



gemeente  
Schiedam

# Bestemmingsplan Schieveste, fase 5



September 2015



# **Bestemmingsplan Schieveste, fase 5**

Ontwerp : **31 maart 2015**

Vastgesteld door  
de gemeenteraad : **15 september 2015** bij besluit nr. **15VR030**  
Uitspraak Afdeling  
bestuursrechtspraak  
van de Raad van State :

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



## **Schieveste fase 5**

*Inhoudsopgave*

<b>Toelichting</b>	<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1 Aanleiding en doelstelling	5
1.2 Begrenzing plangebied	5
1.3 Geldende bestemmingsplannen	6
1.4 Opzet bestemmingsplan en toelichting	6
<b>Hoofdstuk 2 Planbeschrijving</b>	<b>7</b>
2.1 Inleiding	7
2.2 Stedenbouwkundig concept	7
2.3 Verkeerskundig concept	8
<b>Hoofdstuk 3 Beleidskader</b>	<b>9</b>
3.1 Rijksbeleid	9
3.2 Provinciaal en Regionaal beleid	10
3.3 Gemeentelijk/lokaal beleid	13
3.4 Conclusie	15
<b>Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische randvoorwaarden</b>	<b>17</b>
4.1 Waterparagraaf	17
4.2 Bodem	17
4.3 Flora en fauna	18
4.4 Externe veiligheid	18
4.5 Geluid	20
4.6 Luchtkwaliteit	20
4.7 Milieuhinder bedrijvigheid	21
4.8 Milieueffectrapportage	21
4.9 Archeologie	22
4.10 Cultuurhistorie	24
<b>Hoofdstuk 5 Juridische aspecten</b>	<b>27</b>
5.1 Algemene juridische opzet	27
5.2 Bestemmingen	27
5.3 Dubbelbestemmingen	28
5.4 Overige bepalingen	29
<b>Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>31</b>
<b>Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>33</b>
<b>Bijlagen bij de toelichting</b>	<b>35</b>
Bijlage 1 Waterplan Schieveste Fase V	36
Bijlage 2 Goedkeuring Hoogheemraadschap van Delfland	86
Bijlage 3 Beschikkingen Wet bodembescherming	88
Bijlage 4 Onderzoek flora en fauna Schieveste	105
Bijlage 5 Nader onderzoek flora en fauna Schieveste	123
Bijlage 6 Aanvullend onderzoek naar vleermuizen, broedvogels en rugstreeppad	142
Bijlage 7 Toets externe veiligheid Schieveste fase 5	159
Bijlage 8 Verantwoording Groepsrisico	165
Bijlage 9 Impressie beeldkwaliteit project	172
Bijlage 10 Verkeersonderzoek ontsluiting Schieveste	179
Bijlage 11 Verkeersonderzoek alternatieven afsluiting aansluiting Schiedam-Centrum	240
Bijlage 12 Reactienota Schieveste fase 5	248







# Toelichting

## Hoofdstuk 1 Inleiding

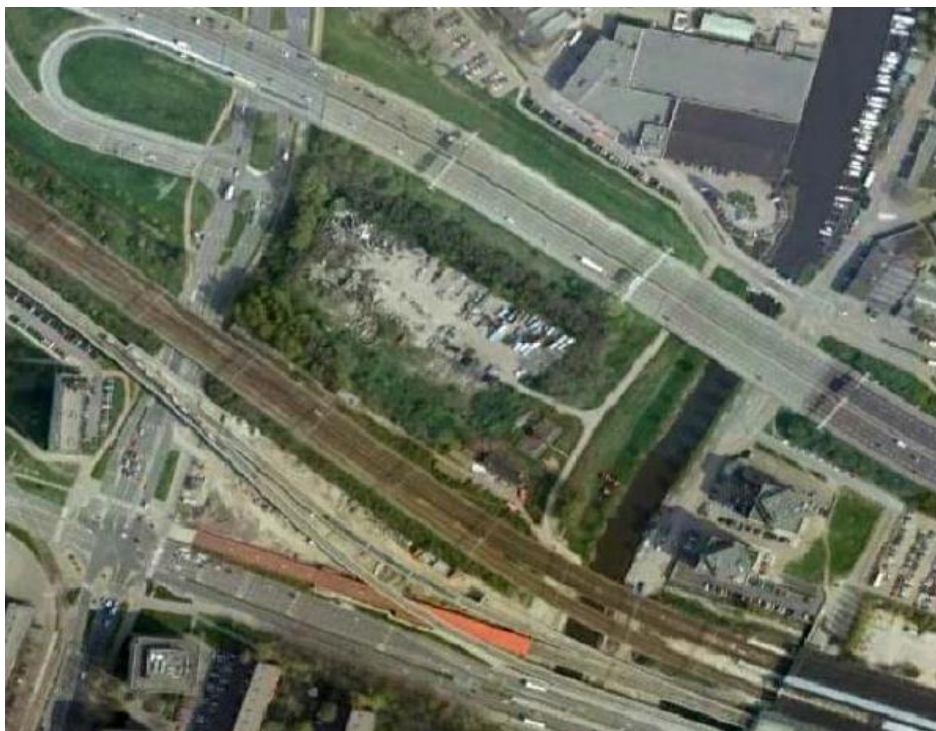
### 1.1 Aanleiding en doelstelling

De gemeente Schiedam is sinds enkele jaren bezig haar bestemmingsplannen te actualiseren. In dit kader is ook recent het bestemmingsplan Schieveste opgesteld. Voor het gedeelte juist ten westen van de Schie was een plan in ontwikkeling dat op dat moment niet concreet genoeg was om in het bestemmingsplan Schieveste op te nemen. Het betreft hier het project Schieveste fase 5 dat bestaat uit een aantal programmaonderdelen te weten: bioscoop, hotel, horeca, sportvoorzieningen, een kinderindoorpeelplaats en parkeervoorzieningen. Met het oog op dit project wordt nu het bestemmingsplan Schieveste fase 5 opgesteld. Voor een gedeelte van het project is inmiddels een omgevingsvergunning aangevraagd.

Het hoofddoel is het van kracht laten worden van een nieuw, actueel, adequaat en digitaal bestemmingsplan dat toegespitst is op het realiseren van het project Schieveste fase 5 en de daarbij behorende infrastructuur. Met dit nieuwe bestemmingsplan beschikt de gemeente over een instrument om deze ontwikkeling te sturen en te beheersen.

### 1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied wordt begrensd door de Schie aan de oostzijde en de 's-Gravelandseweg aan de westzijde. Aan de noordzijde van het plangebied ligt de A20 terwijl aan de zuidzijde het gebied begrensd wordt door de spoorlijn. De locatie beslaat circa 3,75 hectare met een afmeting van ongeveer 150 bij 250 meter. Op afbeelding 1 is de ligging visueel weergegeven.



Afbeelding 1 - Ligging plangebied

## bestemmingsplan Schieveste fase 5

### 1.3 *Geldende bestemmingsplannen*

In het gehele plangebied is momenteel het bestemmingsplan Schieveste (NL.IMRO.0606.BP0008-0001) van kracht. Dit bestemmingsplan is op 2 februari 2012 door de gemeenteraad vastgesteld en inmiddels onherroepelijk. In dit bestemmingsplan heeft onderhavig plangebied hoofdzakelijk een verkeersbestemming gekregen. Daarnaast heeft de Schie de bestemming 'Water' gekregen. Gezien deze bestemmingen is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk om het project Schieveste fase 5 te realiseren.

### 1.4 *Opzet bestemmingsplan en toelichting*

Het bestemmingsplan bestaat uit drie delen:

1. de toelichting: hierin worden de overwegingen beschreven die hebben geleid tot het geven van een bepaalde bestemming aan een stuk grond evenals een uitleg van de gebruikte bestemmingen;
2. 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;
3. een verbeelding/plankaart, met daarop aangegeven de bestemmingen van alle in het plan begrepen gronden.

De inhoud van de toelichting is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 staat stil bij de geschiedenis en de huidige situatie van het plangebied. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de stedenbouwkundige en verkeerskundige uitgangspunten;
- In hoofdstuk 3 is een beknopt overzicht opgenomen van de belangrijkste wetten en beleidsstukken die relevant zijn voor het plangebied;
- De gevolgen of effecten op de planologische- en milieutechnische aspecten worden in hoofdstuk 4 beschreven;
- In hoofdstuk 5 worden de gehanteerde bestemmingen met bijbehorende regeling beschreven;
- Hoofdstuk 6 heeft betrekking op de economische uitvoerbaarheid van het plan;
- Hoofdstuk 7 behandelt tenslotte de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Hierin worden de resultaten beschreven van de gevolgde inspraakprocedure en het vooroverleg conform artikel 3.1.1 Bro.

## Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

### 2.1 Inleiding

Schieveste fase 5 is onderdeel van de ontwikkellocatie Schieveste ingebed tussen de A20, het spoor en de Schie. Het ligt aan de rand van het zuidelijk stadsdeel van Schiedam, tussen autosnelweg A20 en de spoorlijn Rotterdam Den Haag. Schieveste is uitstekend bereikbaar zowel over de weg, als met het openbaar vervoer. Via de A20 zijn uitstekende verbindingen naar Rotterdamse regio (Rotterdam, Vlaardingen en Spijkenisse) en de Haagse regio. Schieveste is met station Schiedam Centrum een belangrijk regionaal openbaar vervoersknooppunt in de Zuidvleugel van de Randstad. Op het knooppunt komen het landelijk spoornet (Den Haag-Rotterdam), de Hoekse Lijn, de metrolijnen naar Rotterdam en Spijkenisse, tramplusverbindingen en het lokaal busnet samen.

