



gemeente  
Schiedam

bestemmingsplan park A4 toelichting

# Bestemmingsplan Park A4



Januari 2016

bestemmingsplan park A4 toelichting



# Bestemmingsplan Park A4

Ontwerp : **12 november 2015**

Vastgesteld door  
de gemeenteraad : **26 januari 2016**  
Uitspraak Afdeling  
bestuursrechtspraak  
van de Raad van State :

bij besluit nr. **15VR086**

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



## **Park A4**



## *Inhoudsopgave*

### **Toelichting**

|                                                                      |           |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>                                         | <b>5</b>  |
| 1.1 Aanleiding en uitgangspunten                                     | 5         |
| 1.2 Begrenzing plangebied                                            | 5         |
| 1.3 Geldende bestemmingsplannen                                      | 6         |
| 1.4 Opzet bestemmingsplan en toelichting                             | 7         |
| <b>Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie</b>                   | <b>9</b>  |
| 2.1 Ontstaansgeschiedenis                                            | 9         |
| 2.2 Ruimtelijke en functionele beschrijving                          | 10        |
| <b>Hoofdstuk 3 Beleidskader</b>                                      | <b>11</b> |
| 3.1 Rijksbeleid                                                      | 11        |
| 3.2 Provinciaal en Regionaal beleid                                  | 12        |
| 3.3 Gemeentelijk beleid                                              | 14        |
| <b>Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische randvoorwaarden</b> | <b>19</b> |
| 4.1 Waterparagraaf                                                   | 19        |
| 4.2 Bodem                                                            | 19        |
| 4.3 Flora en fauna                                                   | 22        |
| 4.4 Externe veiligheid                                               | 23        |
| 4.5 Geluid                                                           | 25        |
| 4.6 Luchtkwaliteit                                                   | 26        |
| 4.7 Verkeer                                                          | 27        |
| 4.8 Lichthinder                                                      | 27        |
| 4.9 Milieueffectrapportage                                           | 28        |
| 4.10 Archeologie                                                     | 28        |
| <b>Hoofdstuk 5 Planbeschrijving</b>                                  | <b>31</b> |
| 5.1 Schiedam in Beweging                                             | 31        |
| 5.2 Park A4                                                          | 32        |
| 5.3 Duurzame verstedelijking                                         | 37        |
| <b>Hoofdstuk 6 Juridische aspecten</b>                               | <b>39</b> |
| 6.1 Algemene juridische opzet                                        | 39        |
| 6.2 Bestemmingen                                                     | 39        |
| 6.3 Dubbelbestemmingen                                               | 40        |
| 6.4 Overige bepalingen                                               | 41        |
| <b>Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid</b>                       | <b>43</b> |
| 7.1 Economische uitvoerbaarheid                                      | 43        |
| 7.2 Exploitatieplan                                                  | 43        |
| <b>Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>                  | <b>45</b> |

**Bijlagen bij de toelichting****47**

|            |                                                       |
|------------|-------------------------------------------------------|
| Bijlage 1  | Waterparagraaf bestemmingsplan Park A4                |
| Bijlage 2  | Flora- en faunawetonderzoek Sportpark A4              |
| Bijlage 3  | Verklaring van geen bedenkingen (Flora- en faunawet)  |
| Bijlage 4  | Advies externe veiligheid tunneldak A4                |
| Bijlage 5  | Veiligheidsadvies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond |
| Bijlage 6  | Aangepast advies externe veiligheid tunneldak A4      |
| Bijlage 7  | Geluid en luchtonderzoek Park A4                      |
| Bijlage 8  | Geluid en luchtonderzoek BSO                          |
| Bijlage 9  | Verkeerskundig onderzoek Park A4                      |
| Bijlage 10 | Quickscan lichthinder Park A4                         |
| Bijlage 11 | Reactienota voorontwerp-bestemmingsplan Park A4       |
| Bijlage 12 | Nota van zienswijzen bestemmingsplan Park A4          |



# Toelichting

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding en uitgangspunten

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 ontwikkelingsvisie 'Schiedam in Beweging' vastgesteld. De ontwikkelingsvisie voorziet in het verplaatsen van verschillende sportverenigingen naar het noordelijke deel van het tunneldak van de A4 en het gebruik van het tunneldak voor sport en recreatie. De ruimte die elders in de stad vrijkomt, zal worden herontwikkeld naar een gemengd gebied waar plaats is voor wonen, commerciële functies en sport. Dit bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van het tunneldak van de A4 ten behoeve sport en recreatie. Aanvullend biedt het bestemmingsplan de ruimte tot instandhouding van de snelweg, overeenkomstig het bepaalde in het bestemmingsplan 'A4 Schiedam'. De nadere uitgangspunten welke gelden voor deze locatie staan beschreven in hoofdstuk 5 van de toelichting.

### 1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in de zone tussen de woonbebouwing van de wijken Woudhoek en Groenoord en de gemeentegrens met Vlaardingen (Holy). De noordelijke begrenzing van het plangebied valt samen met de noordgrens van de bebouwing van Schiedam en Vlaardingen. Aan de zuidzijde wordt het gebied begrensd door de Laan van Bol'Es, ter hoogte van knooppunt Kethelplein (zie afbeelding 1).

## bestemmingsplan Park A4



Afbeelding 1 - Begrenzing plangebied

### 1.3 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied zijn momenteel zes bestemmingsplannen van kracht, welke met dit plan (gedeeltelijk) worden herzien. Het betreft de volgende plannen:

| Bestemmingsplan                           | Vastgesteld door Raad | Goedgekeurd door GS |
|-------------------------------------------|-----------------------|---------------------|
| Woudhoek-Zuid                             | 4 mei 1971            | 19 april 1972       |
| Woudhoek-Noord                            | 29 november 1977      | 29 augustus 1978    |
| Groene Long 2007                          | 12 november 2007      | 6 maart 2008        |
| Woudhoek (NL.IMRO.0606.BP0005-0002)       | 2 februari 2012       | n.v.t.              |
| A4 Schiedam (NL.IMRO.0606.BP0014-0002)    | 2 februari 2012       | n.v.t.              |
| Kethelse Venen (NL.IMRO.0606.BP0029-0002) | 10 juli 2014          | n.v.t.              |

Het gedeelte van het plangebied direct grenzend aan de westzijde van de wijk Woudhoek had op grond van het voorheen geldende bestemmingsplan 'Woudhoek-Noord' hoofdzakelijk de bestemming 'recreatiedoeleinden'. Deze bestemming liet het gebruik ten behoeve van recreatie en sport reeds toe. De bestemming voor deze gronden zal met dit bestemmingsplan niet worden gewijzigd. Wel zal de bestemmingsregeling worden geactualiseerd omdat het bestemmingsplan 'Woudhoek-Noord' ouder is dan 10 jaar. Dit geldt ook voor het gedeelte van het plangebied waarvoor het bestemmingsplan 'Woudhoek-Zuid' nog vigerend was.

In 2012 is voor een groot gedeelte van het plangebied het bestemmingsplan 'A4 Schiedam' vastgesteld. Dit bestemmingsplan zag op de aanleg van de A4 Delft-Schiedam overeenkomstig het tracébesluit A4 Delft-Schiedam. Op grond van dit bestemmingsplan hadden de betreffende gronden een verkeersbestemming welke ruimte biedt de gronden op en rond het tunneldak tevens te gebruiken ten behoeve van recreatie. Met dit bestemmingsplan wordt de bestemmingslegging uit het bestemmingsplan 'A4 Schiedam' omgedraaid. Het noordelijke deel wordt bestemd ten behoeve van sport en recreatie en het zuidelijke deel ten behoeve van recreatie en groen, overeenkomstig de 'zichtbare' functies van het gebied. Binnen deze bestemming is het gebruik ten behoeve van het verkeer in de vorm van een rijksweg in een landtunnel middels een 'dubbelbestemming' eveneens toegelaten.

#### 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.
- In hoofdstuk 3 is een beknopt overzicht opgenomen van de belangrijkste beleidsvisies van andere overheden die relevant zijn voor het plangebied.
- De gevolgen of effecten op de planologische en milieutechnische aspecten worden in hoofdstuk 4 beschreven.
- De visie op het plangebied is beschreven in hoofdstuk 5. Op basis van verschillende aspecten wordt een beeld gevormd van herontwikkeling van het plangebied.
- In hoofdstuk 6 worden de gehanteerde bestemmingen met bijbehorende regeling beschreven.
- Hoofdstuk 7 heeft betrekking op de economische uitvoerbaarheid van het plan.
- Hoofdstuk 8 behandelt ten slotte de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Hierin worden de resultaten beschreven van de gevolgd inspraakprocedure en het vooroverleg conform artikel 3.1.1 Bro.



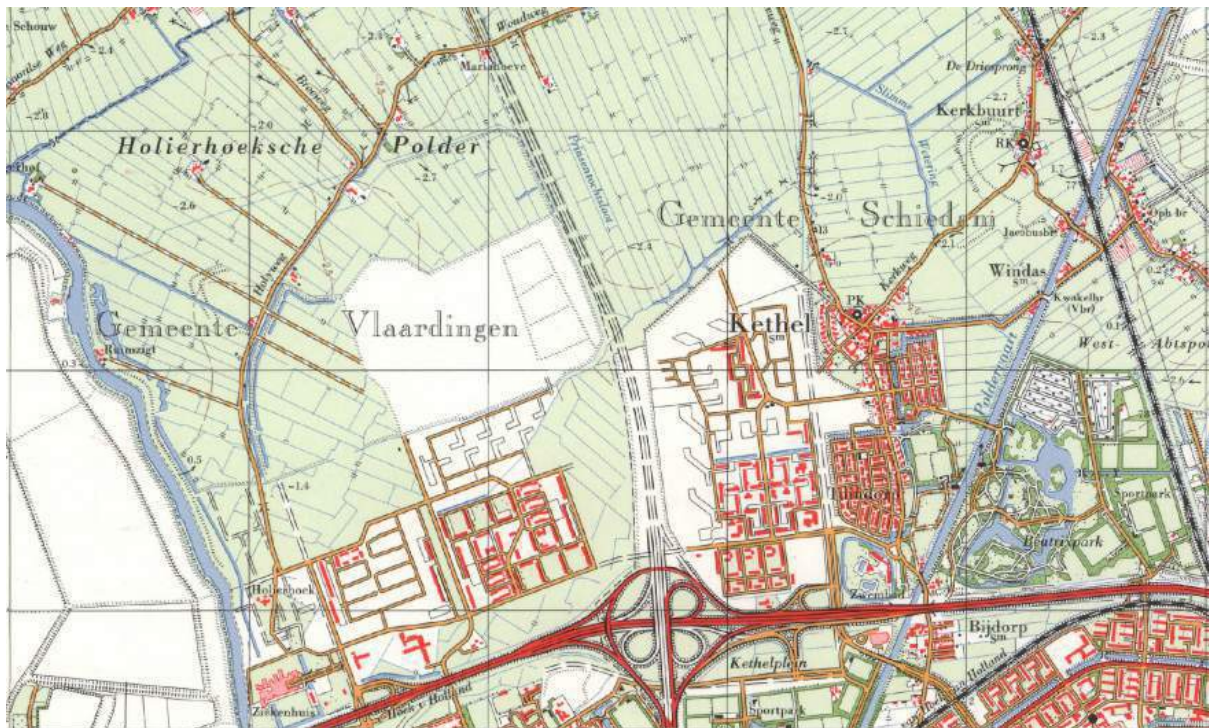


## Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

### 2.1 Ontstaansgeschiedenis

De ontwikkeling in het plangebied wordt tot halverwege de twintigste eeuw bepaald door de polders tussen de Poldervaart en de Vlaardingsche Vaart. Deze polders - Hargpolder en Holierhoekse Polder - behoorden tot de oude veenontginningen in dit gebied. Bestuurlijk kenden deze polders een zekere zelfstandigheid, maar zij waren ondergeschikt aan de zogenaamde ambachten, die zelf weer onderdeel vormden van het Hoogheemraadschap Delfland. De Holierhoekse Polder behoorde tot het Vlaardingerambacht, terwijl de Hargpolder tot het ambacht Kethel werd gerekend. De invloed van de stad op de polders bleef beperkt tot de uitoefening van rechten op basis van grondeigendom van burgers en stedelijke instellingen. Na 1795 werden de genoemde ambachten zelfstandige gemeenten. In 1941 werd het gehele grondgebied van de gemeente Kethel-Spaland door Schiedam geannexéerd. In dat jaar werd ook de Holierhoekse Polder verdeeld tussen de gemeenten Vlaarding en Schiedam. Vanaf 1968 ligt het gehele plangebied binnen de grenzen van de gemeente Schiedam.

