



gemeente
Schiedam

Bestemmingsplan Harga Zuid 2015



December 2015

Bestemmingsplan Harga Zuid 2015

Ontwerp : **8 september 2015**

Vastgesteld door
de gemeenteraad : **15 december 2015**
Uitspraak Afdeling
bestuursrechtspraak
van de Raad van State :

bij besluit nr. **15VR069**

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

Harga Zuid 2015

bestemmingsplan Harga Zuid 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 Opzet bestemmingsplan en toelichting	6
Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie	7
2.1 Ontstaansgeschiedenis	7
2.2 Ruimtelijke en functionele beschrijving	8
Hoofdstuk 3 Beleidskader	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal en Regionaal beleid	12
3.3 Gemeentelijk/lokaal beleid	14
Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische randvoorwaarden	21
4.1 Water	21
4.2 Bodem	21
4.3 Flora en fauna	22
4.4 Externe veiligheid	23
4.5 Geluid	24
4.6 Luchtkwaliteit	25
4.7 Verkeer	26
4.8 Milieuhinder bedrijvigheid	28
4.9 Milieueffectrapportage	29
4.10 Niet gesprongen explosieven	29
4.11 Archeologie	30
4.12 Cultuurhistorie	31
Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	33
5.1 Schiedam in beweging	33
5.2 Transformatie sportpark Harga	34
5.3 Stedenbouwkundige opzet	35
5.4 Duurzame verstedelijking	38
Hoofdstuk 6 Juridische aspecten	39
6.1 Algemene juridische opzet	39
6.2 Bestemmingen	39
6.3 Dubbelbestemmingen	40
6.4 Overige bepalingen	40
Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid	43
Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	45

Bijlagen bij de toelichting**47**

Bijlage 1	Waterparagraaf
Bijlage 2	Verkennd bodemonderzoek
Bijlage 3	Nader bodemonderzoek
Bijlage 4	Quicksan flora en fauna Harga Zuid
Bijlage 5	Nader onderzoek flora en fauna
Bijlage 6	Externe veiligheid woningbouwlocatie Harga Zuid
Bijlage 7	Onderzoek geluid- en lichthinder
Bijlage 8	Besluit hogere waarden (geluid)
Bijlage 9	Luchtkwaliteitsonderzoek
Bijlage 10	Verkeersonderzoek gebiedsontwikkeling Harga
Bijlage 11	Vooronderzoek conventionele explosieven Harga
Bijlage 12	Archeologisch onderzoek
Bijlage 13	Beeldkwaliteitsplan
Bijlage 14	Reactienota bestemmingsplan Harga Zuid (Ventura)
Bijlage 15	Nota van wijzigingen bestemmingsplan Harga Zuid

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

In 2010 werd met de vaststelling van het Tracébesluit A4 Delft-Schiedam duidelijk dat na jarenlange discussie de realisatie van de rijksweg A4 vanaf het Kethelplein in Schiedam naar Delft door zou gaan. De gemeente Schiedam heeft zich vanaf dat moment toegelegd op het streven naar een goede ruimtelijke inpassing van de weg op Schiedams grondgebied. De uitkomsten van het overleg over de ruimtelijke inpassing van de weg zijn opgenomen in de bestuurlijke overeenkomst 'Integrale ontwikkeling Delft Schiedam' (IODS). Het onderhandelingsresultaat behelst een pakket aan maatregelen en afspraken om de weg goed in te passen, extra voorzieningen te realiseren op het gebied van geluidswering, fietsverbindingen en sportfaciliteiten en ruimte in de stad te creëren voor nieuwe ontwikkelingen.

Eén van de belangrijkste resultaten uit het IODS is de afspraak om door middel van dubbel grondgebruik het dak van de landtunnel en het gebied er omheen in te richten ten behoeve van sport en recreatie. De inrichting van het gebied ten behoeve van sport heeft tot gevolg dat, door verplaatsing van sportactiviteiten elders uit de stad naar het tunneltracé, grond binnen het bestaand stedelijke gebied van Schiedam vrijkomt voor andere ruimtelijke ontwikkelingen. Op deze manier ontstaan ontwikkelingskansen waarvoor de ruimte tot voor kort leek te ontbreken. Realisatie van de ambities uit de Stadsvisie Schiedam 2030, zoals de ontwikkeling van hoogwaardige sportvoorzieningen, het verder differentiëren in woonmilieus en het ondersteunen van de mogelijkheden voor sociale stijging binnen de stad komen daarmee binnen bereik.

Ten behoeve van deze ontwikkelingen is in 2011 de nota 'Alles onder één dak' en in 2012 de ontwikkelvisie 'Schiedam in Beweging' vastgesteld. De ontwikkelvisie voorziet in het verplaatsen van verschillende sportverenigingen welke thans gebruik maken van sportpark Harga. De ruimte die vrijkomt zal worden herontwikkeld naar een gemengd gebied waar plaats is voor wonen, commerciële functies en sport.

Binnen dit geheel is Harga Zuid 2015 de eerste locatie die als woongebied ontwikkeld wordt. In oppervlak betreft het circa een kwart van de gehele woningbouwlocatie. De doelstelling is om ongeveer 165 woningen op de Harga Zuid 2015 locatie te realiseren waarvan 110 grondgebonden woningen en ongeveer 55 appartementen.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied ligt aan de zuidoostzijde van sportpark Harga. Aan de noordzijde wordt het begrensd door de Olympiaweg en aan de oostzijde door de Poldervaart.

bestemmingsplan Harga Zuid 2015



Afbeelding 1 - Begrenzing plangebied Harga Zuid

1.3 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied is momenteel het bestemmingsplan 'Harga' van kracht, welke met dit plan gedeeltelijk wordt herzien. Het bestemmingsplan 'Harga' is op 13 juni 2013 vastgesteld door de gemeenteraad. Het grootste gedeelte van Harga Zuid 2015 heeft hierin de bestemming 'Sport'. De oostzijde van het plangebied heeft de bestemming 'Groen'. Daarnaast is er op ondergeschikte onderdelen de bestemming 'Water' en 'Verkeer' toegekend.

1.4 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 overheden die relevant zijn voor het plangebied.
- De gevolgen of effecten op de planologische en milieutechnische aspecten worden in hoofdstuk 4 beschreven.
- 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 tenslotte de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Hierin worden de resultaten beschreven van de gevolgde inspraakprocedure en het vooroverleg conform artikel 3.1.1 Bro.

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

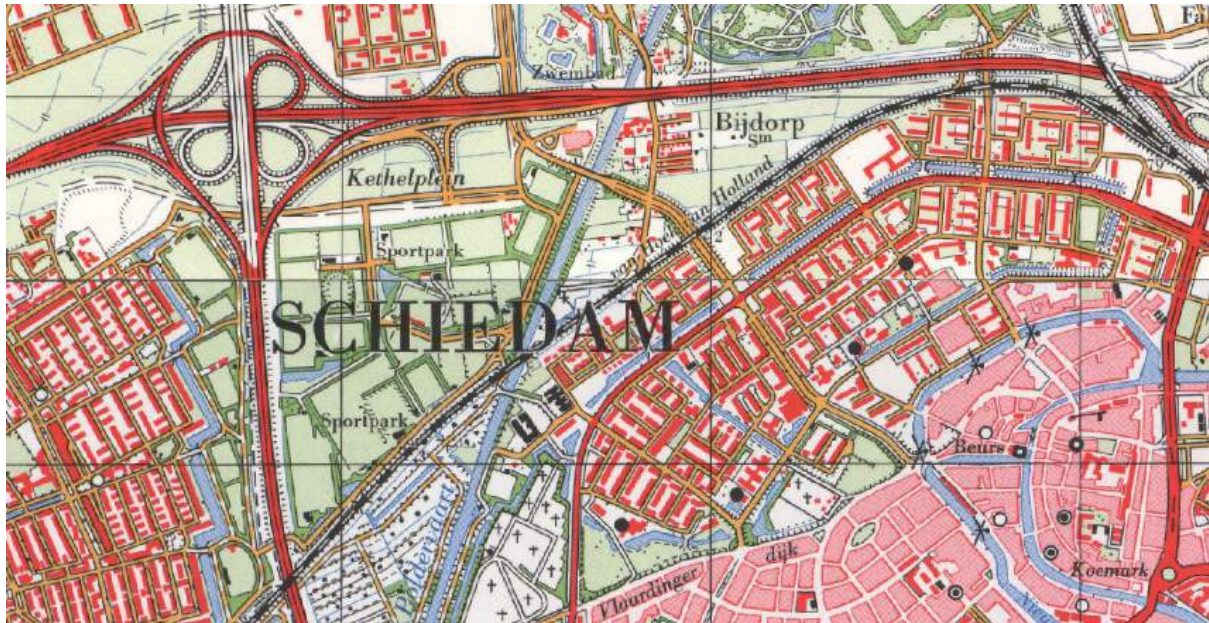
2.1 *Ontstaansgeschiedenis*

De ontwikkeling van het plangebied wordt tot halverwege de twintigste eeuw bepaald door de polders rond de Poldervaart. Deze polders - Babberspolder en Hargpolder - 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 Babberspolder 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 Babberspolder verdeeld tussen de gemeenten Vlaardingen en Schiedam. Vanaf 1941 ligt het gehele plangebied binnen de grenzen van de gemeente Schiedam.

De Poldervaart is rond 1280 handmatig aangelegd en werd toen nog de 'Nieuwe Vaert' genoemd. Belangrijke redenen voor de aanleg waren het scheepvaartbelang en wateroverlast door inklinking van de venige grond. De Poldervaart diende dan ook ter afwatering van de vijf oostelijke ambachten. Het kanaal werd aangelegd tussen de Nieuwe Maas en de Schie (ter hoogte van de Vrijenban). De vijf ambachten Vrijenban, Hof van Delft, Berkel, Kethel en Pijnacker, onderhielden elk een eigen sluis om het water te spuien in de Maas. Dit verklaart de naam Vijfsluizen. De sluizen werden echter al in 1587 vervangen door één grote uitwateringssluis. De Poldervaart werd ook gebruikt om bij droogte vers water binnen te voeren. Door verzilting van de Nieuwe Maas werd dit in 1958 gestaakt.

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. In de negentiende eeuw werden in de Hargpolder enkele nieuwe boerderijen gebouwd, zoals de buiten het plangebied gelegen boerderij Sportlaan 2. Rond 1890 werd de Hoekse lijn, de spoorbaan tussen Schiedam en Hoek van Holland, aangelegd.

Na de Tweede Wereldoorlog vonden er grote wijzigingen plaats in het plangebied. De polders werden in het uitbreidingsplan van 1949 gereserveerd als groengebied rond de nieuw te ontwikkelen wijk in Nieuwland, waarbij de polders ten noorden van de spoorlijn werden gereserveerd voor een sportpark. Het sportpark werd sinds 1957 in fases aangelegd, naar plannen van de Dienst Gemeentewerken onder supervisie van de bekende tuinarchitect en landschapsontwerper J.J. Schipper en is sindsdien in gebruik genomen als verzamellocatie voor de verschillende Schiedamse sportverenigingen. In de loop der tijd is er een efficiënt verkaveld sportcomplex ontstaan, waarbij waterpartijen en bomenrijen de velden van de sportverenigingen van elkaar scheiden. Harga heeft het karakter van een bospark, waarbij sportvelden ingebed liggen tussen bosstroken en waterpartijen. De grootte van het aaneengesloten gebied maakt Harga bijzonder. Harga heeft een grote ecologische waarde; de bosplantsoenen zorgen voor een goede verbinding tussen de verschillende groengebieden. De hoofdontsluitingsweg, de Olympiaweg, volgde deels het tracé van de oude polderdijk.



