekend naar Lden geeft dit geluidsbelastingen van 51 tot 55 dB(Lden).

6.5 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de veiligheid voor de bevolking van het plangebied in relatie tot de opslag, het gebruik, de productie en het transport van gevaarlijke stoffen in of buiten het plangebied, voor zover die activiteiten risico's voor de bevolking kunnen geven. Binnen het plangebied van het bestemmingsplan "Meerwede" bevinden zich geen leidingen voor het transport van stoffen die een gevaar kunnen opleveren voor de bevolking. Wel bevindt zich aan de zuidkant van de wijk een gasleiding die net buiten het bestemmingsplan valt, deze gasleiding is echter niet van een dusdanige omvang of druk, dat hier beperkingen uit voortvloeien. Verder worden er over Rijksweg 29 gevaarlijke stoffen vervoerd. Ook dit levert geen belemmeringen op voor de externe veiligheid in Meerwede.

6.5.1 Gasleiding

Parallel aan de zuidgrens van het plangebied bevindt zich een gasleiding van de Eneco (voorheen van de Gasunie). Deze leiding bevindt zich buiten het plangebied, maar haar belemmeringszone valt voor een deel wel binnen het plangebied. Het leidingtracé loopt parallel aan de Middeldijk en volgt de waterloop langs de Zuidersingel, daar waar het plangebied van "Meerwede" grenst aan dat van het bestemmingsplan "Middeldijkerplein-Noord". Het gaat hier om een 300 millimeter gasleiding met een werkdruk van acht bar.

Ten aanzien van deze leiding geldt er geen toetsingsafstand tot de aanwezige (en de nog aan het Middeldijkerplein te realiseren) bebouwing. De leidingen vormen geen belemmeringen voor het huidige gebruik van gronden in Meerwede.

6.5.2 Transportroutes van gevaarlijke stoffen

De dichtstbijzijnde gelegen transportroutes van gevaarlijke stoffen in de nabije omgeving (namelijk Rijksweg 29 en 15) liggen op een voldoende veilige afstand tot de bebouwing in het plangebied. De individueel risicocontour van 10^{-6} (de grenswaarde die minimaal moet worden aangehouden) van Rijksweg 29 ligt namelijk op nul meter van de weg en die van Rijksweg 15 op honderddertig meter. (Bron: Sectordocument Externe Veiligheid, Provincie Zuid-Holland, 1998). Deze contour is weergegeven op afbeelding 13. De transportroutes leveren geen belemmeringen op voor de externe veiligheid in Meerwede.

7 WATER

7.1 Algemeen

De waterhuishouding van het plangebied vormt een onderdeel van de totale waterhuishouding van Carnisselande. Voor de start van de ontwikkeling van de Vinex-locatie zijn als onderdeel van het Milieu Effect Rapport² hoofdlijnen vastgelegd in de deelstudie 'Water'. Nadere uitwerking van de deelstudie heeft geleid tot een raamplan voor de waterhuishouding, waarover consensus bereikt werd met de verschillende waterbeheerders (waaronder het Waterschap IJsselmonde³ en het Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden). Hiervoor is het waterhuishoudkundig systeem van de Vinex-locatie zoveel mogelijk losgekoppeld van de delen buiten de locatie. De watergangen binnen het plangebied doen alleen functioneel dienst voor berging van overtollig oppervlaktewater. Binnen de Vinex-locatie wordt zoveel mogelijk regenwater afgevoerd naar de singels, zodat de afvoer naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie (AWZI) geminimaliseerd wordt en het gebiedseigen water zoveel mogelijk wordt vastgehouden. Voordat dit oppervlaktewater opgeslagen wordt, wordt het gezuiverd.

Het plangebied vormt in waterhuishoudkundig opzicht een geheel met het totale watersysteem in de polder Buitenland, waarbinnen de Middeldijk een secundaire waterkering is. De Middeldijk geldt als tweede of reservewaterkering ten opzichte van de meer zuidelijk gelegen Achterzeedijk langs de rivier de Oude Maas, die op deltahoogte is gebracht. Vanuit deze optiek kan worden gesteld dat het onderhavige plan voor wat betreft overstromingsrisico ten gevolge van hoge waterstanden in de rivier afdoende is beveiligd. De Voordijk even ten noorden van het plangebied heeft geen waterkerende functie meer.