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



Afbeelding 2 - Topografische kaart 1968 (bron: [www.watwaswaar.nl](http://www.watwaswaar.nl))

Sinds de Tweede Wereldoorlog hebben grote wijzigingen plaatsgevonden aan weerszijden van het plangebied. De polders werden zowel in Schiedam als in Vlaarding bebouwd. In deze periode ontstonden ook de eerste plannen voor de aanleg van de A4 door Midden-Delfland. Deze plannen hebben er toe geleid dat in 1965 een Tracébesluit is genomen voor de aanleg van deze weg. In de daarop volgende jaren werd een aanvang gemaakt met de aanleg van de A4 door het opspuiten van het zandlichaam waarop de weg moest komen te liggen. Naar aanleiding van twijfel bij de betrokken besturen en onder druk van maatschappelijk protest zijn de werkzaamheden aan de A4 tussen Delft-Zuid en Schiedam in 1976 voor onbepaalde tijd stilgelegd om te onderzoeken of er alternatieven voor de aanleg van deze weg waren.

## 2.2 Ruimtelijke en functionele beschrijving

De voorgenomen aanleg van een snelweg heeft er toe geleid dat het plangebied onbebouwd is gebleven, met uitzondering van de sportvoorzieningen op sportpark 'Kethelhage' aan de westzijde van de wijk Woudhoek. In 2009 is besloten de A4 Delft-Schiedam alsnog aan te leggen en is de daarvoor vereiste tracébesluitprocedure gestart. Nadat op 2 september 2010 het Tracébesluit is genomen is in 2012 een aanvang gemaakt met de aanleg van dit ontbrekende stuk van de A4. De rijksweg wordt tussen de woonbebouwing van Schiedam en Vlaardingen uitgevoerd in de vorm van een landtunnel. Het gebruik van een landtunnel biedt de ruimte het dak en de taluds van de tunnel te gebruiken voor andere functies, zoals recreatie en sport.



Afbeelding 3 - Luchtfoto plangebied 'Park A4'



## 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 **AMvB Ruimte**

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

Het plangebied is niet aangewezen als een reserveringsgebied voor de verbreding van bestaande hoofdwegen of als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. Geen van de andere rijksbelangen zijn van toepassing op het plangebied. Het bestemmingsplan is daardoor in overeenstemming met het bepaalde in het Barro.

### 3.1.3 Sport en Bewegen in Olympisch perspectief

Het sport- en beweegbeleid van de Rijksoverheid is verwoord in de Beleidsbrief Sport: 'Sport en Bewegen in Olympisch perspectief' (2011). De rijksoverheid hecht veel waarde aan sport en bewegen als basis voor een gezonde en actieve leefstijl, waarbij de keuzevrijheid en veiligheid van mensen voorop staat. Het nationale sportbeleid heeft een sportieve samenleving tot doel, waarbij iedereen, jong of oud, met of zonder beperking, veilig kan sporten en bewegen in de eigen buurt. Regelmatige lichamelijke activiteit bevordert de kwaliteit van leven en leidt tot diverse positieve gezondheidseffecten. Om te bereiken dat het lokale sport- en beweegaanbod aansluit op de vraag van bewoners is het belangrijk dat er slimme verbindingen gelegd worden tussen sport, school, zorg, welzijn en het bedrijfsleven en een beweegvriendelijke woon- en leefomgeving wordt gerealiseerd.

### 3.1.4 Waterbeleid 21e eeuw

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

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

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

### 3.1.5 Nationaal Waterplan

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

## 3.2 *Provinciaal en Regionaal beleid*

### 3.2.1 Provinciale structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland'

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

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



### 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.

Het bestemmingsplan voorziet in het realiseren van sport- en recreatieve functies binnen het bestaand stedelijk gebied van Schiedam. Het realiseren van sport biedt de ruimte om de vrijvallende sportlocaties te transformeren tot nieuwe woongebieden. De vrijvallende locaties zijn eveneens gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied en de programma's voor deze locaties zijn passend in het regionale woningbouwprogramma. De ontwikkeling van het plangebied, alsmede de transformatie van de vrijvallende sportvelden, voldoet daarmee aan de vereiste van duurzame verstedelijking. Geen van de andere provinciale belangen zijn van toepassing op het plangebied. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het bepaalde in de provinciale verordening 'Ruimte'.

### 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 een tiental ontwikkelingsopgaven voor de regio Rijnmond, zoals het versterken van de diversiteit op de binnenflank van de Randstad. De ontwikkelingsopgaven zijn uitgewerkt in een uitvoeringsagenda. Deze betreft diverse projecten en programma's, zoals het Integraal Ontwikkelingsplan Delft-Schiedam (IODS) welke betrekking heeft op de aanleg van de A4 Delft-Schiedam in relatie tot landschapsontwikkeling in Midden-Delfland en herstructurering van het omliggende stedelijk gebied van Vlaardingen en Schiedam. Het plangebied maakt onderdeel uit van het IODS.

De ontwikkeling van het plangebied hangt samen met de transformatie van de vrijvallende sportvelden elders in de stad naar nieuwe en gevarieerde woongebieden. De transformatie van deze gebieden biedt de ruimte de doelstellingen uit de 'Regionale Strategische Agenda 2010-2014', het 'Verstedelijkingsprogramma Zuidvleugel 2010-2020' en het 'Verstedelijkingsscenario 2020 Regio Rotterdam' te realiseren.

### 3.2.4 Visie Hof van Delfland

De Ruimtelijke visie Hof van Delfland 2025 geeft de gezamenlijke visie van de verschillende betrokken besturen op de ontwikkeling en inrichting van het Hof van Delfland. Gelet op de ruimtelijke kwaliteiten van de Hof van Delfland is de A4 zorgvuldig ingepast in het gebied. De keuze voor een landtunnel maakt het mogelijk het bovenliggende gebied mede in te richten als een groenblauwe verbinding tussen het stedelijk gebied en het open polderlandschap. De plannen voor het gebied voorzien, naast het realiseren van sportvoorzieningen, in het realiseren van aantrekkelijke en robuuste groenblauwe verbindingen tussen het stedelijk en landelijk gebied.

### 3.3 Gemeentelijk beleid

#### 3.3.1 Stadsvisie

Op 28 september 2009 heeft de raad 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.

De ontwikkeling van het plangebied, in samenhang met de herontwikkeling van de sportterreinen in Schiedam, 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. Het tracébesluit is genomen na vaststelling van de Stadsvisie, waardoor deze herontwikkeling niet specifiek wordt benoemd in de Stadsvisie.

De aantrekkingskracht van Schiedam als woon- en leefstad, maar ook het vestigingsklimaat voor ondernemers, wordt voor een belangrijk deel gedragen door voorzieningen op het gebied van vrije tijd, zowel de stedelijke als de meer recreatieve voorzieningen in de groenblauwe omgeving. Goede voorzieningen zijn belangrijk voor de inwoners, de mensen die in de stad werken en voor bezoekers. De groene longen in de stad zijn vanuit dit perspectief belangrijke levensaders, die behouden en opgewaardeerd moeten worden, mede daar steeds weer blijkt dat natuur in de vrije tijd een belangrijker rol gaat spelen.

De ontwikkeling van het plangebied biedt in de eerste plaats de mogelijkheid de groene longen van de stad te versterken en te vergroten door de aanleg van een recreatiegebied op het zuidelijke deel van het tunneldak met robuuste ecologische verbindingen met de omgeving. Daarnaast maakt de aanleg van een sportpark op het noordelijke deel van het tunneldak het mogelijk de doelstelling uit de Stadsvisie te realiseren om buitensportaccommodaties te concentreren, met ruimte voor meervoudig gebruik met andere functies. De transformatie van de vrijvallende sportvelden biedt aanvullend mogelijkheden tot het verbeteren van de bestaande woningvoorraad en het realiseren van de doelstellingen uit de 'Woonvisie Schiedam 2030'.

#### 3.3.2 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. De inrichting van het plangebied ten behoeve van sport en recreatie vormt één van de belangrijkste afspraken welke in het kader van het IODS is gemaakt.

#### 3.3.3 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'.

De verschuiving van sport naar het tunneldak en de optimalisering van de benodigde ruimte voor sport biedt de mogelijkheid om daar een modern, optimaal en multifunctioneel gebruikt sportpark te realiseren, die goed in de omgeving is ingepast en goed bereikbaar is. Sport en bewegen staan in het plangebied centraal, zowel in

## bestemmingsplan Park A4

verenigingsverband als ongeorganiseerd en/of recreatief en zowel buiten als binnen. Vanuit het oogpunt van optimaal gebruik en ter ondersteuning van de sociaal-maatschappelijke functie van sport, is het uitgangspunt duurzame samenwerking aan te gaan met diverse maatschappelijke functies als onderwijs, welzijn en zorg. Het park op het tunneldak van de A4 vormt daarbij een nieuwe 'groene long' welke goed verbonden is met het recreatiegebied Midden-Delfland.

De verschuiving van sport naar het tunneldak en de optimalisering van de benodigde ruimte voor sport betekent dat er in de stad ontwikkelingsruimte ontstaat die kansen biedt voor kwalitatieve impulsen. Er ontstaat ruimte om de belangrijkste elementen uit de Woonvisie te verwezenlijken door op hoogwaardige binnenstedelijke locaties woningen te bouwen. Ook bieden de ontwikkellocaties ruimte voor commerciële voorzieningen en bedrijven en ruimte om de groen- en recreatiestructuur te versterken.

De ontwikkelingsvisie is verder uitgewerkt in de visie 'Schiedam in beweging, fase 1'. De eerste fase van de ontwikkelingsvisie omvat de verplaatsing van de hondensport, het realiseren van een nieuwe hockey-accommodatie op Harga-Noord, woningbouw op sportpark Kethel, een commerciële ontwikkeling op Harga-Noord en het realiseren van het Park A4.