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

2.2 Ruimtelijke en functionele beschrijving

Harga is het grootste sportveldencomplex van Schiedam. Het is in de jaren vijftig in fasen (vanaf de spoorlijn) aangelegd naar een ontwerp van tuinarchitect J.J. Schipper, met veel inzet van de Schiedamse bevolking met name met betrekking tot de voorzieningen. Het sportveldencomplex ligt op een vrijwel monofunctioneel sportterreinengebied, dat praktisch volledig wordt omsloten door grootschalige infrastructuur: de rijkswegen A4 en A20, de Hoekse Lijn en de stedelijke as Nieuwe Damlaan en de landschappelijke as Poldervaart. Aan de noordoostkant liggen enkele afwijkende voorzieningen: Een voormalige boerderij welke dienst doet als dierenasiel, hotel Novotel en het Vlietland ziekenhuis met ruime parkeervelden. De functies zijn grotendeels in zichzelf gekeerd en hebben weinig relatie met hun omgeving.

De openbare ruimte van Harga heeft overwegend een parkachtig karakter, met hier en daar doorzichten naar de sportvelden. De verkeersstructuur is grotendeels hiërarchisch, met een hoofdontsluitingsweg (Hargalaan) en een rondweg (Olympiaweg) met aan weerszijden parkeervoorzieningen. De Olympiaweg (de ruggengraat) is zorgvuldig geprofileerd met gescheiden verkeersrijbanen met hoge laanbeplanting en lage heggen welke het zicht op het parkeren onttrekken. De weg heeft een afwisselend ruimtelijk karakter door verschillende elementen, verbredingen en versmallingen, knikken, rijen en solitaire bomen.

De sportvelden zijn omzoomd met hoge beplanting en grotendeels door water omsloten waardoor deze niet openbaar toegankelijk zijn. Rondom het complex ligt een voetpad, dat voor langzaam verkeer toegang geeft tot de velden. De architectonische ontwerpen van de sportaccommodaties zijn van een standaardniveau. De huidige sportvelden en gebouwde voorzieningen van Harga zijn voor een groot deel nog oorspronkelijk. Wel hebben geregeld verhuizingen van clubs plaatsgevonden. Het gebied heeft ruimte voor transformatie door intensivering van velden (kunstgrasveld) en verschuiving in vrijetijdsbesteding en samenwerking tussen clubs.

bestemmingsplan Harga Zuid 2015



Afbeelding 3 - Luchtfoto Harga Zuid

Hoofdstuk 3 Beleidskader

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

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 (zie paragraaf 'Duurzame verstedelijking').

3.1.2 **Besluit algemene regels ruimtelijke ordening**

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, hoofdweegen en landelijke spoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen, primaire waterkeringen, de ecologische hoofdstructuur, het IJsselmeergebied, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde en de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan. Geen van deze rijksbelangen zijn van toepassing op het plangebied. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het bepaalde in het Barro.

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

3.1.3 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.

3.1.4 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, landschapstructuren 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.

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. De ladder voor duurzame verstedelijking uit het Besluit ruimtelijke ordening is geïncorporeerd in de provinciale verordening. Het bestemmingsplan voorziet in een ontwikkeling gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied van Schiedam en passend in het regionale programma. Het plan is daarmee in overeenstemming met de verordening 'Ruimte'. Voor een nadere verantwoording wordt verwezen naar de paragraaf 'Duurzame verstedelijking'.

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 voor 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 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.

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.

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

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 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.

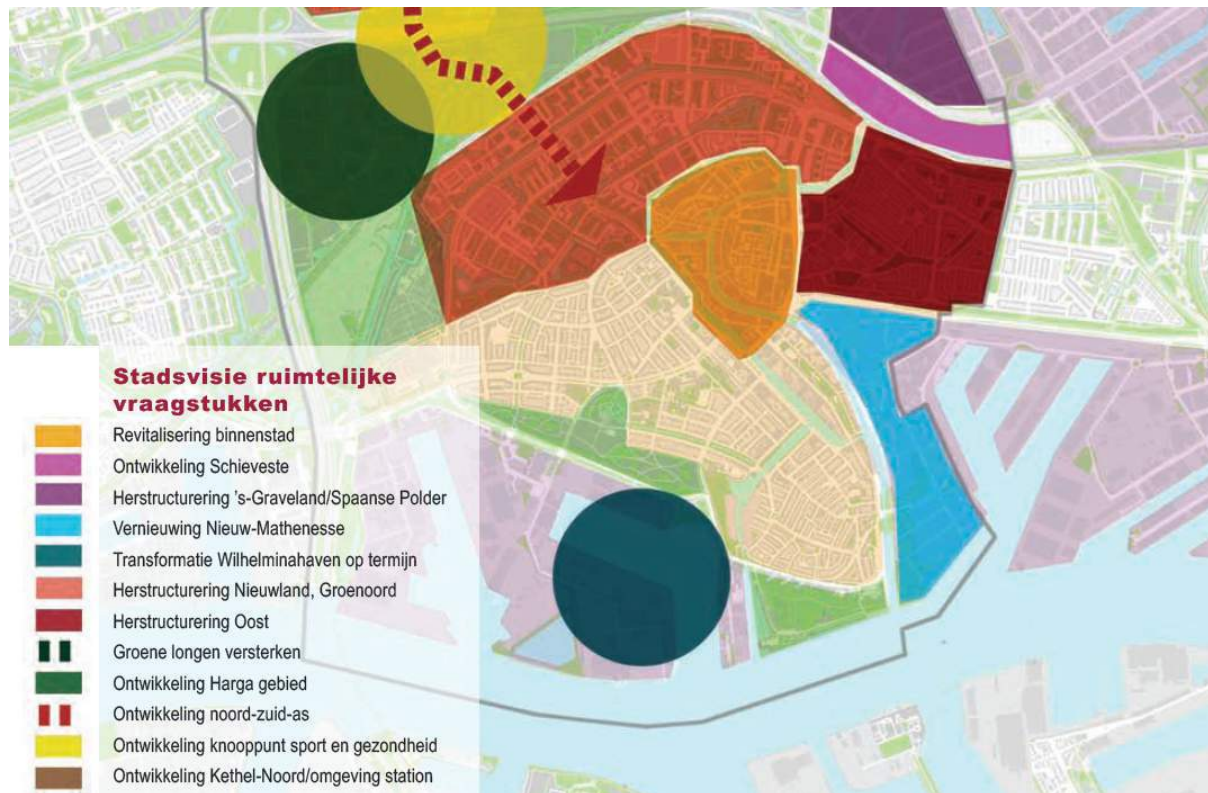
3.3 Gemeentelijk/lokaal beleid

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.

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

De ontwikkeling van het plangebied, in samenhang met de herontwikkeling van de sportterreinen, is een realistisch scenario geworden na vaststelling van het tracébesluit A4 Delft-Schiedam. Dit besluit biedt de mogelijkheid de bestaande sportvelden te verschuiven naar het gebied boven en aansluitend op het tracé van de A4, waarna de vrijgevalen sportlocaties kunnen worden herontwikkeld ten behoeve van andere stedelijke functies. In de Stadsvisie is Harga als ontwikkelingsgebied aangegeven. In een latere fase is dit geconcretiseerd in de ontwikkelingsvisie 'Schiedam in beweging' (zie paragraaf 3.3.4).



Afbeelding 4 - Ruimtelijke vraagstukken, Stadsvisie 2030

In de Stadsvisie wordt ingezet 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 (hoofdpogave 5). 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. De herontwikkeling van het oostelijk gedeelte van sportpark Harga sluit aan op het uitgangspunt om te komen tot meer differentiatie in woonmilieus. Ook een mooie schone en veilige openbare ruimte (hoofdpogave 1) en het kiezen voor een groen milieuvriendelijk klimaatbestendige stad (hoofdpogave 3) hebben raakvlakken met dit project.

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 hoofdpogave 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.

Schiedam heeft 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. Om aan deze behoefte te voldoen zullen binnen de stad aantrekkelijke nieuwe woongebieden worden ontwikkeld, waardoor het woningaanbod afwisselender wordt en de kwaliteit van de stedelijke ruimte stijgt. De ontwikkeling van dit woonmilieu op Harga sluit naadloos op deze ambitie aan.



Afbeelding 5 - Woonvisie Schiedam, Nieuwe woonlocaties

3.3.3 Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS)

Op 2 september 2010 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, een Tracébesluit genomen voor de aanleg van de rijksweg A4 van Schiedam naar Delft. Op dezelfde datum is door de verschillende betrokken besturen de bestuurlijke overeenkomst 'Integrale Ontwikkeling Delft - Schiedam' (IODS) ondertekend. In het IODS zijn de uitkomsten van het bestuurlijk overleg over de ruimtelijke inpassing van de rijksweg A4 opgenomen. Het onderhandelingsresultaat behelst een pakket aan maatregelen en afspraken om de weg goed in te passen, extra voorzieningen te realiseren op het gebied van geluidswering, fietsverbindingen en sportfaciliteiten en ruimte in de stad te creëren voor nieuwe ontwikkelingen. In het IODS is onder andere bepaald dat de minister zorg draagt voor de aanleg en financiering van aanvullende geluidsschermen langs de A4 en A20 ter plaatse van het Harga-gebied. Dit biedt samen met het project Park A4 de basis voor de herontwikkeling Harga Zuid-locatie tot een woongebied.

3.3.4 Schiedam in Beweging

In 2012 is de ontwikkelingsvisie 'Schiedam in Beweging' vastgesteld. De visie vormt een integrale aanpak op grond waarvan een drietal moderne, optimaal gebruikte, multifunctionele en goed over de stad verspreide en bereikbare sportparken worden gerealiseerd, de vrijgespeelde locaties worden hergebruikt voor het realiseren van nieuwe woonmilieus en een kwaliteitsimpuls kan worden gegeven aan de 'Groene Long' (zie paragraaf 5.1).

De ontwikkelingsvisie 'Schiedam in Beweging' is verder uitgewerkt in de visie 'Schiedam in Beweging, fase 1'. De eerste fase van het project betreft de volgende onderdelen:

- de verplaatsing van de hondensportverenigingen naar een nieuwe locatie aan de zuidwestelijke zijde van sportpark Harga;
- het realiseren van een nieuwe hockey-accommodatie aan de westzijde van sportpark Harga;

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

- het realiseren van een nieuw sportpark op het noordelijk deel van het tunneldak van de rijksweg A4 en de daarmee gepaard gaande verplaatsing van sportverenigingen;
- de transformatie van sportpark Kethel naar een groen, suburbaan woongebied;
- de voorbereiding van de plannen voor herontwikkeling van de SVDPW- en onderhavige Harga Zuid-locatie op sportpark Harga;
- de ontwikkeling van het noordelijke deel van sportpark Harga ten behoeve van commerciële functies.

