



gemeente
Schiedam

BP sportpark Kethel toelichting

Bestemmingsplan Sportpark Kethel



Januari 2016

BP sportpark Kethel toelichting

Bestemmingsplan Sportpark Kethel

Ontwerp : **10 september 2015**

Vastgesteld door
de gemeenteraad : **26 januari 2016**

bij besluit nr.

Uitspraak Afdeling
bestuursrechtspraak
van de Raad van State :

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

Sportpark Kethel

Inhoudsopgave

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en uitgangspunten	5
1.2 Begrenzing plangebied	5
1.3 Geldende bestemmingsplannen	6
1.4 Opzet bestemmingsplan en toelichting	6
Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie	7
2.1 Ontstaansgeschiedenis	7
2.2 Ruimtelijke en functionele beschrijving	8
Hoofdstuk 3 Beleidskader	9
3.1 Rijksbeleid	9
3.2 Provinciaal en Regionaal beleid	10
3.3 Gemeentelijk/lokaal beleid	13
Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische randvoorwaarden	17
4.1 Waterparagraaf	17
4.2 Bodem	17
4.3 Flora en fauna	19
4.4 Externe veiligheid	20
4.5 Geluid	22
4.6 Luchtkwaliteit	23
4.7 Verkeer	24
4.8 Milieuhinder bedrijvigheid	25
4.9 Niet gesprongen explosieven	25
4.10 Milieueffectrapportage	25
4.11 Archeologie	26
Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	29
5.1 Schiedam in Beweging	29
5.2 Sportpark Kethel	30
5.3 Stedenbouwkundig programma	31
5.4 Duurzame verstedelijking	34
Hoofdstuk 6 Juridische aspecten	37
6.1 Algemene juridische opzet	37
6.2 Bestemmingen	37
6.3 Overige bepalingen	38
Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid	41
7.1 Economische uitvoerbaarheid	41
7.2 Exploitatieplan	41
Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	43

Bijlagen bij de toelichting**45**

Bijlage 1	Welstandsparagraaf bestemmingsplan Sportpark Kethel
Bijlage 2	Waterparagraaf bestemmingsplan 'Sportpark Kethel'
Bijlage 3	Verkennd bodemonderzoek Sportpark Kethel
Bijlage 4	Nader en aanvullend bodemonderzoek Sportpark Kethel
Bijlage 5	Flora- en faunaparagraaf bestemmingsplan Kethel
Bijlage 6	Verkennd natuurwaardenonderzoek Sportpark Kethel
Bijlage 7	Notitie externe veiligheid sportpark Kethel
Bijlage 8	Advies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
Bijlage 9	Akoestisch onderzoek ontwikkellocatie Kethel
Bijlage 10	Besluit hogere waarden (geluid)
Bijlage 11	Memo luchtkwaliteit Sportpark Kethel
Bijlage 12	Verkeersonderzoek ontwikkellocatie Kethel
Bijlage 13	Vooronderzoek conventionele explosieven
Bijlage 14	Verkennd inventariserend archeologisch veldonderzoek
Bijlage 15	Advies planontwikkeling woningbouw Kethel
Bijlage 16	Aanvullend advies planontwikkeling woningbouw Kethel
Bijlage 17	Reactienota voorontwerp-bestemmingsplan Sportpark Kethel
Bijlage 18	Nota van zienswijzen bestemmingsplan Sportpark Kethel

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 onder andere in het verplaatsen van de sportverenigingen welke thans gebruik maken van sportpark Kethel naar het tunneldak A4. De ruimte die vrijkomt zal worden herontwikkeld naar een groen en ontspannen woonmilieu met dure tot middeldure woningen, welke een differentiatie en een kwaliteitsverbetering opleveren voor het wonen in Schiedam. Dit bestemmingsplan, en de hiermee samenhangende 'Welstandsparagraaf bestemmingsplan Sportpark Kethel', voorzien in de transformatie van het plangebied naar een woonwijk, waarbij ruimte is voor het versterken van de aanwezige ecologische waarden en recreatieve verbindingen. De nadere uitgangspunten welke gelden voor deze locatie staan beschreven in hoofdstuk 5 van de toelichting.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied betreft het sportpark Kethel (zie afbeelding 1). Het gebied is gelegen aan de oostzijde van Tuindorp Kethel en ten zuiden van de Vogelbuurt. Het plangebied wordt omsloten door de oude landijsbaan, de Poldervaart, het verlengde van de Hargsingel en de woningen aan de Schiedamseweg. De locatie is geheel omsloten met water en wordt aan de westzijde in zuidelijke richting via de Schiedamseweg ontsloten.



Afbeelding 1 - Begrenzing plangebied

1.3 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied is momenteel één bestemmingsplan van kracht welke met dit plan gedeeltelijk wordt herzien. Het betreft het bestemmingsplan 'Kethel e.o.', welke op 21 april 2011 is vastgesteld door de gemeenteraad van Schiedam.

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, 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 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 gevolgde inspraakprocedure en het vooroverleg conform artikel 3.1.1 Bro.