Op fase 5 is ruimte voor een bioscoop, hotel, horeca, sportvoorzieningen, een kinderindoorspeelplaats en parkeervoorzieningen. Een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling is de realisering van een P+R-voorziening, die tevens dient als parkeervoorziening van deze functies, en het maken van een ontsluitingsweg. De ontsluitingsweg sluit aan op het kruispunt van de zuidelijke afrit van de A20 en de 's-Gravelandseweg. De nieuwe te realiseren weg ontsluit de functies in fase 5, maar biedt met een brug over de Schie tevens een sterk verbeterde verkeersontsluiting voor de andere delen van Schieveste. Er wordt nog een tweede voet-/fietsbrug over de Schie gerealiseerd om de P+R voorziening te verbinden met het station.

Rondom de locatie lopen verkeerswegen en fiets- en wandelroutes die Schiedam verbinden met de aangrenzende (deel)gemeenten. De bestaande fiets- en voetgangersstructuur wordt uitgebreid. Er komt een heldere continue verbinding langs de Schie.

### 2.2 Stedenbouwkundig concept

Op de locatie Schieveste fase 5 is ruimte voor een actief en publiek programma. Hier concentreren zich een bioscoop, hotel, horeca, sportvoorzieningen en kinderindoorspeelplaats en faciliterend aan deze functies, parkeren. De parkeervoorzieningen voorzien in de vraag naar parkeerplaatsen van zowel Schieveste fase 5 als voor treinreizigers. Het gebouw zelf is opgebouwd uit een plint en een top. Deze geleding beantwoordt aan de stedenbouwkundige context van het gebied. Door de hogere ligging van de A20 en het spoor en de aanwezige vuilstort op de locatie, wordt het programma opgetild en in een ensemble van volumes aan het publiek gepresenteerd. De volumes komen te zweven boven de locatie. Een open voeg tussen de plint en de volumes schept ruimte voor een P+R. Het programma is onderverdeeld in een drietal volumes, waarbij het hotel in de toren is geplaatst. De volumes zijn herkenbaar vanaf belangrijke punten. Een royale trap leidt de bezoekers vanaf de Schie naar de entree van de bioscoop. Voor de entree ligt een groot publiek plein waar een terras mogelijk is. Het oplopende, getrapte, maaiveld is ingericht als openbaar toegankelijk plein en terreinafscheidingsen zijn er niet. Er zijn geen privégedeelten afgeschermd voor publiek. Als onderdeel van het ensemble van volumes is een hoogteaccent gesitueerd op de hoek Schie / A20. Hierin wordt het hotel geprogrammeerd. De toren heeft een hoogte van 47 meter en presenteert zich duidelijk naar de A20.

#### Bebouwing

De ambitie is een blikvanger aan de stadsentree van Schiedam te maken. Schieveste fase 5 heeft een strategische positie in het plan en behoeft daarom aandacht in de beeldkwaliteit. In de uitwerking van vormen en materialisering dient het een blikvanger aan de A20, het spoor, de Schie en de 's-Gravelandseweg te zijn. De uitgangspunten voor Schieveste fase 5 zijn:

- Vier gezichten: een stedelijk en uitnodigend gezicht aan de A20, een groen en uitnodigend gezicht aan het spoor, een levendig en transparant gezicht aan de Schie en een groen en communicerend gezicht aan de 's-Gravelandseweg.
- Entree voor bioscoop, hotel, leisure en fietsparkeren moet zich maximaal richten op de Overschieweg en deze zijde verlevendigen.

## bestemmingsplan Schieveste fase 5

- Extraverte architectuur: de volumes reageren op de infrastructuur; transparante openingen op strategische plekken in de gevel gaan een relatie aan met de omgeving.
- Eenduidige, krachtige vormtaal van het bouwvolume, waarbij de verschillende volumes helder gearticuleerd worden.
- Verticale geleding in de opbouw.
- Parkeren vormgegeven als donkere 'voeg' in het volume dat het programma doet zweven.
- Grote gebaren in architectuur, verfijning in openbare ruimte.

### 2.3 Verkeerskundig concept

De zone tussen het gebouw en de rijksweg is nadrukkelijk ingericht als infrastructureel gebied en heeft geen verblijfsfunctie. Voor fietsers en voetgangers is daarom geen ruimte gereserveerd. De primaire functie is het afwikkelen van het autoverkeer en de toegang tot laad- en losvoorzieningen. Gezien de uitstraling van deze hoofdtoegang tot het gebied, gebeurt het laden en lossen, inclusief vuilophaal, geheel inpandig.

De ontsluitingsweg tussen 's-Gravelandseweg en de Schie dient in zijn geheel nog aangelegd te worden. Uitgangspunt in het ontwerp is dat het vrachtverkeer met bestemming fase 5 voor de Schie reeds terugkeert naar de rijksweg, via het bedrijventerrein Spaanse Polders / 's-Graveland. Hiermee wordt voorkomen dat vrachtverkeer onnodig het onderliggend wegennet gaat belasten. Inkomend vrachtverkeer vanuit het bedrijventerrein zal worden geweerd, omdat dit anders een onnodige belasting van de nieuwe ontsluitingsweg zal betekenen. In geval van calamiteiten is deze route wel mogelijk.

Met de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op de 's-Gravelandseweg en een goede verkeersafwikkeling dient het huidige kruispunt te worden aangepast, alsmede een nieuwe inrichting van de verkeersregelininstallatie (VRI). Fase 5 zal direct worden verbonden met fase 2 door middel van een beweegbare brug. Daarbij dient er een koppeling te worden gelegd met de havendienst en de openingstijden van de overige bruggen in de omgeving.

Het is van belang dat er in de toekomst geen verkeerskundige knelpunten zijn te verwachten ter hoogte van de aansluiting van de Rijksweg A20 en het onderliggende wegennet. Daarom is een onderzoek uitgevoerd, dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd, waar de toekomstige verkeersstromen op het kruispunt 's-Gravelandseweg - zuidelijke op-/afrit A20 worden berekend en onderzocht. De conclusie uit het rapport is dat de verkeersafwikkeling in de ochtend- en avondspits voldoende wordt gewaarborgd en dat de verkeersveiligheid niet in het geding is.

Evenwijdig aan het spoor komt een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding waarvoor een brug voor langzaam verkeer over de Schie momenteel aangelegd wordt. Tussen de Schie en het gebouw is ruimte voor een verblijfsplek, zoals een terras van het hotel. Zowel vanaf de 's-Gravelandseweg als vanaf de Overschieseweg kunnen auto's de Park & Ride benaderen. Om dit mogelijk te maken wordt vanaf de Overschieseweg een tweede brug aangelegd. De parkeergarage is primair te benaderen vanaf de 's-Gravelandseweg, via de nieuwe ontsluitingsweg die onderaan het talud van de rijksweg wordt aangelegd. Deze ontsluitingsweg is via een nieuwe brug over de Schie verbonden met het gebied achter het treinstation.

Met dit project vullen we een eerste behoefte van 450 P+R plekken. Mocht er in de toekomst behoefte zijn aan meer P+R plekken, dan is er elders in het plangebied ruimte om meer P+R plekken te bouwen. Op deze manier wordt gefaseerd omgegaan met de mogelijke groei in de P+R behoefte. Naast de 450 P+R plekken zijn er 462 reguliere parkeerplekken voor de functies in het gebouw. Daarmee wordt in zeer ruime mate aan de geldende parkeernormen voldaan.

## Hoofdstuk 3 Beleidskader

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

### 3.1 *Rijksbeleid*

#### 3.1.1 **Structuurvisie Infrastructuur en ruimte**

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

Schiedam maakt onderdeel uit van de regio Zuidvleugel. De structuurvisie zet voor wat betreft deze regio, en voor zover van belang voor Schiedam, in op het verbeteren van het vestigingsklimaat door het optimaal benutten en verbeteren van de bereikbaarheid, mede door het ontwikkelen van een efficiënt multi-modaal logistiek netwerk, het borgen van de waterveiligheid en het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk. Daarnaast geldt voor de regio Rotterdam dat, ten gevolge van een kwalitatieve mismatch, tot 2040 ruim 100.000 woningen moeten worden vervangen.

#### 3.1.2 **AMvB Ruimte**

De nationale belangen uit de structuurvisie die juridisch borging vragen zijn opgenomen in de AMvB Ruimte; het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is laatst gewijzigd op 1 juli 2014. Een aantal rijksbelangen wordt met dit besluit geborgd in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen van overheden. Onderwerpen die aan bod komen zijn onder andere de mainportontwikkeling Rotterdam, rijksvaarwegen, primaire waterkeringen, hoofdwegen en landelijke spoorwegen en de veiligheid rond grote rivieren. Het Barro bevat geen zaken die voor dit bestemmingsplan relevant zijn.

#### 3.1.3 **Waterbeleid 21ste eeuw**

Een belangrijke conclusie uit het Waterbeleid 21<sup>e</sup> 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:

- ten aanzien van waterkwantiteit: Vasthouden - Bergen - Afvoeren;
- ten aanzien van 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. In dit bestemmingsplan is een waterparagraaf opgenomen in hoofdstuk 4. Hierin is opgenomen welke waterhuishoudkundige thema's relevant zijn voor het plangebied en op welke manier daarmee wordt omgegaan.

### 3.1.4 **Bouwbesluit**

Voor wat betreft het Bouwbesluit zal een reguliere toetsing aan de voorschriften plaatsvinden. Voor wat betreft het fietsparkeren zijn, net zoals parkeren van auto's, geen normen in het bestemmingsplan opgenomen. Om overlast ten aanzien van fietsparkeren tegen te gaan zal daarom aangesloten worden bij de normeringen van het Bouwbesluit, zoals deze opgenomen in het overgangsrecht van het Bouwbesluit. Voorgaande toets vindt plaats in de procedure van de omgevingsvergunning.

## 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, landschapsstructuren 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. De provinciale structuurvisie is niet juridisch bindend. De visie is daarom vertaald in de Verordening Ruimte.