Aan het oppervlaktewater in het plangebied worden de functies opvangen en bergen van hemelwater, transport/afvoer, viswater, recreatie en bluswater toegeschreven. Tot slot is er een keurstrook geprojecteerd langs de in het plangebied aanwezige (hoofd)watergangen met een breedte van vijf meter. Op deze keurstrook mag geen bebouwing en (boom)beplanting worden aangebracht.

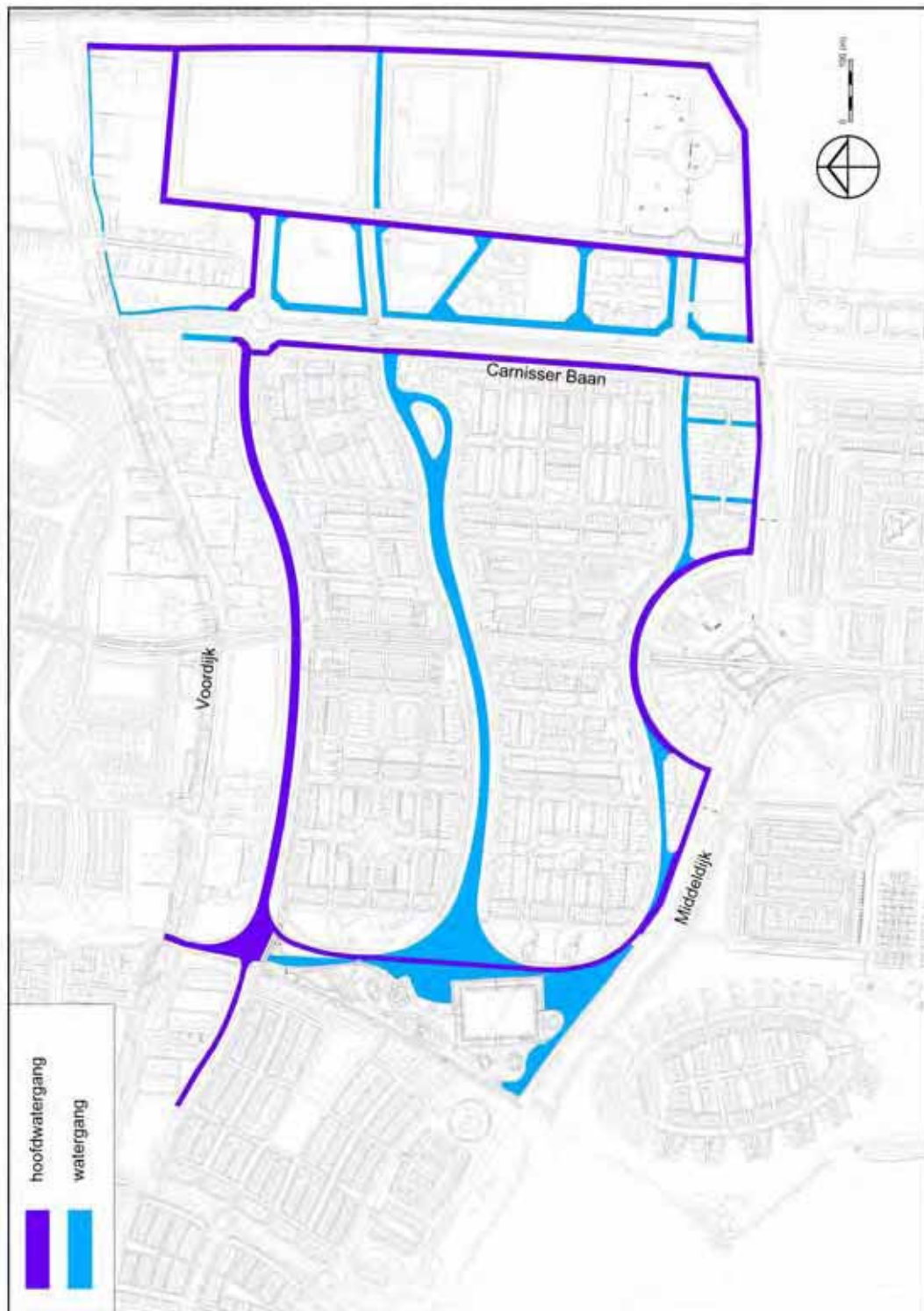
² Stadsregio Rotterdam. Milieu Effect Rapport Vinex-locatie Midden-IJsselmonde. Deelstudie 3: Water. Opgesteld door Gemeentewerken Rotterdam. Oktober 1996

³ Grontmij in opdracht van de Gemeente Barendrecht "Raamplan watersysteem Vinex Midden-IJsselmonde"

