



gemeente
Schiedam

Bestemmingsplan Groenoord 2015



Oktober 2016

Bestemmingsplan Groenoord 2015 (gewijzigde vaststelling)

Ontwerp : **17 maart 2015**

Vastgesteld door
de gemeenteraad : **15 september 2015** bij besluit nr. **15VR028**

Gewijzigd vastgesteld
door de gemeenteraad : **25 oktober 2016** bij besluit nr. **16VR056**

Uitspraak Afdeling
bestuursrechtspraak
van de Raad van State : **24 mei 2017** uitspraaknr. **201507962/2/R3**

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, planregels en een verbeelding.

Groenoord 2015

Inhoudsopgave

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doelstelling	5
1.2 Begrenzing plangebied	5
1.3 Geldende bestemmingsplannen	6
1.4 Uitgangspunten	6
1.5 Opzet bestemmingsplan en toelichting	7
Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie	9
2.1 Ligging	9
2.2 Ontstaansgeschiedenis	9
2.3 Ruimtelijke beschrijving	10
2.4 Verkeersstructuur	11
Hoofdstuk 3 Beleidskader	13
3.1 Rijksbeleid	13
3.2 Provinciaal en Regionaal beleid	15
3.3 Gemeentelijk/lokaal beleid	17
Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische randvoorwaarden	23
4.1 Waterparagraaf	23
4.2 Bodem	23
4.3 Flora en fauna	25
4.4 Externe veiligheid	26
4.5 Geluid	29
4.6 Luchtkwaliteit	30
4.7 Milieuhinder bedrijvigheid	31
4.8 Archeologie	32
Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	35
5.1 Doelstellingen	35
5.2 Uitgangspunten	35
5.3 Ontwikkelingen	36
5.4 Duurzame verstedelijking	37
Hoofdstuk 6 Juridische aspecten	39
6.1 Algemene juridische opzet	39
6.2 Bestemmingen	39
6.3 Dubbelbestemmingen	39
6.4 Overige bepalingen	39
Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid	45
7.1 Economische uitvoerbaarheid	45
7.2 Exploitatieplan	45
7.3 Planschade	45
Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47

Bijlagen bij de toelichting

49

Bijlage 1	Waterparagraaf bestemmingsplan Groennoord
Bijlage 2	Flora- en Faunaparagraaf Bestemmingsplan Groennoord
Bijlage 3	Externe veiligheid bestemmingsplan Groennoord
Bijlage 4	Advies VRR EV Groennoord
Bijlage 5	Akoestisch onderzoek Groennoord 2015
Bijlage 6	Besluit hogere waarden (2004)
Bijlage 7	Besluit HW Groennoord 2015
Bijlage 8	Reactienota voorontwerp-bestemmingsplan Groennoord 2014
Bijlage 9	Nota van zienswijzen bestemmingsplan Groennoord 2015
Bijlage 10	Aanvullende motivering parkeren Valeriusstraat

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Aanleiding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening dient een bestemmingsplan elke 10 jaar te worden herzien. Voor het plangebied Groenord is een herziening van de daar nu geldende bestemmingsplannen noodzakelijk aangezien het voorgaande bestemmingsplan 'Groenord 2003' in 2004 is vastgesteld.

Doelstelling

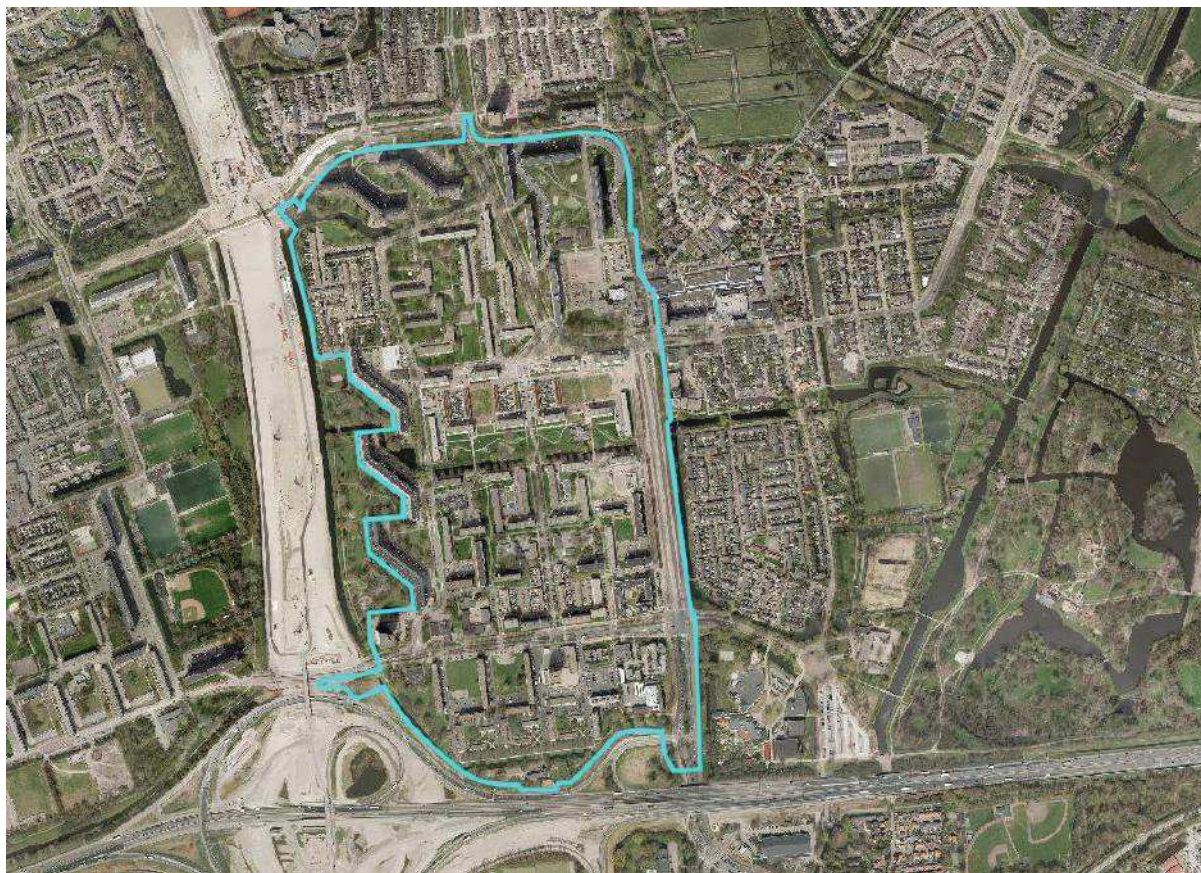
Het hoofddoel van het bestemmingsplan is een adequate planologische regeling waarin het meest recente ruimtelijk beleid in een juridisch bindende vorm is neergelegd. Hierbij is het enerzijds van belang dat het bestemmingsplan rechtszekerheid biedt en anderzijds vóór de inwerkingtreding kan dienen als ruimtelijke onderbouwing voor te doorlopen (project)afwijkingbesluiten en ná de inwerkingtreding als bouwtitel voor aanvragen om omgevingsvergunning. Met het nieuwe bestemmingsplan beschikt de gemeente over een instrument om gewenste en ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen te sturen en beheersen.

Uitgangspunt is het verminderen van de behoefte en/of noodzaak om van het bestemmingsplan af te wijken. Het bestemmingsplan is tevens gericht op een goed beheer en conservering van de bestaande situatie en past binnen de gemeentelijke doelstelling om uniformiteit in de bestemmingsplannen te brengen. Het bestemmingsplan dient te voldoen aan de nieuwe wet- en regelgeving. Het bestemmingsplan wordt opgesteld in overeenstemming met de "Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen SVBP2012" en het Informatiemodel ruimtelijke ordening IMRO2012". Het plan is hierdoor digitaal uitwisselbaar en raadpleegbaar.

Het bestemmingsplan is hoofdzakelijk consoliderend van aard; de bestaande situatie is leidend. Wel is de regeling waar mogelijk globaal en flexibel gemaakt, om te kunnen inspelen op initiatieven die zich aandienen. Nieuwe ontwikkelingen worden in het bestemmingsplan opgenomen voor zover het aannemelijk is dat deze binnen de planperiode van 10 jaar worden gerealiseerd. Dit betreft de projecten ter voltooiing van de eerder ingezette herstructurering van Groenord.

1.2 Begrenzing plangebied

De wijk Groenord, gebouwd in de jaren zestig van de vorige eeuw, vormt het zuidwestelijke kwadrant van de naoorlogse uitbreidingswijken. Het plangebied wordt aan alle kanten begrensd door infrastructuur. Aan de zuidzijde van de wijk bevindt zich de rijksweg A20 en aan de westzijde het nieuwe tracé van de A4 Delft-Schiedam. De Churchillweg vormt de oostelijke begrenzing van de wijk. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door de Brederoweg.



Afbeelding 1 - Begrenzing plangebied

1.3 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied zijn momenteel twee bestemmingsplan en één wijzigingsplan van kracht. Deze bestemmingsplannen worden met dit plan (gedeeltelijk) herzien. Het betreft:

- bestemmingsplan 'Groenord 2003', vastgesteld door de gemeenteraad op 13 september 2004 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 26 april 2005;
- bestemmingsplan 'Groene Long 2007', vastgesteld door de gemeenteraad op 12 november 2007 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 6 maart 2008.
- wijzigingsplan 'Notenbalk', vastgesteld door de gemeenteraad op 8 december 2009.

1.4 Uitgangspunten

Het bestemmingsplan is hoofdzakelijk conserverend van karakter. De plansystematiek is te kenmerken als een “globaal gedetailleerd bestemmingsplan”. Dit betekent enerzijds dat de in het plangebied voorkomende bebouwing en functies gedetailleerd worden bestemd, terwijl anderzijds gewenste ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Dit laatste is gedaan door ofwel globaal te bestemmen, ofwel door het opnemen van afwijkings- en/of wijzigingsbevoegdheden.

Bij de gehanteerde bestemmingen is het conserveren van de bestaande situatie leidend. Ten aanzien van de bebouwing is vrijwel overal het huidige gebruik vastgelegd. Daarbij gaat het vooral om de woonfunctie, maar ook de bestaande functies maatschappelijk, kantoor, centrum en bedrijf. Bij het gebruik van de openbare ruimte is eveneens vrijwel overal het huidige gebruik vastgelegd. Dat geldt voor het water, de wegen en paden. De verkeersbestemming laat daarbij beperkte aanpassingen in de inrichting van de openbare ruimte toe.

Beoogde ontwikkelingen

Hoewel overwegend conserverend, maakt het bestemmingsplan enkele nieuwe ontwikkelingen mogelijk om de lopende herstructurering van Groenoord af te ronden. In Groenoord zal de komende vier jaar het accent liggen op de realisatie van de reeds geplande nieuwbouw en de voorbereiding van de verdere herstructurering. Het gaat hier om het afmaken van de restopgave in Groenoord-Midden (2013-2017), het herontwikkelen van het Bachplein / Hof van Spaland (Hof van Noord, 2015-2025) en het herstructureren van Groenoord-Zuid (2018-2025). Deze ontwikkelingen worden in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt, middels de bestemming "Woongebied", waarbij aansluiting is gezocht bij de uitgangspunten voor deze locaties uit bestemmingsplan "Groenoord 2003".

1.5 Opzet bestemmingsplan en toelichting

Het bestemmingsplan bestaat uit drie delen:

- de toelichting: hierin worden de overwegingen beschreven die hebben geleid tot het geven van een bepaalde bestemming, evenals een uitleg van de gebruikte bestemmingen;
- de regels: hierin wordt per bestemming een omschrijving gegeven van het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing van de in dit plan begrepen gronden, en;
- een verbeelding/plankaart, met daarop aangegeven de bestemmingen van alle gronden.

De inhoud van de toelichting is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de geschiedenis en de huidige situatie van het plangebied. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de ruimtelijke en functionele structuur.
- In hoofdstuk 3 is een beknopt overzicht opgenomen van de belangrijkste beleidsvisies van andere overheden die relevant zijn voor het plangebied.
- De gevolgen of effecten op de planologische en milieutechnische aspecten worden in hoofdstuk 4 beschreven. Hoewel de gevolgen van deze aspecten, gelet op het conserverend karakter van het plan, minimaal zijn dienen deze aspecten wel benoemd te worden.
- De visie op het plangebied is beschreven in hoofdstuk 5. Op basis van verschillende aspecten wordt een beeld gevormd van ontwikkelingen die zich in het plangebied afspelen of mogelijk gaan afspelen. Daarbij wordt tevens aangegeven hoe deze zijn verwerkt in het bestemmingsplan.
- In hoofdstuk 6 worden de gehanteerde bestemmingen met bijbehorende regeling beschreven.
- Hoofdstuk 7 heeft betrekking op de economische uitvoerbaarheid van het plan.
- Hoofdstuk 8 behandelt ten slotte de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Hierin worden de resultaten beschreven van de gevolgte inspraakprocedure en het vooroverleg conform artikel 3.1.1 Bro.

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

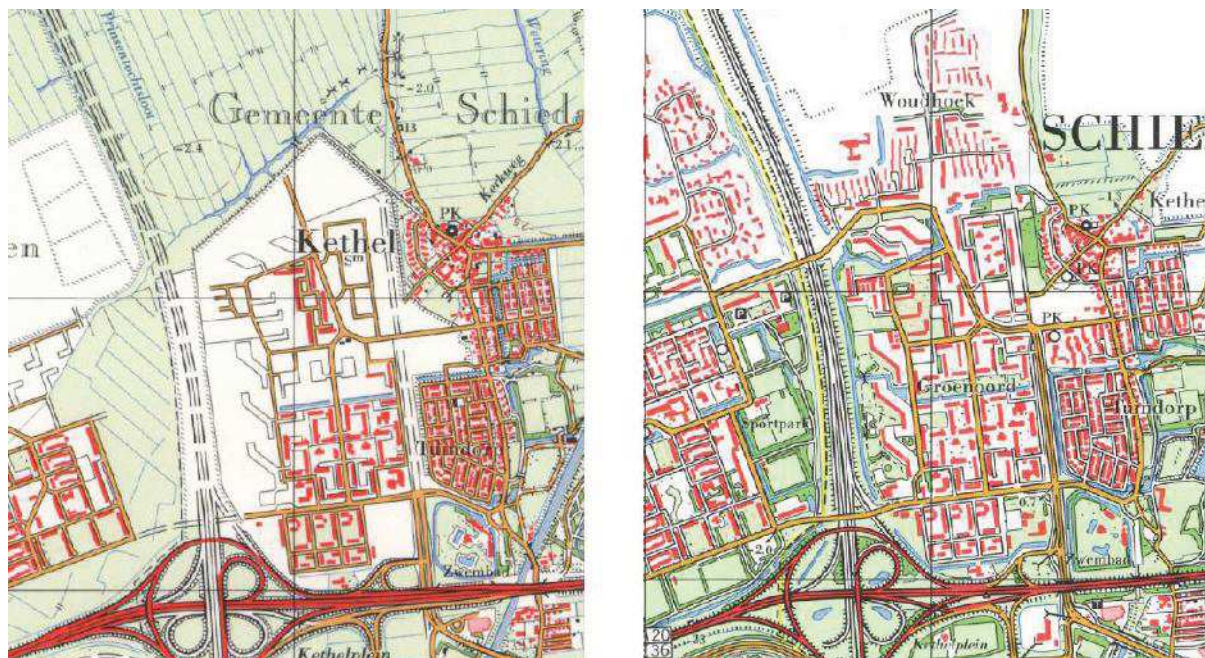
2.1 Ligging

Groenord ligt in Schiedam Noord direct ten noorden van rijksweg A20 en ten oosten van het tracé van de A4. Deze rijkswegen vormen de zuidelijke en westelijke begrenzing van het plangebied. De wijk is gebouwd in de jaren zestig van de vorige eeuw en vormt het zuidwestelijke kwadrant van de naoorlogse uitbreidingswijken. Het plangebied is op afbeelding 1 weergegeven.

2.2 Ontstaansgeschiedenis

De ontwikkeling in het plangebied wordt tot halverwege de twintigste eeuw bepaald door de polders tussen de Poldervaart en de Vlaardingsche Vaart. Deze polders - Hargpolder en Holierhoekse Polder - behoorden tot de oude veenontginningen in dit gebied. Bestuurlijk kenden deze polders een zekere zelfstandigheid, maar zij waren ondergeschikt aan de zogenaamde ambachten, die zelf weer onderdeel vormden van het Hoogheemraadschap Delfland. De Holierhoekse Polder behoorde tot het Vlaardingerambacht, terwijl de Hargpolder tot het ambacht Kethel werd gerekend. De invloed van de stad op de polders bleef beperkt tot de uitoefening van rechten op basis van grondeigendom van burgers en stedelijke instellingen. Na 1795 werden de genoemde ambachten zelfstandige gemeenten. In 1941 werd het gehele grondgebied van de gemeente Kethel-Spaland door Schiedam geannexéerd. In dat jaar werd ook de Holierhoekse Polder verdeeld tussen de gemeenten Vlaarding en Schiedam.