### 3.2.2 **Provinciale verordening Ruimte**

Op 9 juli 2014 heeft de provincie Zuid-Holland de verordening Ruimte 2014 vastgesteld. De verordening Ruimte bevat de juridische doorwerking van de Visie Ruimte en Mobiliteit. De verordening stelt daarbij regels, als bedoeld in artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening, met betrekking tot belangrijke ruimtelijke elementen die een doorwerking hebben in het bestemmingsplan. Voor het plangebied zijn diverse passages uit de Verordening Ruimte relevant. Deze worden hier kort en bondig benoemd.

#### *Ladder voor duurzame verstedelijking*

In het Besluit ruimtelijke ordening is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen die in de provinciale verordening is geïncorporeerd. Dit houdt in dat een bestemmingsplan die een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt in de toelichting een verantwoording bevat dat er sprake is van een actuele, zo nodig regionaal afgestemde, behoefte die binnen het bestaand stedelijk gebied voorzien wordt. Onder voorwaarden is ook een locatie buiten het bestaand stedelijk gebied toegestaan. Schieveste ligt binnen bestaand stedelijk gebied zodat dit laatste verder niet relevant is.

#### *Kantoren*

Kantoren zijn toegestaan op de op kaart 1 bij de verordening behorende locaties. Daarnaast zijn er uitzonderingen voor onder andere kleinschalige zelfstandige kantoren tot 1000 m<sup>2</sup> bvo, kantoren met een lokaal verzorgingsgebied en vigerende kantoorbepalingen die passen in een actuele regionale visie die door Gedeputeerde Staten is aanvaard. Omdat Schieveste niet op kaart 1 is aangeduid en er binnen de gemeentegrenzen gebieden zijn die hiervoor meer potentie hebben worden kantoren binnen het plangebied niet mogelijk gemaakt.

#### *Detailhandel*

De verordening Ruimte maakt onderscheid tussen detailhandel binnen en buiten de centra. Omdat Schieveste buiten de centra valt wordt hier specifiek op ingegaan. De verordening biedt de mogelijkheid om o.a.

## bestemmingsplan Schieveste fase 5

kleinschalige gemakswinkels toe te staan buiten de centra. Deze detailhandel is opgenomen in het plangebied om te voorzien in flexibiliteit en in kleine gemakswinkels zoals een souvenirshop of krantenwinkeltje. Andere vormen van detailhandel zijn binnen het plangebied niet toegestaan. De kleinschalige gemakswinkels zijn begrensd tot 500 m<sup>2</sup> waarmee voorkomen wordt dat te grote oppervlakten detailhandel gerealiseerd kunnen worden. 500 m<sup>2</sup> wordt redelijk geacht ten opzichte van een totaal oppervlak van ongeveer 75.000 m<sup>2</sup> binnen het gehele project. Daarbij wordt in overweging genomen dat het plangebied aan het vervoersknooppunt station Schiedam Centrum ligt en er onlangs in het kader van het bestemmingsplan 'Binnenstad 2014' een forse reductie heeft plaatsgevonden van 2.200 m<sup>2</sup> en 20.000 voor respectievelijk het oppervlak aan detailhandel en showrooms.

*Ruimtelijke kwaliteit*

De verordening bepaalt dat een ruimtelijke ontwikkeling is toegestaan indien deze ontwikkeling qua aard en schaal in de omgeving past. Dat is hier het geval. Schieveste is daarbij overigens niet aangewezen als een beschermingszone. Schieveste fase 5 betreft nu een min of meer kaal terrein waar een afvalberg is gesitueerd. Het gebied heeft op dit moment geen enkele kwaliteit. In de bijlage bij deze toelichting is een presentatie opgenomen die bij de welstandscommissie is gepresenteerd en die de beoogde beeldkwaliteit aangeeft. Deze beeldkwaliteit is ook inmiddels in de ingediende aanvraag omgevingsvergunning geland.

*Regionale waterkeringen*

De verordening bevat in navolging van de Legger regionale waterkeringen van het Hoogheemraadschap van Delfland op kaart 11 regionale waterkeringen, inclusief beschermingszone, die gemeenten in het bestemmingsplan moeten opnemen. Ontwikkelingen zijn in deze twee zones mogelijk indien er geen belemmeringen ontstaan voor het onderhoud, veiligheid of de mogelijkheden tot versterking van de regionale waterkering. Het thema regionale waterkeringen is relevant omdat aan de oostzijde van het plangebied een regionale waterkering met beschermingszone aanwezig is. Dit is dan ook op de plankaart verbeeld.

**3.2.3 Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020**

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020), dat in 2005 is vastgesteld, dient tegelijkertijd als structuurvisie voor de provincie en als regionaal structuurplan voor de stadsregio Rotterdam. Het plan bestrijkt het grondgebied van alle bij de stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten en is bestemd 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.

In het RR2020 worden enkele gebieden aangegeven als herstructureringswijken. Hieronder bevinden zich ook enkele naoorlogse wijken uit Schiedam. Met het oog op milieu wordt onder meer ingezet op efficiënt ruimtegebruik, het vrijhouden van het groenblauwe raamwerk van intensieve verstedelijking en het integreren van natuur en water in het stedelijk gebied. Schieveste is in RR2020 specifiek benoemd als één van de (boven)regionale knooppunten in de regio Rotterdam, knooppunten met een hoge vervoerswaarde en hoge functiewaarde. Waarbij voor Schieveste is aangegeven dat “in relatie tot het nabijgelegen historisch centrum een volwaardig centrumgebied kan ontstaan met een mix van functies en voorzieningen”.

**3.2.4 Regionaal Verkeer- en Vervoersplan**

Op 17 december 2003 is het Regionaal Verkeers- en VervoersPlan 2003-2020 (RVVP) vastgesteld. In dit plan is het verkeer- en vervoerbeleid van de stadsregio Rotterdam nader uitgewerkt. Het plan onderkent dat mobiliteit en bereikbaarheid cruciaal zijn voor de stadsregio Rotterdam. Het plan beoogt om deze factoren te optimaliseren zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid. Op 14 december 2011 is de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeer en Vervoer voor de periode 2011 tot en met 2015 vastgesteld. In dit document zijn de doelen uit het Regionaal Verkeer en Vervoerplan voor de komende vier jaar omgezet in concrete doelen en inspanningen.

De stadsregio Rotterdam voert een actief beleid om het aantal P+R-plaatsen uit te breiden. Met het P+R-beleid wil de Stadsregio bevorderen dat binnensteden en kantoorlocaties per openbaar vervoer gemakkelijk te bereiken zijn. Het aantal P+R-plaatsen is gegroeid van 4.200 in 2002 naar 8.400 in 2014. Een van de geformuleerde opgaven

## bestemmingsplan Schieveste fase 5

is uitbreiding van de P+R plaatsen bij Schiedam Centrum. Met de ontwikkeling van Schieveste fase 5 wordt voorzien in een P+R van 450 parkeerplaatsen.



Met de opheffing van de Stadsregio en de komst van de Metropoolregio zullen de beleidsuitgangspunten in Metropoolverband worden gecontinueerd. Daartoe is Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag opgesteld.

### 3.3 Gemeentelijk/lokaal beleid

#### 3.3.1 Stadsvisie

Op 28 september 2009 heeft de 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.

In de Stadsvisie wordt geconcludeerd dat het onmogelijk is om alle hoofdoopgaven tegelijk uit te voeren. Daarom vormen de hoofdoopgaven het kader waar, binnen de periode 2010-2030, ruimtelijke werkzaamheden uit voortvloeien. In de Stadsvisie worden acht ruimtelijke opgaven onderscheiden. Op deze opgaven, waaronder het ontwikkelen van Schieveste, wil de gemeente zich de komende jaren focussen.

In de ruimtelijke vertaling van de hoofdoopgaven neemt de ontwikkeling van Schieveste een prominente plek in. Onderkend wordt dat station Schiedam Centrum met Schieveste een belangrijk voorzieningenknooppunt is. Schieveste is binnen de stadsregio het tweede openbaarvervoersknooppunt, naast Rotterdam Centraal, en moet zich ontwikkelen tot een hoogwaardige kantoren- en voorzieningenlocatie. Er is ruimte voor binnenstedelijk bouwen. Hierbij wordt gedacht aan kantoorontwikkeling, vestiging van scholen, voorzieningen en wonen.

Schiedam heeft ook de ambitie om Schieveste als recreatieve knoop uit te bouwen voor stedelijk vermaak met regionale uitstraling (vrijtijdsvoorzieningen). Belangrijke succesfactor voor de ontwikkeling van het gebied is de relatie met de stad en dan met name de binnenstad en Schiedam Oost, maar ook met de ontwikkeling van het bedrijventerrein 's-Graveland.

#### 3.3.2 Masterplan Schieveste

In 2003 is het Masterplan Schieveste getiteld 'Kansrijk voor de regio' verschenen en vastgesteld door de gemeenteraad van Schiedam. Het Masterplan is bedoeld als basis voor (eventuele) planologische procedures. Er is in dat kader een inspraakprocedure gevolgd. Onder andere provincie en regio hebben schriftelijk gereageerd. Het plan bestaat uit een visie op het geheel nieuw te bouwen stadsdeel met kantoren en andere bedrijvigheid, aantrekkelijke woningen en een scala aan ontmoetings- en ontspanningsgelegenheden op en rond de Schie. In de plannen wordt uitgegaan van nieuwe woon- en werkruimten en voorzieningen in een totaal functioneel programma van 420.000 m<sup>2</sup> bvo dat naar verwachting ruim 10.000 arbeidsplaatsen schept. Deel 1 van het Masterplan geeft de grote lijn weer, deel 2 de details. Uit de beschrijving van de grote lijn valt af te leiden dat de locatie goed bereikbaar valt te maken en onder voorwaarden een ideale locatie is voor verdere verstedelijking tussen Schiedam en Rotterdam. De verstedelijking krijgt vorm door hoogbouw te realiseren (gebouwen van maximaal 20 bouwlagen) om het gebied zodoende een stedelijke allure te geven.