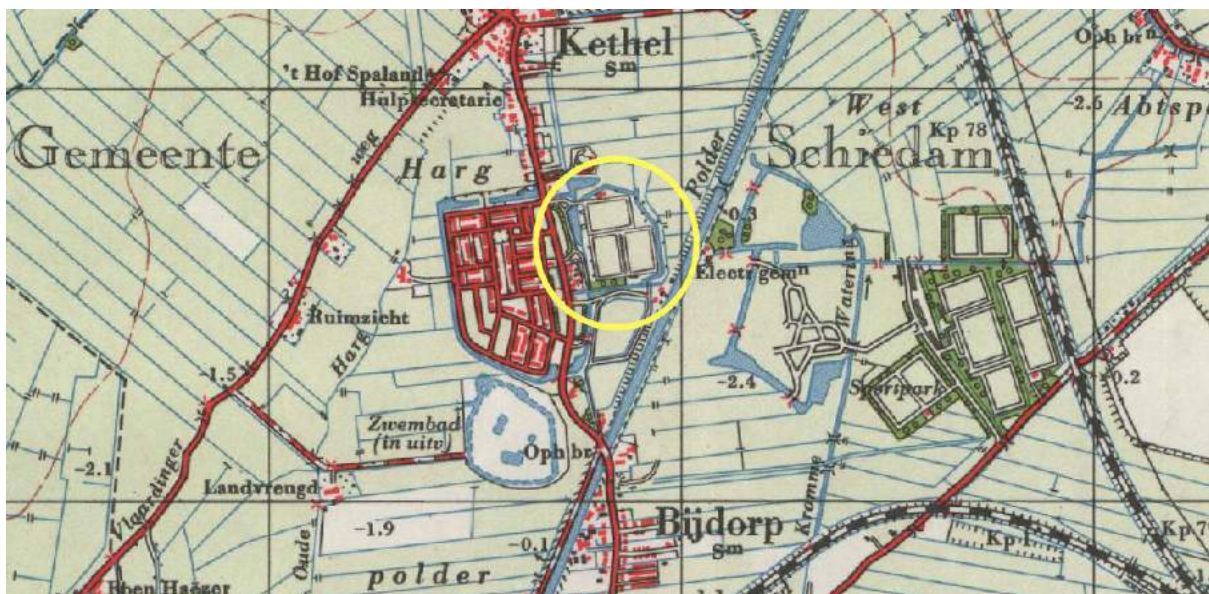
Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Ontstaansgeschiedenis

De ontwikkeling van het plangebied werd tot halverwege de twintigste eeuw bepaald door de polders rond de Poldervaart. De Hargpolder behoorde tot de oude veenontginningen in dit gebied. Bestuurlijk kende deze polder een zekere zelfstandigheid, maar zij was ondergeschikt aan de zogenaamde ambachten, die zelf weer onderdeel vormden van het Hoogheemraadschap Delfland. De Hargpolder werd tot het ambacht Kethel 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 geannexeerd en komt het gehele plangebied binnen de grenzen van de gemeente Schiedam te liggen.

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

Na de Tweede Wereldoorlog vonden er grote wijzigingen plaats en werden de polders in fases bebouwd. De basis hiervoor vormt het 'Uitbreidingsplan Tuindorp Kethel' (1945). Het uitbreidingsplan voorzag in de bouw van een aantal tuindorppachtige woonwijken, zoals de in 1949 gebouwde wijk Tuindorp Kethel. De nieuw te bouwen woonwijken waren gesitueerd aan de rand van een nieuw aan te leggen stadspark, het Prinses Beatrixpark; een groot nieuwe recreatiegebied welke ruimte biedt voor wandelen, fietsen en ongeorganiseerde en georganiseerde sport. De velden voor de georganiseerde sport lagen aan de west- en oostzijde van het stadspark, de huidige sportparken Kethel en Thurlede. Het park werd vanaf 1952 aangelegd, naar plannen van de Dienst Gemeentewerken onder supervisie van de bekende tuinarchitect en landschapontwerper J.J. Schipper. Sindsdien zijn geen grootschalige wijzigingen opgetreden in het gebruik en de inrichting van het park en de omliggende sportterreinen.



Afbeelding 2 - Topografische kaart 1958 (bron: www.watwaswaar.nl)

2.2 Ruimtelijke en functionele beschrijving

Het plangebied is sinds de jaren '50 van de vorige eeuw ingericht en in gebruik als sportpark. De gronden waarop het bestemmingsplan ziet worden daarbij gebruikt door voetbalvereniging 'Kethel Spaland'. Deze sportvereniging zal in het kader van het project 'Schiedam in Beweging' worden verplaatst naar de nieuwe sportlocaties elders in de stad.

De sportvelden van Kethel worden intensief gebruikt. De velden variëren van traditionele grasvelden tot kunstgrasvelden. De belangrijkste groenfunctie van de sportvelden wordt vertegenwoordigd door de om de sportvelden gelegen houtwallen, bosplantsoenen en waterpartijen. Aan de oostzijde van het plangebied liggen de belangrijkste groenstructuren van het noordelijke deel van Schiedam, de Poldervaart en het Prinses Beatrixpark. Aan de noordzijde ligt tussen de sportvelden en de Nachtegaallaan en het Duivenpad een bossingel met een ecologische waarde. Aan de zuidzijde ligt de voormalige landijsbaan, welke thans dienst doet als kruidige ruigte met enkele houtwallen, en is ingericht als natte natuur.