3.3.5 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 voorziet in het realiseren van een nieuw woonmilieu. Een woonmilieu waaraan een tekort is in Schiedam, en draagt daarmee bij aan een verdere differentiatie en een kwalitatieve impuls in de woningvoorraad.

3.3.6 Groen Blauwe Structuurvisie

Begin 2015 is de Groen Blauwe Structuurvisie vastgesteld. Daarin wordt een visie gegeven op het groenblauwe netwerk naar sfeer, gebruik, status en toekomstwaarde en de relaties tussen de verschillende onderdelen van het groenblauwe netwerk. De Groen Blauwe Structuurvisie heeft de status van een structuurvisie conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

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.

De Groen Blauwe Structuurvisie is voor Harga Zuid van belang voor wat betreft de Poldervaart die reeds in het bestemmingsplan 'Groene Long' was opgenomen. Deze zone maakt deel uit van het plangebied. Hier geldt een ecologische ambitie waarmee rekening mee moet worden gehouden bij de concrete invulling van dit gedeelte van het plangebied. Nabij het noordoosten van het plangebied dient volgens de visie aandacht te zijn voor het versterken van langzaam verkeersroutes door het groen.



Afbeelding 6 - GroenBlauwe Structuurvisie, Visiekaart

3.3.7 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.

3.3.8 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.

3.3.9 Beleid Toepassing Verordening op de parkeerbijdrageregeling en parkeernormen

Op 13 mei 2014 is het 'Beleid Toepassing Verordening op de parkeerbijdrageregeling en parkeernormen' door het college van burgemeester en wethouders van Schiedam vastgesteld.

Dit beleid is onder meer van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en heeft als doel om concreet en eenduidig vastleggen hoe artikel 2.5.30 van de Bouwverordening in de gemeente Schiedam wordt toegepast. Het

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

beleid bevat concrete normen voor onder andere verschillende categorieën woningen. In dit plan zijn de normen uit het beleid ongewijzigd overgenomen met dien verstande dat de parkeervoorzieningen niet op eigen terrein maar binnen het plangebied moeten worden gesitueerd. Dit is noodzakelijk nu de stedenbouwkundige voorschriften, nog los van de overgangsperiode tot 2018, inmiddels uit de bouwverordening zijn verdwenen.

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 Water

Ten behoeve van de uitvoering van de wettelijk verplichte watertoets is een waterparagraaf opgesteld. De volledige 'Waterparagraaf Harga Zuid' is als bijlage 1 bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd. In de 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 en de waterafvoer.

4.2 Bodem

Het plangebied Harga Zuid is onderdeel van het huidige sportpark Harga en bestaat sinds de jaren 50 hoofdzakelijk uit sportvelden. Zowel de boven- als ondergrond bestaat hoofdzakelijk uit zandige grond. Specifiek ter plaatse van het plangebied Harga Zuid is de bodem opgehoogd met zand dat is bijgemengd met puin. De herkomst van dit materiaal is niet bekend. Mogelijk zijn ook een aantal watergangen met dit materiaal gedempt.

Met het oog op de voorgenomen herontwikkeling van het gebied naar een woonbestemming is onderzoek gedaan naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem van het gebied. De resultaten van dit onderzoek zijn verwoord in 2 rapportages:

- Verkennend bodemonderzoek Sportpark Harga (deelgebied 4: Sportlaan 9-50) Schiedam (Milieutechnisch adviesbureau RSK-EMN, nr. 511933.002, d.d. 31 oktober 2013);
- Nader (bodem)onderzoek Sportpark Harga (deelgebied 4: Sportlaan 9-50) Schiedam (Milieutechnisch adviesbureau RSK-EMN, nr. 512332.001, d.d. 13 juni 2014).

Deze rapporten zijn als bijlage 2 en 3 bij de toelichting gevoegd.

Uit de resultaten van de onderzoeken blijkt:

- In het gebied zijn diverse verhardingen aanwezig. Een substantieel deel van de aangetroffen verhardingen bestaat uit asfalt en een klein deel uit een puinverharding. Het asfalt is plaatselijk teerhoudend. Het niet teerhoudende deel kan eventueel functioneel worden hergebruikt. Onder de asfaltverharding is een funderingslaag van puin aangetroffen met een dikte van 0,3 tot 0,5 meter. Daarnaast is onder een aantal sportvelden ook een laag slakken aangetroffen. De puin- en funderingslagen zijn niet asbesthoudend. De chemische kwaliteit (het uitlooggedrag) van de puin- en funderingslagen is indicatief bepaald. Hieruit lijken de puin- en slakkenlagen herbruikbaar en de funderingslagen van puin niet.
- De grond is vanaf het maaiveld op een aantal plaatsen sterk verontreinigd met zware metalen en/of PAK. De verontreiniging wordt overwegend aangetroffen tot een diepte van 1,0 m-mv en is gerelateerd aan de bijmenging met puin, kolen en/of slakken.
- Een heuvel is aanwezig van circa 2 meter hoogte (in totaal 1.800 m³). Vermoedelijk is dit de toplaag die bij de aanleg van een kunstgrasveld is verwijderd. Deze grond is eveneens sterk verontreinigd met diverse zware metalen en PAK;
- Het grondwater is licht verontreinigd met enkele zware metalen.

De mate van verontreiniging in de bodem vormt een belemmering voor het beoogde bodemgebruik, te weten: wonen. Binnen het plangebied is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming. Dit betekent dat sprake is van een saneringsplicht en dat voorafgaande aan graafwerk of

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

herinrichting sanerende maatregelen getroffen moeten worden. Een daarvoor benodigd saneringsplan heeft vooraf instemming van het bevoegd gezag Wet bodembescherming.

De verharding- en funderingslagen worden echter niet als bodem aangemerkt en vallen buiten het regime van de Wet bodembescherming. Op grond van het Besluit bodemkwaliteit dienen deze lagen te worden verwijderd nadat ze hun functie als zodanig hebben verloren. Eventueel is hergebruik van dit materiaal mogelijk indien dat middels onderzoek naar de chemische samenstelling en het uitlooggedrag (conform de daarvoor bestemde protocollen) kan worden vastgesteld.

Vanwege de genoemde verontreinigingen zijn de bodemkwaliteitskaarten uit de Nota bodembeheer niet representatief voor de kwaliteit van vrijkomende grond uit het plangebied Harga Zuid. Dit betekent dat van alle grond uit dit plangebied, waarvan het voornemen bestaat die elders toe te passen, de kwaliteit moet zijn vastgesteld. Binnen het plangebied Harga Zuid mag wel grond worden verplaatst, mits deze voldoet aan de Lokale Maximale Waarden (LMW) van het beoogde bodemgebruik 'wonen'. Het voornemen om grond van elders in het plangebied toe te passen dient te worden gemeld bij het landelijk meldpunt bodemkwaliteit. De kwaliteit van deze grond dient te voldoen aan de LMW voor volkstuinen en kinderspeelplaatsen. De LMW zijn opgenomen in de Nota bodembeheer Schiedam 2010.

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 'Quickscan flora en fauna Harga Zuid' d.d. 3 juni 2014 is als bijlage 4 bij deze toelichting 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.

Op grond van deze rapportage en het bijbehorend onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- het plangebied is geen onderdeel van, of gelegen in de nabijheid van, beschermde natuur- en of groenverbindingen of ecologische verbindingzones op het land (EHS, PEHS);
- geen van de bomen heeft een dussdanige kwaliteit of verschijningsvorm dat deze op basis daarvan specifiek als te behouden moet worden aangewezen, wel geldt er een herplantplicht;
- het plangebied vormt een potentieel leefgebied voor 13 wettelijk beschermde soorten vermeld in tabel 2 en 3 van de Flora&Faunawet-tabel 2 of de Habitatrichtlijn;
- het voorkomen van bepaalde beschermde plantensoorten en diersoorten in het plangebied staat een wijziging van bestemmingen niet in de weg. Van geen enkele (potentieel aanwezige) soort is de landelijke staat van instandhouding in het geding.

Naar aanleiding van de quick scan is een nader onderzoek uitgevoerd naar beschermde soorten (zie bijlage 5). Hieruit is naar voren gekomen dat binnen het plangebied de Gewone dwergvleermuis en Ruige dwergvleermuis in kleine aantallen voorkomen. Met het oog hierop dient bij kapwerkzaamheden gedurende de winterrust (november t/m maart) uitvoerig en specialistisch geïnspecteerd te worden op de aanwezigheid daarvan.

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 gebiedspecifiek, 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 afstand van het plangebied en worden niet beïnvloed door de ontwikkelingen welke het bestemmingsplan mogelijk maakt. De Natuurbeschermingswet 1998 en het beleid van de provincie staan de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg. In de omgeving van plangebied bevinden zich elementen welke op lokaal niveau een beschermde status hebben in het kader van de stedelijke ecologische structuur (Groen Blauwe Structuurvisie). Deze gebieden worden ten gevolge van het bestemmingsplan niet aangetast.

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 en langs transportroutes (weg, spoor, water, buisleiding) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), in geval van inrichtingen, het Basisnet, 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 woningbouwlocatie Harga Zuid' (DCMR, nr. 21796974, d.d. 7 juli 2014) is als bijlage 6 bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit de rapportage blijkt dat zich in de omgeving van het plangebied een aantal voor de externe veiligheid relevante risicobronnen bevinden. Dit betreft de rijkswegen A4 en A20 welke worden gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en een hogedruk aardgasleiding ten noorden van de A20. Het plangebied ligt ruimschoots buiten de relevante basisnetafstanden, plasbrandaandachtsgebieden en het bijbehorende effectgebied voor het groepsrisico.

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. De tweede kaart beschrijft de zones waar vestiging of uitbreiding van kwetsbare functies ongewenst is. Het plangebied is gelegen buiten deze twee zones.

4.4.4 Verantwoording groepsrisico

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 wat betreft het groepsrisico wordt het invloedsgebied (355 meter) van de rijkswegen bepaald door een Blevé scenario (boiling liquid expanding vapour explosion) ten gevolge van een calamiteit bij het transport van stofcategorie GF3 (LPG). De ontwikkeling van het plangebied heeft tot gevolg dat het groepsrisico toeneemt van 0,03 naar 0,04 maal de oriëntatiewaarde. Omdat de ontwikkeling buiten de groepsrisico-inventarisatieafstand ligt, is geen verantwoording van het groepsrisico nodig.

Gezien het verwaarloosbare groepsrisico, de minimale toename 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

4.5.1 Geluidsbelasting Harga Zuid

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 ligt buiten de 35 Ke-contour van Rotterdam The Hague Airport waarbinnen geen nieuwe woningen zijn toegelaten maar binnen de geluidszone van de spoorlijn Schiedam-Vlaarding en diverse wegen.

Gelet op de ligging van het project binnen de wettelijke geluidszones van spoorlijn, rijkswegen en gemeentelijke wegen en aangezien het project voorziet in het realiseren van een geluidgevoelige bestemming is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit rapport 'Onderzoek geluid- en lichthinder bestemmingsplan Harga Zuid' d.d.10 juni 2015 van de DGMR is als bijlage 7 bij de toelichting gevoegd. Hieronder worden de conclusies weergegeven.