### 3.3.4 Sportbeleid gemeente Schiedam

In 2015 is het gemeentelijk sportbeleid 'Kom maar op! Bewegen en Sporten in Schiedam' vastgesteld. Het beleid gaat uit van het belang van bewegen en sporten: het is leuk, gezond, verbetert (school)prestaties, zorgt er voor dat mensen meedoen en elkaar in het echte leven (blijven) ontmoeten. Uitgangspunt is dat er in Schiedam voldoende, geschikte en nabije ruimte voor sporten en beweging is, die aanzet tot meedoen op een veilige en laagdrempelige manier. Het Schiedamse sportbeleid zet gelet hierop in op drie speerpunten:

1. belevingsgericht, zichtbaar en gevarieerd beweeg- en breedtesportaanbod;
2. vitale beweeg- en sportaanbieders met voldoende gekwalificeerde vrijwilligers en professionals'
3. veilige, uitdagende en toegankelijke beweegplekken en breedtesportvoorzieningen die van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat in gebruik zijn.

De gastvrije en goed bereikbare sportparken hebben een eigen identiteit en dragen het vernieuwde beweeg- en sportbeleid uit; het zijn 'beweegknooppunten' die dienen als voorbeeld en aanjager voor de rest van de stad. De multifunctionele en optimaal gebruikte 'beweegknooppunten' zijn daarbij voor iedereen de gehele dag beschikbaar, met als doel gastvrij bewegen en sporten. Dit betekent voor de sportparken: open met toezicht ('hekken weg'), licht, onderhouden, schoon, veilig, zichtbaar, goed bereikbaar en met ruimte voor ontmoeting. De realisatie van een sportpark op het tunneldak van de A4 sluit aan bij deze sportambities.

### 3.3.5 Groenblauwe structuurvisie

Op 27 januari 2015 is de Groenblauwe structuurvisie vastgesteld. Daarin wordt een visie gegeven op het toewerken van het toekomstige groenblauwe netwerk naar sfeer, gebruik, status en toekomstwaarde en de relaties tussen de verschillende onderdelen van het groenblauwe netwerk. Het is de bedoeling deze groenblauwe structuurvisie de status te geven 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.

## bestemmingsplan Park A4



Afbeelding 4 - Impressie mogelijkheden park A4

Het voormalige grondlichaam in de A4-zone vormde jarenlang, samen met de Harreweg en de Poldervaart, één van de ecologische hoofdverbindingen tussen de stad en Midden-Delfland. Het dijklichaam bood ruimte als uitloopgebied voor de bewoners van de omliggende wijken, maar vormde ook vooral een barrière waar Vlaardingen en Schiedam zich vanaf hebben gekeerd. Het gebied is nu volop in ontwikkeling door de aanleg van de A4 Delft-Schiedam in de vorm van een landtunnel. Dit biedt kansen het gebied op een zodanige wijze in te richten die mogelijkheden biedt voor ontmoeting tussen Vlaardingen en Schiedam en waar goede relaties kunnen worden gerealiseerd met Midden-Delfland.

De A4-zone vormt een groot langgerekt park van ruim 1 kilometer lang en gemiddeld 150 tot 250 meter breed. Een deel van het park zal op grote hoogte komen te liggen (6 meter boven maaiveld). Uitgangspunt is de realisatie van een sportpark op het noordelijkste deel van de tunnel en een overgang van de tram over de Brederoweg. Het groenblauwe structuurplan geeft aan de ontwikkeling van dit gebied de volgende aandachtspunten mee:

4. Het park fungeert binnen de Groenblauwe structuurvisie als één van de vier ruimtelijke inprikkers van Schiedam en vormt het een verbindingsstuk tussen Midden-Delfland en de groenstructuren binnen de aangrenzende woonwijken. Op het dak is de openheid van Midden-Delfland te proeven.
5. Functionele recreatieve verbindingen van en naar Midden-Delfland zullen langs/over het park gaan en verbinden zo de groenstructuren van Vlaardingen en Schiedam met Midden-Delfland en met elkaar.
6. Aanliggende groenstructuren en het park vormen een eenheid met een vloeiende overgang tussen beiden. De sfeer van het park mag, wegens de hoogte van de landtunnel, verschillen van de rest van Schiedam.
7. De diverse in de omgeving aanwezige groenstructuren (Landvreugd, Park A4, Driemaasstede, Faassenplein en Nijhoffplein) vormen verschillende groenstructuren die geen onderlinge koppeling kennen. Met de ontwikkeling van een park op de A4 is dit in potentie een verbinding tussen Vlaardingen en de Harreweg, waar wordt ingezet op het ontwikkelen van een doorgaande route voor wandel- en wellicht fietsverkeer en de aanleg van natuurvriendelijke oevers.

### 3.3.6 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.



## Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische randvoorwaarden

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

### 4.1 Waterparagraaf

Ten behoeve van de uitvoering van de wettelijk verplichte watertoets is voor dit bestemmingsplan een waterparagraaf opgesteld. De volledige waterparagraaf 'Waterparagraaf bestemmingsplan Park A4' is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

De waterparagraaf is een instrument om het aspect water voldoende aandacht te geven in bestemmingsplannen. Daarom zijn de wateraspecten van het bestemmingsplan getoetst aan de doelstellingen die voortkomen uit het vigerend beleid. Deze doelstellingen hebben betrekking op waterkwantiteit, waterkwaliteit, riolering en veiligheid. Geconcludeerd wordt dat:

- het projectgebied deels is gelegen in de Poldervaartpolder en deels in de polder Vlaardingen-Holierhoek.
- de gemeente Schiedam bij de aanleg van het Park A4 er zorg voor zal dragen dat er bij de oplevering van het sportpark in de Polder Vlaardingen-Holierhoek 4.226 m<sup>3</sup> aan waterberging aanwezig is, en in de Poldervaartpolder 7.323 m<sup>3</sup>.
- de waterkwaliteit in het plangebied voldoende zal zijn.
- de riolering in het gebied als gescheiden stelsel zal worden aangelegd, waarbij zal worden voldaan aan de beleidsdoelstelling om deze zoveel mogelijk te scheiden door schoon verhard oppervlak af te koppelen van de riolering.
- de veiligheid tegen overstromingen bij de ontwikkeling een beheersbaar aspect is.

De verschillende van toepassing zijnde wateraspecten staan uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. Om te zorgen dat in het plangebied voldoende waterbergend vermogen kan worden gerealiseerd zijn de planregels zo opgesteld dat water en waterberging in het gehele plangebied kunnen worden aangelegd. Aanvullend is het verboden om na oplevering van het (sport)park gronden en/of bouwwerken zodanig te wijzigen dat dit leidt tot een beperking van het waterbergend vermogen binnen het plangebied.

### 4.2 Bodem

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

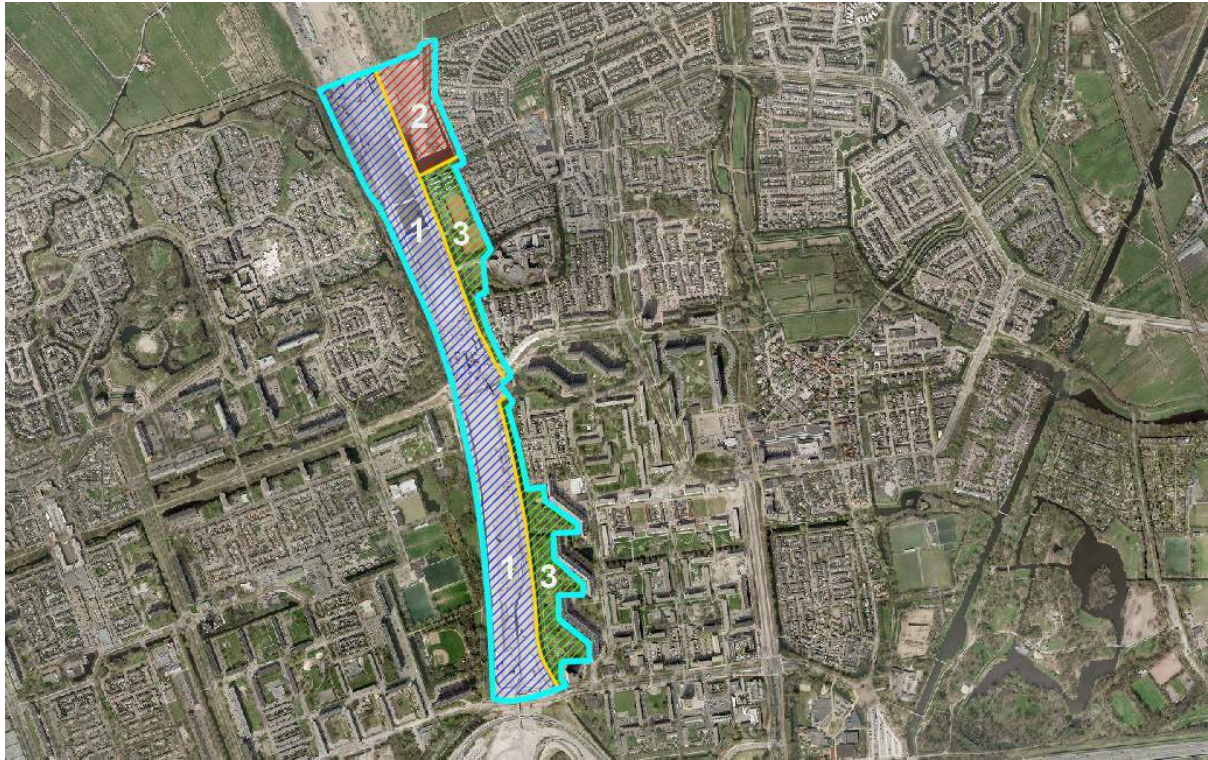
#### 4.2.1 Algemene bodemkwaliteit

Gelet op de algemene bepalingen ter bescherming van de bodem in de Wet bodembescherming, dient de algemene bodemkwaliteit te worden geborgd. Op basis van de algemene bodemkwaliteit kan het plangebied in drie deelgebieden worden verdeeld:

1. het gebied van de rijksweg A4;
2. het gebied van het (toekomstige) sportpark A4 ten westen van de wijk Woudhoek;
3. de overige gebieden langs de Zoomweg en ten westen van de wijk Groenoord.



## bestemmingsplan Park A4



Afbeelding 5 - Indeling plangebied bodemkwaliteit

#### Rijksweg A4

Ter plaatse van de rijksweg A4 is in de jaren '60/'70 van de vorige eeuw een zandlichaam aangebracht, bedoeld als voorbelasting voor de aanleg van Rijksweg 4. Van het zandlichaam zijn de volgende rapportages bekend die betrekking hebben op de chemische kwaliteit:

- Bodemverwachtingenkaart plangebied A4 Delft-Schiedam (TAUW, R004-4761917LNH, 24 mei 2011);
- Actualiserend onderzoek plangebied A4 Delft-Schiedam (TAUW, R003-4761917PDL, 23 mei 2011).

Uit deze rapportages blijkt het zandlichaam, het toekomstige talud van de rijksweg A4, overwegend licht verontreinigd te zijn, c.q. te voldoen aan de lokale maximale waarden voor woongebruik.