De polders hadden een kenmerkend slagenlandschap van langgerekte wei- en hooilanden gescheiden door afwateringssloten. De boezems van de afzonderlijke polders waren van elkaar gescheiden door dijken, waarover de belangrijkste wegen en ontsluitingen van erven liepen. De spaarzame bebouwing in de polders lag aan deze dijken. Het waren voornamelijk boerderijen.



Afbeelding 2 - Topografische kaart 1968 en 1981 (bron: www.watwaswaar.nl)

Na de Tweede Wereldoorlog vonden er grote wijzigingen plaats en werden de polders in fases bebouwd. De uitbreidingsplannen voor Groenord zijn grotendeels tot stand gekomen in het begin van de jaren '60 van de vorige eeuw. Hoewel de uitvoering van de plannen en de herzieningen daarvan hoofdzakelijk plaatsvonden na 1965, wordt de wijk aangemerkt als een typische wederopbouwwijk. Het ten zuiden van de Laan van Bol'Es

gelegen Groenord-Zuid vormt het oudste deel van de wijk (1960-1965). Daarna volgende Groenord-Midden, -Noord en -West en het Bachplein aan de westzijde van winkelcentrum Spaland.

2.3 *Ruimtelijke beschrijving*

De hoofdstructuur van Groenord kenmerkt zich door een nagenoeg orthogonale opbouw met een duidelijke hiërarchische wegenstructuur. Binnen het grid van de wegen liggen de vijf te onderscheiden deelgebieden of buurten met elk hun eigen ruimtelijke karakteristiek. In de oorspronkelijke hoofdopzet van elk van deze buurten is de zogenaamde 'stempelarchitectuur' duidelijk te herkennen. Het zijn steeds repeterende patronen van identieke wooneenheden in hoofdzakelijk strokenbouw. Als gevolg van de herstructureringsopgave (2003-heden) is daar een nieuwe hedendaagse invulling aan toegevoegd, bestaande uit clusters grondgebonden rijenwoningen en moderne appartementengebouwen, die zich hebben gevoegd naar de oorspronkelijke stempels. Zo is in Groenord-Midden het patroon er één van haaks op elkaar liggende bouwstroken rondom groene hoven of parkeerhoven. De bebouwing in noord-zuidrichting is vier bouwlagen, de bebouwing in oost-westrichting is acht bouwlagen. In het noorden en in het zuiden, langs de Eduard van Beinumlaan, is inmiddels een aantal van de in noord-zuidrichting liggende stroken afgebroken en vervangen door grondgebonden woningen en appartementen. Groenord-Zuid heeft van oorsprong ook een 'stempelverkaveling', hoewel de recente nieuwbouw duidelijk een eigen patroon vormt. In Groenord-West en -Noord en rondom het Bachplein zijn de gebouwen meer in een lijn aan grote (gras)velden geplaatst. De bebouwing is veel grootschaliger en hoger, tot dertien bouwlagen. Sommige gebouwen zijn gevormd in een flauwe Z-vorm of L-vorm in plaats van rechte stroken.

De typische wederopbouwarchitectuur kenmerkt zich door een functionalistische opbouw. Wonen, wijkvoorzieningen en verkeersvoorzieningen zijn duidelijk van elkaar gescheiden in een voor de functie 'optimaal' ontworpen ruimte. Opvallend is dat de voorzieningen meer verspreid over de wijk liggen in de vorm van paviljoenachtige, losse gebouwen op ruime kavels. Een centraal wijkcentrum ontbreekt. De voorzieningen liggen ook meestal langs de hoofdwegen. Elk deelgebied heeft zijn eigen (kleine) winkel- / voorzieningencentrum. In Noord bevindt zich een supermarkt op de hoek van de Vivaldilaan en de Borodinlaan. Het Bachplein vormt samen met het Hof van Spaland, dat in de naastgelegen wijk ligt, het centrale winkelcentrum voor heel Schiedam-Noord. Hier bevindt zich onder andere een divers winkelaanbod en een bibliotheek. Langs de Laan van Bol'Es en in het verlengde van de Eduard van Beinumlaan ligt het voorzieningencentrum voor Groenord-Zuid. Omdat de Laan van Bol'Es een centrale verkeersverbinding is naar Vlaardingse liggen hier meerdere voorzieningen zoals een benzinestation, een basisschool en een verzorgingscentrum.

Het merendeel van de woningvoorraad bestaat nog steeds uit gestapelde appartementen in de vorm van galerijflats en portiekflats. In Groenord-Zuid is de bebouwing na de eerste fase van de herstructurering meer afwisselend met eengezinswoningen, wonen boven winkels en benedenbovenwoningen met een portiekontsluiting, overwegend in drie en vier bouwlagen. De oostzijde is voor een groot deel vervangen door nieuwbouw met onder andere een nieuw winkelcentrum met daarboven appartementen. Richting de Churchillweg liggen een school en kantoorruimten.

De bebouwing in Groenord-Midden bestaat nog steeds overwegend uit galerijflats in vier tot acht bouwlagen, maar er zijn veel grondgebonden woningen aan toegevoegd. In het noorden aan het Louis Zimmermannplein, het Sem Dresdenplein, het Dirk Schäferplein en het Jacques Urlusplein zijn de flats in noord-zuidrichting gesloopt en zijn circa 54 rijenwoningen gebouwd (2009-2011). Een blok van 18 woningen komt daar nog bij. Verder zijn er nog drie locaties aangewezen voor kleinschalige appartementengebouwen. Ook ter plaatse van de vroegere Martinuskerk aan de Jan Damenstraat (locatie Notenbalk) worden nog 20 rijenwoningen toegevoegd. In een eerder stadium (2007-2009) zijn de flats aan het Willem Landréplein en Bernard Zweersplein vervangen door 42 grondgebonden rijenwoningen en 73 appartementen.

In Groenord-West en -Noord liggen de meest grootschalige appartementencomplexen, zoals de zogenaamde Z-flats, van circa dertien bouwlagen. Er is beperkte nieuwbouw mogelijk, maar nog niet gerealiseerd. In de meest noordwestelijke hoek is eind jaren '70 nog een cluster overwegend grondgebonden woningen toegevoegd. Op

de hoek van de Laan van Bol'Es en de Van Beethovenlaan ligt een twintig verdieping tellende woontoren, de Van Beethovenflat, welke de passage (het viaduct) 'met het A4-tracé naar Vlaardingen markeert.

Groen en openbare ruimte.

Groenoord kent veel plekken met een groen karakter. Van buurtversterkend belang zijn de Josef Orelingsingel en het groengebied achter de Z-flats. Het gebied achter de Z-flats heeft weinig relatie met de wijk, doordat deze flats een fysieke barrière vormen. Betere aansluiting van de wijk met het talud en de landtunnel van de A4 door in te zetten op goede oost-westpaden samen met meer vrijstaande bebouwing in deze groene omgeving kan deze relatie versterken. In oost-west richting speelt de Orelingsingel (samen met de Hargsingel ten noorden van Tuindorp en het Beatrixpark) een belangrijke rol voor het groen als schakel tussen de noord-zuid gerichte groene vingers vanuit Midden-Delfland, het talud van de A4 en de Poldervaart. Beide singels hebben ecologische oevers, bestaande uit kokosrollen tussen perkoenpalen.

Op het niveau van de wijk verbindt het groene profiel van de Eduard van Beinumlaan ruimtelijk en functioneel Groenoord-Zuid met Groenoord-Noord. In Groenoord-Noord en Groenoord-Zuidoost staan de diverse flats op een groen 'tapijt' dat goed met elkaar verbonden is. Er is een evenwichtige balans tussen groen, parkeren en spelen. De grotere groenstructuur op wijkniveau is hier helder. Uitzondering in Groenoord-Noord vormt het Bachplein wat, evenals Groenoord-Zuidwest, erg versteend is. De overige groengebieden in Groenoord zijn versnipperd en groenvoorzieningen komen in verschillende vormen voor (spelen maar deels ook zeer functioneel voor parkeren) met vooral een kwaliteit en functie op lokaal niveau.

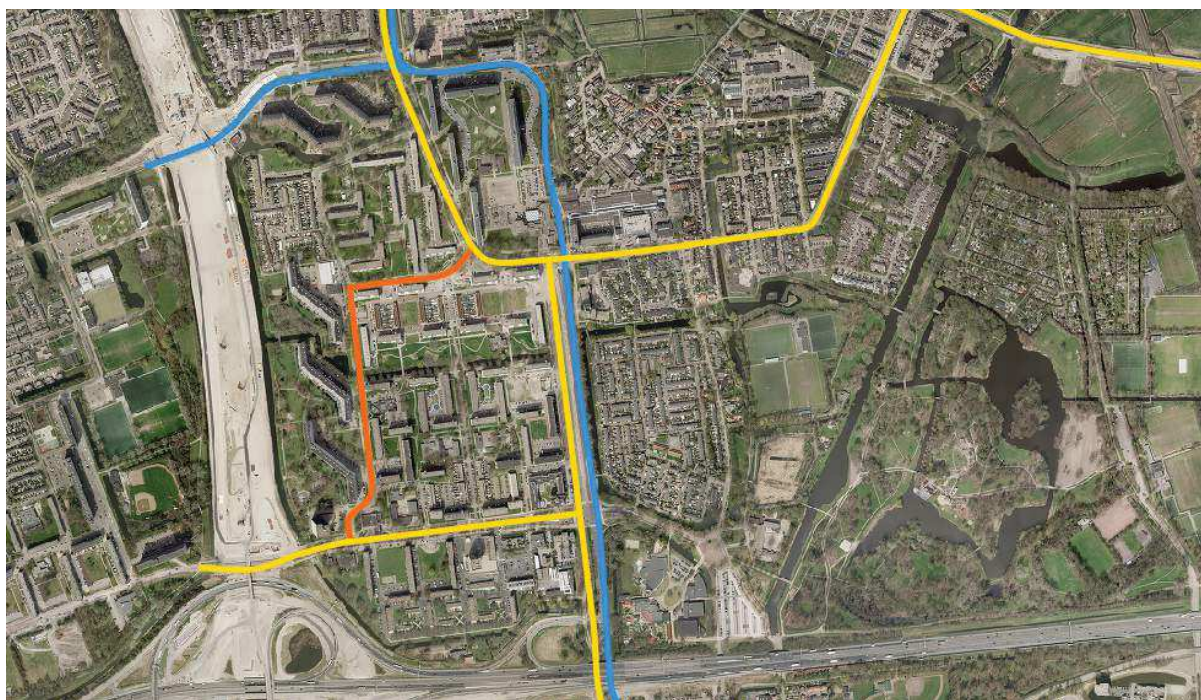
De wijk wordt omkaderd en verbonden met de omgeving door respectievelijk de stadsassen Churchillweg en Mozartlaan aan de noordoostzijde en de Laan van Bol'Es aan de zuidzijde. Dit zijn belangrijke verbindende laanstructuren op het niveau van de stad. Aan de stadsas Churchillweg heeft in 2013 grootschalig groenonderhoud plaats gevonden waarbij de structuur versterkt is. Een bijzonder element aan de rand van de wijk vormt boerderij Landvreugd.

2.4 Verkeersstructuur

2.4.1 Ontsluiting autoverkeer

Groenoord is uitstekend bereikbaar met de auto, zowel vanuit het centrum van Schiedam als vanaf de snelweg A20 (en vanaf 2015 ook de A4). De hoofdontsluitingsweg is de Churchillweg, die via de Mozartlaan en Zwaluwlaan verbonden is met de ringweg. Deze ringweg verbindt de overige wijken ten noorden en ten oosten van Groenoord en het oude dorp Kethel met elkaar. De Laan van Bol'Es vormt een tweede belangrijke wijkoverstijgende ontsluitingsroute, die Schiedam en Vlaardingen met elkaar verbindt. Al deze hoofdroutes van de wijk hebben een 50 km/u-regime. De Van Beethovenlaan en de Vivaldilaan zijn de belangrijkste wijkontsluitingen. Van hieruit worden de woonbuurtjes, dan wel woonblokken, ontsloten. Voor deze wijkontsluiting geldt een 30km/u-snelheidsregime.

De overige wegen in Groenoord hebben een 30km/u-snelheidsregime of zijn ingericht als woonerf. In de woonbuurten zal door maatregelen bij de herinrichting van het openbaar gebied aandacht zijn voor de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid. Bij herinrichting van bestaande woonerven wordt de ruimte geboden deze te behouden of ze om te vormen naar een 30 km/u-zone. Het parkeren vindt grotendeels op maaiveld plaats, voor de bouwblokken in de nabijheid van de entrees. Nieuwe appartementengebouwen zullen zoveel mogelijk van een gebouwde parkeervoorziening dienen te worden voorzien. Voor Groenoord wordt aangesloten bij het vigerende parkeerbeleid.



Afbeelding 3 - Hoofdverkeersstructuur: gebiedontsluiting (geel), wijkontsluiting (oranje) en tram (blauw)

2.4.2 Openbaar vervoer

Groenord is zeer goed aangesloten op het openbaar vervoersnet. De tramroute langs de Churchillweg vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer in Groenord. De tramroute verbindt de wijk met de andere noordelijke stadsdelen van Schiedam en Vlaardingen. In zuidelijke richting verbindt deze Groenord met belangrijke overstaplocaties, zoals het intercitystation Schiedam-Centrum en diverse metrostations. De tramroute verbindt Groenord ook met belangrijke bestemmingen, zoals het Vlietland ziekenhuis en de centra van Schiedam en Rotterdam. Door het westelijke deel van de wijk loopt via de Laan van Bol'Es, de Van Beethovenlaan en de Vivaldilaan één buslijn (lijn 51: Station Schiedam Centrum - Woudhoek), zodat elke woning goed bereikbaar is met het openbaar vervoer. Het NS-station Schiedam-Nieuwland (vanaf 2017 metrostation) ligt in zuidelijke richting, op nog geen kilometer afstand van de wijk.

2.4.3 Langzaam verkeer

Het langzaam verkeer in Groenord kan gebruik maken van een fijnmazig netwerk van wegen. Het fietsverkeer rijdt samen met het autoverkeer in de 30 km/u-zones. Langs de gebiedsontsluitingswegen waar 50 km/u wordt gereden rijdt het fietsverkeer afgescheiden van het wegverkeer op fietspaden of parallelwegen. Door Groenord lopen meerdere routes voor het langzaam verkeer. Bij herinrichtingsplannen zal bijzondere aandacht zijn voor de voetganger. De veranderende maatschappelijke ontwikkelingen vragen om voldoende ruime voetpaden, die berekend zijn op het gebruik van rollators en scootmobielen. Dit zal niet alleen gelden voor de routes naar bijvoorbeeld seniorencomplexen en winkel- en wijkvoorzieningen, maar ook op de meer recreatieve routes in en naar het openbaar groen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Dit hoofdstuk geeft een beknopt overzicht van het relevante ruimtelijk beleid voor het voorliggende bestemmingsplan op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk schaalniveau. Per beleidsstuk is aangegeven in hoeverre deze haar doorwerking heeft in het voorliggende bestemmingsplan.

3.1 *Rijksbeleid*

3.1.1 **Structuurvisie Infrastructuur en ruimte**

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De structuurvisie vervangt verschillende nota's, waaronder de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit, en schetst de doelen, belangen en opgaven van het Rijk tot 2028 en de ambities tot 2040. Uitgangspunt is de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk over te laten aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'), minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving. De nationale belangen die worden benoemd betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden.

Schiedam maakt onderdeel uit van de regio Zuidvleugel. De structuurvisie zet voor wat betreft deze regio, en voor zover van belang voor Schiedam, in op het verbeteren van het vestigingsklimaat door het optimaal benutten en verbeteren van de bereikbaarheid, mede door het ontwikkelen van een efficiënt multimodaal logistiek netwerk, het borgen van de waterveiligheid en het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk. Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) aan woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen. Ook natuur, hoogwaardige landschappen en recreatieve voorzieningen horen daarbij. Onderhavig bestemmingsplan is hiermee in lijn.

De structuurvisie gaat uit van het vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen. Een dergelijke wijze van programmeren is vereist om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en om krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beiden te bereiken is een ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening op grond waarvan bij ruimtelijke besluiten gemotiveerd moet worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik.

3.1.2 **AMvB Ruimte**

De nationale belangen uit de structuurvisie die juridisch borging vragen zijn opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is laatst gewijzigd op 1 juli 2014. Een aantal rijksbelangen wordt met dit besluit geborgd in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen van overheden. Onderwerpen die aan bod komen zijn: rijksvaarwegen, de mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, de Waddenzee en het waddengebied, defensie, hoofdwegen en landelijke spoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen, primaire waterkeringen, de ecologische hoofdstructuur, het IJsselmeergebied, erfgoed van uitzonderlijke universele waarde en de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan.

Het plangebied is gelegen aan de noordzijde van de rijksweg A20 en ten oosten van de A4. De locatie is niet aangewezen als een reserveringsgebied voor de verbreding van bestaande hoofdwegen. Geen van de andere rijksbelangen zijn van toepassing op deze locatie. Het bestemmingsplan is daardoor in overeenstemming met het bepaalde in het Barro.