Fase 1: Toetsing regionaal structuurplan: de dato november 1996

Fase 2: Uitwerking raamplan ten behoeve van vergunningverlening: de dato november 1996

Fase 3: Operationalisering, inrichting en beheer: de dato januari 1998



Afbeelding 15 Oppervlakten van de watergangen

7.2 Beleid ten aanzien van water

In het rijksbeleid is het waterbeheer gericht op het tot stand komen van veilige, gezonde en duurzame watersystemen. Om dit te bereiken speelt het waterbeheer daarbij een zeer belangrijke rol. Daartoe is gekozen voor een watersysteembenadering waar integraal beheer en open planprocessen kenmerkend zijn. Deze benadering is afgestemd op het be-

leid van de Provincie Zuid-Holland. Bij ruimtelijke processen en ontwikkelingen moeten de gevolgen van bodemdaling, klimaatwijzigingen en rijzen van de zeespiegel bij het waterbeheer worden betrokken. In het integrale waterbeheerplan van de waterbeheerders op IJsselmonde⁴ zijn dan ook doelstellingen opgenomen omtrent het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer. Dit levert de volgende uitgangspunten op:

- Water is medebepalend in het afwegen van ruimteclaims; de gevolgen van de verschillende opties voor het watersysteem moeten in voorkomende gevallen in beeld worden gebracht, waardoor inzicht ontstaat in kansen en mogelijkheden;
- Water legt een claim op een deel van de ruimte, zoals waterstaatkundige voorzieningen, natuurvriendelijke oevers, kindvriendelijke oevers met het oog op de taludhellingen (minimaal één op vijf) voor zover mogelijk, waterberging, conservering en afvoer;
- Om de ecologie optimale kansen te bieden is het beleid er op gericht om schoon water strikt gescheiden te houden van afvalwater; water dat door diffuse lozingen is verontreinigd mag niet zonder meer in contact komen met schoon water;
- De trits waterkwantiteit is: vasthouden, bergen en afvoeren;
- De trits waterkwaliteit is: schoonhouden, voorkomen en doorspoelen.

Bij het ontwikkelen van de Vinex-locatie Carnisselande is van begin af aan het besef geweest dat het watersysteem van deze locatie een zodanige opzet zou moeten hebben, dat dit aansluit op de in gang gebrachte landelijke ontwikkelingen en zienswijzen op het terrein van waterbeheer en ruimtelijke ordening. Daartoe is het Raamplan watersysteem Vinex Midden-IJsselmonde ontwikkeld met participatie van de waterbeheerders het waterschap IJsselmonde en het zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden. De opzet van het plan heeft de instemming van de betrokken partijen. Bij deze planontwikkeling is met name gekeken naar de volgende zaken:

- de structuur van het oppervlaktewater ('water is sturend');
- de hoeveelheden oppervlaktewater, verdeeld over de diverse onderdelen van de locatie;
- de mogelijkheden van water bergen, verversen, zuiveren (via het zelfreinigende vermogen in combinatie met natuurvriendelijke oevers), circuleren en afvoeren;
- het gescheiden houden van schoon water en stedelijk water;
- de ecologie en de daarbij behorende opties zoals verbindingzones en dergelijke;
- het beheer en de daarbij behorende kosten(verdeling), veiligheid enzovoorts.

Bij het realiseren van de Vinex-locatie, is aan deze punten de nodige aandacht geschonken om die tot hun recht te doen komen.

⁴ Het Waterschap IJsselmonde beheert de waterkwantiteit en het Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden beheert de waterkwaliteit. De Gemeente Barendrecht beheert de stedelijke watersystemen en is verantwoordelijk voor de inzameling en het transport van afvalwater naar de AWZI.

7.3 Waterpeil- en systeem

Waterstaatkundig gezien behoort het gebied tot het watersysteem van de polder Buitenland, die een peil van twee meter beneden NAP heeft. Het oppervlaktewater van Meerwede heeft echter een peil van 1,60 meter beneden NAP en watert middels een stuwconstructie aan de oostzijde af op het polderwater. Ook aan de noordzijde is een stuwconstructie aanwezig waarmee wordt afgewaterd op het stedelijk water van het gebied Vrijenburg, dat een peil heeft van twee meter beneden NAP. Aan de zuidzijde bevindt zich een aanvoer/verbinding met het plan Waterkant dat een peil heeft van 1,40 meter beneden NAP. Onder de vroegere agrarische omstandigheden waren droogleggingen gewenst van één meter beneden het maaiveld. Bij de huidige bestemming wonen is een drooglegging wenselijk van minimaal tachtig centimeter beneden het maaiveld.