Afbeelding 3 - Luchtfoto sportpark Kethel

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 behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden.

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

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 juli 2014. Een aantal rijksbelangen wordt met dit besluit geborgd in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen van overheden. Onderwerpen die aan bod komen zijn: rijksvaarwegen, de mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, de Waddenzee en het waddengebied, defensie, hoofdwegen en landelijke spoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen, primaire waterkeringen, de ecologische hoofdstructuur, het IJsselmeergebied, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde en de ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan. Geen van deze rijksbelangen zijn van toepassing op het plangebied. Het bestemmingsplan is daardoor in overeenstemming met het bepaalde in het Barro.

3.1.3 **Waterbeleid 21e eeuw**

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

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

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

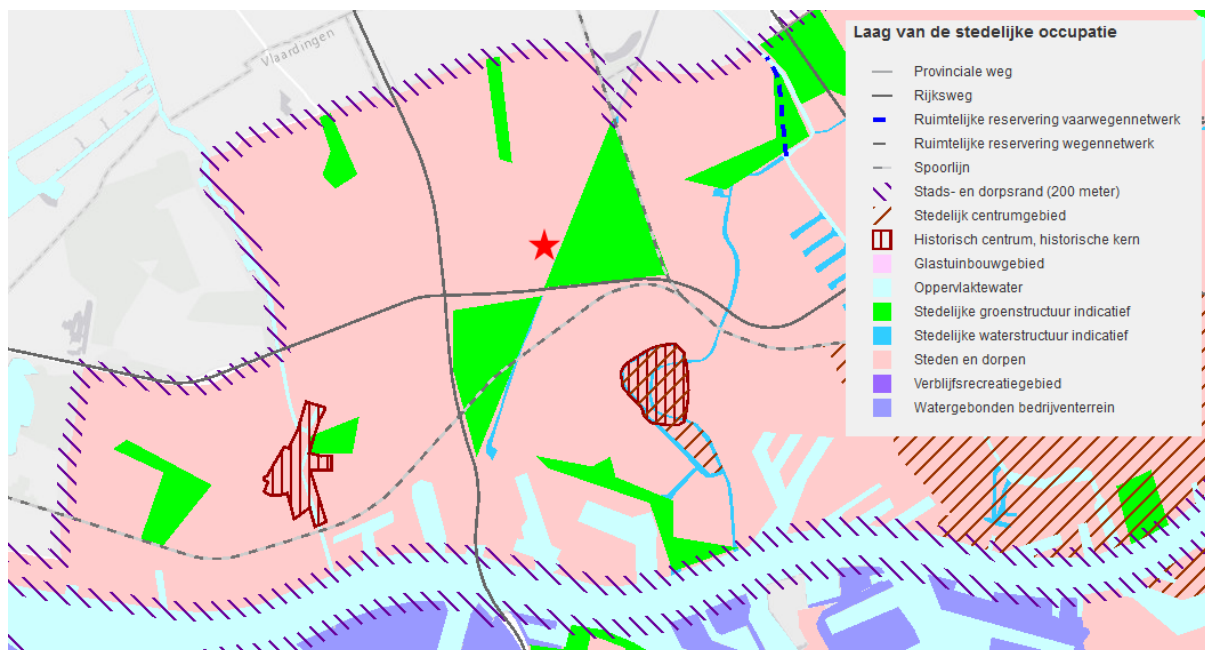
3.1.4 Nationaal Waterplan

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

3.2 Provinciaal en Regionaal beleid

3.2.1 Provinciale structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland'

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening moeten gemeenten, provincies en Rijk hun beleid neerleggen in één of meer structuurvisies. De provincie Zuid-Holland heeft op 9 juli 2014 voor de gehele provincie de structuurvisie 'Ruimte en Mobiliteit' vastgesteld. De structuurvisie gaat uit van structurele, maar ook onzekerere, 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.



Afbeelding 4 - Kwaliteitskaart, Visie op Zuid-Holland

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. Op basis van de bij de visie behorende kwaliteitskaart heeft het plangebied op basis van de 'laag van stedelijke occupatie' het gebiedsprofiel 'steden en dorpen'.

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 de transformatie van een gebied gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied van Schiedam en passend in het regionale woningbouwprogramma. De ontwikkeling betreft het 'inpassen' als bedoeld in artikel 2.2.1 van de provinciale verordening, welke voldoet aan de op grond van de bij de visie behorende kwaliteitskaart geldende richtpunten. Het plan is daarmee in overeenstemming met het bepaalde in de verordening 'Ruimte'. Voor een nadere verantwoording wordt verwezen naar de paragraaf 'Duurzame verstedelijking'.

3.2.3 Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) is in oktober 2005 vastgesteld als streekplan door de provincie Zuid-Holland en als regionaal structuurplan door de Stadsregio Rotterdam. De streekplanfunctie is vanwege de provinciale structuurvisie inmiddels vervallen, maar RR2020 geldt nog steeds als regionaal structuurplan. Het plan bestrijkt het grondgebied van alle bij de stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten en is bedoeld voor een periode van vijftien jaar (2005-2020). De kern van de RR2020 zit in de balans tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving.