3.1.3 Mensen, Wensen, Wonen

In 2000 is de Nota 'Mensen, Wensen, Wonen; Wonen in de 21ste eeuw' vastgesteld. De nota geeft een doorkijk naar de ruimtebehoefte voor wonen in ons land tot 2030. De kern van het beleid is een keuze voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. De woonwensen van burgers dienen centraal te staan, waarbij het beleid niet langer gericht is op huisvesten, maar op wonen. De “traditionele confectieaanpak in de Nederlandse woningbouw” is niet langer toereikend. “De burger wil een maatpak dat lekker zit en vele functies kan vervullen (huis-, werk- en studieplek).”

Om de burgers een dergelijk maatpak te kunnen leveren staan vier principes in de nota centraal: het vergroten van de keuzevrijheid voor de burger, aandacht voor maatschappelijke waarden, een betrokken overheid en een beheerste marktwerking. Op basis van deze principes zijn een vijftal uitgangspunten opgesteld:

1. vergroten van de zeggenschap over de woning en de woonomgeving;
2. kansen scheppen voor mensen in kwetsbare posities;
3. bevorderen van wonen en zorg op maat;
4. verbeteren van de stedelijke woonkwaliteit;
5. groene woonwensen faciliteren.

Het plangebied betreft een herstructureringsgebied. De uitgangspunten uit de nota zijn meegenomen bij de herstructurering zoals deze in de afgelopen jaren is uitgevoerd en zullen ook in het vervolg van de herstructurering worden toegepast. Het bestemmingsplan biedt daarnaast ruimte voor beperkte uitbreidingen en verbeteringen in en om de woning en biedt ruimte voor het uitoefenen voor een beroep of bedrijf aan huis.

3.1.4 Waterbeleid 21e eeuw

Een belangrijke conclusie uit het 'Waterbeleid 21e eeuw' is om meer ruimte te geven aan water en te voorkomen dat de waterproblematiek in tijd of ruimte wordt afgewenteld. Er worden twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten aangegeven:

- waterkwantiteit: Vasthouden - Bergen - Afvoeren;
- waterkwaliteit: Schoonhouden - Scheiden - Zuiveren.

Deze strategieën vertalen zich voor het stedelijk gebied in concrete aandachtspunten als: meer ruimte voor water en een relatie tussen het stedelijk water en het water in het omliggende gebied, vergroting van het waterbergend vermogen, verbetering van de waterkwaliteit, vergroting van de belevingswaarde van water en kansen voor natuur en recreatie in en rondom stedelijk water. Voor dit bestemmingsplan is een waterparagraaf opgesteld (paragraaf 4.1). De relevante waterhuishoudkundige thema's voor het plangebied en de wijze waarop hiermee wordt omgegaan zijn hierin opgenomen.

3.1.5 Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan (NWP) bevat het Rijksbeleid ten aanzien van water voor de periode 2009-2015. Het NWP is opgesteld op basis van het wetsvoorstel Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het NWP voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het NWP zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de stroomgebiedbeheerplannen op grond van de Kaderrichtlijn Water. Tevens bevat het NWP een eerste beleidsmatige uitwerking van de kabinetsreactie op het advies van de Deltacommissie. In de bijlagen van het NWP zijn stroomgebiedbeheerplannen opgenomen waarin wordt benoemd hoe de waterkwaliteit in het stroomgebied kan worden verbeterd. De gemeente Schiedam valt in het beheerplan van de Rijndelta. Verwezen wordt naar de waterparagraaf (paragraaf 4.1).

3.2 Provinciaal en Regionaal beleid

3.2.1 Provinciale structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland'

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening moeten gemeenten, provincies en Rijk hun beleid neerleggen in één of meer structuurvisies. De provincie Zuid-Holland heeft op 9 juli 2014 voor de gehele provincie de structuurvisie 'Ruimte en Mobiliteit' vastgesteld. De structuurvisie gaat uit van structurele, maar ook onzekere, veranderingen in de samenleving, economie en het milieu. Veranderingen die er toe leiden dat de voorspelbaarheid van ontwikkelingen vermindert. Binnen dit dynamische speelveld zet de provincie in op het beter benutten en verder opwaarderen van bovenlokale netwerken, landschapsstructureren en verstedelijkingspatronen. De behoefte van de gebruikers staat daarbij centraal; het aanbod moet zijn afgestemd op hun vraag.

Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie: beter benutten en opwaarderen van wat er is, vergroten van de agglomeratiekracht, verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en het bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Voor de bebouwde ruimte streeft de provincie naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied, met een inzet op verdichting, concentratie en specialisatie binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. In de provinciale structuurvisie zijn geen aspecten benoemd die van belang zijn voor het voorliggende bestemmingsplan.

3.2.2 Provinciale verordening Ruimte

Samen met de structuurvisie is de verordening 'Ruimte' vastgesteld. In deze verordening vindt een juridische vertaling plaats van het beleid uit de structuurvisie. De verordening stelt regels met betrekking tot belangrijke ruimtelijke elementen die een doorwerking hebben in het bestemmingsplan. Onderwerpen die aan bod komen zijn onder andere de ladder voor duurzame verstedelijking, kantoren, bedrijven, detailhandel, veiligheidszoning oevers Nieuwe Maas, ruimtelijke kwaliteit, herbestemmen bestaande bebouwing buiten het bestaand stadsgebied, ecologische hoofdstructuur, molenbiotopen, windenergie, regionale waterkeringen, buitendijks bouwen en archeologie. Geen van deze provinciale belangen zijn van toepassing op het plangebied. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het bepaalde in de provinciale verordening.

3.2.3 Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) is in oktober 2005 vastgesteld als streekplan door de provincie Zuid-Holland en als regionaal structuurplan door de Stadsregio Rotterdam. De streekplanfunctie is vanwege de provinciale structuurvisie inmiddels vervallen, maar RR2020 geldt nog steeds als regionaal structuurplan. Het plan bestrijkt het grondgebied van alle bij de stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten en is bedoeld voor een periode van vijftien jaar (2005-2020). De kern van de RR2020 zit in de balans tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving. Het plangebied is in de RR2020 aangewezen als een gebied welke zich in het kader van de transformatie leent voor een 'rigoureuze aanpak na oorlogse wijken met het accent op suburbane kwaliteiten'.

Het RR2020 benoemt als één van de opgaven voor de regio Rotterdam: 'het creëren van een grote diversiteit aan kwalitatief goede woon-, werk- en verblijfsgebieden met goede verbindingen voor verschillende vervoerssoorten en een goede milieukwaliteit, waardoor de keuzemogelijkheden voor inwoners, ondernemers en bezoekers toenemen en de sociale diversiteit die de regio kenmerkt beter tot haar recht kan komen'. Om deze opgave te realiseren wordt ingezet op het bouwen van eengezinswoningen in een stedelijke of suburbane en groene setting, het toevoegen van nieuwe en het transformeren van bestaande woonmilieus, het handhaven en verbeteren van de leefbaarheid in de woonwijken en een meer evenwichtige verdeling van goedkope huurwoningen over de gehele regio.

3.2.4 Woonvisie 2011-2020

In 2011 heeft de provincie de 'Woonvisie 2011-2020' vastgesteld. De provincie streeft op grond van de Woonvisie, in aansluiting op de provinciale structuurvisie, een aantrekkelijke leefomgeving na. Een leefomgeving waarin de ruimte voor wonen, werken, reizen en recreëren in balans is en waar vraag en aanbod op elkaar aansluiten. Verstedelijking dient zoveel mogelijk binnen het bestaand stedelijk gebied te worden geconcentreerd, waardoor investeringen in de gebouwde omgeving worden gebundeld en de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden blijft en versterkt wordt. De voornaamste ambitie op het gebied van wonen is dat de woningen (en de woonomgeving) passend zijn voor de huishoudens die ze bewonen; ze dienen zowel levensloopbestendig als duurzaam te zijn. Het bestemmingsplan legt voor wat betreft het wonen de bestaande situatie vast en biedt ruimte de ingezette herstructurering te voltooien.

De veranderingen op de woningmarkt hebben niet geleid tot een veranderende woningbehoefte in de Zuidvleugel van de provincie. Voor deze regio is behoefte aan een netto toevoeging van 115.000 woningen. Aanvullend geldt voor deze regio dat voor iedere gesloopte woning één nieuwbouwwoning terug dient te worden gebouwd.

3.2.5 Verstedelijkingsprogramma Zuidvleugel 2010-2020

In 2008 heeft het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, waar de Stadsregio Rotterdam onderdeel van is, de Verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel vastgesteld. De strategie stelt niet langer het aantal woningen centraal, maar focust zich primair op de kwaliteit van de woonmilieus met een focus op binnenstedelijk bouwen, waarbij 80% van de woningbouwopgave gerealiseerd wordt binnen bestaand stedelijk gebied. De opgave is om door het juiste aanbod aan woonmilieus het (internationale) vestigingsklimaat van de Zuidvleugel te versterken.

De verstedelijkingsstrategie is nadere uitgewerkt in verstedelijkingsafspraken voor de verschillende regio's. Voor de Stadsregio Rotterdam geldt een kwantitatieve opgave van 65.000 woningen, inclusief ongeveer 30.000 woningen ter compensatie van sloop. Ingezet wordt op het beter op elkaar laten aansluiten van vraag en aanbod, waarbij voor deze regio geldt dat een groot tekort is aan groen-stedelijke woonmilieus.

3.2.6 Verstedelijkingsscenario 2020 Regio Rotterdam

De regionale woningmarktambities zijn nader uitgewerkt in het 'Verstedelijkingsscenario 2020 Regio Rotterdam'. Het scenario gaat uit van de aanname dat er de komende 10 jaar 65.000 nieuwe woningen nodig zijn in de regio, tegenover 30.000 woningen die gesloopt moeten worden. De ambitie is om 80% van deze woningen binnen het bestaand bebouwd gebied te bouwen. Kernbegrippen bij nieuwbouw zijn het toevoegen van nieuwe woonmilieus, leefbaarheid, een betere spreiding van sociaal-bereikbare woningen, een goede kwaliteit van de openbare ruimte en duurzaamheid.

Het regionaal beleid zet in op het bevorderen van een gevarieerd aanbod aan en het toevoegen van nieuwe woonmilieus. Dit moet bijdragen aan een meer evenwichtige spreiding van de sociale woningvoorraad over de regio. De gemeente Schiedam kenmerkt zich, net als Vlaardingen en Rotterdam-West, door een relatief eenzijdig aanbod aan compact suburbane woonmilieus (hoogbouw en middelhoogbouw in een groene omgeving) en levendig-stedelijke woonmilieus met veel sociale huurwoningen. De opgave voor deze regio is kwantitatief van aard en richt zich op het wegnemen van het overschot aan deze woonmilieus ten gunste van rustig-stedelijke en grondgebonden suburbane woonmilieus.

3.2.7 Regionaal Strategische Agenda 2010-2014

Door de Stadsregio Rotterdam is in 2010 de Regionaal Strategische Agenda 2010-2014 (RSA) vastgesteld. De RSA bevat de acties die de Stadsregio Rotterdam de komende jaren zal ondernemen om het regionale toekomstperspectief dichterbij te brengen. De RSA koppelt een strategische visie voor de langere termijn (2020) aan een concrete uitvoeringsagenda voor de kortere termijn (2014). De RSA is daarmee te beschouwen als een actualisatie van de regionale opgaven uit het RR 2020.

Centraal in het woningbouwbeleid tot 2020 staat de kwaliteit van het wonen, niet de kwantitatieve bouwproductie. Een goed en gevarieerd aanbod aan woningen is een voorwaarde om bewoners sterker aan de regio te binden, ook als zij een andere woning zoeken. De economische crisis heeft de woningmarkt hard getroffen. Dat maakt het des te belangrijker om woningen te bouwen waar een marktvraag voor is. De opgave is om de bouwproductie te richten op woonmilieus waar een tekort aan bestaat en transformaties te richten op woonmilieus waar een overschot aan is. Het streven is daarbij om 80% van de opgave te realiseren binnen bestaand stedelijk en dorpsgebied, waarmee de schaarse open ruimte wordt gespaard en het draagvlak voor stedelijke voorzieningen wordt versterkt.

Het bestemmingsplan voorziet door herstructurering in het toevoegen van een grondgebonden, suburbaan woonmilieu binnen het bestaand stedelijk gebied van Schiedam. Het plan draagt daarmee bij aan het realiseren van de provinciale en regionale doelstelling om te voorzien in een meer gevarieerd aanbod aan woonmilieus.

3.2.8 Regionaal Verkeer- en Vervoersplan

Op 17 december 2003 is het Regionaal Verkeers- en VervoersPlan 2003-2020 (RVVP) vastgesteld. In dit plan is het verkeer- en vervoerbeleid van de stadsregio Rotterdam nader uitgewerkt. Het plan onderkent dat mobiliteit en bereikbaarheid cruciaal zijn voor de stadsregio Rotterdam. Het plan beoogt om deze factoren te optimaliseren zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid. Op 14 december 2011 is de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeer en Vervoer voor de periode 2011 tot en met 2015 vastgesteld. In dit document zijn de doelen uit het RVVP voor de komende vier jaar omgezet in concrete doelen en inspanningen. Met de opheffing van de stadsregio en de komst van de Metropoolregio zullen de beleidsuitgangspunten in Metropoolverband worden gecontinueerd. Daartoe is Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag opgesteld.

3.3 Gemeentelijk/lokaal beleid

3.3.1 Stadsvisie

Op 28 september 2009 heeft de gemeenteraad de 'Stadsvisie Schiedam 2030' vastgesteld. Deze Stadsvisie geldt als een structuurvisie als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. De Stadsvisie is tot stand gekomen in samenspraak met veel partijen uit de stad. In dit kader is van december 2008 tot en met april 2009 een interactief traject uitgevoerd met een grote betrokkenheid van burgers, partners, ondernemers en raadsleden. De uitkomsten van dit traject zijn opgenomen in de Stadsvisie. In de Stadsvisie wordt geconcludeerd dat het onmogelijk is om alle hoofdogaven tegelijk uit te voeren. Daarom vormen de hoofdogaven het kader waar, binnen de periode 2010-2030, ruimtelijke werkzaamheden uit voortvloeien. In de Stadsvisie worden acht ruimtelijke opgaven onderscheiden.

De Stadsvisie zet in op het verbeteren van de bestaande woningvoorraad. De woningvoorraad dient te worden verbreed naar doelgroepen die kapitaalkrachtiger zijn en een vergroting van de marktsector mogelijk maken. Hierdoor kan beter worden voldaan aan de vraag van midden- en hogere inkomensgroepen naar een wooncarrière in de stad, wordt de ruimte geboden voor sociale stijging en wordt een impuls gegeven voor een breed en aantrekkelijk voorzieningenniveau. Gestreefd wordt naar het realiseren van een duurzame en kwalitatief hoogwaardige woon- en leefomgeving, zoals rustige, groene suburbane woonmilieus in de noordelijke delen van de stad.



Afbeelding 4 - Visie wonen, Stadsvisie 2030

In het kader van integrale gebiedsontwikkeling wordt de wijkenaanpak doorgezet. De aanpak richt zich op het verbinden van de beleidsthema's sociaal, fysiek, economie en veiligheid. Speerpunt in deze aanpak is het doorzetten van de herstructurering (transformatie) van woongebieden in Nieuwland en Groenord. Een ander speerpunt betreft de sociale, fysieke en economische revitalisering van Schiedam Oost. Naast deze specifieke gebieden krijgen de overige wijken ook middelen ter beschikking om de sociale en fysieke thema's in de wijk aan te pakken. Bij het wijkgericht werken staat de betrokkenheid van bewoners centraal. De aanpak is dan ook niet alleen gericht op het bestrijden van overlast, het tegengaan van verloedering en het wegnemen van onveiligheidsgevoelens, maar ook op het bestrijden van werkloosheid en het wegwerken van opvoedings- en integratieproblemen. Ook het onderhouden van gebouwen, fysieke herstructurering en een mooie openbare ruimte maken onderdeel uit van de aanpak.

3.3.2 Woonvisie 2030

Op 28 juni 2012 is de Woonvisie Schiedam 2030 vastgesteld. De Woonvisie vormt een nadere uitwerking van de in de Stadsvisie benoemde hoofdpoging met betrekking tot het wonen voor de periode tot 2030. Uitgangspunt is dat alle Schiedammers de kans moet worden geboden om aantrekkelijk te kunnen wonen in een kwalitatief goede woon- en leefomgeving, welke voldoende mogelijkheden biedt voor sociale stijging. Deze ambitie wordt gerealiseerd door nieuwe woonmilieus te ontwikkelen door stedelijke vernieuwing én Schiedam om te vormen naar een levensloopvriendelijke stad. De Woonvisie gaat uit van de bouw van 3.500 nieuwe woningen tot 2030. Dit zal zowel plaatsvinden op nieuwe woningbouwlocaties als door herstructurering van bestaande woongebieden.