#### 3.3.3 Actualisatie Masterplan Schieveste

In 2010 is het Masterplan Schieveste geactualiseerd. Deze actualisatie betreft met name de ontwikkelingsstrategie voor het gebied. Onder meer wordt een fasering van de ontwikkeling voorgestaan, waarbij de komende jaren fase 2 verder wordt ontwikkeld. Het programma voor fase 3 en fase 5 blijft op hoofdlijnen onveranderd, in de zin dat op Schieveste een ontwikkeling wordt beoogd van kantoren, voorzieningen waaronder onderwijs, dienstverlening en een hotel, grootschalig stedelijk vermaak (leisure/vrijtijdsvoorzieningen) en wonen. Schieveste moet zich ontwikkelen tot een hoogwaardig, gemengd stedelijk gebied met een aantrekkelijke mix van functies. De voorzieningen in Schieveste passen in het gebied als knooppuntlocatie en zijn aanvullend op de voorzieningen in de Schiedamse binnenstad.

### 3.3.4 Studie ontwikkelingsmogelijkheden Schieveste fase 5

In juni 2012 is een studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden van Schieveste fase 5 uitgevoerd. Deze studie is uitgevoerd door KCAP in opdracht van de Gemeente Schiedam. In deze studie wordt aan de hand van een “Getekend Programma van Uitgangspunten” en de richtlijnen van beeldkwaliteit gekomen tot een voorbeelduitwerking. Deze uitwerking is de toets van de gezamenlijk ontwikkelde ruimtelijke, programmatische en verkeerskundige input en aanvaardbaar voor alle betrokkenen en financieel toetsbaar op haalbaarheid. Daarmee is de studie een blauwdruk van het uiteindelijke bouwplan wat ter plekke ontwikkeld kan worden.

### 3.3.5 Milieubeleidsplan 2009-2012

In het milieubeleidsplan 2009-2012 van de gemeente Schiedam zijn de volgende ambities geformuleerd:

1. Het minimaal vasthouden, maar liever nog het versterken van de in gang gezette milieuverbeteringen.
2. Het vinden en vasthouden van een goede balans tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving, leefbaarheid en duurzaamheid.
3. Duurzaam ondernemen: zoeken naar evenwicht tussen financieel economische resultaten, sociale belangen en het milieu.

Bij de uitwerking van het milieubeleid worden leefbaarheid, duurzaamheid en cradle to cradle als leidende principes gehanteerd. In het Milieubeleidsplan wordt ingezet op duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij gestreefd wordt naar een beperking van milieuhinder en -gevaar en naar een beperking van de 'milieuruimte' in de stad. Aan deze ambitie worden de volgende doelstellingen gekoppeld:

- Milieu- / omgevingskwaliteit maakt een integraal en volwaardig onderdeel uit van de ruimtelijke ontwikkelingen en bestemmingsplannen.
- Streven naar een verbetering van de (woon)omgevingskwaliteit.

Het bestemmingsplan Schieveste fase 5 past in dit beleid. Het terrein ligt al jaren braak en door de bouw van de voorgestelde functies op deze inbreidingslocatie kan een kwalitatieve stedelijke verbetering worden gerealiseerd van de omgevingskwaliteit. Dit geldt des te meer indien er aandacht wordt besteed aan het gebruik van duurzame materialen.

### 3.3.6 Klimaatbeleidsplan 2009-2012

De doelstelling van het klimaatbeleid van de gemeente Schiedam sluit aan bij de regionale doelstelling om in 2025 40% minder kooldioxide uit te stoten dan in 1990. Deze doelstelling is door de 16 gemeentes in de regio afgesproken en door het Dagelijks Bestuur vastgesteld in juni 2008. Het klimaatbeleid kent de volgende speerpunten:

1. Gemeentelijke gebouwen: geen uitstoot van kooldioxide (geen effect op het klimaat) (periode 2009-2015).
2. Uitstoot van kooldioxide door gemeentelijke organisatie tot nul terugbrengen (geen effect op het klimaat).
3. Aanpak van energievervalsing binnen bestaande bedrijven en bestaande woningen (periode 2009-2035).
4. Beperken van de uitstoot van kooldioxide door het wegverkeer.
5. Benutting van duurzame energiebronnen in nieuwbouw en bestaande bouw vergroten (periode 2025-2040).

Uitvoering van dit beleid vindt plaats op gemeentelijk niveau maar ook door middel van samenwerking in de Stadsregio Rotterdam. Dit heeft er onder andere toe geleid dat op 30 augustus 2012 een convenant is gesloten tot het aanscherpen van Energieprestatie-eisen bij nieuwbouw, dat betekent een EPC verlaging van 25%, voor zowel woningbouw als utiliteitsbouw.

### 3.3.7 Visie Externe Veiligheid Schiedam 2012-2020

Externe veiligheid gaat over de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen, het Besluit externe veiligheid transportroutes en het Besluit externe veiligheid buisleidingen is de hoogte voor het plaatsgebonden risico wettelijk vastgelegd. Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat één persoon komt te overlijden die onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats verblijft, als gevolg van een ongeval binnen een bedrijf met gevaarlijke stoffen of als gevolg van een ongeval bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over een transportas. Dit houdt onder meer in dat er voldoende afstand moet worden aangehouden tussen gevoelige objecten en risicovolle bedrijven en transportroutes.

Voor wat betreft het groepsrisico is daarnaast in bovengenoemde regelingen bepaald, dat de gemeente moet verantwoorden welk risico aanvaardbaar wordt geacht. Het groepsrisico is de kans dat een groep mensen komt te overlijden als gevolg van een calamiteit bij aanwezigheid nabij een risicobron. De gemeente heeft hierbij dus een bepaalde beleidsvrijheid hoe ze hiermee om kan gaan.

Op 10 juli 2012 heeft het college van burgemeester en wethouders de Visie Externe Veiligheid 2012-2020 vastgesteld. In de Visie Externe Veiligheid 2012-2020 is invulling gegeven aan deze beleidsvrijheid en wordt aangegeven hoe de gemeente omgaat met de beoordeling en verantwoording van beslissingen die gevolgen hebben voor de externe veiligheidssituatie. Het gaat daarbij zowel om beleid ter bescherming van de blootgestelden (bijv. bewoners) als beleid ter bescherming van de rechten van de risicobronnen (bijv. bedrijven).

### 3.3.8 Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan

Het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2011-2020 "Schiedam duurzaam bereikbaar" (GVVP) is in 2011 vastgesteld. In het GVVP wordt beschreven op welke wijze de gemeente zich de komende jaren wil inzetten om haar strategische positie in de Zuidvleugel van de Randstad te behouden en te versterken en hoe het lokale bereikbaarheidsbeleid wordt vormgegeven om bij te dragen aan een vitale stad, waar het goed leven is. Gekozen is voor duurzame bereikbaarheid, goed voor mens, economie en milieu en voor langere tijd een oplossing biedend. Voor het plangebied staat een goede bereikbaarheid over de weg centraal. Dit geldt niet alleen voor bereikbaarheid per auto maar ook per fiets en met het openbaar vervoer.

## 3.4 Conclusie

Het bestemmingsplan 'Schieveste fase 5' past binnen het beleid en de visies van Rijk, provincie, stadsregio en gemeente, waarin Schieveste als een belangrijk bovenregionaal knooppunt wordt gepositioneerd. Vanuit beleidstechnisch oogpunt is er dan ook geen belemmering ten aanzien van dit bestemmingsplan.



## 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 onderhavige bestemmingsplan getoetst op planologische en milieutechnische randvoorwaarden.

### 4.1 Waterparagraaf

Ten behoeve van de uitvoering van de wettelijk verplichte watertoets is door de gemeente Schiedam een waterparagraaf voor dit bestemmingsplan opgesteld. Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft aangegeven in te kunnen stemmen met deze waterparagraaf. De volledige waterparagraaf 'Waterplan Schieveste Fase V' is als bijlage bij de toelichting gevoegd. Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft op 18 februari 2015 aangegeven hiermee in te kunnen stemmen.

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

### 4.2 Bodem

Ter plaatse van het plangebied Schieveste fase 5 (ten westen van de Schie) ligt de voormalige vuilstort met een oppervlakte van 1,5 hectare. De vuilstort heeft een volume van ongeveer 175.000 m<sup>3</sup> en reikt van 4 meter boven maaiveld tot 7 meter beneden maaiveld. Het stortmateriaal bestaat voor 50% uit grond en voor de overige 50% uit bouw- en sloofafval (voornamelijk puin en hout). De grond in het stortmateriaal is licht tot sterk verontreinigd met zware metalen, PAK's en minerale olie en plaatselijk met chloorbenzenen. Het grondwater in het stortmateriaal is plaatselijk matig verontreinigd met benzeen en plaatselijk sterk verontreinigd met minerale olie en chroom. Verder is het grondwater licht verontreinigd met xylenen en andere zware metalen. Er bestaan geen verspreidingsrisico's voor de gemeten verontreinigingen in het stortlichaam. Deze verontreinigingen kunnen als stabiel worden beschouwd. Omdat er geen maximaal toelaatbare normen worden overschreden, zelfs niet voor gevoelig bodemgebruik zoals een woonfunctie, en de gemeten verontreinigingen bovendien worden afgedekt, bestaan er ook geen humane risico's. Van een ecologisch risico is evenmin sprake.

In een afwegingsonderzoek naar mogelijke sanerende maatregelen is gebleken dat het milieuhygiënisch gezien, op basis van de Wet bodembescherming, niet noodzakelijk is om de vuilstort te saneren. Technisch gezien is het mogelijk de vuilstort eventueel (voor een deel) te verwijderen. De saneringskosten zijn echter sterk afhankelijk van de hoeveelheid te verwijderen stortmateriaal. De sanering zal worden afgestemd op het betreffende inrichtingsplan en bijbehorende grondexploitatie. Het stortmateriaal zal in die zin functioneel worden gesaneerd (door middel van een isolatievariant).