Industrielawaai

Het plangebied ligt gedeeltelijk in de geluidszones van enkele industrieterreinen. Het gaat daarbij om de zones van 'Botlek-Pernis' en de 'Vulcaanhaven'. De contour ten aanzien van de voorkeurgrenswaarde van 50 dB ligt op ruim 400 meter van het plangebied. Daardoor vormt industrielawaai geen belemmering voor verwezenlijking van dit project.

Railverkeerslawaai

Harga Zuid ligt binnen de onderzoekszone van de spoorlijn Schiedam-Vlaarding. De voorkeurgrenswaarde van 55 dB ligt op ongeveer 70 meter van de spoorlijn. Dit betekent dat het zuidoosten van het plangebied boven deze voorkeurgrenswaarde uitkomt. Concreet gaat het om 33 woningen en het oostelijke appartementencomplex. De

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

maximum grenswaarde wordt nergens overschreden. Omdat het om financiële redenen niet doelmatig is om een geluidscherm of andere voorziening ter plekke te bouwen moet er een hogere grenswaarde worden vastgesteld. De onderbouwing hiervoor ligt tegelijkertijd met het bestemmingsplan ter inzage.

Wegverkeer

Ten gevolge van het wegverkeer wordt de voorkeurswaarde W_{gh} (48 dB) voor geen van de woningen en appartementencomplexen overschreden. Het aspect wegverkeerslawaaï vormt daarmee geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Gelet op de overschrijding van de voorkeursgrenswaarden voor het railverkeerslawaaï zullen, overeenkomstig het bepaalde in 4.10 van het Besluit geluidhinder en artikel 110a van de Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan hogere waarden (geluid) worden vastgesteld.

4.5.2 Wijziging geluidsbelasting omgeving

De transformatie van Sportpark Harga naar een gemengd gebied met wonen, bedrijvigheid en sport heeft een toename van het aantal verkeersbewegingen tot gevolg op het onderliggende wegennet. Dit heeft een wijziging in de akoestische situatie in de omgeving tot gevolg. Een akoestisch onderzoek is uitgevoerd om inzicht te krijgen in de wijzigingen in de akoestische situatie. Daarbij zijn een drietal situaties in kaart gebracht: autonome ontwikkeling, plansituatie Sportplaza Schiedam en de plansituatie Sportplaza Schiedam inclusief de ontwikkeling van een woonwijk met 500 woningen aan de zuidzijde van de Hargalaan.

Geconcludeerd wordt dat de toename in geluidsbelasting ten gevolge van de transformatie van Harga, ten opzichte van de autonome ontwikkeling, het grootst is op de Churchillweg en de Burgemeester Heusdenlaan in oostelijke richting vanaf de aansluiting met de A20. Het verschil in de geluidbelasting bedraagt hier maximaal 1,0 dB(A). Voor de Burgemeester Heusdenlaan in westelijke richting vanaf de aansluiting met de A20 en de Nieuwe Damlaan geldt dat de geluidsbelasting met maximaal 0,5 dB(A) zal toenemen. Op de overige onderzochte wegvakken in de omliggende woongebieden zullen ten opzichte van de autonome ontwikkeling geen effecten optreden. De toename van de geluidsbelasting is dusdanig beperkt dat geen sprake is van een onevenredige verslechtering van de geluidsbelasting en het woon- en leefklimaat of een overschrijding van enige wettelijke norm. Aanvullende geluidsmaatregelen zijn derhalve niet vereist.

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.

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. 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 behorende bij de wet zijn vastgelegd in AMvB's en ministeriële regelingen.

In het Besluit niet in betekende 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

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO_2 en PM_{10} ($= 1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) 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. Een woningbouwlocatie welke, bij één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 woningen omvat dient op grond van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen te worden aangemerkt als een project die in ieder geval 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentratie van luchtverontreinigende stoffen. Het bestemmingsplan biedt de ruimte voor de ontwikkeling van maximaal 165 woningen en blijft daarmee ruim onder de grens van 1.500 woningen.

Een luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd naar de blootstelling in het plangebied en het indirecte gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plan op de wegen rond het plangebied (Luchtkwaliteitsonderzoek, Arcadis, d.d. 3 november 2014). In het onderzoek is gekeken naar de autonome situatie en de volledige ontwikkeling van het Harga-gebied. Dit betreft de realisatie van Sportplaza Schiedam aan de noordzijde van de Hargalaan en een woonwijk met 500 woningen, waaronder 165 op de Harga Zuid-locatie, aan de zuidzijde van de Hargalaan. Het rapport is als bijlage 7 bij de toelichting gevoegd.

De concentratie van NO_2 bedraagt ter plekke van het plangebied maximaal $31,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentraties fijnstof (PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$) bedragen respectievelijk maximaal $23,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en $15,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht voldoen aan de wettelijke normen en zijn niet dusdanig hoog dat geoordeeld moet worden dat geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

De toename van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de ontwikkelingen in het Harga-gebied zorgt voor een bijdrage van maximaal $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aan NO_2 en maximaal $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aan PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$. Deze maximale bijdragen worden berekend op de Hargalaan, nabij de toe- en afrit A20 Schiedam-Noord. De grens voor 'niet in betekende mate' bijdragen van 3% van de grenswaarde ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ligt bij $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, waarmee geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling voor wat betreft NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ niet 'in betekende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de planvorming ten behoeve van het sportplaza Harga en de voorziene woningbouw aan de zuidzijde van de Hargalaan.

4.7 Verkeer

De ontwikkeling van het plangebied zal, samen met de andere ontwikkelingen op Harga, leiden tot een aanzienlijke toename van het verkeer op het omliggende wegennet. Om te bepalen of het onderliggende wegennet deze toename kan verwerken is een onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkeling van de verkeersbelasting en -capaciteit in 2020 (Verkeersonderzoek gebiedsontwikkeling Harga, Arcadis, d.d. 10 augustus 2015). Hierbij is, naast het realiseren van detailhandel in het plangebied, rekening gehouden met de ontwikkeling van een woonwijk met 650 woningen aan de zuidzijde van de Hargalaan. Rekening is gehouden met infrastructurele wijzigingen, zoals de A4 Delft-Schiedam, de aanpassing van knooppunt Kethelplein en de realisatie van de Blankenburgtunnel.

Verkeersstromen

De ontwikkeling van de verkeersstromen is onderzocht op de Hargalaan, de aansluitende toevoerroutes via de Nieuwe Damlaan en de Burgemeester Heusdenslaan en enkele daarop aantakende wegen in Schiedam en Vlaardingen. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling van Sportplaza Harga en de geplande woningbouw op Harga zullen leiden tot een toename van het verkeer binnen het plangebied en op de aansluitende toevoerroutes. De toename van het verkeer bedraagt op een weekday in de ochtendspits gemiddeld 39% en in de avondspits 41%. Op het drukste uur van de zaterdagmiddag is sprake van een gemiddelde verkeersgroei van 74%. Het verkeer op de gehele Hargalaan zal op dat moment soms zelfs verdubbeld tot verdrievoudigd zijn (groei tussen +53% en +234%). De verkeerseffecten van de ontwikkeling van Harga op het hoofdwegennet (A4 en A20) zijn, met een maximale toename in intensiteit van 2,5%, beperkt. Wel zal dit leiden tot een beperkte verzwarende van de, al erg hoge, verkeerdrukke op deze rijkswegen in de ochtend- en avondspits.

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

De toename van het verkeer zegt op zichzelf niets over de verkeersafwikkeling en de doorstroming van verkeer. De doorstroming wordt beoordeeld op grond van de I/C-ratio; de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit van het wegvak. Grondregel daarbij is dat bij een I/C-ratio hoger dan 0,8 stagnatie van het verkeer of filevorming zal optreden. Hoewel de verkeersdrukte met name op zaterdagmiddag behoorlijk toeneemt, is er op geen enkel wegvak sprake van een dusdanige intensiteit van verkeer dat dit voor capaciteitsproblemen zorgt. De hoogste I/C-ratio's op zaterdagmiddag zijn 0,57 en 0,61 (op de Hargalaan tussen de afrit A20 Schiedam-Noord en Nieuwe Damlaan in oostelijke richting). Ook tijdens de ochtend- en avondspits is er geen enkel wegvak die een intensiteit kent die voor problemen zorgt. In de ochtendspits is hoogste I/C-ratio te vinden op de toerit A20 Schiedam-Noord aan de noordzijde (0,62) en op de Hargalaan-westzijde vanuit Vlaardingen (0,54). Tijdens de avondspits zijn de hoogste I/C-ratio's te vinden op de afrit A20 Schiedam-Noord aan de zuidzijde (0,72) en op de Hargalaan-westzijde richting Vlaardingen (0,54). Het onderzoek laat een marginale groei van de I/C-ratio's op het hoofdwegennet zien.

Kruispunten

Belangrijke problemen met de verkeersafwikkeling en de doorstroming van verkeer kunnen ontstaan op de kruispunten van verschillende verkeersstromen. Om dit inzichtelijk te maken is de verkeersafwikkeling op de kruispunten op de Hargalaan en op de kruising van de Kethelweg met de Burgemeester Heusdenslaan in Vlaardingen onderzocht.

Het kruispunt van de Hargalaan en de Olympiaweg (bij de locatie van het sportplaza) zal in de uiteindelijke situatie worden vormgegeven als een dubbelstrooksrotonde met vier takken. De hoogste I/C-ratio is te vinden op zaterdagmiddag op de aansluiting van Sportplaza Schiedam met de rotonde (0,74). Hoewel de waarde van deze aansluiting net onder de grens van 0,8 blijft, waarboven normaal gesproken problemen met de verkeersafwikkeling plaatsvinden, betreft dit geen doorgaande weg. Dit zal dan ook niet leiden tot problemen met de verkeersafwikkeling op de Hargalaan, waar de I/C-ratio tussen de 0,35 en 0,49 ligt. Wel kan er een wachtrij ontstaan op het parkeerterrein richting de rotonde, maar hiervan ondervindt het doorgaande verkeer geen hinder.

Voor het kruispunt van de Hargalaan met de toe- en afrit van de A20 Schiedam-Noord geldt dat door de ontwikkelingen op Harga problemen ontstaan met de verkeersafwikkeling tijdens de avondspits en op de zaterdagmiddag. Voor dit kruispunt zullen aanvullende maatregelen nodig zijn om de verkeersafwikkeling op deze momenten zonder problemen te laten verlopen. Afhankelijk van de daadwerkelijke verkeersintensiteiten wordt gekeken naar het aanpassen van de rijstrookconfiguratie of de aanleg van extra opstelstroken. Indien deze maatregelen onvoldoende zijn bestaat de mogelijkheid het kruispunt uit te rusten met verkeerslichten of deze aan te passen naar een rotonde.



Afbeelding 6 - Kruispunten omgeving Sportplaza Harga

De ontwikkelingen op Harga leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen op de dubbelstrooksrotonde op de kruising van de Hargalaan met de Sportlaan. De I/C-ratio op deze kruising blijft ruim

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

onder de grens van 0,8. De rotonde kan (met de huidige belijning) de verkeersstromen op alle maatgevende momenten verwerken.