Het oppervlaktewatersysteem omvat het geheel van (hoofd)watergang(en), wegsloten, kunstwerken en overige watergangen met de daarbij behorende keurstroken in het plangebied. Middels een circulatiegemaal en stuwen is het watersysteem van het plangebied aangesloten op of verbonden met het watersysteem van de aangrenzende peilgebieden. Bij een extreme neerslag kan het overtollige water uit het plangebied worden geloosd op het aangrenzende water en het polderwater. De bestaande bebouwing in het plangebied is op de riolering aangesloten (vrijvervalsysteem). In het plangebied zijn drainages aangelegd die, afhankelijk van de situatie, water afvoeren naar het oppervlaktewater of naar de riolering.

Met de waterbeheerders is reeds overleg gevoerd over de watersystemen. Op het gebied van aanlegvoorschriften is ten behoeve van de uitvoering een aanlegvergunning vereist van het waterschap, waarvoor overleg is gevoerd. Dit overleg heeft mede te maken met het dempen van watergangen die met een vergelijkbare wateroppervlakte gecompenseerd moeten worden, de afmetingen van de duikers en te bouwen waterregulerende voorzieningen dan wel kunstwerken. Afmetingen van watergangen en waterdiepten zijn in dit overleg ook aan de orde gekomen.

7.4 Verantwoorde inrichting

Het percentage open water in het plangebied dient afgestemd te zijn op een voldoende bergend vermogen in relatie tot het gehele oppervlak van het plangebied (bij voorkeur tien procent). Het voormalig aanwezige polderwater was - wat de oppervlakte betreft - daartoe totaal onvoldoende. Bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan "Meerwede" is dan ook voorzien in een toereikend bergend vermogen van het oppervlaktewater. Wat de aangelegde wateroppervlakten betreft, kan het volgende worden aangegeven overeenkomstig de inrichting van de waterhuishouding:

Gebiedsindeling	Bruto oppervlakte (in hectare)	Open water (in hectare)	Percentage
Riederpark	9,00	4,50	50%
Meerwede Noord en Zuid	68,00	5,00	7%
Totaal	77,00	9,50	12%

Uit bovenstaande berekening blijkt dat ruim wordt voldaan aan de eis om tien procent van het inrichtingsgebied uit te voeren als oppervlaktewater, waarin het overtollige regenwater in eerste instantie kan worden vastgehouden en geborgen. Het inundatierisico bij hevige regenval is daardoor nagenoeg nihil. Bij zware regenintensiteit kan overigens het overtollige water via stuwen aan de noord- en oostzijde worden geloosd op de polder of aangrenzende gebieden. Door deze benadering is het waterbergend vermogen dat verloren gaat door het dempen van de oorspronkelijke watergangen veilig gesteld. De waterpartijen onderling worden middels duikers van voldoende afmetingen met elkaar verbonden, zodat de mogelijkheden van doorstroming en verversing van het water gegarandeerd zijn.

7.5 Aandachtspunten

- Bebouwing in de nabijheid van oppervlaktewater is en wordt voor wat betreft de lozing van hemelwater zoveel mogelijk afgekoppeld, zodat dit water van de daken direct op het oppervlaktewater geloosd kan worden;
- Verharde oppervlakten in de openbare ruimte (in de vorm van voetpaden, fietspaden, wegen en parkeerplaatsen) zijn waar mogelijk onder afschot naar de taluds van de watergangen aangelegd, zodat via deze taluds het hemelwater kan worden afgevoerd naar het oppervlaktewater. Voor het overige zijn deze verhardingen van ontwateringsmiddelen voorzien (goten, kolken en dergelijke) die op de riolering lozen, zonder dat in de mogelijkheid van afkoppelen is voorzien;
- De remschijven en de bovenleiding van het tramplussysteem scheiden bij gebruik een slijpsel van zware metalen af die niet in het watermilieu mogen komen. Bij kunstwerken zoals bruggen en viaducten moet daarom het hemelwater worden opgevangen in voorzieningen waar deze metalen kunnen bezinken alvorens het hemelwater verder wordt afgevoerd;
- Overstortingen mogen alleen plaatsvinden vanuit de hemelwateroverstorten van een verbeterd gescheiden stelsel.