#### (Toekomstige) Sportpark A4

Het sportpark maakt deel uit van een gebied dat in de jaren '70 van de vorige eeuw is opgehoogd met baggerspecie uit de Rotterdamse havens. De dikte van deze sliblaag bedraagt enkele meters. Bekend is dat dit havenslib plaatselijk sterk verontreinigd is met zware metalen, minerale olie en/of diverse bestrijdingsmiddelen. Er is een saneringsplan opgesteld dat is afgestemd op het volledige inrichtingsplan en al het voorgenomen grondverzet dat daarvoor benodigd is. In het saneringsplan is overwogen om de grond van de voorbelasting zoveel mogelijk te gebruiken als leeflaag (als saneringsmaatregel ter voorkoming van contactmogelijkheden met de daaronder gelegen sterk verontreinigde grond). Vrijkomende sterk verontreinigde grond zal zoveel mogelijk binnen het plangebied en binnen de vastgestelde contouren van de sterk verontreinigde bodem worden herschikt (onder de leeflaag of gesloten verharding). Voor de voorbelasting en de leeflaag is gebruik gemaakt van de vrijgekomen grond uit het zandlichaam bij de aanleg van de rijksweg A4. De kwaliteit van de leeflaag voldoet daarmee aan de lokale maximale waarden voor woongebruik.

#### Overige gebieden

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

## bestemmingsplan Park A4

in Groenord is de zandige ophooglaag en het daaronder gelegen voormalige maaiveld over het algemeen niet tot nauwelijks verontreinigd. Daarmee is de bodem, milieuhygiënisch gezien geschikt voor ieder gebruik en zijn er geen restricties verbonden aan grondverzet of herinrichting.

#### 4.2.2 Puntbronnen

Binnen het bestemmingsplangebied is geen sprake geweest van bodembedreigende activiteiten of puntbronnen. In het zandlichaam van de rijksweg zijn enkele verontreinigingslocaties met minerale olie aangetroffen welke vermoedelijk veroorzaakt zijn door aggregaten. Deze verontreinigingen zijn voorafgaand aan de aanleg van de rijksweg verwijderd. Binnen het plangebied zijn verder geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend.

#### 4.2.3 Bodemonderzoek en sanering

Hoewel het niet de verwachting is dat binnen het plangebied nog sanerende maatregelen dienen te worden getroffen, is bodemonderzoek verplicht voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning of bij herinrichting waarbij sprake is van een functiewijziging of bij (andere) voornemens tot grondverzet. Bodemonderzoek wordt uitgevoerd conform de NEN 5725 in combinatie met de NEN 5740 en, indien van toepassing, de NTA 5755 voor nader onderzoek en de NEN 5707 om vast te stellen of de bodem verdacht is op het voorkomen van asbest of daar daadwerkelijk mee besmet is. Het bevoegd gezag stelt aan de hand van het uitgevoerde bodemonderzoek vast of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging en, indien daarvan sprake is, of sanerende maatregelen dienen te worden getroffen.

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

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

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

#### 4.2.4 Gebruiksbeperkingen

Buiten voornoemde met betrekking tot het deelgebied Sportpark A4 zijn binnen het plangebied geen percelen bekend waarvoor een besluit is genomen op grond van de Wet bodembescherming en waarvoor, wegens een dergelijk besluit, van rechtswege sprake is van een beperking van het bodemgebruik.

#### 4.2.5 Bodembeheer

Voor hergebruik van grond en/of baggerspecie of bij het saneren tot een bepaalde terugsaneerwaarden geldt binnen het bestemmingsplan gebiedsspecifiek bodembeleid. Dit beleid is vastgelegd in de 'Nota bodembeheer Schiedam 2010'. In deze nota is vastgelegd dat bij de uitvoering van een bodemsanering moet worden teruggesaneerd tot bepaalde stofgehalten en dat in toe te passen grond en bagger bepaalde stofgehalten niet mogen worden overschreden. De waarden van deze stofgehalten zijn gebaseerd op een bepaald (langdurige) bodemgebruik die kenmerkend is voor het gebied alsmede op de van nature of van oudsher aanwezige gehalten van stoffen in de bodem in het gebied. Voor de deelgebieden 'rijksweg A4' en 'sportpark A4' is een bodemkwaliteitsklasse voor 'woongebruik' van toepassing. Voor het 'overige deelgebied' is een bodemkwaliteitsklasse voor 'natuurgebruik' van toepassing. Voor deze bodemgebruiken zijn in de Nota bodembeheer van Schiedam Lokale Maximale Waarden vastgesteld.

#### 4.2.6 Conclusie

De algemene bodemkwaliteit in het plangebied voldoet aan de bodemkwaliteitsklasse voor 'woongebruik' of 'natuurgebruik'. De algemene bodemkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor het beoogde gebruik van het gebied ten behoeve van sport en recreatie.

### 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 dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, moet worden nagegaan of de wet uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

Door het Bureau Stadsnatuur Rotterdam is het "Flora- en faunawetonderzoek Sportpark A4" opgesteld. De rapportage betreft een momentopname; 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. Binnen het plangebied is het voorkomen van enkele beschermde soorten geconstateerd:

- Flora: Binnen het plangebied komt één beschermde soort voor, de Rietorchis, in de ondersoorten Brede orchis en Rietorchis. Het gaat om enkele honderden exemplaren die inmiddels ter mitigatie in 2011 verplaatst zijn naar een nabijgelegen voedselarm grasland in Midden-Delfland. Buiten het plangebied, eveneens op het traject van de A4, komt het beschermde Daslook voor. Deze is enkel in een hier niet aanwezig stinzenmilieu beschermd. Bekend is dat deze populatie in het verleden actief is verspreid door menselijk toedoen. Dit in ogenschouw nemende is er geen sprake van een beschermde populatie.
- Vissen: Ondanks intensieve bemonstering zijn geen strikt beschermde soorten uit de Flora- en faunawet aangetroffen, zoals de Bittervoorn. De enige soort uit de Flora- en faunawet die is aangetroffen is de Kleine modderkruiper, waarvoor in 2012 reeds een ontheffingsprocedure is afgerond. Binnen het plangebied is de soort gevonden in de brede sloot parallel aan de het zandlichaam. In de aangrenzende polders komt de Kleine modderkruiper algemeen voor in de vele sloten. In dezelfde sloot is tevens de niet beschermde Kroeskarper aangetroffen.
- Vogels: De broedvogelinventarisatie heeft 703 vogelterritoria opgeleverd, verdeeld over 38 soorten. De hoogste dichtheden vogelterritoria bevonden zich in de randzones van het zandlichaam en het voormalig slibdepot. Geen enkele soort heeft een jaarrond beschermd verblijf binnen het plangebied. De Huismus en Gierzwaluw, beide gebouwbewonende soorten hebben wel beschermde verblijven in de woonwijk. Soorten van de Rode lijst, waargenomen in het plangebied, zijn de Koekoek en Huismus.
- Vleermuizen: Drie soorten vleermuizen blijken met regelmaat gebruik te maken van het plangebied, namelijk de Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis en Laatvlieger. In het plangebied is geen sprake van beschermde verblijven, vliegroutes of essentiële foerageergebieden. Over het algemeen waren de aantallen dieren over het hele seizoen laag.

Op grond van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat de Flora- en faunawet de ontwikkeling van het plangebied niet in de weg staat, mits de volgende aanbevelingen in acht worden genomen:

- Voor de Rietorchis geldt dat binnen het plangebied beschermde standplaatsen kunnen voorkomen. Wanneer bij ruimtelijke inrichting deze locaties worden aangetast of vernietigd is een ontheffing vereist van de Flora- en faunawet.
- In het kader van het project Sportpark A4 verdwijnen sloten, worden ze vergraven of hergraven. In verband met de vissen en amfibieën zal dit uitgevoerd worden volgens de zorgplicht zoals vermeld in de Flora- en faunawet. Hiermee wordt verlangd dat maatregelen getroffen worden die schade aan individuen voorkomen of zoveel mogelijk beperken;

## bestemmingsplan Park A4

- Alle broedende vogels worden beschermd door de Flora- en faunawet gedurende de incubatie- en nestjongenfase. Kap- en snoeiwerkzaamheden, inclusief het verwijderen van oevervegetatie, zullen derhalve altijd buiten het broedseizoen uitgevoerd moeten worden, tenzij met zekerheid de aanwezigheid van broedende vogels kan worden uitgesloten.

#### 4.3.2 Gebiedsbescherming

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

Het plangebied is niet gelegen in of nabij beschermde natuurgebieden of de EHS. Deze natuurgebieden liggen op 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. Delen van het plangebied hebben op lokaal niveau een beschermde status in het kader van de stedelijke ecologische structuur (Groene Long). Deze gebieden zijn bestemd als 'Groen - 2'. Het aan de noordzijde grenzende veenweidegebied Midden-Delfland heeft op provinciaal niveau een beschermde status. Dit gebied wordt door de planontwikkeling 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;
- langs transportroutes (weg, spoor, water, buisleiding) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

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

##### 4.4.2 Risicobronnen

Voor dit bestemmingsplan heeft de DCMR Milieudienst Rijnmond de externe veiligheidsaspecten voor het plangebied in kaart gebracht. De volledige rapportage 'Advies externe veiligheid tunneldak A4' is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Geconstateerd is dat het plangebied gelegen is binnen het invloedsgebied van een tweetal voor de externe veiligheid relevante risicobronnen.

Het plangebied ligt op en aansluitend aan de landtunnel van de A4 Delft-Schiedam. De landtunnel betreft een gesloten constructie, waardoor alleen de met de externe veiligheid samenhangende risico's ter plaatse van de tunnelmonden onderzocht zijn. Het traject van de A4 tussen Delft en Schiedam zal alleen worden gebruikt voor

## bestemmingsplan Park A4

het transport van vloeistoffen met een geringe toxiciteit. Dit heeft tot gevolg dat zowel het PR als het GR als gevolg van de rijksweg A4 verwaarloosbaar klein zijn.

Aan de westzijde van het plangebied ligt een hogedruk aardgasleiding van de Gasunie. Voor deze leiding geldt dat ter plaatse van het plangebied geen sprake is van een veiligheidszone (PR  $10^{-6}$  contour) en dat het met de leiding samenhangende GR lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

#### 4.4.3 Visie Externe Veiligheid

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

De visie bevat een tweetal signaleringskaarten. De eerste kaart geeft de zones aan waar nader onderzoek naar de externe veiligheid vereist is. De kaart is gebaseerd op de invloedsgebieden van de diverse voor de externe veiligheid relevante risicobronnen. Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de aan de westzijde van het plangebied gelegen hogedruk aardgasleiding. De tweede kaart beschrijft de zones waar vestiging of uitbreiding van kwetsbare functies ongewenst is. Het gemeentelijk beleid maakt daarbij, in geval van een calamiteit, onderscheid tussen een worstcase scenario en een meest waarschijnlijk scenario. Zeer kwetsbare functies, zoals buitenschoolse opvang, zijn niet gewenst binnen het effectgebied van het worstcase scenario. Voor de overige functies geldt dat deze niet gewenst zijn binnen het effectgebied van het meest waarschijnlijk scenario. Het effectgebied van het worstcase scenario reikt over het gehele plangebied. Het effectgebied van het meest waarschijnlijke scenario reikt niet tot de sportvelden.