De Woonvisie zet in op het vervolg van de ingezette herstructurering van Groenord. Daarnaast heeft Schiedam de ambitie om de komende jaren belangrijke schakels op de woningmarktladder aan te vullen, zodat er altijd een woning is die past in ieders wooncarrière. De behoefte bestaat aan meer verschillende typen woningen voor Schiedammers met een middeninkomen, zoals eengezinswoningen met een tuin. Deze beide ambities samen zorgen er voor dat een groot deel van de in flats in Groenord in het kader van de herstructurering zal worden gesloopt en worden vervangen door nieuwe eengezinswoningen. De voortgang van de herstructurering is nader uitgewerkt in het 'Uitvoeringsprogramma Woonvisie, periode 2013-2016'.



Afbeelding 5 - Woonvisie 2030

3.3.3 MeerjarenOntwikkelingsProgramma

Het Meerjaren ontwikkelingsprogramma Schiedam 2010-2015 (MOP) is op 19 december 2009 vastgesteld. Het MOP geeft, als onderdeel van het nationale Grotestedenbeleid, voor de periode van 2010 tot 2015 weer op welke wijze enkele fysieke dimensies van de Stadsvisie zullen worden uitgewerkt. Projecten uit het MOP die betrekking hebben op het plangebied zijn het bevorderen van de kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad en het bevorderen van de fysieke kwaliteit van de leefomgeving. Het bestemmingsplan biedt ruimte de herstructurering van Groenord af te ronden. Dit leidt tot het realiseren van nieuwe woonmilieus in de wijk. Woonmilieus waaraan een tekort is in Schiedam, en daarmee bijdraagt aan een verdere differentiatie en een kwalitatieve impuls in de woningvoorraad.

3.3.4 Visie openbare ruimte Schiedam

Bij de publieke discussie die in het kader van de Stadsvisie is gevoerd, is gebleken dat de openbare ruimte een belangrijk punt van aandacht is. Dit loopt uiteen van samenhang en uitstraling tot het functionele gebruik en de manier van beheren. De Visie Openbare Ruimte Schiedam (september 2009) gaat over de betekenis en de uitstraling van de openbare ruimte, in samenhang met investeringsniveau en beheer. In de visie is de samenhang tussen en de structuur binnen de openbare ruimte gedefinieerd. De structuur wordt in deeluitwerkingen verder uitgewerkt.

Eén van de uitwerkingen van de Visie Openbare Ruimte betreft een ruimtelijk kader voor ontwikkelingen langs de stadsas Churchillweg / Nieuw Damlaan, met de openbare ruimte als invalshoek. De voorgestelde ontwikkelingsrichtingen voor de openbare ruimte in dit gebied vinden plaats binnen de voor dit gebied geldende bestemmingen en vragen niet om specifieke veranderingen ten opzichte van het huidige bestemmingsplan.

3.3.5 Groenstructuurplan en Groenblauwe Structuurvisie

De gemeente heeft sinds 1995 een Groenstructuurplan. Dit plan is nog steeds actueel, maar heeft voor burgers geen juridisch bindende waarde. In 2007 is het bestemmingsplan 'Groene Long 2007' vastgesteld als juridische vertaling van het Groenstructuurplan. Het bestemmingsplan heeft tot doel de belangrijkste en structuurbepalende groengebieden te beschermen. De groenstructuur aan de westzijde van de flats aan de Van Beethovenlaan (deels binnen bestemmingsplan Schiedam A4) en aan de zuidzijde van het plangebied waren op grond van het bestemmingsplan "Groene Long 2007" bestemd als 'boslinten en -gebieden'. Dit geldt ook voor de centrale groenstructuur ten noorden van de Jozef Oreliosingel. Deze gebieden zijn in dit bestemmingsplan bestemd als "Groen - 2 (zie afbeelding 6-A). Door de gebieden op deze manier te bestemmen worden de doelstellingen zoals deze zijn geformuleerd in het bestemmingsplan "Groene Long 2007" gecontinueerd.



Afbeelding 6 - Groenstructuur Groenord: Groene Long (A) en totaal (B).

Begin 2015 wordt de nieuwe Groenblauwe structuurvisie vastgesteld. Daarin wordt een visie gegeven op het toewerken van het toekomstige groenblauwe netwerk naar sfeer, gebruik, status en toekomstwaarde en de relaties tussen de verschillende onderdelen van het groenblauwe netwerk. De visie beschrijft in hoofdlijnen een groenblauwe structuur die opgebouwd is uit drie grootheden. Twee sterke eigen identiteiten met hun eigen invloeden en sferen, namelijk de wereld rond de rivier en het landschap van Midden-Delfland. De verbindende factor tussen deze twee werelden is het landschap in de Poldervaartpolder welke gekenmerkt wordt door een sterk centraal element, de naamdrager van de polder: de Poldervaart. Dit geeft een ultieme afwisseling van groenblauwe gebieden en sferen die in zijn totaal een perfecte basis vormt voor een grootschalige, robuuste groenblauwe structuur voor de stad. Hier ligt een fijnmaziger netwerk van groen- en blauwstructuren overheen welke deze grootheden verbindt met aanpalende wijken en de binnenstad. De visie is verder uitgebouwd op basis van ruimtelijke kenmerken. De verschillende lagen hebben een sterke overlap met elkaar en zorgen zo voor een integrale groenblauwe structuur.

Voor Groenoord is - op structuurniveau - de Jozef Oreliosingel aangemerkt als groenblauwe verbinding en de Churchillweg als belangrijke stadslaan, evenals de Brederoweg en Laan van Bol's. Aan de noordoostelijke rand van het plangebied is de historische Schiedamseweg / Harreweg een stad/landverbinding met het buitengebied van Midden-Delfland. Op een vergelijkbare wijze kan ook het park A4, aan de westzijde van het plangebied, een landschappelijke verbinding bieden met het buitengebied, met kansen om deze via Landvreugd aan de zuidkant weer aan te laten haken op de Poldervaart.

3.3.6 Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan

Het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2011-2020 'Schiedam duurzaam bereikbaar' (GVVP) is in 2011 vastgesteld. In het GVVP wordt beschreven op welke wijze de gemeente zich de komende jaren wil inzetten om haar strategische positie in de Zuidvleugel van de Randstad te behouden en te versterken en hoe het lokale bereikbaarheidsbeleid wordt vormgegeven om bij te dragen aan een vitale stad, waar het goed leven is. Gekozen is voor duurzame bereikbaarheid, goed voor mens, economie en milieu en voor langere tijd een oplossing biedend. Een goede bereikbaarheid over de weg staat centraal. Dit geldt niet alleen voor bereikbaarheid per auto maar ook per fiets en met het openbaar vervoer. Voorts wordt in het GVVP aangegeven dat de parkeerbehoefte, als gevolg van meerdere auto's per huishouden, verder zal toenemen. Vanuit die optiek is het noodzakelijk om de parkeerbehoefte in beginsel op eigen terrein op te lossen.

3.3.7 Milieubeleidsplan

Op basis van het gemeentelijk milieubeleid wordt gestreefd naar het beperken van de milieuhinder en het verkleinen van de 'milieuruimte' in de stad. De ambities zijn daarbij om:

- de in gang gezette milieuverbeteringen minimaal vast te houden, maar liever nog te versterken;
- een goede balans te vinden en vast te houden tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving,
- leefbaarheid en duurzaamheid.

Bij de uitwerking van het milieubeleid worden leefbaarheid (gericht op de directe leefomgeving, lokaal), duurzaamheid (gericht op de wereld, mondiaal) en cradle-to-cradle (alle gebruikte materialen kunnen na hun leven in het ene product nuttig worden ingezet in een ander product) als leidende principes gehanteerd. Deze principes worden waar mogelijk toegepast bij nieuwe ontwikkelingen in het plangebied.

3.3.8 Hoogbouwvisie

In 2008 is de Hoogbouwvisie Schiedam vastgesteld. De grootstedelijke opgave waar Schiedam voor staat richt zich minder op verdere stedelijke uitbreiding en meer op stedelijke herontwikkeling en herstructurering binnen haar gemeentegrenzen. Bij deze stadsvernieuwing komt regelmatig de wens tot hoogbouwinitiatieven vanuit de markt naar voren. De nota is bedoeld om de vraag naar hoogbouw te structureren. Daarbij is een drietal opgaven te onderscheiden: versterken van de eigen identiteit van Schiedam, Schiedam in een dynamisch evenwicht en de groenblauwe slinger van Midden-Delfland naar de Nieuwe Maas. In de Hoogbouwvisie is een onderscheid gemaakt naar drie categorieën: samenhang (hier is de hoogte van de hoogbouw niet hoger dan 5/3 van de gemiddelde hoogte), onderscheid (de hoogte ligt tussen 5/3 en 8/3 van de gemiddelde hoogte) en overstijging (de hoogte is meer dan 8/3 van de gemiddelde hoogte).

Groenoord is de hoogbouwwijk van Schiedam met voornamelijk gestapelde bouw in 5 lagen, 6-8 lagen of 9 lagen en meer. Met de herontwikkeling van Groenoord maakt hoogbouw vaak plaats voor meer grondgebonden woningen. In de hoogbouwvisie worden er wel kansen gezien voor hoogbouw bij herontwikkeling van de omgeving van het Bachplein en Hof van Spaland, dit in relatie tot de positie van dit gebied binnen Schiedam-Noord als winkel- en voorzieningencentrum.

3.3.9 Nota Architectuur & Welstand

In november 2003 heeft de gemeente Schiedam de Nota Architectuur & Welstand vastgesteld. In deze nota zijn voor alle wijken in Schiedam de architectonische en stedenbouwkundige kenmerken beschreven. Het beleid van de nota is in drie thema's geformuleerd: erfgoed centraal, publieke domein en klimaat voor architectuur.

3.3.10 Schiedams horecabeleid

In juli 2013 is de 'Nota Horecabeleid Schiedam 2013-2017' vastgesteld. Het uitgangspunt van deze nota is om horecaondernemers zoveel mogelijk ruimte te bieden om hun activiteiten te ontplooiën. Zeker nu het economische klimaat minder goed is, wil de gemeente er alles aan doen om horecaondernemers te faciliteren. Waar het kan, zijn er ruimere mogelijkheden en minder regels. Dit draagt bij aan het algemeen streven om een boeiende en bloeiende horeca in Schiedam te hebben, die gericht is op zowel de inwoners van Schiedam als op bezoekers van de stad, en zowel overdag als 's avonds. Dit streven wordt gespecificeerd door in te zetten op diversiteit in soorten horeca, versteviging van het imago van Schiedam als horecastad van formaat en het bevorderen van de 'unique selling points' van Schiedam, zoals het historische centrum.

Schiedam Noord bestaat uit de wijken Groenord, Kethel, Woudhoek en Spaland/Sveaparken. Het is een groot deelgebied waarin de hoofdfunctie wonen betreft. Op verschillende plekken in dit deelgebied zijn faciliterende centra, zoals winkelcentrum De Ketel aan de Borodinlaan en de Contrabas aan de Laan van Bol'Es, met winkels, supermarkten en horecabedrijven die vooral gericht zijn op bewoners van Noord. Op grond van het gemeentelijk horecabeleid is horeca in Groenord beperkt tot deze beide locaties. Winkelondersteunende horeca is op deze locaties onbeperkt toegelaten. Het beleid stelt voor deze locaties wel restricties aan horecavoorzieningen die ook in de avonduren geopend zijn zoals restaurants, snackbars en grillrooms.



Afbeelding 7 - Toegelaten horecabedrijven in Groenord

Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische randvoorwaarden

Het al dan niet voldoen aan verschillende planologische en milieutechnische randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan getoetst op planologische en milieutechnische randvoorwaarden.

4.1 *Waterparagraaf*

Ten behoeve van de uitvoering van de wettelijk verplichte watertoets is voor dit bestemmingsplan een waterparagraaf opgesteld. Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft op 31 juli 2014 aangegeven in te kunnen stemmen met deze waterparagraaf. De volledige waterparagraaf 'Waterparagraaf bestemmingsplan Groenoord' (Witteveen+Bos, nr. SDM132-1, d.d. 1 mei 2014) is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

In deze waterparagraaf wordt stilgestaan bij de belangrijkste aspecten met betrekking tot de waterhuishouding. Het doel van de waterparagraaf is het vastleggen en behouden van de watergerelateerde functies in het bestemmingsplan. Daarnaast wordt stilgestaan bij randvoorwaarden die gelden voor toekomstige ontwikkelingen. Hierbij wordt onder andere aandacht geschonken aan de waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterkeringen en de waterafvoer. Voldaan wordt aan de vereisten met betrekking tot de waterhuishouding.

4.2 *Bodem*

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient een bodemanalyse te worden verricht met het oog op de beoordeling van de realiseerbaarheid van bepaalde bestemmingen of bestemmingswijziging. In het kader van dit bestemmingsplan is een milieuhygiënisch bodemadvies opgesteld. De uitkomsten van het bodemadvies staan in de volgende alinea's beschreven.

4.2.1 Algemeen

Bij de beoordeling van bestemmingsplannen wordt de richtlijn gehanteerd dat, wanneer sprake is van functiewijziging, voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan tenminste het eerste deel van het verkennend onderzoek wordt verricht. Dit om inzicht te bieden in de kwaliteit van de bodem. De bodemkwaliteit dient geschikt te zijn voor de nieuwe functie. Hierbij dient met de uitvoering van het bestemmingsplan rekening te worden gehouden.

4.2.2 Bodemkwaliteit

Groenoord is in de jaren zeventig bouwrijp gemaakt met zand afkomstig uit de Oosterschelde of de Haringvliet en kent verder een nagenoeg vergelijkbare (gebruiks)historie. De dikte van de toegepaste zandige ophooglaag varieert van 1,5 tot 2,5 meter en is niet tot nauwelijks bijgemengd met bodemvreemd materiaal als puin, koolassen en slakken. Er zijn eveneens geen gegevens bekend van (gebruikt) verontreinigd dempingsmateriaal. De bodem is daarom overal van een vergelijkbare milieuhygiënische kwaliteit.

Op basis van uitgevoerde bodemonderzoeken in Groenoord is de zandige ophooglaag en het daaronder gelegen voormalige maaiveld over het algemeen niet tot nauwelijks verontreinigd. Daarmee is de bodem normaliter, op een aantal puntbronnen na, milieuhygiënisch gezien geschikt voor ieder gebruik en zijn er geen restricties verbonden aan grondverzet of herinrichting. Ten aanzien van grondverzet is het wel wettelijk verplicht om deze, als het meer dan 50 m³ betreft, te melden bij het landelijk meldpunt bodemkwaliteit zodat het bevoegd gezag kan toetsen of wordt voldaan aan het Besluit bodemkwaliteit. Binnen het bestemmingsplangebied is, behalve ondergrondse brandstoftanks, geen sprake geweest van bodembedreigende activiteiten of puntbronnen. Voor zover bekend zijn alle ondergrondse brandstoftanks in Groenoord buiten gebruik gesteld. Bij of nabij de meeste van deze tanks heeft bodemonderzoek plaatsgevonden. In een aantal gevallen is daarbij bodemverontreiniging

gebleken. Bij geen van deze verontreinigingen is sprake van zodanige risico's (voornamelijk verspreidingsrisico's) dat met enige spoed sanerende maatregelen moet worden getroffen.

4.2.3 Bodemonderzoek en sanering

Voor een omgevingsvergunning, voor afwijking van het bestemmingsplan, bij herinrichting waarbij sprake is van een functiewijziging, bij uitgifte of beëindiging van erfpacht, bij aan- en verkoop van percelen door de gemeente of bij (andere) voornemens tot grondverzet, is bodemonderzoek noodzakelijk. Bodemonderzoek wordt uitgeoefend conform de NEN 5740, aangevuld met onderzoek naar arseen (vanwege de van nature aanwezige zeeklei waaraan arseen is gebonden).

Indien de interventiewaarden worden overschreden kunnen sanerende maatregelen worden afgedwongen (bij een geval van ernstige bodemverontreiniging is dit wettelijk verplicht). Op grond van het huidige saneringsbeleid dienen bouwplannen (en de daarbij te voeren dieptematen) en saneringsplannen zodanig op elkaar te worden afgestemd dat:

- het saneren van mobiele verontreinigingen (met bijvoorbeeld olie en oplosmiddelen) gericht is op het zoveel mogelijk wegnemen van bron en verontreiniging tot een kleine stabiele restverontreiniging, en;
- het saneren van immobiele verontreinigingen (bijvoorbeeld zware metalen en PAK) gericht is op het voorkomen van contactmogelijkheden, hetgeen kan worden gerealiseerd door het aanbrengen van een leeflaag van geschikte kwaliteit of een gesloten verharding (zoals een betonvloer).

Bij afvoer van grond moet rekening gehouden worden met relatief hoge kosten voor verwerking (stort en/of reinigen). Indien het alleen verontreinigingen van immobiele aard betreft, is het aan te bevelen om binnen de saneringslocatie zoveel mogelijk te herschikken op basis van een door het bevoegd gezag goedgekeurd saneringsplan. Hierbij geldt het 'standstill'-principe dat de algehele bodemkwaliteit niet verslechtert.