7.6 Riolering

Het rioolstelsel dat in heel Carnisselande is en wordt toegepast, is een verbeterd gescheiden stelsel. Dit stelsel gaat uit van twee afzonderlijke leidingen: één voor huishoudelijk water en één voor regenwater. Bij regenval wordt het eerste deel van het regenwater dat afkomstig is van de straten in Carnisselande (de zogeheten *first flush*), samen met het huishoudelijk afvalwater naar de AWZI gevoerd. Dit gebeurt omdat er vanuit gegaan wordt dat gedurende de eerste periode (bijvoorbeeld tien minuten) van een forse regenbui het meeste vuil van de straten spoelt. Na deze tien minuten wordt het regenwater dat op de verharde oppervlakten valt, via het regenwaterriool op het oppervlaktewater geloosd. De voordelen van dit systeem zijn dat er minder schoon regenwater onnodig naar de AWZI wordt afgevoerd en dat er meer water in het gebied behouden kan worden. De afvoer van de riolering in het plangebied geschiedt met behulp van het rioolgemaal, dat is gesitueerd nabij het zwembad ten oosten van de Carnisser Baan.

8 ARCHEOLOGIE

Uit de kaarten van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland, blijkt dat er op het gebied van nederzettingen en landschappen niets van waarde te verwachten is in het plangebied. Wel bestaat er een redelijke tot grote kans op archeologische sporen. In verband hiermee is door het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR) een aantal onderzoeken uitgevoerd en zijn van de resultaten rapporten samengesteld.

In 1998 is het zuidelijke gedeelte van het plangebied onderzocht. BOOR heeft aanbevolen bij vindplaatsen 6, 7 en 10 ten tijde van bouwwerkzaamheden ter plaatse een archeologische begeleiding uit te voeren (BOOR rapport 31). Voor vindplaatsen 4, 5, 11 en 12 heeft BOOR aanbevolen de vindplaatsen op te graven voordat er met bouwwerkzaamheden begonnen zou worden. Het vervolgonderzoek kon plaatsvinden door middel van sleuven of grotere opgravingsputten.

In 1999 is het noordelijke gedeelte van het plangebied onderzocht. BOOR heeft aanbevolen bij vindplaatsen 9 en 14 proefsleuven te graven (BOOR rapport 41). Daarnaast zou er eventuele begeleiding dienen te zijn bij vindplaatsen 3, 4, 5, 8, 10 en 15 na bestudering van archeologische vondsten in de geologische eenheid 3a. Verder heeft BOOR een archeologische begeleiding aanbevolen bij vindplaatsen 1, 2, 6, 7, 11, 12 en 13.

Omdat het bestemmingsplan Meerwede een gedetailleerde (partiële) herziening is van het globale voorontwerpbestemmingsplan "Carnisselande-Midden", zijn de woningen inmiddels gerealiseerd op basis van vrijstellingen. Tijdens de bouw van deze woningen zijn geen vondsten gedaan op het gebied van de archeologie.

9 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

9.1 Verantwoording planvorm

De voorschriften en de plankaart vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. De toelichting is niet alleen een motivering van wat in de voorschriften en op de plankaart is vastgelegd, maar ook een intentieverklaring van het gemeentebestuur van wat het als de meest gewenste ontwikkeling van het plangebied voor ogen staat. De toelichting is dus niet juridisch bindend, maar kan wel gebruikt worden als toetsingskader bij bijvoorbeeld een verzoek om vrijstelling ten behoeve van een bouwproject.

Op de bij het bestemmingsplan "Meerwede" behorende plankaart zijn alle noodzakelijke - en op grond van het Besluit op de ruimtelijke ordening vereiste - gegevens ingetekend. Deze plankaart bestaat uit vier kaartbladen. Op kaartblad 1 respectievelijk kaartblad 2 staan de diverse bestemmingen ingetekend. Op de kaartbladen 3 en 4 staat aangegeven wat de maximale goot- en bouwhoogtes zijn voor gebouwen binnen de verschillende bestemmingen, alsmede de voorgeschreven kapvormen, dakhellingen en bebouwingsdoorsneden.

Op het renvooi (verklaring van de bestemmingen en aanduidingen op de plankaart) is te zien dat er een onderscheid wordt gemaakt in bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. Elk stuk grond op de kaart heeft een bestemming. Deze wordt zichtbaar gemaakt door middel van een kleur, al dan niet in combinatie met een letter ter aanduiding van de bestemming. Daardoor is het voor een ieder mogelijk om mede met behulp van het bijbehorende renvooi te zien welke bestemmingen aan de gronden en opstellen binnen het plangebied gegeven zijn. Elke op de plankaart ingetekende bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsartikel in de voorschriften. De voorschriften laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de kaart. Aanduidingen geven diensgevolge, in samenhang met de voorschriften, duidelijkheid over datgene wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan. Op de plankaart is ook een drietal profielen ingetekend waarbij de indeling van het totale wegprofiel is gegeven. Het onderhavige bestemmingsplan is voornamelijk een beheersplan dat bedoeld is om de ruimtelijke opbouw van de woonwijken Meerwede Noord en Meerwede Zuid op een adequate wijze te kunnen beheersen, het gebied rond de Avenue Carnisse te ontwikkelen tot de centrale as met kantoren, zakelijke dienstverlening en openbaarvervoersvoorzieningen, en om ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied uit te sluiten.