Het effectgebied voor het worstcase scenario is zodanig dat ter plekke van het sportpark buitenschoolse opvang of een kinderdagverblijf in beginsel niet gewenst is. In dit geval is echter sprake van een unieke situatie waarmee geen rekening gehouden is in het kwetsbaarheidszonemodel. Dit geeft aanleiding de inpasbaarheid van een dergelijke zeer kwetsbare functies opnieuw te beoordelen. Deze functies zullen uitsluitend plaatsvinden op de begane grond van het multifunctionele clubverzamelgebouw. Dit gebouw is door de landtunnel van de aardgasleiding gescheiden. Deze tunnel is in het kader van tunnelveiligheid zodanig uitgevoerd dat deze bij warmtestraling niet bezwijkt. Daarmee vormt de tunnel in geval van een calamiteit een hittewerende bescherming voor de aan de andere zijde van de tunnel gelegen gebouwen en functies. Samen met de op de landtunnel aansluitende overkappingen biedt dit voldoende afscherming om in geval van een calamiteit het gebied in zowel noordelijke als zuidelijke richting veilig en beschermt te ontvluchten. Deze unieke en in het beleid niet voorziene situatie is reden om ten behoeve van buitenschoolse opvang of een kinderdagverblijf af te wijken van de Visie Externe Veiligheid.

#### 4.4.4 Verantwoording groepsrisico

Voor het plangebied geldt dat deze gelegen is binnen het invloedsgebied behorende bij een hogedruk aardgastransportleiding. Het GR ten gevolge van deze risicobron is zeer beperkt en blijft ten gevolge van de ontwikkeling lager dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het GR. De toename van het GR vereist een 'beperkte' verantwoording met aandacht voor maatregelen op het gebied van hulpverlening en zelfredzaamheid.

De Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR) heeft gelet op de met externe veiligheid samenhangende risico's geadviseerd inzake de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid (Veiligheidsadvies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond). Geadviseerd wordt:

- om samen met de leidingbeheerder na te gaan of voldoende constructieve- en veiligheidsmaatregelen zijn getroffen om de ongestoorde ligging van de hogedruk aardgastransportleiding te garanderen;

## bestemmingsplan Park A4

- te zorgen voor voldoende ontvluchtingsmogelijkheden uit het multifunctionele gebouw in geval van een calamiteit, waarbij gebruik gemaakt kan worden van de afschermende werking van de landtunnel;
- zorg te dragen voor een goede voorlichting en instructie aan de medewerkers zodat zij weten hoe te handelen bij een calamiteit;
- het multifunctionele gebouw zodanig te realiseren dat deze afdoende beschermd is tegen branddoorslag en -overslag in geval van een calamiteit, waarbij de naar de risicobron gerichte gevelvlakken bestand zijn tegen een warmtestralingsflux van meer dan 35 kw/m<sup>2</sup>;
- bijgebouwen zodanig uit te voeren dat deze geschikt zijn om te schuilen in geval van een toxische wolk.

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

- Ter plaatse van de hogedruk aardgastransportleiding en de bijbehorende beschermingszone geldt ter bescherming van de leiding een vergunningplicht voor het bouwen en het uitvoeren van werken en werkzaamheden in de bodem. Een vergelijkbare regeling geldt op grond van het Vlaardingse bestemmingsplan Holy-Noord voor de op het grondgebied van de gemeente Vlaardingen gelegen delen van de aardgastransportleiding en de bijbehorende beschermingszone.
- De landtunnel en de daarop aansluitende overkappende constructie bieden beschutting om in geval van een calamiteit in noordelijke richting te ontvluchten. De vluchtroute vanuit het centraal gelegen clubverzamelgebouw loopt via de noordoostelijke luifel en maakt daarbij gebruik van de afschermende werking van de landtunnel en overkappingen.
- Naar aanleiding van het advies van de VRR heeft nader overleg plaatsgevonden over de mogelijkheden voor vestiging van een buitenschoolse opvang en/of kinderdagverblijf in het multifunctionele gebouw (zie: Aangepast advies externe veiligheid tunneldak A4). Op basis hiervan is besloten deze functies uitsluitend toe te laten op de begane grond van het multifunctionele gebouw. Hierdoor wordt gebruik gemaakt van de afschermende werking die de landtunnel ten opzichte van de risicobron biedt. Daarbij ontstaat, door situering van het gebouw tegen de noordelijke luifel, de mogelijkheid het gebouw veilig te ontvluchten naar een schuilgelegenheid onder de luifel. Het opnemen van nadere eisen met betrekking tot de warmtestralingsflux is hierdoor niet (meer) vereist.
- De toekomstige gebruikers van het gebouw, specifiek de buitenschoolse opvang, worden geïnformeerd en voorgelicht over de handelswijze en wijze van ontvluchting in geval van een calamiteit.

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. Gezien het verwaarloosbare groepsrisico, de minimale toename daarvan, de goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten, de meerzijdige ontsluiting van het plangebied en voornoemde maatregelen, is de gemeente Schiedam van mening dat uitvoering van het bestemmingsplan op een verantwoorde wijze plaats kan vinden.

#### 4.5 *Geluid*

Op grond van de Wet geluidhinder zijn normen gesteld met betrekking tot de maximale geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen en kinderdagverblijven. Op grond van het bestemmingsplan is in het centrale sportverzamelgebouw een kinderdagverblijf of buitenschoolse opvang toegelaten. Het bestemmingsplan maakt geen andere geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk. Gelet op de Wet geluidhinder is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op deze locatie. Geconcludeerd wordt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer lager ligt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A). De akoestische situatie ter plaatse van het sportverzamelgebouw vormt daarmee geen belemmering voor het realiseren van een kinderdagverblijf of buitenschoolse opvang op deze locatie.

Ten gevolge van de ontwikkeling wordt een toename van het aantal verkeersbewegingen op de Brederoweg verwacht (zie: Verkeer). Een onderzoek is uitgevoerd naar de akoestische inpasbaarheid van het sportpark in de omgeving (Verkeerskundig onderzoek Park A4). In het onderzoek is gekeken naar de geluidsbelasting op de omgeving ten gevolge van de extra verkeersaantrekkende werking van het sportpark. Daarbij is in aanmerking genomen dat op de ontsluitingsroute een maximumsnelheid geldt van 30 km/h, waardoor geen sprake is van een

## bestemmingsplan Park A4

geluidzone als bedoeld in de Wet geluidhinder. Geconcludeerd wordt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de ontwikkeling van het sportpark in beperkte mate toeneemt en in de toekomstige situatie maximaal 46 dB(A) bedraagt. De toename is zo beperkt dat geen sprake is van een onevenredige verslechtering van de geluidsbelasting en/of het woon- en leefklimaat.

Aanvullend is gekeken naar de geluidsbelasting op de omgeving ten gevolge van de sportactiviteiten (Geluid en luchtonderzoek Park A4). Geconcludeerd wordt dat de langetijdgemiddelde geluidsbelasting ten gevolge van stemgeluid en sportactiviteiten de grenswaarde van 50 dB(A) niet overschrijdt. Wel wordt ter plaatse van de tennisbanen het maximale geluidsniveau van 65 dB(A) in de avonduren met 2 dB(A) overschreden. Dit betreft echter een reeds bestaande overschrijding ten gevolge van het tennispark Kethelhage, welke niet wijzigt ten gevolge van de ontwikkeling van het sportpark. Gelet hierop is ten gevolge van het geluid samenhangend met de sportactiviteiten evenmin sprake van een onevenredige verslechtering van de geluidsbelasting en/of het woon- en leefklimaat.

#### 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 NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> geldt een grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> als jaargemiddelde concentratie en voor PM<sub>2,5</sub> maximaal 25,0 µg/m<sup>3</sup>.

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.

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

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

In het Besluit niet in 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 dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (= 1,2 µg/m<sup>3</sup>) 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.



## bestemmingsplan Park A4

Een onderzoek is uitgevoerd naar de invloed van de extra verkeersbewegingen ten gevolge van het realiseren van een sportpark op de concentratie van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht (Verkeerskundig onderzoek Park A4). Geconcludeerd wordt dat de bijdrage NO<sub>2</sub> maximaal 1,11 µg/m<sup>3</sup> en PM<sub>10</sub> maximaal 0,22 µg/m<sup>3</sup> bedraagt. De bijdrage van de planontwikkeling op de concentratie van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht is beperkt en draagt niet in betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling van het sportpark.

Op grond van het de AMvB Gevoelige bestemmingen geldt dat indien een nieuwe gevoelige bestemming, zoals een kinderdagverblijf of een buitenschoolse opvang, binnen 300 meter van een rijksweg wordt gerealiseerd, onderzocht moet worden of op die locatie sprake is van een dreigende overschrijding van de grenswaarden van luchtverontreinigende stoffen. Het sportverzamelgebouw ligt op meer dan 330 meter van de tunnelmond van de rijksweg, waardoor uit het oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen worden verwacht.

#### 4.7 Verkeer

De ontwikkeling van het plangebied zal leiden tot een toename van het verkeer op het omliggende wegennet. Deze toename zal zich met name concentreren op de Brederoweg, waarlangs het sportpark zal worden ontsloten. Een verkeersonderzoek is uitgevoerd naar de ontwikkeling van de verkeersbelasting en -capaciteit tot 2025 (Verkeerskundig onderzoek Park A4). Omdat het sportpark geen tweede ontsluiting zal krijgen via Vlaardingen is ook de in Vlaardingen berekende verkeersgroei meegenomen. Geconcludeerd wordt dat het aantal verkeersbewegingen op de Brederoweg in 2025, ten gevolge van het sportpark, op een werkdag met ongeveer 35% zal toenemen. Deze toename zal zich met name concentreren in de avonduren. Op zaterdag zal het aantal verkeersbewegingen met maximaal 52% toenemen, al is dit meer verdeeld over de gehele dag. De capaciteit van de weg is zodanig dat deze toename geen negatief effect heeft op de verkeersafwikkeling. De onderliggende wegen kunnen de extra verkeersvraag dan ook goed verwerken en geen speciale aandacht is vereist voor wat betreft bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

|                     | totaal<br>(2015) | autonome groei<br>(2025) | groei door sportpark<br>(2025) | totaal<br>(2025) |
|---------------------|------------------|--------------------------|--------------------------------|------------------|
| Werkdag             | 2.220            | +360                     | +830                           | 3.410            |
| Zaterdag            | 1.800            | +290                     | +1.660                         | 3.750            |
| Evenement (werkdag) | 2.220            | +360                     | +1.220                         | 3.800            |

Tabel 1 - Verkeersgroei Brederoweg in aantal verkeersbewegingen tot 2025

#### 4.8 Lichthinder

Een gedeelte van het plangebied zal worden ingericht als sportpark. Het gebruik van het gebied ten behoeve van sport vereist de plaatsing van lichtinstallaties, zodat ook in de avonduren kan worden getraind en gesport. Het plaatsen van lichtinstallaties kan leiden tot directe of indirecte lichthinder bij omwonenden. Een onderzoek is uitgevoerd naar de lichthinder ten gevolge van het sportpark en de maatregelen welke genomen kunnen worden om enige lichthinder weg te nemen (Quickscan lichthinder Park A4).