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

3.2.4 Woonvisie 2011-2020

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

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

3.2.5 Verstedelijkingsprogramma Zuidvleugel 2010-2020

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

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

3.2.6 Verstedelijkingsscenario 2020 Regio Rotterdam

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

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

3.2.7 Regionaal Strategische Agenda 2010-2014

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

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

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

3.3 Gemeentelijk/lokaal beleid

3.3.1 Stadsvisie

Op 28 september 2009 heeft de 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 vrijgevallen 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.



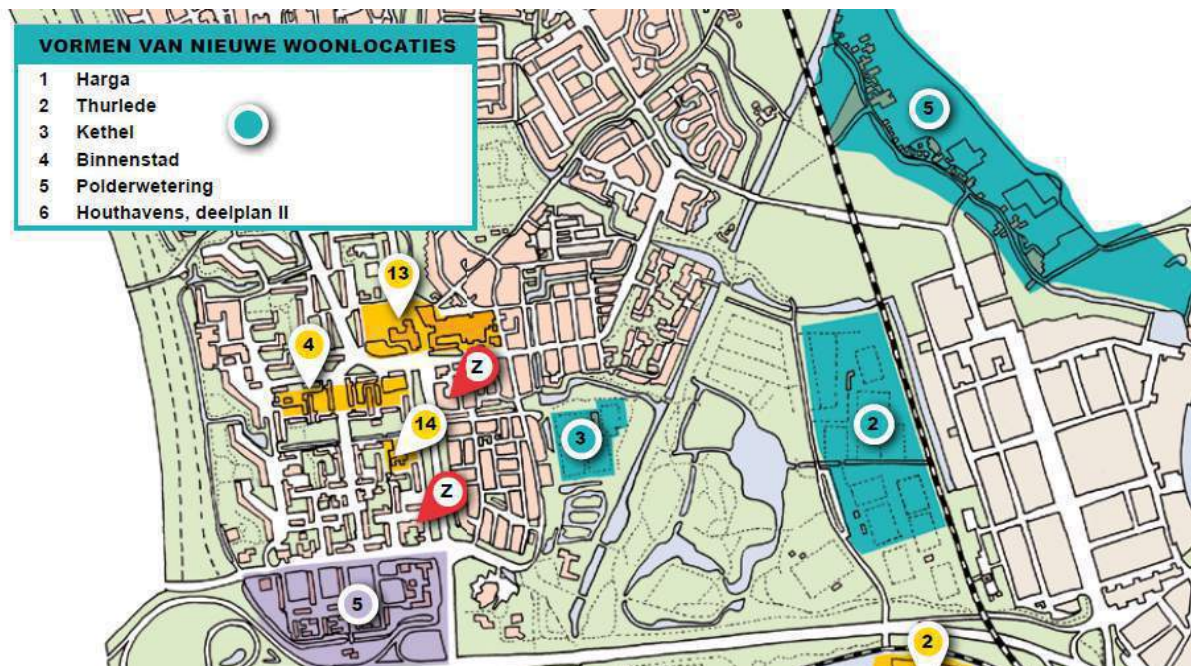
Afbeelding 5 - Visie wonen, Stadsvisie 2030

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

3.3.2 Woonvisie Schiedam 2030

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

Schiedam heeft de ambitie om de komende jaren belangrijke schakels op de woningmarktladder aan te vullen, zodat er altijd een woning is die past in ieders wooncarrière. De behoefte bestaat aan meer verschillende typen woningen voor Schiedammers met een middeninkomen, zoals eengezinswoningen met een tuin. Om aan deze behoefte te voldoen zullen binnen de stad aantrekkelijke nieuwe woongebieden worden ontwikkeld, waardoor het woningaanbod afwisselender wordt en de kwaliteit van de stedelijke ruimte stijgt. De aanleg van de A4 biedt de mogelijkheid sportvelden te verplaatsen, wat de ruimte biedt om op de vrijgevalen locaties nieuwe, groene woonmilieus te ontwikkelen. De herontwikkeling van sportpark Kethel betreft één van de nieuwe woonlocaties welke ten gevolge van de aanleg van de rijksweg A4 kunnen worden ontwikkeld.



Afbeelding 6 - Woonvisie Schiedam, Nieuwe woonlocaties

3.3.3 Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS)

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

3.3.4 Schiedam in beweging

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

De ontwikkelingsvisie 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.

3.3.5 Meerjarenontwikkelingsprogramma

Het Meerjaren ontwikkelingsprogramma Schiedam 2010-2015 (MOP) is op 19 december 2009 vastgesteld. Het MOP geeft, als onderdeel van het nationale Grotestedenbeleid, voor de periode van 2010 tot 2015 weer op welke wijze enkele fysieke dimensies van de Stadsvisie zullen worden uitgewerkt. Projecten uit het MOP die betrekking hebben op het plangebied zijn het bevorderen van de kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad en het bevorderen van de fysieke kwaliteit van de leefomgeving. Het bestemmingsplan voorziet in het realiseren van een nieuw woonmilieu. Een woonmilieu waaraan een tekort is in Schiedam, en draagt daarmee bij aan een verdere differentiatie en een kwalitatieve impuls in de woningvoorraad.