9.2 Bestemmingsregelingen

Naast de meer algemene bepalingen, zoals die zijn weergegeven in artikel 1 'Begripsbepalingen', artikel 2 'Wijze van meten' en artikel 3 'Dubbeltelbepalingen', kent het bestemmingsplan elf bestemmingsartikelen. In de begripsbepalingen wordt een definitie gegeven van begrippen die in de voorschriften worden gebruikt, zodat daarover geen misverstanden kunnen bestaan. Bij de wijze van meten wordt aangegeven hoe bepaalde maten gemeten dienen te worden. In deze paragraaf zullen de in de voorschriften voorkomende bepalingen van een korte uitleg worden voorzien. De gebruiksbepalingen en bijzondere beperkingen komen in paragraaf 9.3 aan bod.

Artikel 4 Woondoeleinden

Op zo goed als het grootste deel van het plangebied is de bestemming 'Woondoeleinden' van toepassing. De toegestane maximale hoogte van de eengezinshuizen en gestapelde woningen varieert van 4 tot 31,5 meter: op de plankaart zijn de exacte maximale goothoogten per woning aangegeven. Ook is op de plankaart een 'gebied bijgebouwen toegestaan' in het grijs aangegeven. Hierbinnen mogen - onder bepaalde voorwaarden - naast bijgebouwen, ook aanbouwen en uitbreidingen van de woning, gebouwd worden. Vergroting van de woning mag alleen plaatsvinden als de uitbreiding áán de woning is. Het totale oppervlak aan bijgebouwen mag per woning niet groter zijn dan zestig vierkante meter, zolang het totale bouwperceel bij meer dan twee aaneengebouwde woningen voor niet meer dan de helft bebouwd wordt en bij vrijstaande en dubbele woningen niet meer dan veertig procent bebouwd wordt. Voor de berekening van het toelaatbaar gezamenlijk oppervlak van uitbreidingen en bijgebouwen worden hier bergingen en garages voorzover deze inpandig zijn, alsmede uitbreidingen van de woning en aanbouwen binnen het bebouwingsvlak, geacht deel uit te maken van de woning.

Binnen de bestemming 'Woondoeleinden' is het toegestaan een dienstverlenend beroep aan huis uit te oefenen zolang maar niet meer dan dertig procent van totale oppervlakte van de woning gebruikt wordt voor kantoor of praktijkruimten. Binnen deze bestemming is het college van burgemeester en wethouders bevoegd onder de in dit artikel genoemde voorwaarden vrijstelling te verlenen voor de bouw van bijgebouwen bij vrijstaande invalidenwoningen en hoekwoningen van aaneengebouwde woningen ten behoeve van kantoor of praktijkruimten ten behoeve van het vrije beroep tot een gezamenlijk oppervlak van ten hoogste honderd vierkante meter. Deze bevoegdheid geldt eveneens ten behoeve van het realiseren van voorzieningen voor invaliden en het levensloopbestendig maken van woningen. In de

vrijstellingsbepalingen is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen om ten behoeve van de realisering van dakterrassen ten hoogste 1 meter af te mogen wijken van de maximale goot- of bouwhoogte. Met deze vrijstellingsbevoegdheid zal zeer terughoudend worden omgegaan. Bij een verzoek tot toepassing zullen de belangen van omwonenden zeer zwaar wegen en deze regeling is met name opgenomen om dakterrassen toe te staan als het beginsel van "gelijke monniken, gelijke kappen" daartoe aanleiding geeft.

Artikel 5 Gemengde woondoeleinden

De percelen aan de Avenue Carnisse dragen alle de bestemming 'Gemengde Woondoeleinden'. Op de plankaart is een 'gebied bijgebouwen toegestaan' in het grijs aangegeven. Hierbinnen mogen bijgebouwen, alsmede aanbouwen en uitbreidingen van de woning, gebouwd worden. Aanbouwen en uitbreidingen van de woningen mogen uitsluitend aan de woning worden gebouwd. Lichte horeca (categorie 1A), kantoordoeleinden ten behoeve van zakelijke dienstverlening zijn in beperkte mate toegestaan aan de Avenue Carnisse.