Het kruispunt van de Hargalaan met de Nieuwe Damlaan wordt geregeld met een verkeersregelininstallatie (VRI). In de avondspits is op deze kruising sprake van een beperkte negatieve restcapaciteit (-8%), wat betekent dat de verkeersintensiteit te hoog is voor een goede afwikkeling van het verkeer. In de ochtendspits en op zaterdagmiddag is de restcapaciteit van de VRI voldoende. Om de verkeersafwikkeling in met name de avondspits te bevorderen wordt gekeken naar het optimaliseren van de regeling. Indien deze maatregel onvoldoende is, is er ook ruimte voor infrastructurele aanpassingen aan het kruispunt.

Het kruispunt van de Kethelweg met de Burgemeester Heusedenslaan (in Vlaardingen) is vormgegeven als een T-kruising. Voor dit kruispunt geldt dat, gelet op het toegenomen verkeer op zaterdag, het nemen van verkeerskundige maatregelen noodzakelijk lijkt.

Conclusie

Uit de verkeersstromenanalyse volgt dat, hoewel het verkeer in 2020 behoorlijk toeneemt, er op geen enkel wegvak een capaciteitsprobleem ontstaat door de ontwikkeling van Sportplaza Harga en de woonwijk. Alle wegen hebben op alle maatgevende momenten I/C-ratio's die ruim onder de grenswaarde van 0,8 liggen. Uit de kruispuntenanalyse blijkt wel dat de huidige vormgeving van enkele kruispunten onvoldoende is om het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Een nader onderzoek zal worden uitgevoerd naar de verkeerskundige maatregelen die moeten worden getroffen om een goede verkeersafwikkeling te garanderen en wachtrijvorming te voorkomen.

4.8 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

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen bedrijven of inrichtingen gelegen. Wel laat het in voorbereiding zijnde bestemming 'Sportplaza Harga' aan de noordzijde van het plangebied bedrijfsactiviteiten van maximaal milieucategorie 3.2 toe. De afstand tussen de voorziene woonwijk en de bedrijfslocatie bedraagt ongeveer 300 meter. De mogelijke bedrijfsactiviteiten vormen, gelet op de afstand, geen belemmering voor de ontwikkeling van woningen in het plangebied en woningbouw vormt vice versa geen belemmering voor deze bedrijfsactiviteiten. Dit geldt eveneens voor de op grotere afstand gelegen bedrijventreinen Wilhelminahaven (1.000 meter, maximaal milieucategorie 5.2) en Spaanse Polder en 's-Graveland (1.850 meter, maximaal milieucategorie 4.2).

Op grotere afstand bevinden zich een tweetal bedrijventerreinen. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich op meer dan 1000 meter het bedrijventerrein Havens. Op dit bedrijventerrein zijn op grond van het voor dat gebied geldende bestemmingsplan 'Havens' (incidenteel) bedrijven tot maximaal milieucategorie 5.2 toegelaten. Aan de noordoostzijde bevindt zich het bedrijventerrein 's-Graveland / Spaanse Polder. Dit bedrijventerrein is gelegen op een afstand van meer dan 1850 meter van het plangebied. Op grond van het voor het bedrijventerrein geldende bestemmingsplan zijn bedrijven tot maximaal milieucategorie 4.2 toegelaten. De op de bedrijventerreinen voorkomende bedrijfsactiviteiten vormen, gelet op de afstand, geen belemmering voor de ontwikkeling van woningen in het plangebied en woningbouw vormt vice versa geen belemmering voor de bedrijfsactiviteiten.

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

4.9 Milieueffectrapportage

Op grond van de Wet milieubeheer worden activiteiten aangewezen welke belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu, of waarvoor beoordeeld moet worden of deze activiteiten nadelige invloed hebben. In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is aangegeven welke activiteiten in het kader van een bestemmingsplan planMER-plichtig, projectMER-plichtig of MER-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit milieueffectrapportage drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de genoemde activiteiten welke niet aan de drempelwaarden voldoen, te beoordelen of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben (gelet op kenmerken, locatie en potentiële effecten).

Het plangebied maakt onderdeel uit van een groter gebied welke de komende jaren getransformeerd zal worden van een sportpark naar een gemengd stedelijk gebied. In het gebied is ruimte voor wonen (19 hectare), sport (14 hectare) en commerciële functies (4 hectare). Gelet op de ruimtelijke samenhang tussen deze ontwikkelingen, is beoordeeld of voor deze ontwikkelingen samen het opstellen van een milieueffectrapport vereist is.

Voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterrein (onderdeel D 11.2 Besluit m.e.r.) geldt dat beoordeeld moet worden of deze activiteiten nadelige effecten voor het milieu kunnen hebben. Deze beoordelingsvereiste geldt in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m². Het totale projectgebied heeft een oppervlakte van 37 hectare, betreft maximaal 550 woningen en ziet op maximaal 15.000 m² aan bedrijfsvloeroppervlakte. Omdat de drempelwaarden niet worden overschreden is het project niet direct MER-beoordelingsplichtig.

Op grond van het arrest van het Europese Hof van Justitie van 15 oktober 2009 geldt dat niet alleen de vraag of een MER-beoordelingsplicht geldt niet alleen afhankelijk is van de omvang van het project, maar dat ook beoordeeld moet worden of het project gelet op de andere selectiecriteria van bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn door de aard en ligging aanzienlijke milieugevolgen tot gevolg zou kunnen hebben. Beoordeeld is of sprake is van dusdanige milieugevolgen dat een MER-(beoordelings)procedure vereist is. Gelet op de schaal van het project, de situering binnen bebouwd stedelijk gebied, het gebied reeds werd gebruikt voor stedelijke functies en de kenmerken van de potentiële effecten van een dergelijk project zullen geen belangrijke negatieve milieueffecten optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten, zoals deze eerder in dit hoofdstuk zijn opgenomen. Geconcludeerd wordt dat voor het bestemmingsplan geen MER-(beoordelings)procedure conform het Besluit milieueffectrapportage vereist is.

4.10 Niet gesprongen explosieven

Een vooronderzoek is gedaan naar de aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven in het plangebied (Vooronderzoek conventionele explosieven Harga, Saricon B.V., nr. 12S053-VO-01, d.d. 9 juli 2012, zie bijlage 9). Geconcludeerd wordt dat er onvoldoende indicaties zijn om te spreken van de mogelijke aanwezigheid van explosieven. Het onderzoeksgebied is op 4 maart 1943 getroffen door een bombardement. Op een luchtfoto van 7 maart 1943 is één bomkrater te zien binnen het onderzoeksgebied. Bekend is dat na het bombardement het gebied is afgezocht en dat er geen blindgangers, brand- of tijdbommen zijn aangetroffen. Het is derhalve niet aannemelijk dat er in het onderzoeksgebied nog blindgangers van vliegtuigbommen worden verwacht. Het plangebied is niet verdacht van explosieven. Een nadere opsporing van explosieven binnen het plangebied is daarom niet vereist.

4.11 Archeologie

4.11.1 Beleidskader

De gemeente Schiedam heeft een archeologisch beleid en beleidsinstrumenten ontwikkeld, waaronder de beleidsnota Archeologische Monumentenzorg gemeente Schiedam, de Archeologische Waardenkaart Schiedam (januari 2008) en de Erfgoedverordening (december 2008). Hiermee is een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen gewaarborgd. Dit 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. Ook worden bestemmingsplannen voorzien van een 'archeologieparagraaf'. Meer specifiek is het doel van het voorgenomen archeologisch beleid (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen 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.

4.11.2 Bewoningsgeschiedenis

Het plangebied maakt deel uit van een veengebied waarop in verschillende periodes klei is afgezet (Afzettingen van Duinkerke I en III). Diverse stroomgordels 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. De bekende vindplaatsen uit de IJzertijd en de Romeinse tijd in en nabij het plangebied zijn meestal gerelateerd aan de later met klei opgevulde geultjes en de oevers ervan.

In de 10^e-11^e eeuw werd het (klei-op)veengebied ontgonnen. Daarbij ontstond het verkavelingspatroon dat nog goed te zien is op de topografische kaart van circa 1850. Door de moderne herinrichting in het plangebied, is de middeleeuwse verkavelingsstructuur verloren gegaan. De riviertjes de Harg en de Thurlede bepaalden de structuur van deze ontginningen. De oevers van de voormalige waterloop de Harg, die het plangebied doorkruist, zijn kansrijk voor het aantreffen van bewoningssporen uit de Middeleeuwen tot circa 1200. De maaiveldddaling ten gevolge van de ontwatering maakte het gebied kwetsbaar voor overstromingen. De aanleg van rivier- en polderdijken werd noodzakelijk. Een oude dijk, die de loop van de Harg volgt, werd aan het einde van de 12^e eeuw aangelegd, naar aanleiding van overstromingen in het gebied rond 1170. Het verkavelde gebied wordt in het zuiden afgesloten met de aanleg van de (vermoedelijk) eveneens 12^e-eeuwse Vlaardingerdijk. Het buitendijks gebied ten zuiden van deze dijk ontwikkelde zich in de loop van de 20^e eeuw tot een haven- en industriegebied.

Een belangrijk element, ook in het huidige kaartbeeld, 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, waaronder molens, en er werden sluizen aangelegd ter hoogte van de kruising van de Vlaardingerdijk en de Rijkssnelweg, onder het huidige metrostation ('Vijfsluizen'). Deze sluizen waren de voorgangers van de nu nog zichtbare sluizen, die iets ten noorden van de oorspronkelijke locatie werden aangelegd.

4.11.3 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 is de ligging van de vindplaatsen met name bepaald door Duinkerke I-geul en oeverafzettingen. Voor de Middeleeuwen zijn de oude lijnen van de Harg, dijken en Poldervaart bepalend voor de locatie van de vindplaatsen.

De archeologische verwachting van het plangebied is gestaafd door middel van archeologisch onderzoek dat ter plaatse werd uitgevoerd door het archeologisch bedrijf Transect B.V. De onderzoeksresultaten van de verkennende en karterende booronderzoeken zijn vastgelegd in twee onderzoeksrapporten:

- T. Nales 2013: Schiedam, Sportpark Harga, deelgebieden I en IV, gemeente Schiedam (Zuid-Holland). Inventariserend Veldonderzoek (IVO; verkennende fase), Amersfoort;
- T. Nales 2014: Schiedam, Sportpark Harga, deelgebied IV, gemeente Schiedam (Zuid-Holland). Inventariserend Veldonderzoek (IVO; karterende fase), Amersfoort.

Voor wat betreft de twee proefsleuvenonderzoeken die naar aanleiding van de eerste resultaten werden uitgevoerd, zijn op het moment van opstellen van deze archeologieparagraaf alleen evaluatierapporten beschikbaar.

Op basis van het booronderzoek werden in eerste instantie twee vindplaatsen aangewezen, één middeleeuwse vindplek en één uit de Romeinse tijd. Door middel van het proefsleuvenonderzoek heeft men helaas op eerstgenoemde, middeleeuwse vindplaats geen grip kunnen krijgen. Vondsten werden wel aangetroffen, maar geen bewoningssporen. Dit kan wellicht (deels) worden verklaard door aantasting van de vindplaats door zogenaamde verblauwing. Onder verhardingen, zoals hier het asfalt van de sportvelden, kan de bodem homogeen grijs tot blauw van kleur worden als gevolg van de reductie van ijzer. Grondsporen zijn dat niet meer als zodanig herkenbaar in het opgravingsvlak. De vindplaats werd als gevolg van het ontbreken van sporen niet verder onderzocht.