3.3.6 Welstandsparagraaf Sportpark Kethel

De stedenbouwkundige elementen voor de herontwikkeling van Sportpark Kethel hebben hun doorvertaling voornamelijk gevonden in dit bestemmingsplan. De eisen met betrekking tot het uiterlijk en de beeldkwaliteit lenen zich niet voor verankering in het bestemmingsplan en dienen te worden opgenomen in de welstandsnota. Om de architectonische kwaliteit van het gebied te borgen wordt gelijktijdig met dit bestemmingsplan de 'Welstandsparagraaf bestemmingsplan Sportpark Kethel' vastgesteld. De welstandsparagraaf vormt een aanvulling op de gemeentelijke welstandsnota voor het gebied Sportpark Kethel en wordt vastgesteld conform het bepaalde in artikel 12a van de Woningwet. Aanvragen om omgevingsvergunning kunnen hiermee getoetst worden aan op dit gebied toegesneden redelijke eisen van welstand.

3.3.7 Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan

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

3.3.8 Milieubeleidsplan

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

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

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

3.3.9 Groenblauwe Structuurvisie

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



Afbeelding 7 - GroenBlauwe Structuurvisie. Visiekaart

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 uitgangspunten van de waterparagraaf en de vereiste waterhuishoudkundige ingrepen zijn in samenspraak met het Hoogheemraadschap van Delfland tot stand gekomen. De volledige waterparagraaf 'Waterparagraaf bestemmingsplan 'Sportpark Kethel' 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 Sportpark Kethel getoetst aan de doelstellingen die voortkomen uit het vigerend beleid. Deze doelstellingen hebben betrekking op waterkwantiteit, waterkwaliteit, riolering en veiligheid. Geconcludeerd wordt dat:

- de woonwijk gerealiseerd zal worden in het bestaande peilgebied VIII in de Poldervaartpolder, waarbij dit peilgebied als onderbemaling gehandhaafd blijft.
- binnen het plangebied minimaal 11.004 m² water aanwezig is, waaronder 8.624 m² nieuw te graven water, waarmee ruimschoots wordt voldaan aan de bergingsnorm.
- de woonwijk voldoet aan de NBW-normen, want met het huidige ontwerp is voldoende drooglegging aanwezig om inundatie te voorkomen. Dit geldt ook na 50 jaar, rekening houdend met zettingen.
- de drooglegging van tuinen en openbaar gebied, door de karakteristieken van de grondopbouw, kleiner is dan gebruikelijk in nieuw aan te leggen woonwijken.
- in de woonwijk op lange termijn, in natte perioden of bij hevige buiten, kans bestaat op drassige tuinen of openbaar gebied.
- de waterkwaliteit in het plangebied voldoende zal zijn.
- de riolering in het gebied als gescheiden stelsel zal worden aangebracht waarbij zal worden voldaan aan de doelstelling vanuit het beleid 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 issue is.

De verschillende van toepassing zijnde wateraspecten staan, gelet op voornoemde conclusies en aanbevelingen, uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. Ten gevolge van de drooglegging in het plangebied is in de planregels bepaald dat aanbouwen, bijgebouwen en overkappingen niet gebouwd mogen worden binnen 3,0 meter van de waterrand (gemeten bij een hoogte van -3,12 meter NAP).

4.2 Bodem

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient bij functiewijzigingen te worden onderzocht of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

4.2.1 Bodemkwaliteit

Het plangebied maakte oorspronkelijk deel uit van de Holierhoeckse- en de Hargpolder. Beide polders zijn medio jaren zeventig bouwrijp gemaakt. Delen van de polders zijn daarbij opgehoogd met zandig materiaal uit het Haringvliet of de Oosterschelde. Het plangebied van Sportpark Kethel is specifiek opgebouwd uit klei op veen. Plaatselijk is de bodem opgehoogd met zand. De dikte van deze zandige toplaag varieert van 0 tot 1,0 meter. Het grondwater wordt aangetroffen vanaf een diepte van ongeveer 0,8 m-mv.

Op de ontgravingskaart (bijlage 5 van de Nota bodembeheer) zijn de verschillende deelgebieden aangegeven. Elke bodemlaag in elk deelgebied heeft zijn eigen kenmerkende milieuhygiënische kwaliteit waarmee bij grondverzet en het vrijkomen van grond rekening moet worden gehouden. De kleurcodering in de legenda geeft aan voor welk gebruik de bodem geschikt. Uit de ontgravingskaart blijkt onder andere dat het opgespoten zand en de daaronder gelegen kleiige of venige toplaag overwegend licht verontreinigd is met zware metalen in de zin van de Wet bodembescherming.

4.2.2 Puntbronnen

Van het plangebied Sportpark Kethel is alleen een voormalige ondergrondse brandstoftank als puntbron bekend die bodemverontreiniging kan hebben veroorzaakt. Daarnaast valt niet uit te sluiten dat binnen het plangebied sloten zijn gedempt en stabilisatiemateriaal is aangebracht. De herkomst en kwaliteit van dit materiaal is niet bekend en kan hebben geleid tot bodemverontreiniging.