4.2.4 Gebruiksbeperkingen

Op bepaalde percelen waar een besluit is genomen op grond van de Wet bodembescherming kan tevens van rechtswege, vanwege dat besluit, sprake zijn van een beperking van het bodemgebruik. Deze beperkingen zijn geregistreerd in het kader van de Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen. Veelal betekenen deze beperkingen (het in stand houden van de aangebrachte duurzame afdeklaag of leeflaag) dat herinrichting of grondverzet gepaard dient te gaan met een bodemsanering. Tevens kan de beperking bestaan uit het feit dat de eigenaar bepaalde (na)zorgmaatregelen dient te treffen dan wel nazorgvoorzieningen in stand dient te houden.

4.2.5 Bodembeleid

Voor hergebruik van grond en/of baggerspecie of bij saneren tot bepaalde terugsaneerwaarden geldt gebiedsspecifiek bodembeleid. Deze is vastgelegd in de Nota bodembeheer Schiedam 2010. In deze Nota is vastgelegd dat bij de uitvoering van een bodemsanering moet worden teruggesaneerd tot bepaalde stofgehaltenes en dat in toe te passen grond en bagger bepaalde stofgehaltenes niet mogen worden overschreden. Deze stofgehaltenes zijn gebaseerd op het bodemgebruik in relatie tot risico's bij blootstelling (contact, digestie, etc.) en aan de gemeten achtergrondgehaltenes van die stoffen in een gebied. Voor het plangebied is een bodemkwaliteitsklasse voor 'natuurgebruik' van toepassing. Voor dit bodemgebruik zijn in de Nota bodembeheer Schiedam 2010 Lokale Maximale Waarden vastgesteld.

4.3 Flora en fauna

4.3.1 Soortenbescherming

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van plant- en diersoorten te bewerkstelligen. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europese en internationale verplichtingen (Habitat- en Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern). Uitgangspunt voor de Flora- en faunawet is het "nee-tenzij"-principe. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, moet worden nagegaan of de wet uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

Aan de hand van een literatuuronderzoek en globaal veldonderzoek is een flora- en faunaparagraaf opgesteld voor het plangebied. De volledige flora- en faunaparagraaf 'Flora- en Faunaparagraaf Bestemmingsplan Groenoord' is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Opgemerkt wordt dat het onderzoek een momentopname betreft. Met het verstrijken van de tijd kan het spontaan voorkomen of verdwijnen van beschermde planten en dieren nooit met volledige zekerheid worden voorzien of uitgesloten.

Het bestemmingsplan is het besluit dat ingrepen mogelijk maakt en een aantasting van beschermde diersoorten of plantensoorten kan betekenen. Uiterlijk bij het nemen van een besluit dat ruimtelijke veranderingen mogelijk maakt, zal daarom zekerheid moeten zijn verkregen dat overtredingen van de Flora- en faunawet niet optreden. Het bestemmingsplan is hoofdzakelijk consoliderend van aard. De Flora- en faunawet staat de uitvoering van het bestemmingsplan dan ook niet in de weg. Het bestemmingsplan maakt echter altijd indirect (kleine) ontwikkelingen mogelijk. Verspreid over het plangebied worden soorten van tabel 1, 2 en 3 aangetroffen. Bij toekomstige ontwikkelingen dient met het volgende rekening te worden gehouden:

- Voorafgaand aan een ontwikkeling dient er altijd een quickscan te worden uitgevoerd op beschermde soorten flora en fauna.
- Geen ontheffing is nodig voor de tabel 1-soorten van de Flora- en faunawet, omdat hiervoor een vrijstelling geldt van de verbodsbepalingen. Uiteraard geldt wel de algemene zorgplicht. Dat betekent dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende planten en dieren en hun leefomgeving.
- Tijdens werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen. Verstoring van broedende vogels is verboden. Overtreding van verbodsbepalingen ten aanzien van vogels wordt voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. In het kader van de Flora- en faunawet wordt geen standaardperiode gehanteerd voor het broedseizoen. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Indien de werkzaamheden uitgevoerd worden op het moment dat er geen broedgevallen (meer) aanwezig zijn, is overtreding van de wet niet aan de orde. De meeste vogels broeden overigens tussen 15 maart en 15 juli (bron: www.vogelbescherming.nl).
- Voorafgaand aan een ontwikkeling dient nagegaan te worden of sprake is van potentieel leefgebied voor de tabel 2 en 3 soorten en broedvogels met vaste nesten. In dat geval is nader veldonderzoek noodzakelijk. Hierbij dient rekening gehouden te worden met het onderzoeksseizoen, dat over het algemeen tussen maart en oktober ligt.

4.3.2 Gebiedsbescherming

De gebiedsbescherming is geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en omvat de Natura 2000-gebieden. In de Natura 2000-gebieden zijn de beschermde natuurmonumenten alsmede de gebieden met de status Vogel- en/of Habitatrichtlijngebied opgenomen. Globaal kan gesteld worden dat de gebiedsbescherming gericht is op de bescherming van de waarden waarvoor een gebied is aangewezen. Deze bescherming is gebiedsspecifiek, maar kent wel een externe werking. Dat wil zeggen dat ook handelingen buiten het beschermde gebied niet mogen leiden tot verlies aan kwaliteit in het beschermd gebied. In de ruime omgeving (25 kilometer) van Schiedam bevinden zich de volgende Natura 2000-gebieden: Oude Maas, Kinderdijk Boezems, Oudeland van Strijen, Solleveld & Kapittelduinen en Voornes Duin.

Het plangebied is niet gelegen in of nabij beschermde natuurgebieden of de EHS. Deze natuurgebieden liggen op grote afstand van het plangebied en worden niet beïnvloed door het consoliderende bestemmingsplan. De Natuurbeschermingswet 1998 en het beleid van de provincie staan de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg. Delen van het plangebied hebben op lokaal niveau een beschermde status in het kader van de stedelijke ecologische structuur (Groene Long). Deze gebieden zijn bestemd als 'Groen - 2'.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Algemeen

Bij Externe Veiligheid (EV) gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Binnen de EV worden twee normstellingen gehanteerd:

- het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor burgers;
- het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Kwetsbare objecten, zoals woningen en functies met een groot aantal bezoekers, zijn niet toegestaan binnen de 10^{-6} contour van het PR:

- rond inrichtingen waarin opslag / verwerking van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- langs transportroutes (weg, spoor, water, buisleiding) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), in geval van inrichtingen, het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), in geval van transportroutes voor gevaarlijke stoffen, en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), in geval van buisleidingen is opgenomen dat voor iedere toename van het GR een verantwoordingsplicht geldt, ook als de verandering geen overschrijding van de oriëntatiewaarde veroorzaakt.

4.4.2 Risicobronnen

Voor dit bestemmingsplan heeft de DCMR Milieudienst Rijnmond de externe veiligheidsaspecten voor het plangebied in kaart gebracht. De volledige rapportage 'Externe veiligheid bestemmingsplan Groenord' (DCMR, nr. 21732799, d.d. 26 februari 2014) is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Inrichtingen

Binnen het plangebied bevindt zich Tankstation M. Polderman B.V., aan de Laan van Bol'Es 2. Bij het tankstation is geen sprake van de verkoop van LPG. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bepalingen met betrekking tot het PR en GR zijn derhalve niet van toepassing op deze inrichting. Wel is er sprake van een effectafstand van 50 meter rond het vulpunt, als gevolg van een plasbrands scenario. Een plasbrand kan ontstaan bij het falen van een tankauto met benzine of diesel.

Transportroutes

In het zuidelijke deel van het plangebied bevinden zich twee hogedruk aardgasleidingen (W-521-06 en W-521-07) en een bijbehorend gasdrukmeet- en regelstation. In de nabijheid van het plangebied bevinden zich diverse voor de externe veiligheid relevante transportroutes. Dit betreft een tweetal rijkswegen (A20 en A4) en de aanvliegroute naar Rotterdam The Hague Airport. Geen van deze risicobronnen heeft een PR 10^{-6} -contour waarbinnen (beperkt) kwetsbare objecten zijn gelegen. Ook na realisatie van dit plan zal dat niet het geval zijn.

Voor de risico-inventarisatie voor de gemeentelijke visie Externe Veiligheid is ten behoeve van de rijksweg A20 en de relevante buisleidingen het groepsrisico berekend. In de huidige situatie geeft geen van deze risicobronnen een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Ook na realisatie van dit bestemmingsplan zal dit niet het geval zijn. Dit geldt ook voor de rijksweg A4, waarvoor in het kader van het tracébesluit A4 Delft-Schiedam het groepsrisico is berekend. Omdat er geen toename van het groepsrisico is als gevolg van dit bestemmingsplan, is voor deze bronnen geen verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

Het plangebied ligt niet binnen de PR 10^{-6} contour behorende bij Rotterdam The Hague Airport, welke niet over grondgebied van de gemeente Schiedam is gelegen. Het plangebied bevindt zich wel deels binnen het effectgebied van het vliegveld, welke wordt gevormd door de bijbehorende PR 10^{-7} contour. Het groepsrisico ten gevolge van de luchthaven is op een aantal locaties in het plangebied hoger dan 0,3 maal de oriëntatiewaarde. Dit neemt niet toe ten gevolge van het bestemmingsplan. Op grond van het provinciale 'Beleidsplan Regionale Luchtvaart 2008-2020' dient het groepsrisico te worden verantwoord.



Afbeelding 8 - PR-contouren Rotterdam The Hague Airport, PR 10^{-6} (rood) en PR 10^{-7} (geel)

4.4.3 Visie externe veiligheid

Op 10 juli 2012 heeft het college van burgemeester en wethouders de 'Visie Externe Veiligheid 2012-2020' vastgesteld. In deze visie is invulling gegeven aan de beleidsvrijheid inzake de verantwoording van het GR. In de visie is aangegeven op welke wijze de gemeente plannen en/of projecten welke gevolgen hebben voor de externe veiligheidssituatie beoordeelt en verantwoordt. Onderdeel van de visie is het kwetsbaarheidszonemodel zoals deze door de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond is ontwikkeld. Met het model wordt de kwetsbaarheid van een object in relatie gebracht met de risicobron, om zo vroegtijdig te kunnen bepalen welke objecten en functies aanvaardbaar zijn op een bepaalde locatie.

De visie bevat een tweetal signaleringskaarten. De eerste kaart geeft de zones aan waar nader onderzoek naar de externe veiligheid vereist is. De kaart is gebaseerd op de invloedsgebieden van de diverse voor de externe veiligheid relevante risicobronnen. Het plangebied is deels gelegen binnen het invloedsgebied van Rotterdam The Hague Airport. Voor ontwikkelingen binnen deze zone welke leiden tot een toename van het aantal personen is een verantwoording van het groepsrisico vereist. De tweede kaart beschrijft de zones waar vestiging of uitbreiding van kwetsbare functies ongewenst is. Het plangebied is gelegen buiten deze zone.

4.4.4 Verantwoording groepsrisico

Het treffen van bronmaatregelen in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen is niet mogelijk. Het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt gereguleerd via landelijke wetgeving, waarop met dit bestemmingsplan geen invloed kan worden uitgeoefend.

Om de effecten van een ongeval te beperken, dienen op grond van de Visie Externe Veiligheid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op grond van de visie aanvullend algemene maatregelen getroffen te worden, zoals een uitschakelbare mechanische ventilatie en het van de risicobron af gericht zijn van (nood)uitgangen. Andere aandachtspunten zijn het hebben van twee volwaardige, onafhankelijke ontsluitingsroutes aan twee zijden van het plangebied, een optimale verkeerscirculatie binnen het plangebied en een onbelemmerde toegankelijkheid voor hulpverleningsvoertuigen.

Advies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

De Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR) heeft gelet op de met externe veiligheid samenhangende risico's geadviseerd inzake de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid (VRR, nr. 3816/039, 18 maart 2014). Geadviseerd word bij eventuele (her)ontwikkelingen:

- binnen 120 meter vanaf het hart van de weg van de rijksweg A20 of de verbindingsweg A20-A4 de mogelijkheden tot zelfredzaamheid te verbeteren door ervoor te zorgen dat in gebouwen geschild kan worden (toxisch-scenario);
- binnen 35 meter vanaf het hart van de verbindingsweg A20-A4 gebouwen zodanig te construeren dat deze beschermd zijn tegen branddoorslag en brandoverslag als gevolg van een plasbrand én beschikken over van de risicobron af gerichte ontvluchtingsmogelijkheden;
- binnen 15 meter uit het hart van de aardgastransportleiding gebouwen zodanig te construeren dat deze beschermd zijn tegen branddoorslag en brandoverslag als gevolg van een fakkelbrand én beschikken over van de risicobron af gerichte ontvluchtingsmogelijkheden;
- zorg te dragen voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen.

Maatregelen ter verbetering zelfredzaamheid en hulpverlening

Gelet op het advies van de VRR en de Visie Externe Veiligheid (EV-visie) zijn de volgende maatregelen getroffen in het bestemmingsplan om de mogelijkheden van zelfredzaamheid en hulpverlening in het plangebied te verbeteren:

- Voor de rijkswegen en de beide buisleidingen is het groepsrisico minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Er is geen sprake van een toename van het groepsrisico ten gevolge van het bestemmingsplan. Conform de EV-visie is voor deze risicobronnen geen verantwoording van het groepsrisico nodig.
- De veiligheidszone van 120 meter rond de rijksweg reikt gedeeltelijk over de herstructureringslocatie Groenord-Zuid (Woongebied - 3). De voorgestelde maatregelen zijn gericht op het handelen van bewoners in geval van een calamiteit (ramen en deuren gesloten houden, ventilatiesysteem uitschakelen). In geval van een calamiteit worden bewoners hierover op de reguliere wijze geïnformeerd worden via de calamiteitenzender.
- Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk maakt binnen het plasbrandaandachtsgebied behorende bij de rijksweg, waardoor voor deze zone geen extra regels zijn opgenomen. Het plan maakt evenmin ontwikkelingen mogelijk binnen een afstand van 15 meter vanaf de beide hogedruk aardgasleidingen en het bijbehorende gasdrukmeet- en regelstation. Ook hiervoor zijn daarom geen extra regels opgenomen.
- Het groepsrisico voor Rotterdam The Hague Airport is op sommige kavels hoger dan 0,3 maal de oriëntatiewaarde. Op grond van het provinciale beleidskader geldt in die gevallen een middelzware verantwoordingsplicht en is een bestuurlijke afweging nodig. Daarnaast moeten maatregelen op gebied van hulpverlening en zelfredzaamheid worden beschouwd. Het plangebied is vanuit meerdere routes bereikbaar. De VRR merkt in haar advies op dat het niet mogelijk of reëel is om bouwkundige maatregelen te adviseren om de gevolgen van een luchtvaartongeval te voorkomen of te beperken. Bij een luchtvaart ongeval worden reguliere alarmerings- en opschalingsprocessen gevolgd.
- Communicatie over de handelwijze bij een ramp of ongeval is terug te vinden in het Beleidsplan integrale veiligheid 2012-2015. Dit plan geeft geen aanleiding om de communicatie hierover aan te passen of te intensiveren.

Het advies van de VRR inzake “het zorgdragen van een goede voorlichting en instructie” leent zich niet voor verankering in het bestemmingsplan. De toekomstige gebruikers van het plangebied zullen hierover op andere wijze worden geïnformeerd.

Conclusie

Gelet op het advies van de VRR en de Visie Externe Veiligheid bestaat geen aanleiding tot het treffen van aanvullende maatregelen ter verbetering van de zelfredzaamheid en hulpverlening in het plangebied. Hierbij is overwogen dat het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt binnen de door de VRR genoemde effectgebieden. Met inachtneming van de artikelen 12 en 13 van het Bevi en de Visie Externe Veiligheid 2012-2020 Schiedam is gekeken naar de consequenties van het bestemmingsplan op het groepsrisico voor de overige risicobronnen. Gezien het beperkte groepsrisico, het niet toenemen daarvan, de goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten en de tweezijdige ontsluiting van het plangebied, is de gemeente Schiedam van mening dat uitvoering van het bestemmingsplan op een verantwoorde wijze plaats kan vinden.

4.5 Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder zijn normen gesteld met betrekking tot de maximale geluidsbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen. Op grond van de Wet geluidhinder moet aan deze normen worden voldaan indien een woning binnen een wettelijke geluidszone is gelegen. Het plangebied is gelegen binnen de volgende wettelijke geluidszones:

- a. de rijkswegen A20 en A4;
- b. de binnenstedelijke wegen Churchillweg, Mozartlaan / Van Dalsumlaan / Zwaluwlaan en Laan van Bol'Es / Prinses Beatrixlaan;
- c. de gezoneerde industrieterreinen Botlek / Pernis (Rotterdam) en Vulcaanhaven / Koningin Wilhelminahaven / Vettenoord / Het Scheur (Vlaardingen).