De Romeinse vindplaats daarentegen leverde veel informatie op; een complete plattegrond van een woon-stalboerderij uit de 2^e eeuw na Christus werd vrijgelegd en gedocumenteerd. Er was uitzonderlijk veel constructiehout aanwezig. Gericht onderzoek hieraan kan veel inzichten geven in gebruik van materiaalsoorten en gebruik van ruimte. Ook de kwaliteit van de aangetroffen vondsten was opmerkelijk: rijk versierd luxe tafelwaar als Terra Sigillata (borden, kommen en schalen) werd aangetroffen, geveerd aardewerk (bekers en kommen), maar ook diverse metalen voorwerpen (mantelspelden, haarmaalden en Romeins geld in de vorm van bronzen en zilveren munten).

De woon-stalboerderij zal geen op zichzelf staand element zijn geweest in het landschap: de vindplaats geeft een belofte voor het omringende gebied waar de landschappelijke situatie gelijk was.

Het tweede proefsleuvenonderzoek completeerde het archeologisch veldonderzoek dat werd gedaan in het kader van de voorliggende bouw- en inrichtingsplannen en van de specifieke werkzaamheden die in het kader van de realisatie van deze plannen zullen worden uitgevoerd. Voor voorliggende plannen is geen verder archeologisch onderzoek vereist.

Er dient altijd rekening gehouden te worden met zogenaamde toevalsvondsten. Hiervan dient men op basis van de Monumentenwet 1988 het bevoegd gezag (de gemeente Schiedam) te informeren.

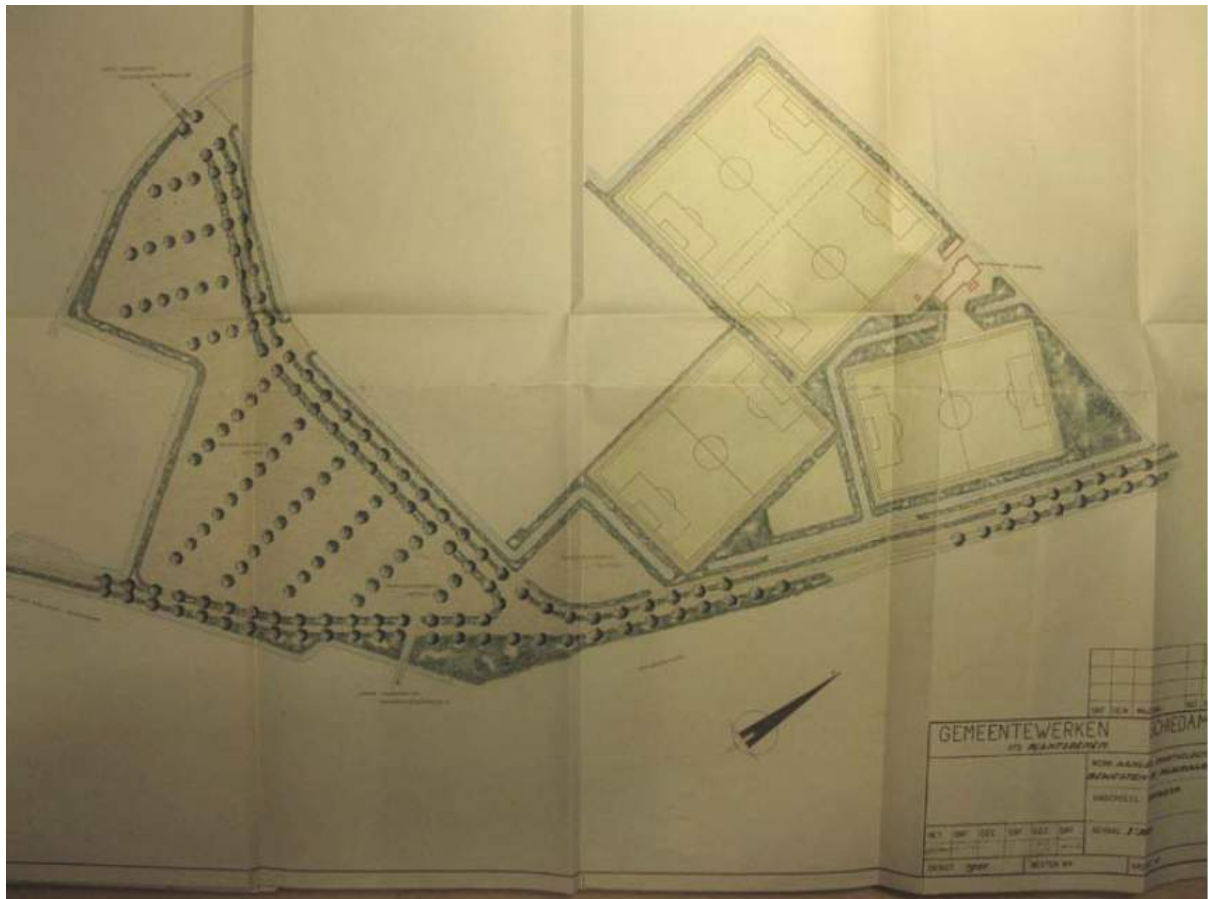
4.12 Cultuurhistorie

Het plangebied is onderdeel van Sportpark Harga. Dit park is tot stand gekomen vanaf 1951 naar ontwerp van de dienst gemeentewerken, afdeling plantsoenen. De supervisie lag bij tuinarchitect J.J. Schippers. Met de aanleg verdween de oorspronkelijke structuur van het polderlandschap grotendeels. In dit polderlandschap waren in de negentiende eeuw diverse boerderijen gebouwd. Eén boerderijcomplex bleef bewaard (Sportlaan 2) en opgenomen in de nieuwe structuur.

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

Met de transformatie naar een sportpark kreeg het gebied kreeg een overwegend parkachtig karakter. De verkeersstructuur is hiërarchisch opgebouwd. De centraal gelegen Olympiaweg ontsluit het gehele gebied. Van hieruit zijn secundaire wegen richting de individuele velden. De Olympiaweg kreeg een bijzonder zorgvuldige profiel, met gescheiden verkeersbanen en parkeerstroken. De laanbeplanting geeft de weg een monumentaal karakter en lage heggen onttrekken geparkeerde auto's aan het zicht. De vakken van de velden werden eveneens door hoge boombeplanting omgeven.

De uitgekende groenstructuur en met name het profiel van de Olympiaweg worden gewaardeerd in het onderzoek naar de stedenbouw en architectuur uit de wederopbouwperiode. De betrokkenheid van tuinarchitect J.J. Schippers verzekerde een bijzondere invulling van de grote functionele groengebieden.



Aanleg sportvelden bewesten de Poldervaart, 1952 gemeentewerken. In het westen een indicatie van het plangebied, met een deel van de Omlypiaweg. Ten zuiden van deze weg waren nog geen sportvelden voorzien.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

Met de aanleg van de rijksweg A4 wordt Schiedam de ruimte geboden te bewegen binnen de bestaande stad. De aanleg biedt de mogelijkheid de ambities uit de Stadsvisie te realiseren en nieuwe woninglocaties te ontwikkelen in overeenstemming met de regionale woningmarktafspraken. Het voorliggende bestemmingsplan ziet op de transformatie van het zuidoostelijke gedeelte van sportpark Harga naar een grondgebonden, suburbaan woonmilieu. Voor de overige ontwikkelingen, zoals het de ontwikkeling van Sportplaza Harga en de aanleg van een nieuw sportpark op het tunneldak van de A4, worden separate bestemmingsplannen voorbereid.

5.1 *Schiedam in beweging*

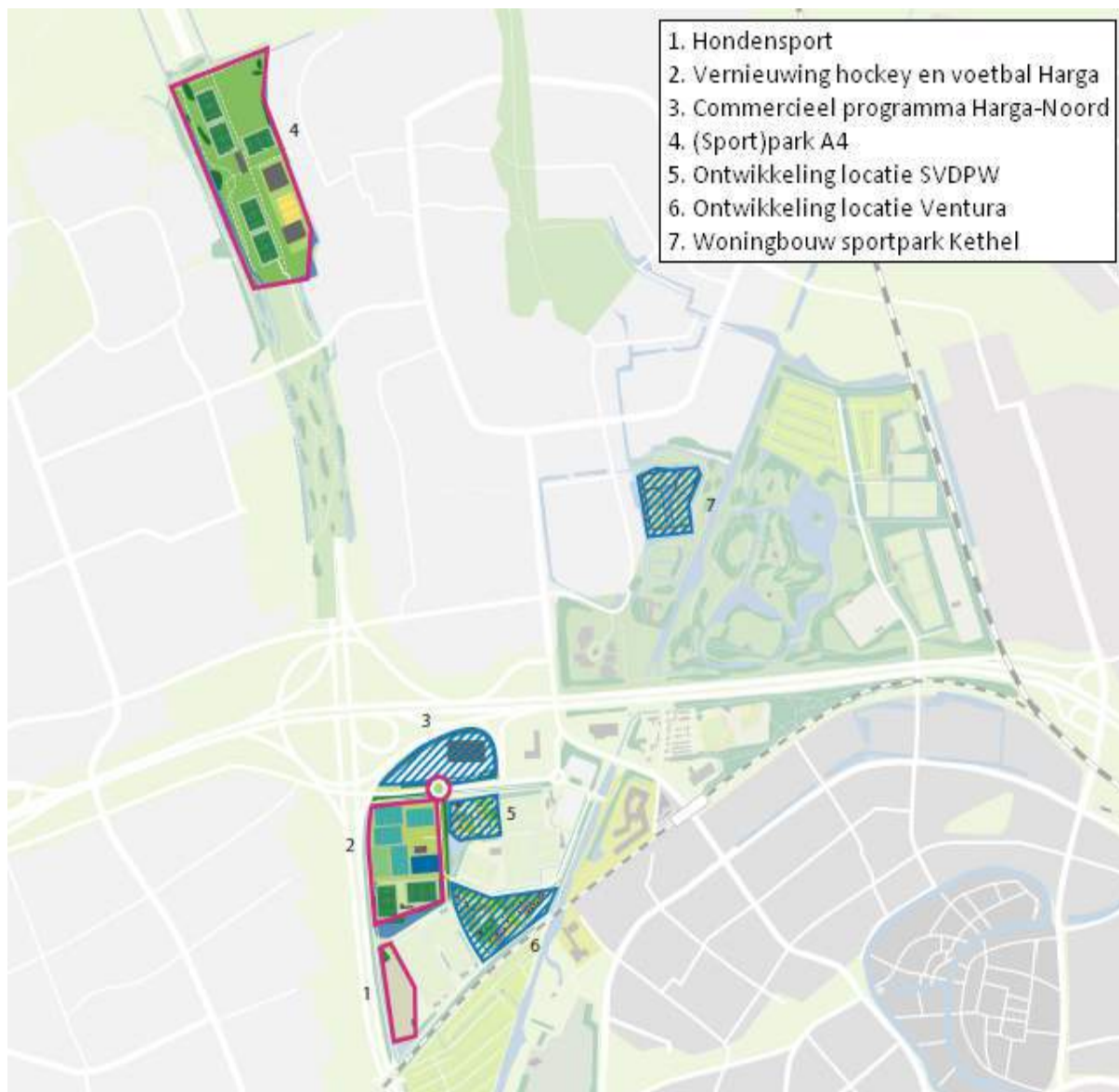
Sinds de jaren '70 van de vorige eeuw wordt gesproken over de aanleg van het ontbrekende gedeelte van de rijksweg A4 tussen Delft en Schiedam. Hoewel er al lang werd gesproken over de aanleg van deze weg, is hiervoor pas in 2010 een besluit genomen. De eisen met betrekking tot geluid, luchtkwaliteit en een goede woon- en leefomgeving hebben er toe geleid dat de weg tussen de woonbebouwing van Vlaardingen en Schiedam zal worden uitgevoerd in de vorm van een landtunnel. De keuze om de weg in de vorm van een landtunnel uit te voeren de mogelijkheid het tunneldak te gebruiken ten behoeve van andere functies, zoals sport en recreatie.