4.2.3 Bodemonderzoek en sanering

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

- het rapport 'Verkennd bodemonderzoek Sportpark Kethel' van Milieutechnisch adviesbureau RSK-EMN, d.d. 7 juli 2014 met kenmerk 512042.001;
- het rapport 'Nader en aanvullend bodemonderzoek Sportpark Kethel' van Milieutechnisch adviesbureau RSK-EMN, d.d. 3 oktober 2014 met kenmerk 512495.001.

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat de mate van verontreiniging in de bodem een belemmering vormt voor het beoogde bodemgebruik, te weten: 'wonen met tuin'. Binnen het plangebied is op een tweetal locaties sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming. De ernstige bodemverontreiniging is te relateren aan de aanwezigheid van sterke bijmengingen in de grond met puin. Dit betekent dat sprake is van een saneringsplicht en dat voorafgaande aan graafwerk of herinrichting sanerende maatregelen getroffen moeten worden. Een daarvoor benodigd saneringsplan waarin alle graafwerk is opgenomen, behoeft vooraf instemming van het bevoegd gezag Wet bodembescherming.

Daarnaast blijkt uit het onderzoek de aanwezigheid van verharding- en funderingslagen binnen het plangebied (bestaande uit asfalt, puinhoudend funderingsmateriaal en lavakorrels). Deze lagen (of dit materiaal) worden niet als bodem aangemerkt en vallen buiten het regime van de Wet bodembescherming. Op grond van het Besluit bodemkwaliteit dienen deze lagen te worden verwijderd nadat ze hun functie hebben verloren. Hergebruik elders van het asfalt is mogelijk aangezien deze niet teerhoudend is. Hergebruik van het puinhoudende funderingsmateriaal en de lavakorrels is alleen mogelijk indien kan worden aangetoond dat dit materiaal geen uitlooggedrag vertoont.

Vooralsnog moet rekening worden gehouden dat de sterk puinhoudende grond, het asfalt, het puinhoudend funderingsmateriaal en de lavakorrels afgevoerd moeten worden naar een daartoe aangewezen acceptant/verwerker.

4.2.4 Bodembeheer

Voor het plangebied geldt gebiedspecifiek beleid voor hergebruik van grond en/of baggerspecie of voor terugsaneerwaarden. De kwaliteit van grond binnen het plangebied dient te voldoen aan de Lokale Maximale Waarden (LMW) voor volkstuinen en kinderspeelplaatsen. De LMW zijn opgenomen in de Nota bodembeheer van de gemeente Schiedam. Gelet op het uitgevoerde bodemonderzoek is het voor alle grond die niet of slechts in lichte mate is bijgemengd met puin, toegestaan om die binnen het plangebied te hergebruiken. Het voornemen om grond van elders binnen het plangebied toe te passen dient te worden gemeld bij het Landelijk meldpunt bodemkwaliteit.

Het slib uit aangrenzende watergangen voldoet niet aan de Lokale Maximale Waarden voor volkstuinen en kinderspeelplaatsen. Het is derhalve niet toegestaan dit slib te hergebruiken of te verspreiden binnen het plangebied.

4.3 Flora en fauna

4.3.1 Soortenbescherming

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van plant- en diersoorten te bewerkstelligen. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europese en internationale verplichtingen (Habitat- en Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern). Uitgangspunt voor de Flora- en faunawet is het "nee-tenzij"-principe. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en 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 de "Flora- en faunaparagraaf bestemmingsplan Kethel" opgesteld voor het plangebied. Geconstateerd wordt dat de Flora- en faunawet uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. 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. Geconcludeerd wordt dat:

- het plangebied vrijwel uitsluitend wordt gebruikt als leefgebied voor algemeen voorkomende, opportunistische soorten en niet van belang is voor kritische of zeer zeldzame flora en fauna;
- de ontwikkelingen in het plangebied naar verwachting geen significant effect hebben op het voorkomen, de verspreiding of de duurzame instandhouding van enige beschermde soorten;
- de Poldervaart een belangrijke ecologische functie heeft, vooral als verbindingszone, en deze gelet op de ligging binnen het invloedssfeer van het plangebied een belangrijk aandachtspunt vormt;
- de bebouwing nauwelijks tot geen potentieel biotoop biedt voor beschermde fauna (vogels en vleermuizen);
- de groene delen in enige mate geschikt zijn als biotoop voor beschermde flora en fauna (vaatplanten, vogels en vleermuizen);
- de watergangen in enige mate geschikt als biotoop voor beschermde fauna (vissen, vleermuizen en mogelijk de Platte schijfhoren).
- Bij een vermoede aantasting van voornoemde biotoop kan hiervoor op grond van specifiek soortgericht onderzoek een ontheffing worden verkregen van de verbodsbepalingen in de Flora- en faunawet.