Afbeelding 9 - Geluidzones: rijkswegen (A), binnenstedelijke wegen (B) en industrieterreinen (C)

Voor het bestemmingsplan heeft de DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd, (Akoestisch onderzoek Groenoord 2015, rapportnr. M.2014.0250.00.R001, d.d. 20 januari 2015). In het onderzoek is gekeken naar de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuw te realiseren woningen op de ontwikkellocaties:

- Bachplein: De voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai wordt overschreden ten gevolge van het wegverkeer op de Churchillweg (55 dB) en de Mozartlaan / Van Dalsumlaan / Zwaluwlaan (59 dB). De locatie ligt buiten de geluidzones behorende bij de rijkswegen A4/A20, andere binnenstedelijke wegen en in de omgeving aanwezige gezoneerde industrieterreinen.
- Elvis & Elton: De voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai op de Mozartlaan / Van Dalsumlaan / Zwaluwlaan (50 dB) wordt overschreden ter plaatse van de oostelijke woontoren (Elton). De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer op de Churchillweg (38 dB) wordt niet overschreden. De locatie ligt buiten de geluidzones behorende bij de rijkswegen A4/A20, andere binnenstedelijke wegen en in de omgeving aanwezige gezoneerde industrieterreinen.

- Groenord-Zuid: De voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaaï wordt overschreden ten gevolge van het wegverkeer op de rijkswegen A4/A20 (53 dB) en de Laan van Bol'Es / Prinses Beatrixlaan (60 dB). Geen sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarden ten gevolge van het wegverkeer op andere binnenstedelijke wegen en industrielawaaï op gezoneerde industrieterreinen.

Hogere waarden (geluid)

Op grond van het bepaalde in artikel 83 en 110a van de Wet geluidhinder kunnen hogere waarden (geluid) worden vastgesteld indien de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï wordt overschreden. Hogere waarden (geluid) kunnen worden vastgesteld tot maximaal 63 dB voor binnenstedelijke wegen en tot maximaal 53 dB voor het wegverkeerslawaaï ten gevolge van rijkswegen.

Door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland zijn bij besluit van 20 februari 2004, in het kader van het voorheen geldende bestemmingsplan Groenord 2004, hogere waarden vastgesteld. De hogere waarden betroffen enkele van de in het kader van de herstructurering van Groenord aangewezen ontwikkellocaties, waaronder de locaties Bachplein en Elvis & Elton. Voor deze locaties zijn de volgende hogere waarden vastgesteld:

- Bachplein (herinrichtingsgebied 3): 58 dB(A) voor wegverkeerslawaaï ten gevolge van de Churchillweg en 60 dB(A) voor wegverkeerslawaaï van de Mozartlaan / Van Dalsumlaan / Zwaluwlaan.
- Elvis (herinrichtingsgebied 6): 51 dB(A) voor wegverkeerslawaaï ten gevolge van de Mozartlaan / Van Dalsumlaan / Zwaluwlaan.
- Elton (herinrichtingsgebied 7): 61 dB(A) voor wegverkeerslawaaï ten gevolge van de Churchillweg en 60 dB(A) voor wegverkeerslawaaï van de Mozartlaan / Van Dalsumlaan / Zwaluwlaan.

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat ter plaatse van de ontwikkellocatie Elton wordt voldaan aan de in 2004 vastgestelde hogere waarden (geluid). Gelet op de eerder verleende hogere waarden kan ontwikkeling van deze locaties plaatsvinden zonder opnieuw hogere waarden (geluid) vast te stellen.

In 2004 zijn voor het Bachplein reeds hogere waarden (geluid) vastgesteld. Dit betrof 200 woningen. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in 216 nieuwe woningen. Gelet hierop dienen aanvullend op het besluit uit 2004 voor 16 woningen (alsnog) hogere waarden te worden vastgesteld. Dit geldt eveneens voor de ontwikkellocatie Groenord-Zuid. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 83 en 110a van de Wet geluidhinder worden ten behoeve van deze ontwikkeling hogere waarden vastgesteld.

4.6 Luchtkwaliteit

De Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit zijn geïmplementeerd in de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer). De wet bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijnstof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijnstof (jaar- en daggemiddelde) van belang. Voor NO₂ en PM₁₀ geldt een grenswaarde van maximaal 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie. Vanaf 2015 geldt aanvullend dat eveneens voldaan moet worden aan de grenswaarde voor PM_{2,5} van maximaal 25,0 µg/m³. In het plangebied wordt aan deze normen voldaan (RIVM, Grootschalige Concentratiekaarten, 2014). De concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht zijn, ook na aanleg van de A4 Delft-Schiedam, niet dusdanig hoog dat geoordeeld moet worden dat geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Centraal staat een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Deze programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen, zodat de luchtkwaliteit verbetert en gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening door kunnen gaan. In de NSL zijn de meeste projecten opgenomen die "in betekende mate" (ibm) bijdragen, zoals de aanleg van de aan de westzijde van het plangebied gelegen A4 Delft-Schiedam. Het NSL is er op gericht om overal de Europese grenswaarden te halen. Daartoe is een pakket aan maatregelen opgenomen in het NSL, zowel (generieke) rijksmaatregelen als locatiespecifieke maatregelen van gemeenten en provincies. Dit pakket aan maatregelen zorgt er voor dat alle negatieve effecten van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen ruim worden gecompenseerd. De uitvoeringsregels zijn vastgelegd in AMvB's en ministeriële regelingen.

Op grond van artikel 5.16 van de Wet luchtkwaliteit kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, zoals de vaststelling van een bestemmingsplan, uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden;
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbeterd of tenminste gelijk blijft;
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbeterd;
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht;
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het NSL of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden.

In het Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Indien een project een effect heeft van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³) of een project valt in een categorie welke is vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden, een project doorgang kan vinden zonder nadere toetsing aan de grenswaarden. De reden hiervoor is dat in het NSL voldoende maatregelen zijn genomen om de bijdrage van deze projecten aan verslechtering van de luchtkwaliteit te compenseren.

Daarnaast is op 15 januari 2009 de AMvB Gevoelige bestemmingen in werking getreden. Hierin is vastgelegd dat indien een bestuursorgaan voornemens is om nieuwe gevoelige bestemmingen (zoals scholen, kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleeghuizen) binnen 300 meter van een rijksweg of binnen 50 meter van een provinciale weg te realiseren, eerst onderzocht moet worden of op die locatie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden van PM₁₀ en/of NO₂.

Het bestemmingsplan is hoofdzakelijk conserverend van aard. De projecten welke worden uitgevoerd in het kader van de voltooiing van de herstructurering van het plangebied zullen leiden tot een afname van het aantal woningen in het plangebied. Gelet hierop is geen sprake van ontwikkelingen die 'in betekende mate' zullen bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het bestemmingsplan voorziet daarnaast niet in de ontwikkeling van nieuwe gevoelige bestemmingen in de nabijheid van een rijksweg.

4.7 Milieuhinder bedrijvigheid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van woningen enerzijds een goede woon- en leefomgeving gegarandeerd kan worden en anderzijds rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven. Om de belangenafweging tussen bedrijvigheid en woningen te maken wordt aangesloten bij de publicatie Bedrijven en Milieuzonering 2009 van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG). De zonering vindt plaats door het toepassen van minimale richtafstanden tussen bedrijven en woningen, afhankelijk van de milieucategorie van de bedrijfsactiviteiten. Ten opzichte van een rustige woonwijk gelden de volgende richtafstanden (in meters):

Milieucategorie	1	2	3.1	3.2	4.1	4.2	5.1	5.2	5.3	6
Richtafstand	10	30	50	100	200	300	500	700	1.000	1.500

Binnen het plangebied bevindt zich één bedrijf, Tankstation M. Polderman B.V. aan de Laan van Bol'Es. Bedrijfsactiviteiten tot milieucategorie 2, zoals het tankstation, zijn passend binnen een woonomgeving omdat deze een dusdanig beperkte milieuinvloed hebben dat dit niet leidt tot een aantasting van het woon- en leefklimaat. In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen bedrijven of inrichtingen gelegen. De in de omgeving aanwezige bedrijfsactiviteiten leiden, gelet op de afstand, niet tot een onacceptabele aantasting van het woon- en leefklimaat in het plangebied. Vice versa vormen de activiteiten in het plangebied geen belemmering voor de bedrijfsactiviteiten.

4.8 Archeologie

4.8.1 Beleidskader

De gemeente Schiedam heeft een archeologisch beleid en beleidsinstrumenten ontwikkeld, waaronder de beleidsnota 'Archeologische Monumentenzorg gemeente Schiedam' en de 'Archeologische Waardenkaart Schiedam' (januari 2008). Hiermee is een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen gewaarborgd. Het beleid sluit aan op en komt mede voort uit het Rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het Europese 'Verdrag van Malta' is ontwikkeld.

Meer specifiek is het doel van het voorgenomen archeologisch beleid te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem, voor documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is en dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden. Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

4.8.2 Bewoningsgeschiedenis

Het plangebied maakt deel uit van een veengebied waarop in verschillende perioden klei is afgezet (Afzettingen van Duinkerke I en III). Diverse geulruggen in het plangebied dateren in aanleg uit de late prehistorie en vinden hun oorsprong mogelijk in veenwatertjes. Op het veen werd vanaf de IJzertijd (800 voor Christus - begin jaartelling) gewoond, getuige enkele vindplaatsen uit die periode in het plangebied. Ook uit de Romeinse tijd zijn vindplaatsen bekend; ze liggen meestal op de met klei opgevulde geultjes en de oevers ervan. Lokaal vond in de Vroege Middeleeuwen mogelijk hernieuwde veengroei plaats.

In de 10^e -11^e eeuw werd het (klei-op)veengebied ontgonnen. Daarbij ontstond het verkavelingspatroon dat goed te zien is op de topografische kaart van circa 1850. De riviertjes de Vlaarding, Harg en Thurlede bepaalden voor een groot deel de structuur van de ontginningen rond het dorp Kethel; ze ontspringen in de wijk Spaland. De afzettingen van de bovenloop van de Harg bevinden zich in de wijk Groennoord. De Vlaardingseweg liep van Vlaardingen door het gebied van Groennoord naar Kethel. Daar is de weg in het huidige kaartbeeld nog zichtbaar als de Dorpsstraat. Op oude kaarten is ter hoogte van Groennoord verspreide bewoning langs de Vlaardingseweg te zien. In Groennoord zijn vindplaatsen uit de Late Middeleeuwen aanwezig, en dan in het bijzonder uit de 11^e, 12^e en 13^e eeuw. Een van die vindplaatsen - een huisterp - is een provinciaal archeologisch monument (Monumentennummer: 24435), met een grote kans op de aanwezigheid van archeologische sporen.

De maaiveldafvaling ten gevolge van de ontwatering maakte het gebied in de loop van de Late Middeleeuwen kwetsbaar voor overstromingen. De aanleg van rivier- en polderdijken werd noodzakelijk. Ten zuiden van het plangebied ligt een deel van de Oude Dijk. Deze werd aan het einde van de 12^e eeuw aangelegd naar aanleiding van overstromingen rond 1170. De al in de 11^e eeuw vermelde kapel van Hargen werd ten gevolge van de overstromingen naar Kethel verplaatst, waar een kleine bewoningskern ontstond, even buiten het plangebied.

Een belangrijk element, ook in het huidige kaartbeeld ten zuidoosten van het plangebied, is de Poldervaart, die circa 1280 werd aangelegd ter verbetering van de afwatering. Deze vaart doorsnijdt alle oudere historisch-geografische elementen. Langs de vaart kwam later plaatselijk enige bebouwing en er werden bijvoorbeeld ook molens gebouwd.



Afbeelding 10 - Topografische kaart 1850 (bron: www.watwaswaar.nl)

4.8.3 Archeologische verwachting

In het gehele plangebied zijn vindplaatsen uit de IJzertijd, de Romeinse tijd en de Late Middeleeuwen A (1000-1250) en B (1250-1500) te verwachten. De bewoningsresten uit de verschillende periodes kunnen op behoorlijk wisselende dieptes voorkomen. Voor de IJzertijd en de Romeinse tijd lijkt de ligging van de vindplaatsen bepaald te zijn door de Duinkerke I-geul en oeverafzettingen. Voor de Middeleeuwen is de oude lijn van de Vlaardingseweg waarschijnlijk bepalend voor de locatie van de vindplaatsen. Als gevolg van het opspuiten met havenslib van het areaal van Groenord in de jaren zestig van de vorige eeuw liggen de vindplaatsen tegenwoordig dieper dan voorheen. Binnen het plangebied bevindt zich één terrein van de provinciale Cultuurhistorische Atlas (CHS) van de provincie Zuid-Holland: monumentnummer 24435, een huisterp uit de Late Middeleeuwen met een grote kans op de aanwezigheid van archeologische sporen. De omvang bedraagt 1793,29 hectare.

4.8.4 Dubbelbestemming archeologie

Voor het gehele plangebied, inclusief het provinciaal archeologisch monument 24435, geldt een grote kans op de aanwezigheid van archeologische sporen. Voor het gebied geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper reiken dan 1,0 meter beneden het maaiveld en die tevens een terreinoppervlakte van meer dan 200 m² beslaan. De gronden hebben allen de dubbelbestemming 'Waarde - archeologie'. Op grond van deze dubbelbestemming geldt een bouwverbod (met afwijkingsbevoegdheid) en een vereiste tot het hebben van een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden welke de aanbevolen oppervlakte- en dieptematen overschrijden. Een archeologisch onderzoek is verplicht gesteld om af te kunnen wijken van het bouwverbod of om de omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden te kunnen verlenen.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

Het bestemmingsplan 'Groennoord 2015' heeft een overwegend conserverend karakter. Het bestemmingsplan is in eerste instantie gericht op het bieden van een actueel en eenduidig juridisch-planologisch kader voor het gehele plangebied. Daarnaast biedt het bestemmingsplan de ruimte om de reeds ingezette herstructurering van Groennoord te voltooien.

5.1 Doelstellingen

Als belangrijkste doelstelling voor het plangebied geldt dat in het nieuwe bestemmingsplan zoveel mogelijk aangesloten wordt op de geldende bestemmingsplanregeling. De plannen waar de juridische basis voor het plangebied in vastgelegd is, zijn dan ook een belangrijke informatiebron bij het opstellen van voorliggend bestemmingsplan. De bestaande regels zijn zoveel mogelijk verwoven met de standaardregels zoals deze nu worden toegepast. Voorliggend bestemmingsplan heeft daarmee de beschikking over een set regels dat zich conformeert aan de huidige standaardregels van Schiedam, maar geen beperking vormt ten opzichte van de oorspronkelijke rechten van de burgers.

Tot slot dient het plan logischerwijs de bestaande situatie weer te geven en niet strijdig te zijn met het geformuleerde beleid. In hoofdstuk 3 is per beleidsstuk kort aangegeven in welke mate een beleidsstuk verband houdt met het bestemmingsplan. Uit deze paragrafen blijkt dat het bestemmingsplan niet strijdig is met het relevante beleid op Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijke niveau.

5.2 Uitgangspunten

Voor de hoofdbebouwingsstructuur zijn als regel de vigerende bestemmingsregelingen als uitgangspunt genomen. Hierbij wordt extra aandacht geschonken aan het eigen karakter van ieder object. De bestaande ruimtelijke kwaliteit dient beschermd te worden door onder meer:

- a. bestaande groengebieden en speelplekken te behouden;
- b. waar mogelijk ruimte te bieden voor versterking van het leefklimaat;
- c. ruimte te bieden voor gedifferentieerde en aantrekkelijke woonmilieus;
- d. uitbreidingsmogelijkheden te bieden voor bestaande woningen en ontwikkelingslocaties.

Het plan is zo opgezet dat waar mogelijk ruimte is geboden om de ruimtelijke structuur in het plangebied te versterken. Binnen de verschillende bestemmingen wordt veel ruimte geboden voor groen, water, speelvoorzieningen en verblijfsgebieden. In het bestemmingsplan worden daarnaast ruime mogelijkheden voor aan- en bijgebouwen geboden.

Een verder uitgangspunt is om de ruimte die geboden werd voor verbouwingen te handhaven. Daarbij zullen de bestaande rechten uit het geldende bestemmingsplan leidend zijn. De geboden flexibiliteit mag echter geen onwenselijke situaties mogelijk maken, met het oog op stedenbouw en welstand. Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met het karakter van de buurt en reeds gerealiseerde uitbreidingen of verbouwingen.

Om misbruik door onduidelijke regelgeving te voorkomen, en als gevolg hiervan het straatbeeld en de stedenbouwkundige opzet van de wijk verslechteren, is er voor gekozen om voor de woningen standaard maten te hanteren met betrekking tot goot- en nokhoogte. Bij de aanwijzing van de hoogten voor de woningen zijn de geldende plannen en/of de bestaande situatie leidend geweest. Het bestemmingsplan is hierdoor duidelijk voor de bouwplantoetsers en bouwinspecteurs en biedt ruimte aan bewoners.