Het dubbelgebruik van het dak van de landtunnel is vastgelegd in de bestuurlijke overeenkomst 'Integrale Ontwikkelvisie Delft-Schiedam'. In deze overeenkomst is onder andere bepaald dat op en aansluitend aan de landtunnel een sportpark kan worden gerealiseerd. Het realiseren van een nieuw sportpark biedt mogelijkheden de sportfaciliteiten in Schiedam te moderniseren. Het verplaatsen van sportverenigingen naar het nieuwe sportpark biedt daarnaast de ruimte de voormalige sportvelden op sportpark Kethel en Harga (gedeeltelijk) te transformeren tot nieuwe woongebieden. Woongebieden waar, gelet op de regionale woningmarktafspraken, zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin behoefte aan is en welke op deze wijze binnen het bestaand stedelijk gebied kunnen worden gerealiseerd.

In navolging van de bestuurlijke overeenkomst is in 2012 de ontwikkelingsvisie 'Schiedam in Beweging' vastgesteld. De visie vormt een integrale aanpak op grond waarvan een drietal moderne, optimaal gebruikte, multifunctionele en goed over de stad verspreide en bereikbare sportparken worden gerealiseerd, de vrijgespeelde locaties worden hergebruikt voor het realiseren van nieuwe woonmilieus en een kwaliteitsimpuls kan worden gegeven aan de groen blauwe structuur.

In 2013 is besloten over de eerste fase van het project 'Schiedam in Beweging'. De eerste fase van het project betreft de volgende onderdelen:

- de verplaatsing van de hondensportverenigingen naar een nieuwe locatie aan de zuidwestelijke zijde van sportpark Harga;
- het realiseren van een nieuwe hockey-accommodatie aan de westzijde van sportpark Harga;
- het realiseren van een nieuw sportpark op het noordelijk deel van het tunneldak van de rijksweg A4 en de daarmee gepaard gaande verplaatsing van sportverenigingen;
- de transformatie van sportpark Kethel naar een groen, suburbaan woongebied;
- de voorbereiding van de plannen voor herontwikkeling van de SVDPW- en onderhavige Harga Zuid-locatie op sportpark Harga;
- de ontwikkeling van het noordelijke deel van sportpark Harga ten behoeve van commerciële functies.



Afbeelding 5: Deelprojecten Schiedam in Beweging, fase 1

5.2 Transformatie sportpark Harga

Harga is sinds de jaren '50 van de vorige eeuw ontwikkeld en in gebruik als sportpark. Hoewel het sportpark oorspronkelijk aan de rand van de stad was gelegen is deze, met de stedelijke ontwikkeling van Schiedam en Vlaardingen, steeds centraler komen te liggen binnen de Rotterdamse agglomeratie. De centrale ligging binnen de 'Rotterdamse ruit' maakt deze locatie zeer geschikt voor transformatie naar meer stedelijke functies als wonen en werken.

Het project 'Schiedam in Beweging' zet in op de transformatie van Harga naar een gebied waar ruimte is voor wonen, sport en commerciële functies. Harga blijft daarbij één van de drie sportlocaties in Schiedam. De sportvoorzieningen worden stapsgewijs geïntensiveerd zodat een compact, volwaardig, multifunctioneel en optimaal gebruikt sportpark ontstaat. Het nieuwe sportpark Harga is 14 hectare groot en is langs de A4 gesitueerd, zodat de woningen op afstand blijven van de snelwegen. Tussen de Hargalaan en de A20 is 4 hectare aan ruimte gereserveerd voor commerciële functies rond de thema's sport, gezondheid en ontspanning, onder de noemer Sportplaza Harga. Met het verplaatsen van sport komt centraal op Harga ongeveer 19 hectare vrij welke zal worden herontwikkeld tot een nieuw woongebied met bijbehorende voorzieningen als scholen en zorg. In dit woongebied is ruimte voor een compacte suburbane grondgebonden woonwijk met circa 500

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

woningen in het bereikbare en middendure segment. Met deze mix aan functies kan Harga langzaam en in kleine stappen uitgroeien tot een betekenisvol gebied voor heel Schiedam met wonen, sport en voorzieningen. De groenstructuur krijgt tegelijkertijd met de woningbouwontwikkeling een kwaliteitsverbetering, waarbij de Poldervaart en het bestaande groene raamwerk het toekomstige beeld van het gebied zullen bepalen.



Afbeelding 6 - Ontwikkelvisie Harga

5.3 Stedenbouwkundige opzet

De kwalitatieve woningbehoefte in Schiedam kenmerkt zich door een tekort aan groene, suburbane woonmilieus. Deze behoefte, samen met de gemeentelijke ambitie om een levensloopvriendelijke stad te maken, zijn maatgevend bij de ambities voor de herontwikkeling van de Harga Zuid-locatie. Het bestemmingsplan biedt de ruimte voor het ontwikkelen van een ruim opgezet groen woonmilieu, waar ruimte is voor maximaal 165 woningen.

Olympiasingel

Wonen aan de Olympiasingel betekent wonen met allure. De Olympiasingel heeft een statig bebouwingsbeeld waarbij de maat en schaal van de bebouwing is afgestemd op de maat van de openbare ruimte. De bebouwing bestaat uit korte rijen met de uitstraling van een villa. De voortuinen hebben een groene haag. De Olympiasingel heeft een klassiek singelprofiel met grote bomen in een breed talud. Iedere zijde van de singel heeft eenrichtingsverkeer met langsparkeren aan de rijbaan en een stoep. De voorgevel staat op afstand van de stoep, hagen in de voortuinen zorgen voor eenheid in het beeld.

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

Speelstraat

In de speelstraten hebben de aangrenzende woningen een nauwe relatie en direct contact met de openbare ruimte. Een informele sfeer van bebouwing en buitenruimte lokt een intensief gebruik van de speelstraat uit. Bewoners worden uitgedaagd de speelstraat in gebruik te nemen en de randen ervan zich toe te eigenen. De bebouwing is kleinschalig en bestaat uit verschillende korte blokjes die niet allemaal in dezelfde rooilijn staan. De individuele woning kan worden geaccentueerd in de gevel en in de kap, luifels, erkers, dakkapellen en topgevels.

De inrichting van de speelstraat heeft een hoogwaardige bestrating van gevel tot gevel. Duidelijk afgebakende groenelementen in de vorm van plantvakken en zitelementen doorbreken de lengterichting van de openbare ruimte. In de speelstraat worden spelaanleidingen geplaatst. Bomen staan als groepjes of solitair in het groen. Woningen hebben een voortuin of een meeontworpen overgangszone ten behoeve van de privacy. De overgang is zoveel mogelijk groen: een haag of een gebouwde overgangszone als veranda of plantenbak.



Afbeelding 7: Uitsnede verkaveling woonwijk Harga Zuid

Poldervaart

De groenzone langs de Poldervaart dient minimaal 30 meter te bedragen. Deze zone bestaat uit gras met losse bomen en boomgroepen als onderdeel van het grotere geheel langs de Poldervaart. De groenzone wordt ter plaatse van de Harga Zuid locatie breder vormgegeven. In deze bredere groenzone wordt een appartementengebouw gerealiseerd als blikvanger langs de Poldervaart. Het is een bijzonder en solitair gebouw, welke maximaal profiteert van zijn positie te midden van groen door een alzijdige oriëntatie en grote gevelopeningen of buitenruimten, die op het uitzicht zijn gericht. De bebouwing staat met de voeten in het groen, de eerste woonlaag is opgetild zodat voldoende privacy wordt gegarandeerd.

Groene randen

De randen van de locatie hebben een groene uitstraling, waardoor een geleidelijke overgang gemaakt wordt naar de omliggende groengebieden. Aan de westzijde bevindt zich een brede watergang met rieteilanden tussen het woongebied en sportvelden. De rieteilanden zorgen voor voldoende privacy op de kavels. Andersom is, tussen de bebouwing door, vanaf de woonstraat het groen zichtbaar. Voortuinen, hagen en voldoende ruimte voor bomen in de straat maken het groene beeld compleet. Aan de zuidzijde en de westzijde, waar het woongebied

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

grenst aan de Poldervaartzone en het spoor, is de overgang eveneens groen. Daar waar kopwoningen grenzen aan het openbaar gebied moeten zij met een entree in de kopgevel op de woonstraat worden georiënteerd. De woonstraten hebben langsparkeren op niveau van de stoep en er is voldoende ruimte voor bomen tussen de parkeervakken.

Parkeren

Harga Zuid wordt naast een groene ook een autoluwe wijk, waarbij verkeersbewegingen zich vooral aan de randen bevinden en parkeren zoveel mogelijk geconcentreerd plaatsvindt. Het openbaar gebied krijgt daardoor een hoge verblijfskwaliteit. Twee straten in het gebied zijn autovrij en functioneren als speelstraat. De straten zijn wel toegankelijk voor auto's ten behoeve van in- en uitladen en zijn toegankelijk voor hulpdiensten.

De auto-ontsluiting bestaat uit een enkele woonstraat die aantakt op de Olympiasingel. Vanaf deze woonstraat zijn twee parkeerhoven bereikbaar. Parkeren in deze woonstraten is in de vorm van langsparkeren met voldoende ruimte voor bomen. De zuidelijke rand vormt hierop een uitzondering met haaksparkeren in het bestaande groen. De twee onder een kap woningen en appartementen parkeren op eigen terrein. De wegen en paden worden op een functionele, uniforme en onderhoudsvriendelijke wijze ingericht conform het 'Handboek Openbare Ruimte'.

Het beeldkwaliteitsplan dat als leidraad van voorgaande tekst heeft gediend is als bijlage 12 bij de toelichting gevoegd.

Duurzaamheid

Gestreefd wordt naar de ontwikkeling van een duurzame woonwijk. De duurzaamheidsambities voor de wijk zijn breed, betreffen zowel de te bouwen woningen als de inrichting van de wijk en reiken verder dan wat wettelijk wordt voorgeschreven. De ambitie is te komen tot een energieneutrale woonwijk, waarmee vooruitgelopen wordt op Europese wetgeving welke voorschrijft dat vanaf 2020 energieneutraal gebouwd wordt.