Voor het plangebied zijn twee beschikkingen relevant (Beschikkingen Wet bodembescherming). De beschikking uit 2006 heeft betrekking op de ernst van de verontreinigingen en de spoedeisendheid om die te moeten saneren op grond van milieuhygiënische risico's. De beschikking uit 2013 heeft betrekking op het verzoek om de vuilstort te mogen saneren conform het hierin genoemde saneringsplan. Dit saneringsplan is op hoofdlijnen. Voorafgaand aan bouwplannen moet conform de uitgangspunten in dit saneringsplan een plan van aanpak worden opgesteld en voor goedkeuring worden overgelegd aan het bevoegd gezag Wet bodembescherming. In dit plan van aanpak moet in detail worden beschreven op welke wijze herinrichting of bouwplannen in dit gebied voldoen aan het saneringsplan.

## Conclusie

De aanwezige verontreinigingen zullen waar nodig worden gesaneerd om de bodem geschikt te maken voor de beoogde functiewijzigingen. Hiermee is in de exploitatie rekening gehouden. De bodemkwaliteit vormt hiermee geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

### 4.3 Flora en fauna

#### Beschermde gebieden

In de omgeving van het plangebied zijn geen beschermde natuurgebieden aanwezig. Het plangebied ligt ook ver buiten de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. De Natuurbeschermingswet en het beleid van de provincie staan de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg.

#### Beschermde soorten

Op grond van de Flora- en faunawet (hierna: Ffw) is het verboden om zonder ontheffing activiteiten te verrichten die leiden tot aantasting van te beschermen soorten en van hun voortplantingsplaats, vaste rustplaats of vaste verblijfsplaats. In een bestemmingsplan moet de uitvoerbaarheid van het plan worden aangetoond. In dit verband is van belang dat, gelet op de verplichtingen ingevolge de Ffw, in het bestemmingsplan aannemelijk moet worden gemaakt dat de gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten niet in het geding is. In de bijlagen Onderzoek flora en fauna Schieveste, Nader onderzoek flora en fauna Schieveste en Aanvullend onderzoek naar vleermuizen, broedvogels en rugstreeppad wordt beschreven welke beschermde soorten naar verwachting in het plangebied aanwezig zijn en wat de ecologische gevolgen zijn van de ingrepen die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Deze analyse is deels gebaseerd op ecologische inventarisaties en analyses die rond 2005 op deze locatie zijn verricht door ONS Ingenieursbureau en op de resultaten van het ecologisch onderzoek van 2010 voor fase 5 verricht door Adviesbureau Mertens. Uit nader veldonderzoek blijkt dat in de tussentijd de ecologische omstandigheden verder verslechterd zijn. Ecologisch gezien zijn er dan ook geen belemmeringen om het plan uit te voeren.

### 4.4 Externe veiligheid

#### 4.4.1 Beleidskader

Het toetsingskader voor het aspect externe veiligheid wordt onderscheiden in een toetsingskader voor inrichtingen en een toetsingskader voor transport. Daarnaast heeft de gemeente een Beleidsvisie externe veiligheid opgesteld.

#### Inrichtingen

Voor inrichtingen, die op grond van hun activiteiten relevant zijn voor de externe veiligheid, is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van belang. Dit besluit is per 26 oktober 2004 in werking getreden. Het Bevi stelt onder andere dat het aspect externe veiligheid moet worden betrokken bij het vaststellen van bestemmingsplannen en afwijkingsbesluiten.

In het Bevi wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Voor het PR is een maximaal toelaatbaar niveau van  $10^{-6}$  per jaar vastgesteld, dat in nieuwe situaties niet mag worden overschreden. Kwetsbare functies mogen in principe niet voorkomen binnen de PR  $10^{-6}$  contour. Het gaat dan om functies en objecten waar zich personen gedurende een langere tijd kunnen bevinden. Het GR drukt de theoretische kans per jaar uit dat een groep mensen van een bepaalde omvang komt te overlijden als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het groepsrisico toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Tegelijkertijd met het Bevi is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) in werking getreden waarin onder

## bestemmingsplan Schieveste fase 5

meer veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn opgenomen voor categoriale bedrijven zoals LPG-tankstations. Voor bedrijven die niet onder de Revi vallen worden de veiligheidsafstanden bepaald in een kwantitatieve risicoanalyse (QRA).

*Transport (weg)*

Op 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. In het Bevt zijn grens- en richtwaarden opgenomen voor het PR. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten  $10^{-6}$  per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van  $10^{-6}$  per jaar. Voor routes die tot het basisnet behoren, moet de basisnetafstand in acht worden genomen. Deze afstand geeft de maximale  $10^{-6}$  contour voor het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen weer.

In de Bevt is vastgelegd dat in de toelichting bij een besluit moet worden ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding en bestrijding van rampen en de mogelijkheden voor personen om zichzelf in veiligheid te brengen, indien dit besluit is gelegen binnen het invloedsgebied van een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Een verantwoording van het groepsrisico is nodig voor het gebied dat op minder dan 200 meter van een route of tracé ligt (het groepsrisico-inventarisatiegebied), tenzij het groepsrisico lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt.

*Transport (buisleidingen)*

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van kracht geworden. Dit besluit geeft milieukwaliteitseisen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen en regelt onder andere het actualiseren van ruimtelijke reserveringen voor buisleidingen in bestemmingsplannen en de voorbereiding op calamiteiten. In het Bevb worden PR-risicocontouren en GR-verantwoording gedefinieerd voor buisleidingen met gevaarlijke stoffen. In het Bevb is sprake van drie groepen buisleidingen te weten aardgasleidingen, vloeibare brandstof leidingen en de overige leidingen. In het Bevb is een verplichting opgenomen om buisleidingen in bestemmingsplannen op te nemen. Ook is een verplichting opgenomen dat buisleidingen binnen 5 jaar in alle bestemmingsplannen van Nederland opgenomen dienen te worden. Op basis van artikel 13 wordt een belemmeringenstrook voorgeschreven van 5 meter waarin het oprichten van nieuwe bouwwerken wordt verboden en waarbinnen een vergunningstelsel van toepassing moet zijn.

*Beleidsvisie externe veiligheid*

In juli 2012 is de Visie externe veiligheid 2012-2020 (EV-visie) vastgesteld. Hierin is vastgelegd hoe de gemeente Schiedam om gaat met externe veiligheid in de periode tot 2020. Om externe veiligheid te verankeren binnen het gemeentelijk beleid is in de visie ondermeer een stappenplan opgenomen, waaraan ruimtelijke plannen kunnen worden beoordeeld.

**4.4.2 Onderzoek**

Voor dit plan heeft de DCMR Milieudienst Rijnmond onderzoek gedaan naar het aspect externe veiligheid (Toets externe veiligheid Schieveste fase 5). Uit het onderzoek blijkt dat het plangebied binnen het invloedsgebied van de volgende risicobronnen ligt:

1. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A20;
2. Het vervoer van aardgas door een ondergrondse leiding (ten noorden van de A20);
3. Het invloedsgebied van het bedrijf Berser (toxische verbrandingsgassen bij brand).

Geen van deze risicobronnen heeft een plaatsgebonden risicocontour of veiligheidsafstand, die reikt tot het plangebied. Ook het plasbrandaandachtsgebied (30 meter) van de A20 reikt niet tot die delen van het plangebied waar bebouwing is voorzien. Er zijn derhalve geen directe belemmeringen voor de uitvoering van dit plan.

*Verantwoording groepsrisico*

Uit de berekeningen van het groepsrisico volgt dat het groepsrisico als gevolg van de A20 ter hoogte van het plangebied de oriëntatiewaarde overschrijdt. Op basis van de EV-visie is daarom een uitgebreide verantwoording

van het groepsrisico noodzakelijk. De invulling van de verantwoordingsplicht is vastgelegd in het Bevt.

Met inachtneming van artikel 8 van het Bevt en de Visie Externe Veiligheid 2012-2020 Schiedam is voor onderhavige situatie gekeken naar de consequenties voor het groepsrisico. Het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de A20 is hoog en zal door de realisatie van dit bestemmingsplan minimaal stijgen. Binnen dit bestemmingsplan kan hier nauwelijks invloed op worden uitgeoefend. De nadruk ligt daarom op het nemen van maatregelen die de rampenbestrijding en zelfredzaamheid verbeteren. Het effect van de maatregelen is niet zichtbaar in de berekende hoogte van het groepsrisico, maar zorgt wel voor een feitelijke daling van de kans op ongevallen met grote aantallen slachtoffers.

Gezien deze maatregelen is het gemeentebestuur van Schiedam van mening dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen verantwoord kunnen plaatsvinden. De Verantwoording Groepsrisico die dit tot deze conclusie heeft geleid is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

#### 4.4.3 Conclusies

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van meerdere risicobronnen. Geen van deze bronnen heeft een plaatsgebonden risicocontour of veiligheidszone die zich uitstrekt over ontwikkelingen binnen het plangebied. Ook zullen geen ontwikkelingen worden gerealiseerd binnen het plasbrandaandachtsgebied van de A20. De hoogte en de stijging van het groepsrisico wordt, gelet op hetgeen is overwogen in de Verantwoording Groepsrisico, door het gemeentebestuur aanvaardbaar geacht. Het aspect externe veiligheid vormt derhalve geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

#### 4.5 Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder zijn normen gesteld met betrekking tot de maximale geluidsbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. De functies die in dit project gerealiseerd gaan worden zijn geen geluidsgevoelige functies zoals omschreven in de Wet geluidhinder. Hierdoor is geen onderzoek vereist naar de geluidsbelasting en wordt voldaan aan de wet- en regelgeving op het gebied van geluid.

Door de centrale ligging van het gebouw in de binnenstad, doordat het gebouw zelf deels een afscherpende werking heeft en de geringe verblijfstijd ter plekke zijn er ook vanuit het beginsel van een goede ruimtelijke ordening op dit punt geen bezwaren.

#### 4.6 Luchtkwaliteit

Eind 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wet komt in de plaats van het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Centraal staat een gebiedsgerichte aanpak 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.