5.3 *Ontwikkelingen*

Voorafgaand aan het opstellen van het bestemmingsplan is door de gemeente bekeken welke ontwikkelingen binnen het plangebied meegenomen kunnen/dienen te worden. Uit de inventarisatie blijkt dat viertal ontwikkelingen in het kader van de herstructurering van Groennoord de potentie hebben om in voorliggend bestemmingsplan een juridisch-planologische regeling te krijgen. Dit betreft in alle gevallen ontwikkeling welke reeds mogelijk waren op grond van het voorheen geldende bestemmingsplan maar, mede gelet op de ontwikkelingen op de markt, nog niet (geheel) zijn gerealiseerd. In de onderstaande paragrafen wordt in het kort beschreven om welke ontwikkelingen het gaat en op welke wijze deze zijn meegenomen in het bestemmingsplan.

5.3.1 Bachplein

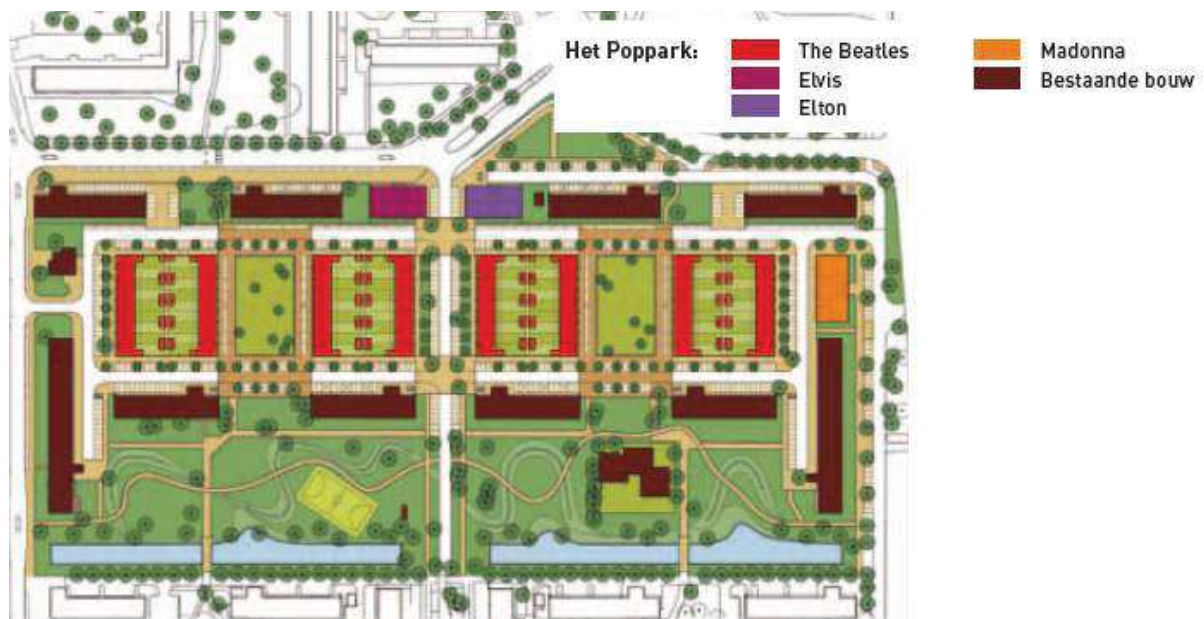
Het Bachplein is op dit moment een ruim plein met (maatschappelijke) voorzieningen, waaronder wijkcentrum de Blauwe Brug. De uitstraling van dit bouwblok is zwaar verouderd. Tevens staat dit gebouw tussen het plein en het winkelcentrum in. De opgave is om winkelcentrum Hof van Spaland te revitaliseren en, in combinatie met het Bachplein, hier één samenhangend gebied van te maken. Hoofddoelstelling is daarmee het realiseren van een kwalitatief en ruimtelijk hoogwaardig voorzieningenknooppunt met een stevig toekomstperspectief. Dit gebied dient voor de inwoners van Schiedam Noord een aantrekkelijk en volwaardig voorzieningencentrum te worden, waar commerciële en maatschappelijke voorzieningen evenwichtig op elkaar zijn afgestemd, zowel ruimtelijk als functioneel. Speerpunten hierbij zijn het creëren van een goed winkelmilieu, het integreren van verschillende functies, stedelijk wonen en recreëren. De buitenruimte moet een aantrekkelijke en hoogwaardige uitstraling krijgen die de aantrekkingskracht en de ontmoetings- en verblijfsfunctie van het gebied verder versterkt. De ruimtelijke en functionele integratie van het winkelcentrum en het Bachplein is hierbij de kernopgave.

Het Bachplein was in het voorheen geldende bestemmingsplan opgenomen als ontwikkellocatie, waar ruimte was voor maximaal 850 woningen. Het bestemmingsplan bood daarbij de ruimte te bouwen tot een hoogte van 47,0 meter. Het Bachplein is voor een groot gedeelte reeds herontwikkeld, waarbij in het noordelijke deel 634 van de 850 woningen zijn gerealiseerd. Dit bestemmingsplan biedt de ruimte het zuidelijke deel van het Bachplein te herontwikkelen en biedt ruimte de resterende 216 woningen te realiseren. Deze locatie is bestemd als 'Woongebied - 1'. Voor dit gebied geldt een maximale bouwhoogte van 34,0 meter. Het deelgebied Bachplein mag voor maximaal 25% bebouwd worden, wat mogelijkheden biedt voor een ruime en open inrichting van het openbaar gebied.

5.3.2 Madonna, Elvis en Elton

Het noordelijke deel van deelgebied 'Groennoord-Midden' is bekend als het Poppark. In dit gebied zijn naast de reeds gerealiseerde eengezinswoningen drie appartementengebouwen gepland (zie afbeelding 10). Dit betreft het duo Elvis en Elton op de kop van de Eduard van Beinumlaan en Madonna aan de westzijde langs de Churchillweg.

De herstructurering van Groennoord voorziet in de bouw van twee appartementengebouwen op de hoek van Vivaldilaan en Eduard van Beinumlaan. Deze locaties zijn bekend als Elvis en Elton. De mogelijkheden die het voorheen geldende bestemmingsplan gaf voor herontwikkeling van deze locatie zijn opgenomen in dit bestemmingsplan. De locatie heeft de bestemming 'Woongebied - 2' gekregen en biedt de ruimte voor de bouw van 2 appartementencomplexen met maximaal 18 woningen per complex tot een hoogte van 17,0 meter.



Afbeelding 11 - Ontwikkelvisie Groenord-Midden, Poppark

Voor de ontwikkeling van de Madonna-locatie is door de gemeente met ASVZ een grondovereenkomst gesloten voor het realiseren van een voorziening voor begeleid wonen voor cliënten van ASVZ. Deze locatie is bestemd als 'Wonen' met de aanduiding 'maatschappelijk'. Deze wijze van bestemmen biedt de ruimte het perceel in gebruik te nemen voor diverse vormen van (begeleid) wonen en zorg. Ter plekke is een bouwhoogte van 18,0 meter toegelaten.

5.3.3 Groenord-Zuid

Een deel van de bestaande woningen in Groenord-Zuid voldoet niet meer volledig aan de eisen van deze tijd. Daarnaast is de vraag naar portiek- en galerijwoningen zonder lift, woningtypen die in Groenord verhoudingsgewijs veel voorkomen, sterk afgenomen. Door herstructurering van het deelgebied Groenord-Zuid moet dit deel van de wijk een aantrekkelijke en leefbare woonwijk blijven voor een brede doelgroep. Het bestemmingsplan biedt met de bestemming 'Woongebied - 3' ruimte voor de herstructurering van Groenord-Zuid (Willem Pijperstraat, Johan Wagenaarstraat, Diepenbrockstraat en Valeriusstraat). Op grond van de planregels zijn in totaal 24 grondgebonden woningen tot een bouwhoogte van 12 meter toegelaten.

5.4 Duurzame verstedelijking

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gaat uit van het vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking. Om dit te bereiken is de ladder voor duurzame verstedelijking per 1 oktober 2012 als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten, waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. De uitgangspunten van duurzame verstedelijking zijn ook onderdeel van het provinciaal beleid. Voor de toepassing hiervan heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de 'Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking' opgesteld.

De ladder voor duurzame verstedelijking kent een drietal treden: behoefte, bestaand stedelijk gebied en bereikbaarheid. Een duurzame ontwikkeling dient in de eerste plaats te voorzien in een regionale behoefte, zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin. Een ontwikkeling dient vervolgens te worden gerealiseerd binnen het bestaande stedelijke gebied. Indien een ontwikkeling niet gerealiseerd kan worden binnen het bestaand stedelijk gebied dient gezocht te worden naar een locatie welke multimodaal is of kan worden ontsloten.

In Groenoord is de vraag naar portiek- en galerijwoningen zonder lift, woningtypen die in Groenoord verhoudingsgewijs veel voorkomen, sterk afgenomen. De ontwikkelingen voorzien in het realiseren van een woonmilieu waaraan een tekort is in Schiedam. De bouw van grondgebonden woningen en appartementen past binnen de provinciale en regionale woningbouwprogramma's, zoals deze regionaal zijn afgestemd in de Stadsregio Rotterdam. De plannen zijn passend in het regionale woningbouwprogramma en dragen bij aan het realiseren van de provinciale, regionale en gemeentelijke doelstelling om te voorzien in een meer gevarieerd aanbod aan woonmilieus.

De ontwikkelingen zijn passend binnen het regionale woningbouwprogramma, voorzien in een woonmilieu waaraan een kwantitatief tekort is in de (sub)regio en is geheel gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. De ontwikkelingen voldoen daarmee aan de vereiste van een duurzame verstedelijking.

Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

6.1 Algemene juridische opzet

In voorliggend bestemmingsplan wordt de planologisch-juridische basis gelegd voor de wijk Groenoord. Het bestemmingsplan heeft een belangrijke functie als toetsingskader voor bouwaanvragen en het toekomstige gebruik van de gronden en gebouwen. Het plan is opgesteld op basis van de SVBP2012 en het IMRO 2012.

Op de bijbehorende verbeelding (plankaart) is te zien waar en welke bestemmingen van toepassing zijn. Eveneens is op de verbeelding de exacte omvang en ligging van het plangebied vastgelegd. De regels behorende bij onderhavig bestemmingsplan zijn gebaseerd op standaardregels van de gemeente Schiedam. De standaardregels van de gemeente vormen de basis voor keuzes met betrekking tot gebruik van bestemmingen en aanduidingen in voorliggend bestemmingsplan. Wijzigingen ten opzichte van deze standaardregels vloeien voort uit bepaalde situaties die zich in het plangebied voordoen.

Opbouwregels

De regels zijn als volgt gestructureerd:

- Hoofdstuk 1 van de regels geeft de algemene bepalingen weer. Het betreft de begripsbepalingen (artikel 1) waarin de in het plan voorkomende begrippen worden gedefinieerd. In artikel 2 (wijze van meten) wordt aangegeven hoe de voorgeschreven maatvoering (zoals goothoogte, bouwhoogte, inhoud en oppervlakte) in het plan gemeten moet worden.
- In hoofdstuk 2 zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. Per bestemming is bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels gelden. Tevens zijn waar mogelijk flexibiliteitsbepalingen opgenomen. Uitgangspunt is om tenminste de bestaande planologische situatie te bestemmen (zie paragraaf 6.2).
- In hoofdstuk 3 staan aanvullende bepalingen die, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, voor het hele plangebied gelden. Hierbij kan worden gedacht aan de algemene afwijkingsregeling, die het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid geeft om op ondergeschikte punten van de regels in hoofdstuk 2 af te wijken;
- Hoofdstuk 4 van de regels heeft betrekking op het overgangsrecht en de slotbepaling.

6.2 Bestemmingen

6.2.1 Bedrijf

De in het plangebied aanwezige bedrijven hebben de bestemming 'Bedrijf' gekregen. Op deze locatie zijn bedrijven toegelaten met een beperkte milieubelasting (maximaal milieucategorie 2), welke qua milieuinvloed passend zijn in een woonomgeving. Ter plaatse van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg' is een benzinestation toegelaten.

6.2.2 Bedrijf - Gasontvangststation en Bedrijf - Nutsvoorziening

Het gasontvangststation van de Nederlandse Gasunie aan de Laan van Bol'Es heeft de bestemming 'Bedrijf - Gasontvangststation' gekregen met een bijbehorende veiligheidszone. De in het plangebied aanwezige nutsvoorzieningen hebben de bestemming 'Bedrijf - Nutsvoorziening' gekregen. Op deze locaties zijn voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut, zoals voorzieningen ten behoeve van de levering van elektriciteit, gas, drinkwater en telecommunicatienetwerken, alsmede ten behoeve van riolering en afvalinzameling toegelaten.

6.2.3 Centrum

De winkelcentra aan de Laan van Bol'Es en de Borodinlaan hebben de bestemming 'Centrum' gekregen. Binnen deze bestemming zijn winkels, dienstverlening en horeca toegestaan. Het is binnen deze bestemming niet mogelijk om te wonen op de begane grond. Dit is alleen toegelaten op de verdiepingen. Toegangspartijen en bergingen ten behoeve van het wonen zijn uiteraard wel op de begane grond toegestaan.

6.2.4 Groen

De structurerende groenvoorzieningen in het plangebied zijn bestemd als 'Groen - 1'. Binnen deze bestemming zijn ondergeschikte watergangen, watervoorzieningen, speelvoorzieningen en voet- en fietspaden toegestaan. Kleinere groenelementen zijn bestemd binnen 'Verkeer - Verblijfsgebied'. De belangrijkste groenstructuren hebben de bestemming 'Groen - 2' gekregen. Het bestemmen op deze manier is gebaseerd op het bestemmingsplan 'Groene Long 2007'. Binnen de bestemming 'Groen - 2' worden de aanwezige natuur- en landschapswaarden behouden. Voet- en fietspaden ten behoeve van extensieve recreatie zijn binnen deze bestemming toegestaan.

6.2.5 Kantoor

De kantoorpanden aan de Valeriusstraat hebben de bestemming 'Kantoor'. Het bestemmingsplan biedt een planologische regeling afgestemd op de bestaande kantoorpanden.

6.2.6 Maatschappelijk

De maatschappelijke voorzieningen die in het plangebied aanwezig zijn hebben de bestemming 'Maatschappelijk' gekregen. Voor de verschillende maatschappelijke functies zijn geen nadere specifieke aanduidingen opgenomen, omdat hier de mogelijkheid naar het wijzigen van een andere maatschappelijke functie mogelijk dient te blijven. Het is binnen deze bestemming enkel toegestaan om gebouwen te realiseren binnen het bouwvlak. Tevens gelden er maximale bouwhoogten voor de gebouwen.

6.2.7 Tuin

De bestemming 'Tuin' is opgenomen om te voorkomen dat daar waar voortuinen aanwezig zijn deze volgebouwd worden. Toegestaan zijn kleine bijgebouwen en ondergeschikte bouwdelen behorende tot het op de aangrenzende bestemming gelegen hoofdgebouw.

6.2.8 Verkeer

Er is een onderscheid gemaakt in wegen met voornamelijk een stroomfunctie en wegen die als verblijfsgebied zijn ingericht. De Laan van Bol'Es, de Churchillweg en de Mozartlaan zijn wegen met een stroomfunctie en zijn bestemd als 'Verkeer'. De overige wegen en gebieden waar de verblijfsfunctie overheerst zijn als 'Verkeer - Verblijfsgebied' bestemd. De op- en afrit van de A20 is bestemd als 'Verkeer - Rijksweg'.

6.2.9 Water

Binnen de groen- en verkeersbestemmingen mogen watergangen gerealiseerd worden. De belangrijkste watergangen zijn echter in de bestemming 'Water' opgenomen. Het is binnen deze bestemming toegestaan om bruggen en duikers te realiseren. Daarnaast kunnen de oevers binnen deze bestemming op een ecologische wijze ingericht worden. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gerealiseerd.

6.2.10 Wonen

Voor de gronden waar woningen zijn gelegen geldt de bestemming 'Wonen'. Binnen de woonbestemming is een bouwvlak opgenomen, waarbinnen de woning mag worden gebouwd. Voor de woningen is in alle gevallen een maximale goot- en/of bouwhoogte opgenomen. De gronden mogen worden gebruikt als erf, tuin en ontsluitingsweg. De voorziening voor begeleid wonen (Madonnalocatie) heeft in aanvulling op de woonbestemming de aanduiding 'maatschappelijk' gekregen. Ter plaatse van deze aanduiding zijn ook maatschappelijke voorzieningen toegelaten, zoals woonfuncties met een sterke nadruk op zorg en begeleiding.