Het streven is een energieneutrale woonwijk, waarbij voor de woningen een energieprestatiecoëfficiënt (EPC) geldt van 0,0. De nagestreefde EPC is lager dan de maximale EPC van 0,4 welke geldt op grond van het Bouwbesluit. Er zijn geen wettelijke mogelijkheden een EPC lager dan het Bouwbesluit verplicht te stellen. Daarom zal gekeken worden naar de mogelijkheden om in samenspraak met de ontwikkelaar deze EPC te realiseren. Bijzondere aandacht heeft daarbij het onderzoeken van de mogelijkheden voor warmte- en energievoorziening door middel van warmte-koudeopslag (WKO), HR-warmtekrachtkoppeling, zonneboilers en zonnestroom.

Bouwmaterialen welke worden toegepast dienen een lange of bij de functie passende levensduur te hebben en zoveel mogelijk herbruikbaar of recyclebaar (cradle-to-cradle) te zijn, zoals bijvoorbeeld 'groene daken'. Uit de toegepaste bouwmaterialen mogen geen uitlogbare stoffen vrijkomen welke schadelijk zijn voor de mens en flora en fauna. Bij de inrichting van het gebied wordt zo min mogelijk gebruik gemaakt van (verhardings)materialen. Dit heeft enerzijds tot doel het groene karakter van het plangebied te behouden. Anderzijds draagt dit bij aan een goed functionerend watersysteem en het voorkomen van wateroverlast.

De eisen met betrekking tot duurzaam bouwen hebben veelal geen ruimtelijke component, wat betekent dat deze duurzaamheidsaspecten niet via het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning (bouwen) kunnen worden afgedwongen. Het niet kunnen afdwingen van deze eisen maakt dat bij de ontwikkeling van het gebied in samenspraak met de ontwikkelaar gekeken dient te worden in hoeverre de gemeentelijke ambities kunnen worden gerealiseerd.

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.

De bouw van 165 woningen in een groen suburbane setting past binnen de provinciale en regionale woningbouwprogramma's, zoals deze regionaal zijn afgestemd in de Stadsregio Rotterdam. De ontwikkeling voorziet in het realiseren van een woonmilieu waaraan een tekort is in Schiedam. Het plan is passend in het regionale woningbouwprogramma en draagt bij aan het realiseren van de provinciale, regionale en gemeentelijke doelstelling om te voorzien in een meer gevarieerd aanbod aan woonmilieus.

De ontwikkeling vindt geheel plaats binnen bestaand stedelijk gebied en sluit aan bij de verstedelijkingsafspraken om 80% van het woningbouwprogramma te realiseren binnen bestaand stedelijk gebied. Deze ontwikkeling maakt onderdeel uit van het project 'Schiedam in Beweging'. De aanleg van de A4 Delft-Schiedam in de vorm van een landtunnel biedt de mogelijkheid om, door middel van dubbelgrondgebruik, het tunneldak te gebruiken ten behoeve van sport. De vrijgespeelde sportlocaties kunnen daardoor worden hergebruikt voor het realiseren van nieuwe woonmilieus. Het gehele project 'Schiedam in Beweging' wordt gerealiseerd binnen het bestaand stedelijk gebied van Schiedam.

De ontwikkeling is passend binnen het regionale woningbouwprogramma, voorziet in een woonmilieu waaraan een kwantitatief tekort is in de regio en is geheel gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling voldoet daarmee aan de vereiste van een duurzame verstedelijking.

Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

6.1 Algemene juridische opzet

In dit bestemmingsplan wordt de planologisch-juridische basis gelegd voor Harga Zuid. 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 het bestemmingsplan zijn gebaseerd op standaardregels van de gemeente Schiedam. De standaardregels vormen de basis voor keuzes met betrekking tot gebruik van bestemmingen en aanduidingen in het 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.
- 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 Groen

Een klein groengebied is gelegen aan de westzijde van het gebied. Dit gebied is ecologisch niet waardevol en heeft de bestemming 'Groen- 1' gekregen. Hier zijn ook nutsgebouwtjes, fietspaden e.d. toegestaan.

De oostzijde van het plangebied is bestemd als Groen-2. Het bestemmen op deze manier is gebaseerd op de Groen Blauwe Structuurvisie waarvan de visie onverkort wordt overgenomen. Binnen de bestemming "Groen-2" worden de aanwezige natuur- en landschapswaarden behouden en zo mogelijk versterkt. Om aantasting tegen te gaan is expliciet benoemd dat parkeerplaatsen hier niet zijn toegestaan en een beschermd aanlegvergunningstelsel opgenomen. Ten opzichte van het recent vastgestelde bestemmingsplan 'Harga' wordt de bestemming 'Groen-2' verruimd. Dit komt mede doordat een gebouw, dat in deze zone gelegen was en voor maatschappelijke doeleinden in gebruik was, inmiddels is gesloopt.

6.2.2 Verkeer

De grote ontsluitingsweg aan de noordzijde van het plangebied is bestemd als 'Verkeer'. Ook fiets- en wandelpaden en ondergeschikte voorzieningen zoals nutsgebouwtjes en groenvoorzieningen zijn binnen deze bestemming toegestaan.

6.2.3 Woongebied

De ontwikkelingslocatie heeft de bestemming "Woongebied" gekregen. Deze bestemming biedt de ruimte voor de herinrichting van het gebied van een sportpark naar een woonwijk. Binnen het bestemmingsvlak is ruimte voor maximaal 165 woningen, waarbij het accent ligt op grondgebonden woningen van maximaal 3 bouwlagen hoog.

Conform het beeldkwaliteitsplan zijn er op twee plekken appartementsgebouwen in het groen voorzien. Deze locaties hebben de aanduiding 'gestapeld' gekregen waarbij maximaal 6 bouwlagen zijn toegestaan. Om te borgen dat het bebouwingsoppervlakte niet te hoog wordt is er een maximaal bebouwingspercentage van 30% aangegeven.

6.3 Dubbelbestemmingen

6.3.1 Waarde - Archeologie

Voor het zuidwesten van het plangebied geldt een archeologische (verwachtings)waarde (zie Archeologie). Deze verwachtingswaarde wordt beschermd door de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Binnen deze dubbelbestemming is in de regels een bouwverbod en aanlegvergunning gegeven voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper gaan dan 0,5 meter beneden maaiveld. Afwijking of aanlegvergunning kan pas worden verleend nadat een archeologisch onderzoek is uitgevoerd. Aan het verlenen van een afwijking of aanlegvergunning kunnen aanvullende voorwaarden worden verbonden. Hierdoor kunnen mogelijk aanwezige monumenten in de bodem worden behouden gekoppeld aan de omgevingsvergunning. Aanvullend is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waardoor deze bij het verkrijgen van nadere informatie geheel of gedeeltelijk kan worden verwijderd.

6.4 Overige bepalingen

6.4.1 Algemene aanduidingsregels

In overeenstemming met het bepaalde in het Schiedamse Molenbeleid is rond de Babbersmolen een molenbeschermingszone gelegd waarbinnen het bouwen en het aanbrengen van hoogopgaande beplanting en bomen qua hoogte gerelateerd is aan het onderste punt van de wieken van de molen.

6.4.2 Afwijkingen

In het bestemmingsplan is zoveel mogelijk met recht bestemd. In aanvulling op de afwijkmogelijkheden bij de individuele bestemmingen is een 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 afwijkmogelijkheden opgenomen om in geringe mate te kunnen afwijken van genoemde maten, oppervlaktes enzovoorts. Daarnaast zijn afwijkingen opgenomen ten behoeve van het oprichten van openbare nutsdoeleinden en geluidwerende voorzieningen.

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 parkeemormen, de berekenwijze van de parkeerbehoefte uit het op 13 mei 2014 door het college vastgestelde 'Beleid toepassing verordening op

bestemmingsplan Harga Zuid 2015

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 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.

Hoofdstuk 7 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.

Planschade

Het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan met een planologische wijziging kan in beginsel aanleiding geven tot planschade. Er zijn op dit moment geen indicaties dat het aannemelijk is dat er aanleiding is voor vergoedbare planschade.

Geen exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient, indien sprake is van één 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.

Het bestemmingsplan 'Harga Zuid 2015' maakt de bouw van één of meer woningen, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 lid a, van het Bro mogelijk. Gelet hierop bestaat er in beginsel de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan. In artikel 6:12 lid 1 van het Bro is echter opgenomen dat geen exploitatieplan hoeft worden opgesteld indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is. In dit geval is een anterieure overeenkomst gesloten met de ontwikkelaar zodat geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld.

De gemeente Schiedam is eigenaar van de grond binnen het plangebied en zal de grond uitgeven. De grondwaarde van de uit te geven grond is voldoende om de kostprijs hiervan te bestrijden. Gezien het voorgaande kan worden vastgesteld dat het kostenverhaal anderszins verzekerd is en dat er dus geen verplichting is om een exploitatieplan vast te stellen. De economisch-financiële haalbaarheid van het plan kan hierdoor als aangetoond worden beschouwd.

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 voorgelegd aan de gebruikelijke partners, waaronder de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap en overige organisaties. De resultaten van het vooroverleg zijn verwerkt in de “Reactienota voorontwerp bestemmingsplan 4” die als bijlage 14 bij de toelichting is gevoegd.

Resultaten inspraak

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen op het gemeentehuis te Schiedam en is onder andere gepubliceerd in de Staatscourant en op de gemeentelijke website. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om een inspraakreactie op het voorontwerp te geven.

De ontvangen reacties zijn opgenomen in de in de “Reactienota voorontwerp Bestemmingsplan ” (zie bijlage 14). Deze nota vormt de basis voor de aanpassing van het voorontwerp bestemmingsplan naar een ontwerp bestemmingsplan.

Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan heeft, samen met het ontwerpbesluit hogere waarden, vanaf 17 september 2015 zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft een ieder de mogelijkheid gehad om zienswijzen tegen het plan in te dienen. Uiteindelijk zijn geen zienswijzen binnengekomen. Wel zijn enkele ambtelijke wijzigingen doorgevoerd. Deze zijn opgenomen in de 'Nota van wijzigingen bestemmingsplan Harga Zuid 2015'. Deze is als bijlage 15 toegevoegd bij de toelichting

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

Bijlage 2 Verkennend bodemonderzoek

Bijlage 3 Nader bodemonderzoek

Bijlage 4 Quickscan flora en fauna Harga Zuid

Bijlage 5 Nader onderzoek flora en fauna

Bijlage 6 Externe veiligheid woningbouwlocatie Harga Zuid

Bijlage 7 Onderzoek geluid- en lichthinder

Bijlage 8 Besluit hogere waarden (geluid)

Bijlage 9 Luchtkwaliteitsonderzoek

Bijlage 10 Harga

Verkeersonderzoek

gebiedsontwikkeling

Bijlage 11 Vooronderzoek conventionele explosieven Harga

Bijlage 12 Archeologisch onderzoek

Bijlage 13 Beeldkwaliteitsplan

**Bijlage 14
(Ventura)**

Reactienota bestemmingsplan Harga Zuid

Bijlage 15 Zuid

Nota van wijzigingen bestemmingsplan Harga