De "oude" luchtkwaliteitseisen blijven in de nieuwe wet bestaan. Nieuw is het zogenoemde NSL, een samenwerking van het rijk, provincies en gemeenten om samen de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden en heeft een looptijd van 1 augustus 2009 tot 1 augustus 2014. De uitvoeringsregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in AMvB's en ministeriële regelingen:

- een belangrijk nieuw aspect is de AMvB "niet in betekende mate" (nibm). Dit betekent dat als een project minder dan 3% van de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, het project gewoon doorgang kan vinden. Voor deze projecten hoeft geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden. De reden hiervoor is dat er in het NSL voldoende maatregelen zijn opgenomen om de bijdrage van deze projecten aan verslechtering van de luchtkwaliteit te compenseren;
- projecten die wel "in betekende mate" (ibm) bijdragen zijn vaak al opgenomen in het NSL. Het NSL is erop gericht om overall 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.



## bestemmingsplan Schieveste fase 5

Dit pakket maatregelen zorgt ervoor dat alle negatieve effecten van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen ruim worden gecompenseerd;

- als een project *ibm* is en niet is opgenomen in het NSL, kan projectsaldering worden toegepast. Dit is uitgewerkt in de ministeriële regeling “projectsaldering luchtkwaliteit 2007”. Dit betekent dat bij het project zogenoemde 'onlosmakelijke maatregelen' worden genomen die de luchtkwaliteit verbeteren/niet verslechteren, of projectsaldering wordt toegepast. Saldering dient plaats te vinden in een gebied dat een functionele of geografische relatie heeft met het plangebied;
- daarnaast is op 15 januari 2009 de AMvB Gevoelige bestemmingen in werking getreden. Hierin is vastgelegd dat als een bestuursorgaan voornemens is om nieuwe gevoelige bestemmingen (zoals scholen, kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleeghuizen) binnen 300 meter van een rijksweg of binnen 50 meter van een provinciale weg te realiseren, eerst onderzocht moet worden of op die locatie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden van fijnstof (PM<sub>10</sub>) en/of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>).

De AMvB Gevoelige bestemmingen is voor dit bestemmingsplan niet van toepassing. Schieveste is in het NSL opgenomen als een project van 'in betekende mate'. Deze projecten worden niet meer beoordeeld op de afzonderlijke effecten op de luchtkwaliteit, maar getoetst aan het NSL. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

#### 4.7 Milieuhinder bedrijvigheid

Ten aanzien van de milieuzonering rond in het plan voorkomende inrichtingen is aangesloten bij de publicatie *Bedrijven en Milieuzonering 2009* van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG). Hierbij gaat het om de in deze publicatie opgenomen categorisering van bedrijfstypen en de daarbij behorende afstanden ten opzichte van woonbebouwing. Omdat er hier geen woonbebouwing wordt gerealiseerd zijn er geen bedrijven/inrichtingen die ruimtelijk een knelpunt vormen.

#### 4.8 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 m.e.r. 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 m.e.r. 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 ligt centraal binnen bestaand stedelijk gebied en is ongeveer 3 hectare groot. Binnen het plangebied is enkel plaats voor commerciële functies met faciliterend hieraan een parkeergarage.

Gelet op het bepaalde in het besluit milieueffectrapportage is beoordeeld of voor deze ontwikkelingen het opstellen van een milieueffectrapport vereist is. De ontwikkeling komt niet voor op de C lijst. De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterrein is echter opgenomen in onderdeel D 11.2 van het Besluit m.e.r.. Hier geldt dat beoordeeld moet worden of deze activiteiten nadelige effecten voor het milieu kunnen hebben. Deze beoordelingsvereiste geldt in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup>. Het totale projectgebied heeft een oppervlakte van slechts 3 hectare, voorziet niet in woningen en ziet op maximaal 75.000 m<sup>2</sup> aan bedrijfsvloeroppervlakte. Omdat de drempelwaarden niet worden overschreden is het project niet direct MER-beoordelingsplichtig.

Op grond van het arrest van het Europese Hof van Justitie van 15 oktober 2009 geldt dat niet alleen de vraag of een MER-beoordelingsplicht geldt niet alleen afhankelijk is van de omvang van het project, maar dat ook beoordeeld moet worden of het project gelet op de andere selectiecriteria van bijlage III van de Europese

M.e.r.-richtlijn door de aard en ligging aanzienlijke milieugevolgen tot gevolg zou kunnen hebben. Gelet op de schaal van het project in relatie tot de drempelwaarden, de situering binnen bebouwd stedelijk gebied op een (ook door OV) goed ontsloten locatie 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 m.e.r. vereist is.

## 4.9 Archeologie

### 4.9.1 Beleidskader

De Monumentenwet 1988 is onder meer gericht op bescherming en behoud van archeologische waarden en cultuurhistorische waardevolle elementen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient het belang van het archeologisch en cultureel erfgoed meegewogen te worden bij de voorbereiding van het plan. Uitgangspunt is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem worden bewaard ('behoud in situ'). Een ander uitgangspunt is dat de bodemverstoorder de financiële lasten draagt van archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen.

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 (inventariserend veldonderzoek). De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van het laatstgenoemde 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. Voor zover aanwezige archeologische waarden (kunnen) worden bedreigd door bouw- en andere bodemingrepen maakt de Monumentenwet 1988 het mogelijk aan deze ingrepen in het bestemmingsplan rechtstreeks voorwaarden te verbinden.

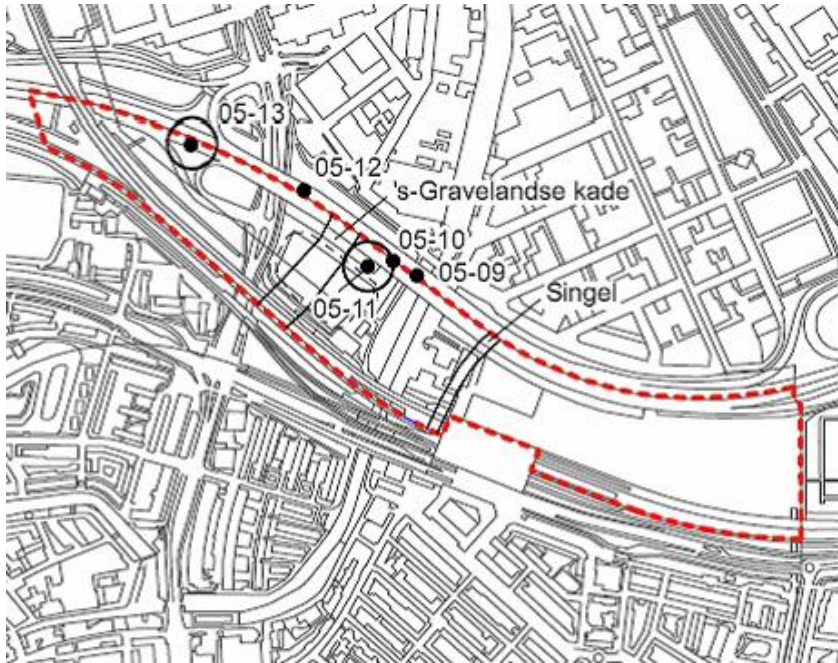
Schiedam heeft in 2008 een gemeentelijk archeologisch beleid vastgesteld, waarvan de Archeologische Waarden en Beleidskaart van Schiedam een belangrijk instrument vormt. De kaart toont de archeologische waarden en verwachtingen binnen het gemeentelijk grondgebied en geeft aan hoe de gemeente Schiedam daarmee wenst om te gaan. In bestemmingsplannen worden voor de verschillende plangebieden het archeologisch beleid nader uitgewerkt.

### 4.9.2 Landschaps- en bewoningsgeschiedenis

Afgaande op de Geologische Kaart van Nederland 1:50.000, Kaartblad Rotterdam Oost (37 O) (TNO-NITG 1998) is de opbouw van de bodem in het plangebied als volgt. De ondergrond wordt gevormd door de klastische Afzettingen van Calais met veen (Hollandveen). Op de Afzettingen van Calais rust een dik pakket veen dat eveneens tot het Hollandveen wordt gerekend. Op het Hollandveen liggen de klastische Afzettingen van Duinkerke. De onderste delen hiervan zijn zeer waarschijnlijk toe te wijzen aan de Afzettingen van Duinkerke I. De bovenste delen - de top van de sequentie - bestaan uit een overstromingsdek (Afzettingen van Duinkerke III), dat gevormd is in de Late Middeleeuwen (12<sup>e</sup> eeuw).

In de ruime omgeving van het plangebied zijn vindplaatsen bekend uit de IJzertijd en uit de Romeinse tijd. Deze zijn gesitueerd in de top van het dikke pakket Hollandveen en in de hierop gelegen klastische Afzettingen van Duinkerke I. In vrijwel alle gevallen gaat het om nederzettingsterreinen; een dam met duiker uit de Romeinse tijd bevindt zich tussen de Fokkerstraat en de spoorlijn Rotterdam-Den Haag (vindplaats 04-91). Schieveste bevindt zich buiten het middeleeuwse stedelijke gebied van Schiedam. Zeer nabij het plangebied - onder rijksweg A20 ten noorden van het plangebied - zijn drie vindplaatsen uit de Romeinse tijd bekend. Het betreft nederzettingsterreinen; zij worden aangeduid met de BOOR-vindplaatscodes 05-09, 05-10 en 05-12. In het plangebied zelf bevinden zich twee vindplaatsen uit de Romeinse tijd, vindplaats 05-11 en 05-13. Ook hier gaat het om nederzettingsterreinen (zie onderstaande figuur).