Mantelzorg

Landelijk is maatschappelijk draagvlak gegroeid voor het creëren van woonruimte in of bij een bestaande woning welke het voor de bewoners van een woning mogelijk maakt (tijdelijk) mantelzorg te verlenen aan iemand die deze zorg nodig heeft. Deze behoefte is ontstaan uit de wens van hulpbehoevenden om in een vertrouwde omgeving de vereiste hulp te krijgen en de wil van familie of vrienden om deze hulp te geven. Om deze reden wordt mantelzorg binnen de woonbestemming toegelaten. Mantelzorg is gedefinieerd als het bieden van zorg op het fysieke, psychische en/of sociale vlak, op vrijwillige basis en buiten organisatorisch verband in de vorm van inwoning in een aan- of bijgebouw. Mantelzorg mag daarmee in de eerste plaats niet plaatsvinden in het kader van de beroepsuitoefening of door zorgorganisaties. Daarnaast mag mantelzorg niet leiden tot een toename van het aantal zelfstandige woonruimten. Om deze reden is mantelzorg slechts toegelaten in de vorm van inwoning wat een sterke mate van afhankelijkheid en verbondenheid veronderstelt. De regeling voor aan- en bijgebouwen biedt voldoende ruimte om te voorzien in de behoefte aan afhankelijke woonruimte. 48

Beroep of bedrijf aan huis

In de regels wordt onderscheid gemaakt tussen beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten in de woning en de bijbehorende bijgebouwen:

- bij beroepsmatige activiteiten gaat het met name om de 'vrije beroepen';
- bij bedrijfsmatige activiteiten gaat het om kleinschalige vormen van bedrijfsmatige activiteiten, niet zijnde dienstverlening, en het uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid.

Hoewel het realiseren van een praktijkruimte binnen een woning niet op ruimtelijke en fysieke bezwaren stuit, dient voorkomen te worden dat overlast voor omwonenden ontstaat, omdat bijvoorbeeld het verkeerssysteem niet inspeelt op andere functies en de gevolgen van die andere functies. Daarom wordt in de regels een aantal beperkingen opgenomen en zijn detailhandel en horeca niet toegelaten.

Binnen de woonbestemming is het gebruik van de woning en bijgebouwen ten behoeve van beroeps- en/of bedrijfsuitoefening aan huis tot maximaal 30% van de vloeroppervlakte toegestaan. Verder is onder meer bepaald dat geen onevenredige afbreuk mag worden gedaan aan de woonomgeving en dat de activiteit moet worden uitgeoefend door de bewoner van het pand. De bedrijfsmatige activiteiten worden beperkt tot de milieucategorieën 1 en 2 daar deze activiteiten doorgaans geen afbreuk doen aan de woonomgeving.

6.2.11 Woongebied

De diverse ontwikkellocaties, als beschreven in paragraaf 5.3, zijn bestemd als 'Woongebied'. Binnen deze bestemming is ruimte voor de navolgende herontwikkeling / herstructurering van deze locaties:

- 'Woongebied - 1': Bachplein, 216 woningen tot een bouwhoogte van 34,0 meter;
- 'Woongebied - 2': Elvis en Elton, 2 appartementencomplexen met elk maximaal 18 woningen per bebouwingsvlak tot een bouwhoogte van 17,0 meter;
- 'Woongebied - 3': Groenord-Zuid, twee bouwvlak met elk ruimte voor 12 grondgebonden woningen tot een bouwhoogte van 12,0 meter.

6.3 *Dubbelbestemmingen*

6.3.1 **Leiding**

De in het plangebied aanwezige leidingen zijn met een dubbelbestemming aangeduid op de verbeelding. De aardgasleiding aan de zuidzijde van het plangebied is bestemd als 'Leiding - Gas'. De hoogspanningsverbinding welke via de Van Beethovenlaan en de Willem Pijperstraat loopt is bestemd als 'Leiding - Hoogspanning'. De rioolpersleiding welke via de Churchillweg en Mozartlaan loopt is bestemd als 'Leiding - Riool'. Ter plaatse van deze leidingen geldt binnen de op de verbeelding aangegeven belemmeringszone een bouwverbod. Voor het aanleggen van werken en werkzaamheden binnen deze dubbelbestemming is een omgevingsvergunning vereist.

6.3.2 **Waarde - Archeologie**

Voor het gehele plangebied geldt één archeologische (verwachtings)waarde (zie paragraaf Archeologie). Deze verwachtingswaarde wordt beschermd door de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Binnen deze dubbelbestemming geldt een bouwverbod en is een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden vereist indien deze een oppervlakte hebben groter dan 200 m² en dieper reiken dan 1,0 meter beneden het maaiveld. Indien deze maten worden overschreden kan een omgevingsvergunning pas worden verleend nadat een archeologisch onderzoek is uitgevoerd. Aan het verlenen van de omgevingsvergunning kunnen aanvullende voorwaarden worden verbonden. Hierdoor kunnen mogelijk aanwezige monumenten in de bodem worden behouden gekoppeld aan de vergunning.

6.3.3 **Waarde - Cultuurhistorie**

Deze dubbelbestemming is bedoeld om een goede afweging van de cultuurhistorische belangen zeker te stellen bij panden en/of percelen met monumentale waarden. Het bouwen is op deze gronden pas mogelijk nadat wordt afgeweken van het bestemmingsplan. De aanwezige cultuurhistorische belangen en waarden worden op het verlenen van de afwijking betrokken. Daarnaast geldt dat voor de aanleg van diverse werken en werkzaamheden een omgevingsvergunning vereist is. Boerderij Landvreugd (met bijgebouwen) is een gemeentelijk monument en heeft deze dubbelbestemming gekregen.

6.4 *Overige bepalingen*

6.4.1 **Algemene aanduidingsregels**

Het plangebied ligt binnen de wettelijke geluidzone behorende bij de rijksweg A4 en A20 en diverse binnenstedelijke wegen. Deze geluidzones zijn op de verbeelding aangeduid als 'Geluidzone - weg'. Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de wettelijke geluidzone behorend bij een gezonde industrie-terrein. Deze geluidzone is aangeduid als 'Geluidzone - industrie'. In overeenstemming met het bepaalde in de Wet geluidhinder geldt dat binnen deze geluidzone geen geluidsgevoelige objecten mogen worden gebouwd tenzij wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor geluid of een verkregen hogere (geluids)waarde.

6.4.2 **Afwijkingen en wijzigingsregels**

In het bestemmingsplan is zoveel mogelijk met recht bestemd. Er is een beperkt aantal 'Algemene afwijkingsregels' opgenomen. Om te voorkomen dat kleine meetfouten tot grote gevolgen leiden en om enigszins flexibel met maatvoeringen om te kunnen gaan, zijn enkele afwijkingsmogelijkheden opgenomen om in geringe mate te kunnen afwijken van genoemde maten, oppervlaktes enzovoorts. Daarnaast zijn afwijkingsmogelijkheden opgenomen ten behoeve van het oprichten van openbare nutsdoeleinden.

Het bestemmingsplan kent één algemene wijzigingsbevoegdheid om het bestemmingsplan ten behoeve van beperkte overschrijdingen van de bestemmingsgrenzen te wijzigen en aan te passen aan de werkelijke toestand van het terrein.

6.4.3 Parkeren

Bij ruimtelijke ontwikkelingen geldt de vereiste dat, om parkeerproblemen te voorkomen, voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid. Deze vereiste vond voorheen zijn grondslag in de gemeentelijke bouwverordening. Door een wijziging in de wet heeft de gemeentelijke bouwverordening op dit punt zijn werking verloren. Dit neemt niet weg dat het wenselijk blijft dat bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Om deze reden is in de planregels een regeling met betrekking tot parkeren opgenomen.

De hoofdregel is dat bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd op eigen terrein. Onder een nieuwe ontwikkeling wordt daarbij zowel het oprichten van bebouwing verstaan, als het veranderen, wijzigen of uitbreiden van bestaand gebruik. De vraag of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid wordt beantwoord op basis van de bij de regels gevoegde parkeernormen, de berekenwijze van de parkeerbehoefte uit het op 13 mei 2014 door het college vastgestelde 'Beleid toepassing verordening op de parkeerbijdrageregeling en parkeernormen' en de uitgebreide jurisprudentie die op dit onderdeel is ontstaan. De bij de regel gevoegde parkeernormen zijn de normen zoals deze op 13 mei 2014 door het college zijn vastgesteld. Daarbij geldt aanvullend dat de parkeerplaatsen qua aard, plaats en inrichting bruikbaar en bereikbaar moeten zijn. De bepalingen en voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte vormen hierbij het uitgangspunt.

De regeling kent een afwijkingsbevoegdheid voor die gevallen dat het niet mogelijk of wenselijk is de parkeergelegenheid (volledig) op eigen terrein te realiseren, en op een 'andere wijze' wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Deze situatie doet zich voor indien:

- a. nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd in het openbaar gebied. Hierbij geldt dat dit niet ten koste mag gaan van bestaande of geplande parkeervoorzieningen, de aanvrager geen uniek gebruiksrecht heeft op deze nieuwe parkeerplaatsen en de bijbehorende aanlegkosten voor de aanvrager zijn.
- b. bestaande parkeerplaatsen worden gebruikt in het openbaar gebied. Dit is mogelijk indien in de bestaande situatie sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen, waarbij eveneens geldt dat de aanvrager geen uniek gebruiksrecht verkrijgt voor deze parkeerplaatsen en ter compensatie voor deze reeds door de gemeente aangelegde en betaalde parkeerplaatsen een bedrag dient te betalen van € 7.500,- per parkeerplaats.
- c. duurzaam gebruik van parkeerplaatsen in een al dan niet zelf gerealiseerd naburige parkeervoorziening. Voorwaarde hierbij is dat aangetoond moet worden dat deze parkeerplaatsen langdurig (minimaal 10 jaar) ten behoeve van de nieuwe ontwikkeling gebruikt kunnen worden.

Indien het niet mogelijk is om voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren en ook op een 'andere wijze' niet in voldoende parkeergelegenheid kan worden voorzien bestaat de mogelijkheid het tekort aan parkeerplaatsen financieel te compenseren door storting van een bedrag in het gemeentelijk parkeerfonds. De hoogte van de financiële bijdrage wordt bepaald op grond van de op 6 maart 2014 door de gemeenteraad vastgestelde 'Verordening op de parkeerbijdrageregeling Schiedam 2014'.

Tot slot kent de regeling een afwijkingsbevoegdheid voor die situaties dat niet kan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en een bijdrage in het parkeerfonds ook niet mogelijk is, maar naar het oordeel van het college sprake is van een ontwikkeling met een bijzonder gemeentelijk belang. Het gaat hierbij om zeer uitzonderlijke situaties, waarbij met gegronde redenen is aangetoond, dat het niet mogelijk is de vereiste parkeergelegenheid te realiseren. Het betreft hierbij ontwikkelingen die zondanig gewenst zijn dat het uit economisch oogpunt of uit het oogpunt van milieu, hinder of woonomgeving, gedeeltelijk of volledig vrijstelling van de parkeernorm wordt gegeven.

6.4.4 Laden, lossen en fietsparkeren

Laden en lossen

Voor diverse gebruiksfuncties is, uit het oogpunt van doorstroming en gebruik van de openbare weg, een voorziening voor het laden en lossen vereist. De bepaling met betrekking tot laden en lossen uit de gemeentelijke bouwverordening heeft op dit punt haar aanvullende werking verloren. Het blijft wenselijk om een dergelijke voorziening te hebben, mits de aard en omvang van een ruimtelijke ontwikkelingen daar aanleiding toe geeft. Gelet op de grote verscheidenheid aan ontwikkelingen is het niet mogelijk hiervoor op voorhand normen op te nemen. De aard, omvang, situering en noodzaak van deze voorziening wordt om deze reden op basis van de specifieke eigenschappen van een ruimtelijke ontwikkeling bepaald. Deze vereiste geldt daarbij niet voor woonfuncties.

Fietsparkeren

Het gebruik van de fiets maakt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen ook ruimte moet worden gereserveerd voor het stallen van fietsen. Deze vereiste gold voorheen op grond van het Bouwbesluit. Gelet op het hoge fietsgebruik en om wildparkeren van fietsen te voorkomen is het wenselijk dergelijke stallingsvoorzieningen te hebben. Gelet op de grote verscheidenheid aan ontwikkelingen is het niet mogelijk hiervoor op voorhand normen op te nemen. De aard, omvang, situering en noodzaak van deze voorziening wordt om deze reden op basis van de specifieke eigenschappen van een ruimtelijke ontwikkeling bepaald. Deze vereiste geldt niet voor woonfuncties, omdat voor woningen op grond van het Bouwbesluit nog wel een verplichting geldt voor het hebben van een (fietsen)berging.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. Voorliggend bestemmingsplan heeft een conserverend karakter en laat geen nieuwe grootschalige ontwikkelingen toe. Enkel aan het opstellen van het bestemmingsplan zijn kosten verbonden welke door de gemeente bekostigd worden. Verder worden er geen kosten gemaakt bij het opstellen van het bestemmingsplan. De economische haalbaarheid van het plan kan hierdoor als aangetoond worden beschouwd.

7.2 Exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en artikel 6.2.1 van het besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient, indien sprake is van een van de in artikel 6.2.1 van het Bro genoemde bouwactiviteiten, een exploitatieplan te worden vastgesteld. Een exploitatieplan heeft onder meer tot doel om te komen tot een adequaat publiekrechtelijk kostenverhaal, het realiseren van een goede inrichting van de openbare ruimte door middel van het stellen van locatie-eisen en het bieden van een goede grondslag om de verdeling van woningbouwcategorieën te ondersteunen.

Om te voorkomen dat de gemeente ook bij kleine functiewijzigingen in de vorm van de verbouwing van een bestaand gebouw een exploitatieplan zal of moet opstellen, heeft de wetgever voor functiewijzigingen een ondergrens gesteld van 1000 m² bruto vloeroppervlak voor kantoor en horeca en een aantal van 10 voor woningen. Voor bouwplannen met functiewijzigingen onder deze grens is de wettelijke verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan niet van toepassing.

Indien een exploitatieplan vereist is moet de gemeenteraad het exploitatieplan tegelijk vaststellen met de planologische maatregel die het bouwen mogelijk maakt. Een gemeente behoeft geen exploitatieplan op te stellen indien het kostenverhaal al op een andere manier geregeld is ('anderszins verzekerd') en tevens locatie-eisen en regels voor woningbouwcategorieën niet nodig zijn. Die laatste situatie kan zich voordoen wanneer met alle eigenaren een overeenkomst is gesloten waarin de inrichting van de locatie en de woningbouwcategorieën afdoende zijn geregeld.

Beoordeling exploitatieplan plicht

Het bestemmingsplan "Groenord 2015" is hoofdzakelijk conserverend van aard. Het bestemmingsplan biedt wel ruimte voor aanvullende (vervangende) woningbouw in het kader van de herstructurering. De herstructurering levert geen (extra) kosten op voor de openbare ruimte. Gelet hierop is het opstellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk.

7.3 Planschade

Het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan met een planologische wijziging kan in beginsel aanleiding geven tot planschade. Gelet op het conserverende karakter van het bestemmingsplan en de bouw mogelijkheden uit het bestemmingsplan 'Groenord 2003' die in dit bestemmingsplan zijn overgenomen is in dit geval niet aannemelijk dat er aanleiding is voor vergoedbare planschade.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Resultaten overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het wettelijke verplichte overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp-bestemmingsplan worden voorgelegd aan de gebruikelijke partners, waaronder de provincie Zuid-Holland, de Inspectie VROM, het Waterschap en overige organisaties. De resultaten van het vooroverleg zijn verwerkt in de "Reactienota voorontwerp-bestemmingsplan Groenord 2015" die als bijlage 8 is bijgevoegd.

Resultaten inspraak

Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen op het gemeentehuis te Schiedam. Daarnaast heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden op 23 september 2014 voor bewoners en bedrijven in de wijk. De naar aanleiding van de informatiebijeenkomst, en het bestuurlijk vooroverleg ontvangen reacties zijn opgenomen in de weergegeven in de 'Reactienota voorontwerp-bestemmingsplan Groenord 2014' (bijlage 8). Deze nota vormt de basis voor de aanpassing van het voorontwerp-bestemmingsplan.

Terinzagelegging

Het bestemmingsplan is als ontwerp gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode heeft een ieder de mogelijkheid om zienswijzen tegen het plan in te dienen. De ingediende zienswijzen worden betrokken op de besluitvorming met betrekking tot het bestemmingsplan. Gedurende deze termijn zijn er 2 zienswijzen ingediend. Voor de reactie van de gemeente wordt verwezen naar de als bijlagen bijgevoegde 'Nota van zienswijzen bestemmingsplan Groenord 2015' en de 'Aanvullende motivering parkeren Valeriusstraat'.

Beroep

De vaststelling van het bestemmingsplan is op de in artikel 3.8, derde lid van de Wro voorgeschreven wijze bekend gemaakt. Belanghebbenden kunnen binnen de wettelijke beroepstermijn tegen het besluit tot vaststellen van het bestemmingsplan beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Waterparagraaf bestemmingsplan Groenord

Bijlage 2 Flora- en Faunaparagraaf Bestemmingsplan Groenord

Bijlage 3 Externe veiligheid bestemmingsplan Groenord

Bijlage 4 Advies VRR EV Groenoord

Bijlage 5 Akoestisch onderzoek Groenoord 2015

Bijlage 6 Besluit hogere waarden (2004)

Bijlage 7 Besluit HW Groenoord 2015

**Bijlage 8 Reactienota
Groenord 2014**

voorontwerp-bestemmingsplan

Bijlage 9 Nota van zienswijzen bestemmingsplan Groenord 2015

Bijlage 10 Aanvullende motivering parkeren
Valeriusstraat