Artikel 6 Woon- en maatschappelijke doeleinden

Een school en een tandartspraktijk vallen onder deze bestemming. Boven de school bevinden zich woningen. Indien men in de toekomst binnen het gebouw van de tandartspraktijk een woning wenst te realiseren is dat binnen de bestemming mogelijk.

Artikel 7 Openbare nutsdoeleinden

Het gaat hierbij om bestaande transformatorhuisjes en dergelijke. Eventuele nieuwe nutsgebouwtjes, tot 35 m², kunnen worden gerealiseerd op basis van een lid uit de algemene vrijstellingsbevoegdheid.

Artikel 8 Openbaar groen

Deze voornaamste groenzone binnen het plangebied is onderdeel van het Riederpark, waarvan de omvang is vastgelegd in het Regionaal Structuurplan Midden-IJsselmonde. Binnen deze bestemming zijn tevens het buurtgroen, water, fietspaden en speelplekken ondergebracht. Ten dienste van de bestemming zijn slechts bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

Artikel 9 Waterstaatsdoeleinden hoofdwatertgangen (dubbelbestemming)

De onder deze bestemming vallende hoofdwatertgangen zijn van belang voor de afwatering van het gehele plangebied. Aan weerszijden van de hoofdwatertgang moet rekening gehouden worden met een keurstrook van vijf meter breed. De keurstroken liggen veelal als primaire bestemming over een andere bestemming heen. Op de keurstroken mag - indien de secundaire bestemming dat toestaat - slechts gebouwd worden als de belangen van de hoofdwatertgang niet in het gedrang komen. Alvorens het college van burgemeester en wethouders een bouwvergunning verlenen, dient het advies in te winnen bij het waterschap.

Artikel 10 Waterhuishoudkundige doeleinden water

De watergangen en -oppervlakten die binnen het plangebied bestemd zijn voor de waterhuishouding en -berging, zijn met de bestemming 'waterhuishoudkundige doeleinden water' aangegeven. Bij deze bestemming hoeft geen rekening gehouden te worden met een keurstrook.

Artikel 11 Verkeersdoeleinden hoofdontsluitingsweg

De bestemming 'Verkeersdoeleinden hoofdontsluitingsweg' heeft betrekking op wegen die dienst doen als ontsluitingswegen en niet bestemd zijn als 'verkeersdoeleinden langzaam verkeer'. Ook de bijbehorende bermen, groenvoorzieningen alsmede andere bij de bestemming behorende voorzieningen vallen onder deze bestemming. Binnen de bestemming wordt ruimte geboden aan de mogelijkheid tot de oprichting vanabri's, zolang deze vallen binnen de in de voorschriften verwoorde maximale hoogte van drie meter en oppervlakte van tien vierkante meter.

Artikel 12 Verkeersdoeleinden buurtontsluitingsweg

Een deel van de singels heeft de bestemming Verkeersdoeleinden buurtontsluitingsweg gekregen.

Artikel 13 Verkeersdoeleinden overige wegen

De bestemming 'Verkeersdoeleinden overige wegen' heeft alleen betrekking op de zone die samenvalt met de Avenue Carnisse.

Artikel 14 Verkeersdoeleinden verblijfsgebied

Binnen deze bestemming zijn ook parkeren en groen ondergebracht.

Artikel 15 Verkeersdoeleinden langzaam verkeer

Deze bestemming betreft wegen die dienst doen als verkeersverbinding in de vorm van voet- en fietspaden die niet ondergebracht zijn onder één van de andere verkeersdoeleindenbestemmingen.

Artikel 16 Ondergrondse leidingen (dubbelbestemming)

Binnen de zone mag alleen onder de in de voorschriften bepaalde voorwaarden en met instemming van de leidingbeheerder gebouwd worden. In een zone ligt een gasleiding met een doorsnede van 300 mm en een werkdruk van 8 Bar. In een andere zone, langs de Carnisser Baan en de Meerwedesingel, ligt een rioolwaterpersleiding.

Artikel 17 Waterstaatsdoeleinden secundaire waterkering (dubbelbestemming)

Op de gronden met deze dubbelbestemming mag slechts worden gebouwd krachtens de secundaire bestemmingen indien de belangen van de waterkering zich hier niet tegen verzetten.