## bestemmingsplan Schieveste fase 5



Afbeelding 2 - Archeologische vindplaatsen in het gebied Schieveste

In de 10<sup>e</sup>/11<sup>e</sup> eeuw werd het gebied ontgonnen. De maaiveldvaling ten gevolge van de ontwatering maakte het gebied kwetsbaar voor overstromingen. De aanleg van rivier- en polderdijken was noodzakelijk. De dijken werden vanaf het begin vaak als woonplaats benut. In het plangebied liggen delen van de 's-Gravelandsekade tussen de Nieuwlandse Polder en de 's-Gravelandse Polder (ten westen van de Schie).

#### 4.9.3 Archeologische verwachting

Het gebied Schieveste heeft een redelijke tot hoge archeologische verwachting. In het bodemtraject op Hollandveen-Afzettingen van Duinkerke I kunnen bewoningssporen uit de IJzertijd en Romeinse tijd aanwezig zijn. Op de Afzettingen van Duinkerke III kunnen sporen uit de Late Middeleeuwen of Nieuwe Tijd worden aangetroffen. Archeologica uit deze tijdspanne kunnen vooral langs de Schie en op en aan de 's-Gravelandse kade en de Singel worden verwacht.

In het bestemmingsplangebied zijn zowel grote landschappelijke fenomenen te verwachten (slootstructuren, akkercomplexen), als kleinere structuren die in een booronderzoek traceerbaar zijn, zoals huisplaatsen uit de prehistorie of de Romeinse tijd. Dergelijke structuren hebben een gemiddelde oppervlakte van 100 m<sup>2</sup> tot 200 m<sup>2</sup>. Archeologische indicatoren van dit type/uit deze periode, aangetroffen in een klein plangebied (kleiner dan 200 m<sup>2</sup>), leveren doorgaans een beperkte wetenschappelijke waarde op en de archeologische informatie is gefragmenteerd. De kosten en administratieve handelingen die dergelijk onderzoek met zich meebrengt staan niet in verhouding tot de relatief kleine (en dus minder kostbare) bodemingreep, die vaak door een particulier wordt uitgevoerd en betaald. Het verlies aan archeologische informatie als in dergelijke gevallen geen onderzoek wordt uitgevoerd is relatief gering. Uiteindelijk is de diepte van de bodemverstoring (in combinatie met de specifieke bodemopbouw) belangrijker dan de oppervlakte; die bepaalt of archeologische waarden worden bedreigd of niet. Het registreren van een enkel spoor of een enkele vondst die bij dergelijke bodemingrepen wordt aangetroffen, kan wel zinvol zijn. Daarom wijst de gemeente, wanneer (nader) archeologisch onderzoek niet verplicht is, altijd op de meldingsplicht in geval van 'toevalsvondsten', zoals verwoord in artikel 53 van de Monumentenwet 1988.

#### Aanbevelingen

Mede op basis van booronderzoek, waarbij gekeken is naar de bodemopbouw en voorkomen van archeologische indicatoren, kan het plangebied verdeeld worden in drie deelgebieden:

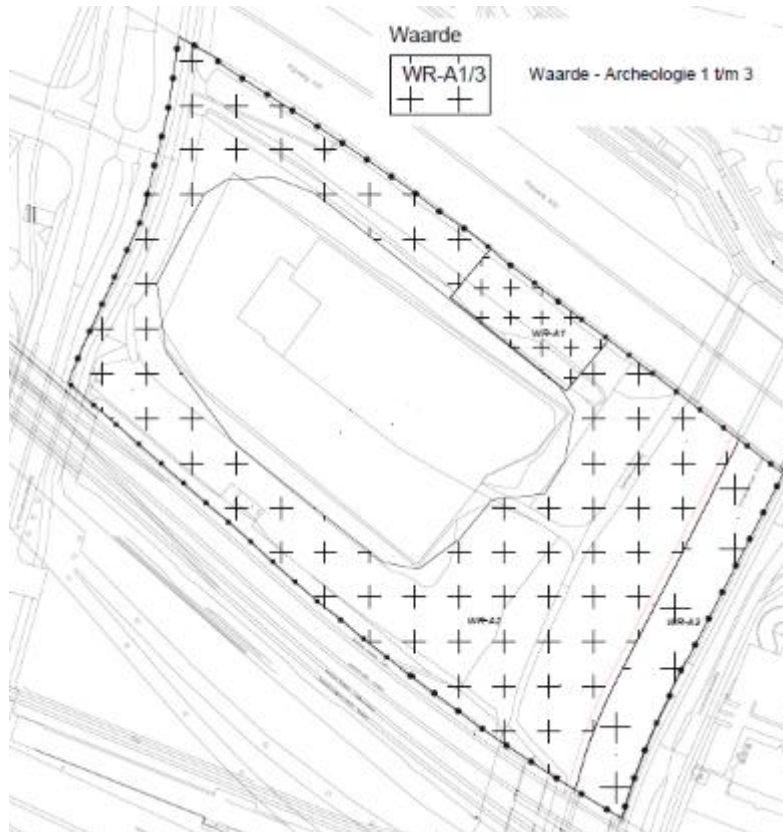
- Gebied 1: Voor de in de ondergrond aanwezige bewoningsresten uit de Romeinse tijd geldt dat deze behouden dienen te blijven. Voor gebied 1 gelden beperkingen voor werkzaamheden die dieper reiken dan

## bestemmingsplan Schieveste fase 5

2 meter beneden maaiveld, ongeacht de oppervlakte. Dit gebied is bestemd als 'Waarde - Archeologie 1'.

- Gebied 2: Voor gebied 2 gelden beperkingen voor werkzaamheden die dieper reiken dan 2 meter beneden maaiveld en waarvan het terreinoppervlak groter is dan 100 m<sup>2</sup> ('Waarde - Archeologie 2').
- Gebied 3: Voor gebied 3 gelden beperkingen voor werkzaamheden die dieper reiken dan de huidige onderwaterbodemen waarvan het oppervlak groter is dan 200 m<sup>2</sup> (Waarde - Archeologie 3).

De vuilstort valt buiten de te beschermen gebieden. Reden hiervoor is de reeds aanwezige verstoring van eventueel aanwezige archeologische waarden ter plaatse door in het verleden verrichte graafwerkzaamheden en/of zetting vanwege de opgebrachte grondmassa.



Afbelding 3 - Archeologische waardenkaart

#### 4.10 Cultuurhistorie

In de Beleidsnota Monumenten 2008-2012 is als doelstelling geformuleerd om gebiedsgericht erfgoedbeleid te voeren. In de Beleidsnota wordt zo geanticipeerd op de modernisering monumentenzorg, waarin op rijksniveau wordt ingezet op verankering van cultuurhistorische waarden in bestemmingsplannen.

Het plangebied was van oudsher onderdeel van het 's-Graveland, ofwel de polder die lag tussen de 's-Gravelandsekade en de Schie. De benaming van dit poldergebied toont de band van dit gebied met de Hollandse grafelijkheid en het Huis te Riviere. In het plangebied kwam tot in de eerste helft van de negentiende eeuw geen bebouwing voor en bestond uit percelen gras en hooiland. Met de opening van het station Schiedam in 1847 kwam bedrijfsbebouwing tot stand. Deze bebouwing was georiënteerd op de Schie. Met de aanleg van de A20 verdween alle bebouwing en werd het gebied vergraven.

De historische structuur van het plangebied is vandaag de dag onherkenbaar. De historische samenhang in het plangebied raakte door de moderne infrastructuur van autosnelwegen, spoor- en metrolijnen verknipt en de gronden werden vergraven. De huidige gebiedsindeling heeft niets te maken met het oude polderlandschap. Met uitzondering van het beloop van de Schie (dat het plangebied aan de oostzijde begrensd) zijn er geen beschermingswaardige cultuurhistorische structuren in het plangebied aanwezig.





## Hoofdstuk 5 Juridische aspecten

### 5.1 Algemene juridische opzet

In voorliggend bestemmingsplan wordt de planologisch-juridische basis gelegd voor het projectgebied Schieveste fase 5. Het bestemmingsplan heeft een belangrijke functie als toetsingskader voor bouwaanvragen en het toekomstige gebruik van de gronden en gebouwen. Het plan is opgesteld op basis van de SVBP2012 en het IMRO 2012.

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

#### Opbouwregels

De regels zijn als volgt gestructureerd:

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

### 5.2 Bestemmingen

#### 5.2.1 Gemengd

Het projectgebied Schieveste fase 5 heeft de bestemming 'Gemengd' gekregen. Dit sluit het beste aan bij de gemêleerde functie van het gebied. Binnen deze bestemming zijn diverse functies toegestaan, die passen in het huidige beleidskader.

Door het project Schieveste fase 5 te ontwikkelen wordt ingezet op een versterking van de wisselwerking tussen het bestaande centrumgebied en het plangebied Schieveste fase 5. De realisatie van een hotel ter plekke sluit naadloos aan bij de wens van de gemeente Schiedam om een grotere rol te spelen in de sector toerisme en recreatie. Een grootschalige bioscoop past veel beter op deze locatie dan in het kleinschaligere oude stadshart. Door grootschaligheid en kleinschaligheid op korte afstand van elkaar te situeren treedt een belangrijke wisselwerking op die Schiedam verder kan vitaliseren.

Binnen de bestemming zijn twee afwijkingsmogelijkheden van de bouwregels expliciet opgenomen. Het gaat daarbij onder andere om de mogelijkheid om een hoger hotelgebouw te realiseren. De totale hoogte kan met maximaal 15,0 meter vermeerderd worden, zodat een maximale bouwhoogte van 65,0 meter ontstaat. De afwijkingsmogelijkheid kan uitsluitend aangewend worden voor het noordoosten van het plangebied waar een maximale bouwhoogte van 47,0 meter geldt. Als tweede moeten gebouwen en bouwwerken die een (mogelijk) effect hebben op de verkeersveiligheid voorgelegd worden aan Rijkswaterstaat. Het gaat daarbij met name om reclame-uitingen die een goede verkeersdoorstroming kunnen beïnvloeden, zoals bijvoorbeeld bewegende of verblindende reclame.