Door het Bureau Stadsnatuur Rotterdam is aanvullend een "Verkenkend natuurwaardenonderzoek Sportpark Kethel" uitgevoerd. Het onderzoek heeft tot doel antwoord te geven op de vraag of en in welke mate het bouwen van woningen de bestaande natuurwaarden aantast, alsmede de wijze waarop de bestaande natuurwaarden versterkt kunnen worden. Geconcludeerd wordt dat:

- de kunstgrasvelden geen toegevoegde waarde hebben voor de natuur in Sportpark Kethel;
- de smalle randstrook tussen sportvelden en water vermoedelijk functioneert als broedgebied voor verschillende vogelsoorten en in ieder geval één beschermde plantensoort (tongvaren) herbergt;
- de landijsbaan door het graslandmilieu het meest kansrijke gebiedsdeel vormt met de hoogste natuurkwaliteit;

- door het bouwen van woningen geen soorten permanent uit het plangebied of de omgeving zullen verdwijnen;
- de aanwezigheid van woningen en tuinen, bij het treffen van de juiste maatregelen, vestigingsmogelijkheden bieden voor soorten die op dit moment niet of nauwelijks in het plangebied voorkomen. Bij een natuurvriendelijke inrichting van het plangebied kan dit leiden tot een netto verrijking van de natuurwaarden.

4.3.2 Gebiedsbescherming

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

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Binnen het plangebied liggen geen groenstructuren welke onderdeel uitmaken van de stedelijke ecologische structuur. De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt zijn niet van invloed op het functioneren van deze natuurecologische hoofdstructuur. De Natuurbeschermingswet 1998 en het beleid van de provincie staan de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Algemeen

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

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

Kwetsbare objecten, zoals woningen en functies met een groot aantal bezoekers, zijn niet toegestaan binnen de 10^{-6} contour van het PR rond inrichtingen waarin opslag / verwerking van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en langs transportroutes (weg, spoor, water, buisleiding) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), in geval van inrichtingen, het 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

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen voor de externe veiligheid relevante inrichtingen. Het plangebied is daarmee niet gelegen binnen de PR 10^{-6} contour of het effectgebied van enige inrichting. Dit geldt eveneens voor de PR 10^{-6} contour of het effectgebied behorende bij transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg, het water, het spoor of via buisleidingen.

Het plangebied ligt niet binnen de PR 10^{-6} contour behorende bij Rotterdam The Hague Airport, welke niet over grondgebied van de gemeente Schiedam is gelegen. Het plangebied bevindt zich wel grotendeels binnen het effectgebied van het vliegveld, welke wordt gevormd door de bijbehorende PR 10^{-7} contour. De ontwikkeling in

het plangebied heeft tot gevolg dat het groepsrisico toeneemt van 0,00 naar 0,01 maal de oriëntatiewaarde (Notitie externe veiligheid sportpark Kethel, DCMR, d.d. 4 juni 2013). Op grond van het provinciale 'Beleidsplan Regionale Luchtvaart 2008-2020' dient bij een toename van het aantal personen binnen het effectgebied het groepsrisico te worden verantwoord.



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

4.4.3 Visie Externe Veiligheid

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

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

4.4.4 Verantwoording groepsrisico

Voor het plangebied geldt dat deze gelegen is binnen het verantwoordingsgebied behorende bij Rotterdam The Hague Airport. Het groepsrisico ten gevolge deze risicobron is zeer beperkt en neemt ten gevolge van de ontwikkeling in minimale mate toe van 0,00 naar 0,01 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. De toename van het groepsrisico vereist een 'lichte' verantwoording van het groepsrisico met aandacht voor maatregelen op het gebied van hulpverlening en zelfredzaamheid, waarbij het plangebied via minimaal twee routes bereikbaar is. Aan de zuidzijde van het plangebied wordt een nieuwe hoofdontsluiting gerealiseerd. Samen met de bestaande ontsluiting aan de noordzijde van het plangebied, welke zal worden ingericht als calamiteitenroute en route voor langzaamverkeer, is sprake van een tweezijdige ontsluiting van het plangebied. De bereikbaarheid van het plangebied en de mogelijkheden voor ontvluchting in geval van een calamiteit zijn daarmee gegarandeerd.

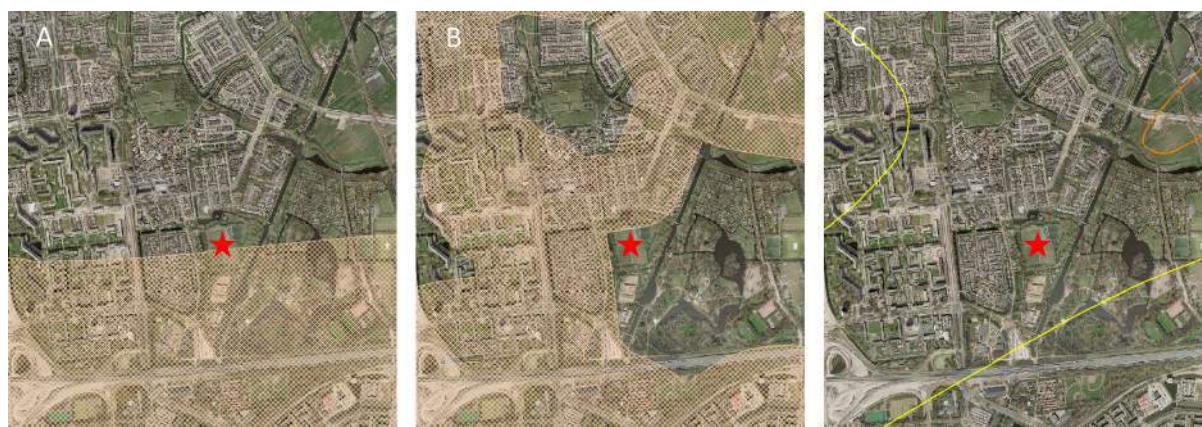
De Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR) heeft gelet op de met externe veiligheid samenhangende risico's geadviseerd inzake de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid (VRR, nr. 3817/036, 2 juli 2013). Door de VRR wordt geoordeeld dat het niet mogelijk of reëel is om voor de voorgenomen ontwikkeling bouwkundige maatregelen te adviseren tegen het voorkomen of beperken van de gevolgen van een luchtvaartongeval.