Uit het onderzoek volgt dat geen sprake is van lichthinder in de omgeving die de daarvoor geldende grenswaarden overschrijdt. Dit neemt niet weg dat de verlichting van de tennisbanen als hinderlijk zou kunnen worden ervaren, maar ook hiervoor geldt dat ruim wordt voldaan aan de geldende normen. Er zijn daarbij afdoende mogelijkheden om enige hinder verder te beperken, zoals het aanpassen van de draai- en kantelhoeken van lichtarmaturen, het gebruik van andere lichtpunthoogten, aangepaste armaturen, afscherming van armaturen, zonering van velden afhankelijk van de intensiteit van gebruik en het plaatsen van hoge begroeiing. Deze aanbevolen maatregelen zullen worden meegenomen bij het definitieve lichtplan. Geconcludeerd wordt dat gelet op voornoemde geen sprake van enige onevenredige (licht)invloed op de omliggende bebouwing.



## 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 betreft een locatie gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied, welke wordt getransformeerd naar een sportpark. Op grond van het Besluit milieueffectrapportage dient ten behoeve van de volgende activiteiten beoordeeld te worden of deze nadelige effecten voor het milieu kunnen hebben:

- een landinrichtingsproject, indien sprake is van een functiewijziging met een oppervlakte van 125 hectare of meer van water, natuur, recreatie of landbouw (onderdeel D 9, Besluit milieueffectrapportage);
- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterrein, indien deze een oppervlakte heeft van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> (onderdeel D 11.2, Besluit milieueffectrapportage).

Het totale projectgebied heeft een oppervlakte van 42 hectare, waarvan 15 hectare zal worden ingericht als sportpark. Omdat de drempelwaarden niet worden overschreden is het project niet MER-beoordelingsplichtig.

Op grond van het arrest van het Europese Hof van Justitie van 15 oktober 2009 geldt dat de vraag of sprake is van een MER-beoordelingsplicht 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 Archeologie

### 4.10.1 Beleidskader

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

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

#### 4.10.2 Bewoningsgeschiedenis en archeologische verwachting

Het plangebied maakt deel uit van een archeologisch kansrijk gebied. Op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Schiedam (2008) gelden voor een tweetal zones binnen dit gebied verschillende archeologische verwachtingen, van redelijk hoog tot hoog, met hieraan gekoppeld archeologisch beleid.

In het gehele plangebied zijn vindplaatsen uit de IJzertijd, de Romeinse tijd en de Middeleeuwen te verwachten. Het plangebied maakt deel uit van een veengebied waarop in verschillende periodes klei is afgezet (Afzettingen van Duinkerke I en III). Diverse geulruggen in de omgeving van het plangebied vinden hun oorsprong mogelijk in veenwatertjes en dateren in aanleg uit de late Prehistorie. Op het veen werd vanaf de IJzertijd (800 voor Christus-begin jaartelling) gewoond, Vindplaatsen uit de Romeinse tijd (begin jaartelling-450 na Christus) liggen meestal op de oevers van geulen, later ook op de met zand en klei opgevulde geultjes zelf. Er bevindt zich een fors aantal vindplaatsen uit beide periodes in (de nabije omgeving van) het plangebied, waaronder een opvallende concentratie vindplaatsen uit de IJzertijd - nederzittingsresten en/of verkavelingspatronen - in het noordoostelijke kwadrant van het Kethelplein.

In de 10<sup>e</sup>/11<sup>e</sup> eeuw werd het (klei-op) veengebied ontgonnen, waarbij een verkavelingspatroon ontstond, dat nog tot in de jaren '60 van de 20<sup>ste</sup> eeuw goed herkenbaar was in het open landschap. Door de moderne bebouwing en ophogingen in (de omgeving van) het plangebied is de middeleeuwse verkavelingsstructuur inmiddels verloren gegaan. De ophogingen in dit gebied betreffen voornamelijk slib, dat afkomstig is van diverse locaties binnen het havengebied van Rotterdam en dat hier in de jaren '70 van de vorige eeuw werd opgespoten. De sliblaag kan lokaal enkele meters dik zijn (Verkennd bodemonderzoek Sportpark A4, Schiedam Noord', MH Poly Consultants & Engineers B.V., 2011, projectnr. B11.053.V1).

Het gebied 'Sportpark A4' zal worden heringericht, waarbij de sportvelden worden aangelegd op en aansluitend aan de landtunnel van de Rijksweg A4. Verder onderdeel van de herinrichting was de ontgraving van een brede sloot in het noordoostelijk deel van het plangebied. De geplande ontgravingsdiepte betrof 1,0 meter onder het polderpeil van 2,75 meter beneden NAP, tot een diepte van 3,75 meter beneden NAP.

#### 4.10.3 Archeologisch onderzoek

Archeologisch onderzoek in de nabije omgeving van het plangebied laat zien dat archeologische vindplaatsen goed onder de latere overbouwingen en ophogingen bewaard zijn gebleven (Midden Delfland Zuidrand Onderzoeksgebieden Poldervaart, Akkerdijk-Zuid, Woudhoek en Holierhoekse Polder, C.N. Kruidhof, 2009, RAAP-RAPPORT 1804). Het betreft voornamelijk resten van nederzettingen uit de Romeinse tijd en de Late Middeleeuwen.

Uit een verkennend inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen, dat door Arcadis in opdracht van Rijkswaterstaat in en op het zandlichaam van de aan te leggen rijksweg A4 werd uitgevoerd, werd duidelijk dat het oorspronkelijke maaiveld zich in enkele boringen in het noordoostelijk deel van het plangebied binnen de voorgenomen ontgravingsdiepte van de geplande nieuwe watergang bevond (A4 DS Rapportage archeologisch onderzoek. Een karterend (boor)onderzoek, Arcadis, 2011, projectnr. 075335716.0.2). In verband hiermee werd het tracé van de nieuwe watergang uitvoerig door middel van grondboringen onderzocht (Inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen, verkennend en karterend, Aanleg Watergang Sportpark A4, Schiedam, Gemeente Schiedam, J. Ras, 2011, SOB-Research Projectnr. 18884-1106). Uit het onderzoek werd duidelijk dat de voorgenomen ontgraving van de watergang binnen het pakket recente ophogingen bleef en daarmee geen bedreiging vormde voor eventuele archeologische niveaus eronder. De sloot is inmiddels gegraven.

#### 4.10.4 Dubbelbestemming archeologie

Uit het oogpunt van de bescherming van archeologische waarden gelden de navolgende regelingen:

- Voor (het zandlichaam van) de Rijksweg A4 (Waarde - Archeologie-1), geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlak groter dan 200 m<sup>2</sup> en die tevens dieper reiken dan 3,0 meter beneden maaiveld.
- Voor het deel van het plangebied ten oosten van de Rijksweg A4 (Waarde - Archeologie-2), geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlak groter dan 200 m<sup>2</sup> en die tevens dieper reiken dan 1,0 meter beneden maaiveld.

## 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 voorziet in de ontwikkeling van het tunneldak van de A4 ten behoeve sport en recreatie. Voor de overige ontwikkelingen, zoals het realiseren van woningbouw op sportpark Kethel en Harga en de transformatie van het noordelijke deel van sportpark Harga ten behoeve van commerciële functies (Sportplaza Harga), 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 hierover 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 biedt ruimte het tunneldak te gebruiken ten behoeve van andere functies, zoals sport en recreatie.

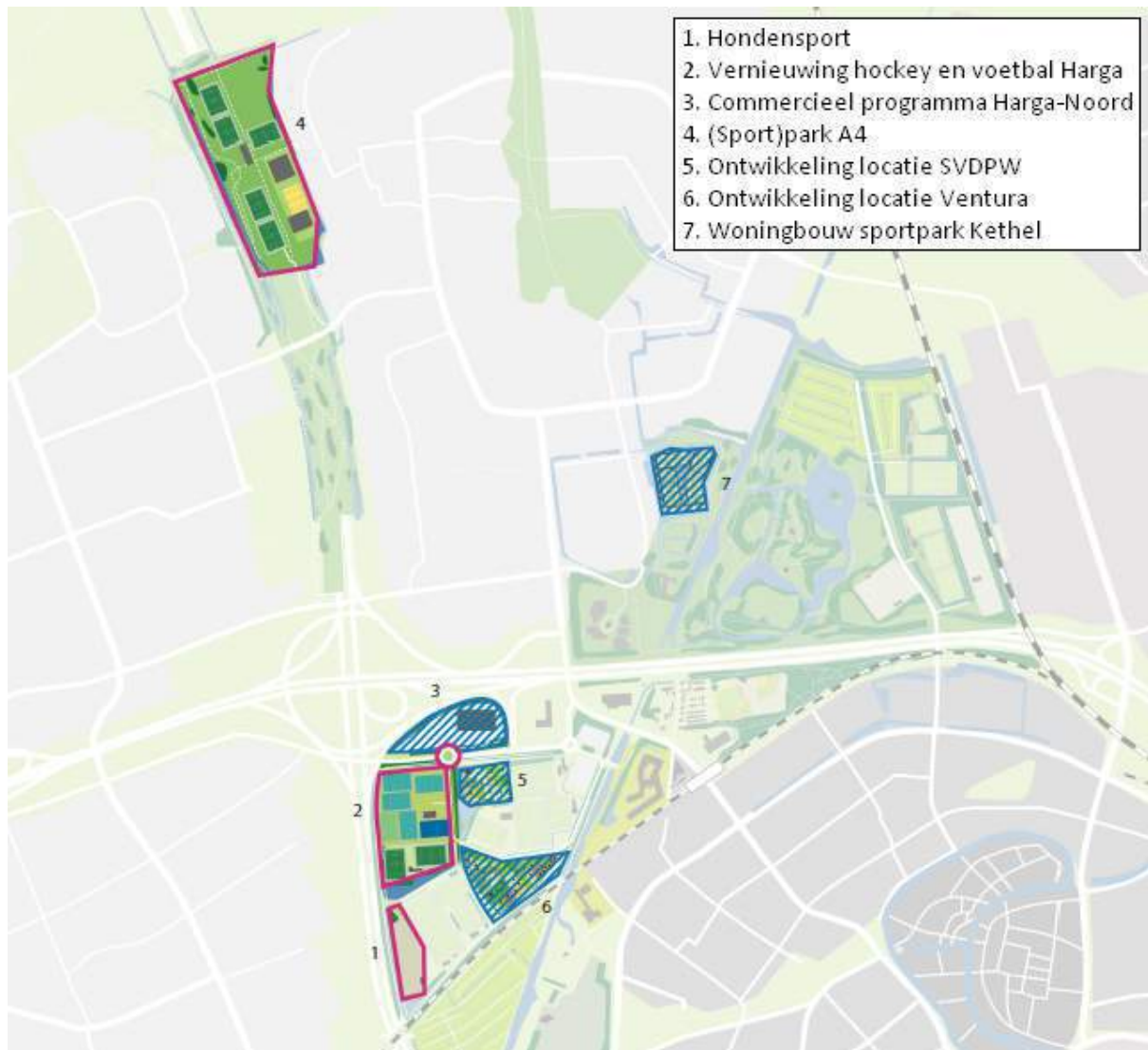
Het dubbelgebruik van het dak van de landtunnel is vastgelegd in de bestuurlijke overeenkomst 'Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam'. In deze overeenkomst is onder andere bepaald dat op en aansluitend aan de landtunnel een sportpark kan worden gerealiseerd. Het realiseren van een nieuw sportpark biedt 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 'Groene Long'.