### 5.2.2 Verkeer

Omdat de bereikbaarheid van de locatie uitstekend is, is er veel aandacht besteed aan de verkeersstromen in en rond het plangebied. Daarnaast is er in het plangebied voorzien in voldoende parkeergelegenheid. De grote ontsluitingsweg in het plangebied, ten zuiden van de A20, is bestemd als 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn geen verblijfsruimten toegestaan. Het accent ligt hier op verkeersafwikkeling. De overige wegen zijn bestemd als 'Verkeer - verblijfsgebied'. In tegenstelling tot de bestemming 'Verkeer' zijn hier wel verblijfsruimten toegestaan. Ook terrassen ten behoeve van het hotel zijn binnen de bestemming 'Verkeer - verblijfsgebied' toegestaan, zij het alleen aan de zijde van de Schie. In beide bestemmingen is ondergronds bouwen niet toegestaan.

### 5.2.3 Water

De Schie heeft de bestemming 'Water' gekregen. Het is binnen deze bestemming toegestaan om bruggen (inclusief technische apparatuur ten behoeve van bruggen) en duikers te realiseren. Dit mede met het oog op de brug ten behoeve van langzaam verkeer en de autobrug die gerealiseerd gaan worden. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gerealiseerd. Wel is met een afwijkingsmogelijkheid het mogelijk om pontons, aanlegsteigers e.d. te realiseren ten behoeve van recreatief medegebruik van het water. De waterbeheerder en de beheerder van de ondergrondse hoogspanningsleiding moeten worden gehoord alvorens van deze afwijkingsmogelijkheid gebruik kan worden gemaakt.

## 5.3 Dubbelbestemmingen

### 5.3.1 Leiding - Hoogspanning

De hoogspanningsleiding (inclusief zakelijk rechtstrook) heeft de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning' gekregen. Op deze gronden mogen ten behoeve van de leiding bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. Bouwwerken ten behoeve van samenvallende bestemmingen mogen - op enkele uitzonderingen na - uitsluitend met een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag worden gebouwd. Ook voor het uitvoeren van diverse werken en werkzaamheden is een omgevingsvergunning nodig. De leidingbelangen mogen niet onevenredig worden geschaad. Voordat het bevoegd gezag beslist op een verzoek om een omgevingsvergunning, dient het advies in te winnen bij de leidingbeheerder.

### 5.3.2 Waarde - Archeologie

Voor het gehele plangebied gelden drie archeologische (verwachtings)waarden (zie paragraaf 4.8). Deze verwachtingswaarden worden beschermd door het geven van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' aan het gehele plangebied. De dubbelbestemming kent een waarde 1, 2 en 3.

Binnen deze dubbelbestemmingen is in de regels een bouwverbod en aanlegvergunning gegeven voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlakte groter dan 100 m<sup>2</sup> en die dieper gaan dan 2,0 meter beneden maaiveld voor zover het de 'Waarde - archeologie 2' betreft. Voor de 'Waarde - archeologie 1' geldt eveneens een bouwverbod en aanlegvergunning voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper gaan dan 2,0 meter beneden maaiveld. Voor de 'Waarde - archeologie 3' geldt een bouwverbod en aanlegvergunning voor bouw- en graafwerkzaamheden die dieper gaan dan de huidige onderwaterbodemen qua oppervlak groter zijn dan 200 m<sup>2</sup>.

Ontheffing of aanlegvergunning kan bij deze dubbelbestemming, pas worden verleend nadat een archeologisch onderzoek is uitgevoerd. Aan het verlenen van een ontheffing of aanlegvergunning kunnen aanvullende voorwaarden worden verbonden. Hierdoor kunnen mogelijk aanwezige monumenten in de bodem worden behouden gekoppeld aan de reguliere bouwvergunning. Binnen de dubbelbestemming is tot slot een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waardoor deze bij het verkrijgen van nadere informatie geheel of gedeeltelijk kan worden verwijderd.



### 5.3.3 Waterstaat - Waterkering

De waterkerende functie is in het bestemmingsplan geregeld door middel van de dubbelbestemming 'Waterstaat'. Deze bestemming is gericht op de bescherming en instandhouding van de waterkering en de waterbeheersing. In de regels is bepaald dat in principe alleen gebouwd mag worden volgens de van kracht zijnde bestemming op deze gronden, mits de belangen van de waterkering zich daartegen niet verzetten. Bouwen ten behoeve van een van kracht zijnde enkelbestemming is pas mogelijk nadat burgemeester en wethouders ontheffing hebben verleend. In de regels is bepaald dat de gemeente daarbij het advies inwint van het Hoogheemraadschap. Op deze manier kan van geval tot geval worden bekeken of het bouwwerk geen gevaar oplevert voor de waterkering. Daarnaast is onverminderd het voorgaande een vergunning van het waterschap (Keurvergunning) benodigd.

## 5.4 Overige bepalingen

### 5.4.1 Afwijkingen

In het bestemmingsplan is een beperkt aantal afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Om te voorkomen dat kleine meetfouten tot grote gevolgen leiden en omenigszins 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 zoalsabri's en elektriciteitshuisjes om zo meer flexibiliteit te genereren.

### 5.4.2 Algemene wijzigingsregels

In voorliggend bestemmingsplan is één algemene wijzigingsregel opgenomen. Deze wijzigingsbevoegdheid is bedoeld om kleine overschrijdingen van bestemmingsgrenzen op te vangen. Op de verbeelding is een wijzigingszone opgenomen ten westen van de Schie. Binnen deze zone is het mogelijk om in extra waterbergingscapaciteit te voorzien door de bestemmingen 'Verkeer', 'Verkeer - verblijfsgebied' en de dubbelbestemmingen 'Leiding - Hoogspanning' en 'Waterstaat' te wijzigen in de bestemming 'Water' mits de leidingbeheerder en de waterbeheerder hierover zijn gehoord.

### 5.4.3 Aanduidingsregels

#### Veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen

Over de A20 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Gelet op de ligging van het plangebied ten opzichte van de A20 zijn, in verband met de externe veiligheidsrisico's extra regels opgenomen. Deze voorwaarden zijn niet bedoeld om eisen te stellen welke zwaarder zijn dan op grond van het Bouwbesluit is toegelaten, maar om externe veiligheid, dat geen onderdeel uitmaakt van het Bouwbesluit, een plaats te geven bij de beoordeling van een plan op deze locatie.

#### Geluidzone

Het plangebied is in zijn geheel gelegen binnen verschillende geluidszones. In overeenstemming met het bepaalde in de Wet geluidhinder geldt dat binnen deze geluidszones geen woningen of andere geluidsgevoelige objecten mogen worden gebouwd tenzij wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor geluid of een verkregen hogere (geluids)waarde.

#### Parkeernormen

Tot slot wordt opgemerkt dat er niet voor gekozen is om de parkeernormen in het bestemmingsplan direct op te nemen. Het plan zelf voorziet in 962 parkeerplaatsen waarvan 450 P+R plekken. De 462 voor de functies is met ruim 150 parkeerplaatsen overbemeten. Deze zijn inmiddels op de ingediende omgevingsvergunning aangegeven en ook contractueel vastgelegd zodat er voldoende zekerheid is met betrekking tot realisatie van deze parkeerplaatsen.



## Hoofdstuk 6 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.

Enkel aan het opstellen van het bestemmingsplan zijn kosten verbonden welke door de gemeente bekostigd worden. Verder worden er geen kosten gemaakt bij het opstellen van het bestemmingsplan. De economische haalbaarheid van het plan kan hierdoor als aangetoond worden beschouwd.

### Planschade

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

### Geen exploitatieplan

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

Het bestemmingsplan 'Schieveste fase 5' maakt een ander hoofdgebouw zoals bedoeld in artikel 6.2.1 lid b van het Bro mogelijk. Gelet hierop bestaat er in beginsel de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan. In artikel 6:12 lid 1 van het Bro is echter opgenomen dat geen exploitatieplan hoeft worden opgesteld indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

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



## Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### **Resultaten overleg ex artikel 3.1.1 Bro**

In het kader van het wettelijke verplichte overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan voorgelegd aan de gebruikelijke partners, waaronder de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap en overige organisaties. De resultaten van het vooroverleg zijn verwerkt in de 'Reactienota Schieveste fase 5' die als bijlage is bijgevoegd.

### **Resultaten inspraak**

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen op het gemeentehuis te Schiedam. Daarnaast is het plan gepubliceerd in het Nieuwe Stadsblad en op de website van de gemeente Schiedam. De naar aanleiding van deze publicaties ontvangen reacties zijn opgenomen in de weergegeven in de 'Reactienota Schieveste fase 5'. Deze nota vormt de basis voor de aanpassing van het voorontwerp bestemmingsplan.

### **Terinzagelegging**

Het ontwerpbestemmingsplan heeft, gerekend vanaf 23 april 2015, gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn twee zienswijzen ingediend. De zienswijzen en onze reactie hierop staan benoemd in de 'Nota van zienswijzen Schieveste fase 5' die als bijlage bij de toelichting is gevoegd.

### **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 Waterplan Schieveste Fase V**



## **Bijlage 2 Goedkeuring Hoogheemraadschap van Delfland**

## **Bijlage 3 Beschikkingen Wet bodembescherming**

## **Bijlage 4 Onderzoek flora en fauna Schieveste**

## **Bijlage 5 Nader onderzoek flora en fauna Schieveste**

## **Bijlage 6 Aanvullend onderzoek naar vleermuizen, broedvogels en rugstreepad**

## **Bijlage 7 Toets externe veiligheid Schieveste fase 5**

## **Bijlage 8 Verantwoording Groepsrisico**

## **Bijlage 9 Impressie beeldkwaliteit project**



## **Bijlage 10      Verkeersonderzoek ontsluiting Schieveste**

## **Bijlage 11 Verkeersonderzoek alternatieven afsluiting aansluiting Schiedam-Centrum**

## **Bijlage 12      Reactienota Schieveste fase 5**

## **Bijlage 13      Nota van zienswijzen Schieveste fase 5**