9.3 Overige regelingen

Artikel 18 Gebruik van gronden en bouwwerken

In het eerste lid van dit artikel is het gebruik van gronden en bouwwerken geregeld. De gebruiksbepalingen bevatten, naast een meer algemeen verbod om gronden en bouwwerken anders dan overeenkomstig de gegeven bestemming te gebruiken, een aantal nader genoemde verboden. Een belangrijk element wordt gevormd door de algemene vrijstellingsbepaling. Deze houdt in dat burgemeester en wethouders vrijstelling moeten verlenen van het gebruiksverbod, indien strikte toepassing van de verbodsbepaling leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd. Het opnemen van deze vrijstelling, is een eis die voorkomt uit Kroonjurisprudentie en is gebaseerd op een interpretatie van artikel 10 WRO. Mede gezien de jurisprudentie zal het andere gebruik moeten aansluiten bij het in lid 1 van de geldende bestemming genoemde gebruik. Toepassing van de vrijstelling mag niet leiden tot een formele bestemmingswijziging.

Artikel 19 Algemene vrijstellingsbevoegdheid (ex artikel 15 WRO)

Deze vrijstellingen zijn gebaseerd op artikel 15 lid 1a WRO en hebben onder meer tot doel enige flexibiliteit in de voorschriften aan te brengen. Via een door burgemeester en wethouders te verlenen vrijstelling kunnen onder meer nutsgebouwtjes van geringe omvang worden gebouwd, geringe wijzigingen in maatvoering en in bestemmings- of bebouwingsgrenzen worden aangebracht.

Artikel 20 Overgangsbepalingen

De overgangsbepalingen onder lid 1 hebben tot doel de rechtstoestand te begeleiden van bouwwerken die op het tijdstip van het in ontwerp ter visie leggen van het plan gebouwd zijn of kunnen worden gebouwd en die afwijken van de bebouwingsvoorschriften van het plan. Lid 2 betreft het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken in het plan, voor zover dit gebruik op het tijdstip van het rechtskracht verkrijgen van het plan afwijkt van de in het onderhavige plan gegeven bestemming.

Artikel 21 Strafbepaling

In dit artikel wordt overtreding van de voorschriften betreffende het gebruik van gronden en bouwwerken strafbaar gesteld op grond van artikel 59 WRO. Op deze manier wordt de mogelijkheid opgehouden om, indien dit nodig mocht blijken, het strafrecht in te zetten bij de overtreding van gebruiksvoorschriften van het bestemmingsplan.

Artikel 22 Titel

Dit artikel geeft aan onder welke naam de voorschriften en de plankaart dienen te worden aangehaald, te weten "Meerwede".

10 MAATSCHAPPELIJKE EN FINANCIËLE UITVOERBAARHEID

10.1 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan "Meerwede" heeft gedurende een periode van vier weken ter inzage gelegen, te weten van 4 november 2004 tot en met 3 december 2004.. In deze periode konden zowel mondelinge als schriftelijke inspraakreacties ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan naar voren worden gebracht. Er zijn 7 inspraakreacties ingediend. Het inspraakverslag, dat op 20 november 2007 door het college van burgemeester en wethouders is vastgesteld, is als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd.

10.2 Overleg

Het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 heeft plaatsgehad, in de bijlage bij dit bestemmingsplan wordt hiervan verslag gedaan. Naar aanleiding van de opmerkingen uit dit overleg en uit de inspraak zijn planaanpassingen doorgevoerd in zowel de toelichting, voorschriften als op de plankaart van het bestemmingsplan "Meerwede".

10.3 Financiële uitvoerbaarheid

Voor dit bestemmingsplan geldt dat de ontwikkelingen passen binnen het afsprakenkader voor de totale Vinex-locatie Carnisselande, waarbij de economische haalbaarheid in grote lijnen is aangetoond. Met betrekking tot de economische uitvoerbaarheid van het plan wordt dan ook verwezen naar de afspraken die hieromtrent gemaakt zijn in regionaal verband.

Het voorliggende bestemmingsplan kent een overwegend consoliderend karakter. Nu de realisatie van het woningbouwprogramma voor dit deel van Carnisselande achter de rug is, verwacht de Gemeente Barendrecht geen nieuwe kosten meer die verbonden zijn aan inrichting van dit gebied. De incidentele nieuwe ontwikkelingen die te verwachten zijn, zullen hoofdzakelijk particuliere initiatieven zijn. Deze ontwikkelingen zullen dan ook niet van invloed zijn op de gemeentelijke economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.