In 2013 heeft de gemeenteraad 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 noordelijke deel van 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 herontwikkeling van de SVDPW- en Ventura-locaties op sportpark Harga;
- de ontwikkeling van het noordelijke deel van sportpark Harga ten behoeve van commerciële functies.

## bestemmingsplan Park A4



Afbeelding 6: Deelprojecten Schiedam in Beweging, fase 1

## 5.2 Park A4

Met de aanleg van het ontbrekende deel van de rijksweg A4 maakt het ruim vier decennia oude zandlichaam tussen Schiedam en Vlaardingen plaats voor een landtunnel. Met Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt over het dubbelgrondgebruik van de landtunnel. Uitgangspunt is het realiseren van een aantrekkelijk, modern en multifunctioneel (sport)park, waarbij het gehele gebied een groene inpassing moet krijgen. Hierdoor ontstaat een bijna twee kilometer lang park op de grens met Vlaardingen; een substantiële toevoeging aan het stelsel van groene openbare ruimten van Schiedam en een buitenkans voor de ontwikkeling van het recreatief en ecologisch netwerk.

Park A4 gaat onderdeel uitmaken van de totale groenstructuur van Schiedam en vormt in noord-zuid richting onderdeel van de grootschalige groenverbinding tussen Midden-Delfland en de Nieuwe Maas. Het gebied wordt integraal ontworpen als park voor zowel, sporters, recreanten en buurtbewoners. De landschappelijke en stedelijke inpassing van park A4 moet de gebruiks- en beleevingsmogelijkheden van het park vergroten. Naast een kwalitatieve verbetering van de groenstructuur en het watersysteem kan zo een versterking van het stelsel van recreatieve paden en een verbetering van de sociale veiligheid van het groengebied bewerkstelligd worden. Schiedam krijgt hiermee een robuustere groene en recreatieve hoofdstructuur.

## bestemmingsplan Park A4

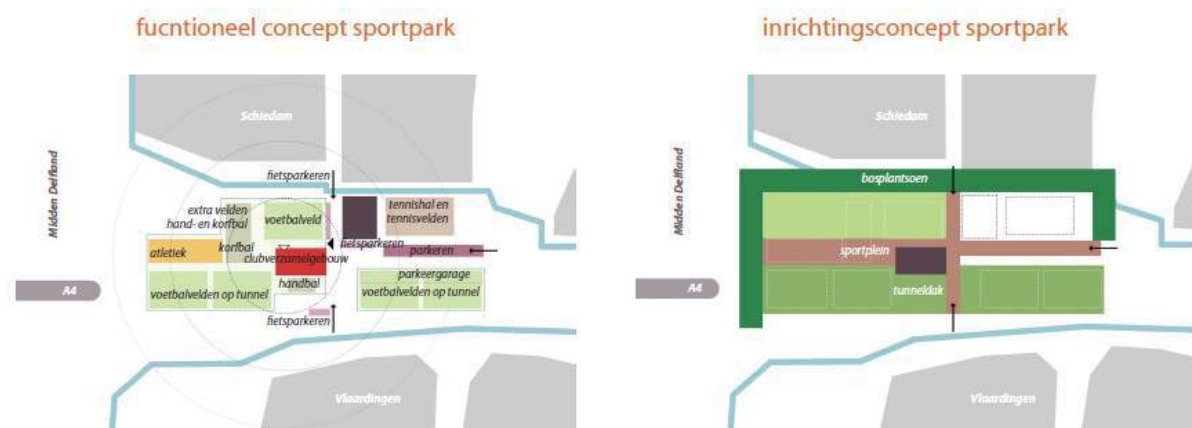


Afbeelding 7: Inrichtingstekening park A4

### Sportpark

Het noordelijke deel van Park A4 wordt ingericht als een sportpark; Sportpark A4. Het projectgebied van het sportpark wordt grofweg omsloten door de Brederoweg, de noordelijke tunnelmond van de rijksweg A4, de watergang langs de Hoefsmidstraat en het talud aan de westzijde van de landtunnel. De locatie is ongeveer 15 hectare groot en biedt ruimte aan verschillende sportaccommodaties, zoals 5 voetbalvelden, 5 korfbal- en handbalvelden, een clubverzamelgebouw/sporthal, atletieksporten, een indoortrainingshal en de huidige tennishal en tennisbanen (Tenniscentrum Kethelhage).

De hoofdopzet van het sportpark kenmerkt zich door een openbaar middengebied, waarop de verschillende ontsluitingsroutes aansluiten. Ten noorden en ten zuiden van dit middengebied komen twee clusters van sportvelden. Bij de ligging van de sportvelden is rekening gehouden met de voorzieningen in het tunneldak ten behoeve van de ventilatie, de bewegwijzering en de niet betreedbare zone bij de noordelijke tunnelmond.



Afbeelding 8: Functionele inrichting sportpark

Centraal in het middengebied, aan de oostzijde van de landtunnel, komt een multifunctioneel clubverzamelgebouw/sporthal voor meerdere sportverenigingen. Het gebouw heeft een hoogte van ongeveer 10 meter en bestaat uit 2 bouwlagen. Vanuit het gebouw is zicht op zowel de sportvelden op het tunneldak, als de sportvelden op het niveau van het maaiveld. Aan de zuidzijde van het clubverzamelgebouw komt een brede opgang naar de sportvelden op het tunneldak.



## bestemmingsplan Park A4



*Afbeelding 9: Impressie clubverzamelgebouw/ sporthal.*

Een deel van de voetbalvelden zal bovenop het tunneldak worden gerealiseerd. Om op het tunneldak 4 voetbalvelden aan te leggen is een stabiele ondergrond met een breedte van 76 meter vereist. Om deze ondergrond te verkrijgen is gelijktijdig met de bouw van de tunnel een luifelconstructie en zettingsvrije plaat langs een deel van de landtunnel gerealiseerd. Naast de mogelijkheid te sporten op de luifels, zijn deze zodanig geconstrueerd dat ook de ruimte onder de luifels kan worden gebruikt voor diverse functies, zoals (binnen)sport of parkeren.



*Afbeelding 10: Impressie mogelijke eindsituatie sportpark*

## bestemmingsplan Park A4

**Ontsluiting en parkeren**

Het sportpark is voor de auto ontsloten vanaf de Brederoweg. Vanaf deze hoofdentree zijn de parkeervoorzieningen onder de zuidoostelijke luifel en overige parkeerplekken voor de auto bereikbaar. Onder de luifel is met dubbelhaaks parkeren ruimte voor ongeveer 142 parkeerplaatsen. Ten oosten hiervan, naast de tennisbanen, bevinden zich op straatniveau ruim 144 parkeerplaatsen. Hiermee wordt voorzien in de voor het sportpark op grond van de gemeentelijke parkeernormen vereiste 285 parkeerplaatsen. Afhankelijk van de verdere fasering bij de ontwikkeling van het sportpark, biedt het plan aanvullend de ruimte om ook onder de zuidwestelijke luifel 142 parkeerplaatsen te realiseren. Deze parkeerplaatsen kunnen via de op de Brederoweg aansluitende calamiteitenroute aan de westzijde van de landtunnel worden ontsloten.

Aan beide zijden van de landtunnel liggen in noord-zuid richting fietspaden die de Laan van Bol'Es verbinden met Midden-Delfland. Verder komen er, naast het huidige fietspad over het tramviaduct van de Brederoweg, twee nieuwe dwarsverbindingen tussen Schiedam en Vlaardingen. Dit is een fietspad ten zuiden van de Brederoweg en een fietspad ter hoogte van de noordelijke tunnelmond. De entree van het sportpark is voor fietsers bereikbaar vanaf de Brederoweg en door fietsverbindingen die inhaken op de verkeersstructuur in Woudhoek. Het fietsparkeren is geconcentreerd bij het in het middengebied gelegen clubverzamelgebouw/sporthal. Hier is ruimte voor de stalling van meer dan 750 plaatsen, met de mogelijkheid voor ruim 350 stallingsplaatsen aan de westzijde van de landtunnel.

**Park en groene verbindingen**

Een deel van het plangebied maakte onderdeel uit van de zogenaamde 'Groene Long'. Het betreft het gebied gelegen tussen de wijk Woudhoek en het oorspronkelijke zandlichaam van de A4. Aan de zuidzijde wordt dit gebied begrensd door de Brederoweg een aan de noordzijde door het veenweidegebied Midden Delfland. Naast sport en recreatie had dit gebied een belangrijke functie als ecologische verbingszone (corridor). Het voormalig zandlichaam had geen aangewezen bijzondere bestemming in het kader van de stedelijke ecologische structuur. Het gehele complex van het zandlichaam, de taluds, de watergangen en natte ruigtes aan de teen van het talud, samen met de groengordels en parken aan zowel de Schiedamse als de Vlaardingse kant hebben lokaal altijd al een belangrijke natuurwaarde vertegenwoordigd. Aan Vlaardingse zijde van het plangebied, op Vlaardings grondgebied, bevindt zich nog steeds een robuuste groene en natte parkengordel. Dit gebied heeft een waarde voor de stadsnatuur en een waarde als ecologische verbinding tussen Midden-Delfland en het stedelijk gebied.



*Afbeelding 11: Impressie mogelijke eindsituatie park*



## bestemmingsplan Park A4

Het plangebied vertegenwoordigt een belangrijke waarde voor vogels, zoogdieren, amfibieën, vissen, ongewervelden en vaatplanten. Bij de aanvang van de realisatie van de verlengde A4 werden ten minste twee extra beschermde orchideeën en één extra beschermde vissoort aangetroffen in het gebied. Met de komst van het dakpark en de nieuwe inrichting van de directe omgeving daarvan ontstaat er in dit gebied een uitgelezen kans om de waarde voor de stedelijke ecologische structuur van Schiedam en Vlaardingen aan elkaar te verbinden en een gezamenlijke meerwaarde te creëren voor de regio. De komst van het sportpark brengt daarbij de behoefte met zich mee om deze sportvelden, voor zover mogelijk, door middel van een groene gordel visueel af te scheiden van de wijk. In het belang van de flora en fauna en uit het oogpunt van de beleefingswaarde voor omwonenden is het de ambitie om enig verlies aan groen ten gevolge van de herontwikkeling van het gebied te compenseren en waar mogelijk te versterken.

Uitgangspunt bij het compenseren van groen is een kwalitatieve compensatie: het realiseren van ecologisch hoogwaardige groenstructuren welke beter functioneren als woon- en leefgebied voor plant- en diersoorten dan de oorspronkelijke groenelementen. In dit kader zijn een aantal ecologische randvoorwaarden benoemd welke bij de verdere inrichting van het sportpark in acht moeten worden genomen:

- het graven van nieuwe watergangen welke dienst doen als leefgebied voor de kleine modderkruiper en kunnen worden gebruikt als foerageergebied van vleermuizen en leefgebied voor amfibieën;
- het realiseren van natuuroevers bij deze watergangen;
- het rond en op het sportpark aanbrengen van met elkaar verbonden bosplantsoenen en groenstructuren welke kunnen worden gebruikt als broed- en rustplaats en als trekroute voor fauna.



Afbeelding 12: Groenstructuur park A4 en verbindingen met omgeving

Het op deze wijze inrichten van het sportpark leidt tot een aanzienlijke versterking van de ecologische structuur in dit deel van de stad. Daarbij worden de oorspronkelijk grenzen van de 'Groene Long' losgelaten en wordt in het gehele plangebied gezocht naar ecologische compensatie. Hiermee wordt een belangrijke meerwaarde bereikt voor de stadsnatuur. Na realisatie van het project worden in het gebied de volgende onderdelen onderscheiden:

- Bos en bosachtige percelen aan de oost- en westzijde van het plangebied.
- Watergangen en natte structuren aan de oost- en westzijde van het plangebied en in de teen van het talud.

## bestemmingsplan Park A4

- Natuurvriendelijke oevers en drassige gronden in de teen van het talud.
- Taluds met (half)open groenstructuren en solitaire bomen.
- Open grazige structuren op het tunneldak.
- Mogelijkheden voor sport, spel en recreatie.

Bij de inrichting van het gebied wordt aansluiting gezocht met het bestaande (stedelijk) landschap waarbij een robuuste samenhang tussen de elementen ontstaat. Zo zal de belangrijkste bos en bosachtige structuur direct aansluiten op de bestaande parkengordel van Vlaardingen en zal de aansluiting van het gebied op het park Groenoord een min of meer halfopen karakter hebben. Hiermee wordt voldaan aan de eisen voor kwalitatieve compensatie en versterking van de belevingswaarde.

### Duurzaamheid

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

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. Uit de toegepaste bouwmaterialen mogen geen uitloegbare stoffen vrijkomen welke schadelijk zijn voor de mens en flora en fauna. Bij de inrichting van het gebied wordt gekeken naar de mogelijkheden het gebruik van (verhardings)materialen te beperken. 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.

### 5.3 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.

Het realiseren van een sport- en recreatiegebied betreft een lokale voorziening welke onderdeel uitmaakt van de afspraken gemaakt in het kader van de Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS). De ontwikkeling vindt geheel plaats binnen het bestaand stedelijk gebied van Schiedam. De ontwikkeling van het plangebied maakt onderdeel uit van het project 'Schiedam in beweging'. Het in het kader van dit project verplaatsen van een aantal sportverenigingen naar het nieuwe sportpark op het tunneldak biedt ruimte de vrijgespeelde sportlocaties te hergebruiken. De voormalige sportvelden zullen worden gebruikt om nieuwe woonmilieus te realiseren, passend binnen het regionale woningbouwprogramma en gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied van Schiedam. De ontwikkeling welke dit bestemmingsplan mogelijk maakt voldoet, evenals de andere onderdelen van het project 'Schiedam in Beweging', aan de vereiste van een duurzame verstedelijking.



## Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

### 6.1 Algemene juridische opzet

In voorliggend bestemmingsplan wordt de planologisch-juridische basis gelegd voor de ontwikkeling van het tunneldak van de A4 ten behoeve sport en recreatie. 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. Uitgangspunt is om tenminste de bestaande planologische situatie te bestemmen (zie paragraaf 6.2 en 6.3).
- 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**

Het gedeelte van plangebied dat niet wordt ingericht als sportpark is bestemd als is bestemd als 'Groen - 1' en 'Groen - 2'. Deze gronden zijn bestemd voor extensieve recreatie in een groene parkachtige omgeving met daarbij behorende speel- en spelvoorzieningen. De bestemming 'Groen - 2' geldt voor de bestaande groenstructuur aan de oostzijde van het plangebied. Het op deze wijze bestemmen van de gronden is gebaseerd op de uitgangspunten van het bestemmingsplan 'Groene Long 2007'. Aanvullend is binnen de bestemming 'Groen - 1' een ondergronds gelegen autosnelweg toegelaten (zie paragraaf 6.2.3).

### 6.2.2 Sport

Het noordelijke gedeelte van het plangebied zal worden ingericht als sportpark. Binnen deze bestemming is ruimte voor gebouwde en onoverdekte sportvoorzieningen en -velden met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen. De bestemming biedt tevens ruimte voor groenvoorzieningen welke ruimte bieden voor extensieve recreatie in een groene parkachtige omgeving. Deze groenvoorzieningen kunnen fungeren als verbindingzones tussen het park en Midden-Delfland. Aanvullend is binnen deze bestemming een ondergronds gelegen autosnelweg toegelaten (zie paragraaf 6.2.3). In de planregels is een bijzondere regeling opgenomen voor kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang. Gelet op externe veiligheid, geluid en luchtkwaliteit zijn deze functies uitsluitend toegelaten op de begane grond van het centrale sportverzamelgebouw.

### 6.2.3 Verkeer

Het plangebied wordt ondergronds doorkruist door het tracé van de rijksweg A4. De doorkruising vindt plaats in de vorm van een landtunnel waar bovenop sport en recreatieve functies zijn toegelaten. Bij de bestemmingslegging is er voor gekozen het gebruik op maaiveld bepalend te laten zijn voor de keuze van de bestemming. Het tracé van de A4 is gelet hierop ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - wegverkeer' toegelaten. Dit geldt niet voor de buiten de landtunnel gelegen oostelijke rijbaan van de A4, direct ten noorden van de Laan van Bol'Es. Deze rijbaan is, overeenkomstig het voorheen geldende bestemmingsplan 'A4 Schiedam' bestemd als 'Verkeer - Rijksweg'.

Het lokale verkeersnetwerk, specifiek de trampassage naar Vlaardingen in het verlengde van de Brederoweg, is bestemd als 'Verkeer'. Deze gronden mogen worden gebruikt voor verschillende verkeersdoeleinden en als verblijfsgebied.

### 6.2.4 Water

Binnen de groen-, sport- en verkeersbestemmingen mogen watergangen-, -berging en -partijen gerealiseerd worden. De watergang aan de oostzijde van het plangebied is bestemd als 'Water'. Het is binnen deze bestemming toegestaan om bruggen en duikers te realiseren. De oevers binnen deze bestemming kunnen op een ecologische wijze ingericht worden.

## 6.3 Dubbelbestemmingen

### 6.3.1 Leiding

Aan de westzijde van het plangebied bevindt zich, deels op grondgebied van de gemeente Vlaardingen, een ondergrondse aardgastransportleiding. De aardgasleiding en de bijbehorende beschermingszone zijn bestemd als 'Leiding - Gas'. Het plangebied wordt ter hoogte van de Brederoweg van oost naar west doorkruist door een ondergrondse watertransportleiding. Deze waterleiding en de bijbehorende beschermingszone zijn bestemd als 'Leiding - Water'. Ter plaatse van de leidingen geldt binnen de op de verbeelding aangegeven belemmeringszones een bouwverbod. Voor het aanleggen van werken en werkzaamheden binnen deze dubbelbestemmingen is een omgevingsvergunning vereist.

### 6.3.2 Waarde - Archeologie

Voor het gehele plangebied gelden archeologische (verwachtings)waarden. Deze verwachtingswaarden worden door middel van deze dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' beschermd. Binnen deze dubbelbestemming is in de regels een bouwverbod en een omgevingsvergunning vereist voor het aanleggen van werken en werkzaamheden. Indien de in de planregels genoemde maten worden overschreden kan een omgevingsvergunning pas worden verleend nadat een archeologisch onderzoek is uitgevoerd. Aan het verlenen van de omgevingsvergunning kunnen aanvullende voorwaarden worden verbonden. Hierdoor kunnen mogelijk aanwezige monumenten in de bodem worden behouden gekoppeld aan de vergunning.

### 6.3.3 Waterstaat - Waterkering

Het noordelijke gedeelte van het plangebied wordt doorkruist door een polderkade, welke samen met de bijbehorende beschermingszone bestemd is als 'Waterstaat - Waterkering'. Deze dubbelbestemming dient ter bescherming en instandhouding van deze polderkade. In de regels is bepaald dat alleen gebouwd mag worden volgens de van kracht zijnde bestemming van deze gronden, mits de belangen van de waterkering zich daartegen niet verzetten. Bouwen ten behoeve van een van kracht zijnde bestemming is pas mogelijk nadat advies is ingewonnen bij het Hoogheemraadschap van Delfland. Een vergelijkbare regeling geldt voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de aanleg van werken en werkzaamheden.

## 6.4 Overige bepalingen

### 6.4.1 Algemene regels

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

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

### 6.4.2 Waterberging

In de Algemene gebruiksregels is met het oog op de aanwezigheid van voldoende waterbergend vermogen van het plangebied een regeling opgenomen op grond waarvan, in aanvulling op het aanwezige open water, een (vasthoud)voorziening voor de opslag van hemelwater aanwezig moet zijn. Om het waterbergend vermogen binnen het plangebied te behouden is het verboden gronden en/of bouwwerken op een zodanige manier te wijzigen dat dit leidt tot een beperking van het waterbergend vermogen binnen het plangebied.

### 6.4.3 Parkeren

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

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

## bestemmingsplan Park A4

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,--.
- 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 zodanig 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

### 7.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de inrichting van het tunneldak van de snelweg als park en sportpark. De inrichting van het gebied is een gemeentelijk project. Ten behoeve van de inrichting ontvangt de gemeente Schiedam, in het kader van de IODS-overeenkomst, een bijdrage van het Rijk ontvangen. Daarnaast zullen de opbrengsten uit de transformatie van elders in de stad vrijvallende sportparken worden gebruikt voor de financiering van het nieuwe sportpark A4.

### 7.2 Exploitatieplan

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



## 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 ministerie van I&M, het Hoogheemraadschap van Delfland en overige organisaties. De resultaten van het vooroverleg zijn verwerkt in de 'Reactienota voorontwerp-bestemmingsplan Park A4'. Deze nota vormt de basis voor de aanpassing van het voorontwerp bestemmingsplan.

### Terinzagelegging

Het bestemmingsplan heeft vanaf 12 november 2015 gedurende zes weken als ontwerp ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft een ieder de mogelijkheid gehad om zienswijzen tegen het plan in te dienen. Naar aanleiding hiervan zijn enkele zienswijzen ontvangen. De ingediende zienswijzen en de reactie hierop zijn opgenomen in de "Nota van zienswijzen bestemmingsplan Park A4".

### Beroep

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



## **Bijlagen bij de toelichting**

## **Bijlage 1 Waterparagraaf bestemmingsplan Park A4**

## **Bijlage 2 Flora- en faunawetonderzoek Sportpark A4**



## **Bijlage 3 Verklaring van geen bedenkingen (Flora- en faunawet)**

## **Bijlage 4 Advies externe veiligheid tunneldak A4**

## **Bijlage 5 Veiligheidsadvies Rotterdam-Rijnmond**

## **Veiligheidsregio**

## **Bijlage 6 Aangepast advies externe veiligheid tunneldak A4**

## **Bijlage 7 Geluid en luchtonderzoek Park A4**

## **Bijlage 8 Geluid en luchtonderzoek BSO**

## **Bijlage 9 Verkeerskundig onderzoek Park A4**

## **Bijlage 10      Quicksan lichthinder Park A4**



# **Bijlage 11      Reactienota      voorontwerp-bestemmingsplan Park A4**

## **Bijlage 12      Nota van zienswijzen bestemmingsplan Park A4**