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 en de tweezijdige ontsluiting van het plangebied, is de gemeente Schiedam van mening dat uitvoering van het bestemmingsplan op een verantwoorde wijze plaats kan vinden.

4.5 Geluid

4.5.1 Geluidsbelasting Sportpark Kethel

Op grond van de Wet geluidhinder zijn normen gesteld met betrekking tot de maximale geluidsbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen. Op grond van de Wet geluidhinder moet aan deze normen worden voldaan indien een woning binnen een wettelijke geluidszone is gelegen. Het plangebied is gedeeltelijk gelegen binnen de wettelijke geluidszone van 600 meter behorende bij de rijksweg A20 en de geluidzone van 200 meter behorende bij de Zwaluwlaan.



Afbeelding 9 - Geluidszones: rijkswegen (A), binnenstedelijke wegen (B) en vliegverkeer (C)

Gelet op de ligging van het project binnen de wettelijke geluidszone van de rijksweg A20 en de Zwaluwlaan en aangezien het project voorziet in het realiseren van een geluidgevoelige bestemming is een nadere akoestisch onderzoek uitgevoerd (Akoestisch onderzoek ontwikkellocatie Kethel, Arcadis, d.d. 23 juli 2015). De voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A) ten gevolge het wegverkeerslawaai van de rijksweg A20 wordt bij alle woningen overschreden. De geluidsbelasting ter plekke van de nieuw te bouwen woningen bedraagt maximaal 53 dB(A), waarmee wordt voldaan maximaal toegelaten geluidsbelasting waarvoor op grond van artikel 83, eerste lid van de Wet geluidhinder hogere waarde (geluid) kunnen worden verleend. De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeerslawaai op de Zwaluwlaan wordt niet overschreden.

Wegens de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de rijksweg A20 is aanvullend gekeken naar de mogelijkheden om bronmaatregelen te treffen om de geluidsbelasting te verlagen. Onderzocht is de mogelijkheid voor extra geluidsschermen langs de A20. Ook is gekeken naar het toepassen van dubbellaags ZOAB (zeer open asfaltbeton), in aanvulling op het dubbellaags ZOAB welke in het kader van de aanleg van de A4 Delft-Schiedam wordt toegepast op de op knooppunt Kethelplein aansluitende delen van de A20. Geconcludeerd is dat het treffen van dergelijke maatregelen financieel niet doelmatig is, als bedoeld in de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 83 en 110a van de Wet geluidhinder worden ten behoeve van deze ontwikkeling hogere waarden (geluid) worden vastgesteld.

De planlocatie ligt onder de aanvliegroete van Rotterdam The Hague Airport. Op grond van artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens is nieuwbouw van woningen binnen de 56 dB(A) L_{den} -contour (35 Ke-contour) niet toegelaten. Woningbouw is mogelijk aangezien het plangebied buiten deze contour ligt (afbeelding 9c, oranje). De geluidsbelasting ten gevolge van het vliegverkeer bedraagt ter hoogte van het plangebied 53 dB. Deze geluidsbelasting is gelijk aan de geluidsbelasting in de omliggende woonwijken en is, mede gelet op het feit dat sprake is van een inbreidingslocatie binnen het bestaand stedelijk gebied, niet dusdanig hoog dat geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Aanvullend gelden daarbij wel de eisen uit het Bouwbesluit met betrekking tot de binnenwaarde voor geluid.

4.5.2 Wijziging geluidsbelasting omgeving

In het akoestisch onderzoek is aanvullend de geluidsbelasting langs de ontsluitingsroute van de nieuwe woonwijk via de Schiedamseweg en Prinses Beatrixlaan onderzocht. Gekeken is naar wijzigingen in de geluidsbelasting ten gevolge van de toename van het autoverkeer van en naar de nieuwe woonwijk. Daarbij is in aanmerking genomen dat op de ontsluitingsroute een maximumsnelheid geldt van 30 km/h, waardoor geen sprake is van een geluidszone als bedoeld in de Wet geluidhinder. De grootste toename van de verkeersintensiteit vindt plaats ten zuiden van de nieuwe aansluiting op de Schiedamseweg tot de Iepenlaan. De geluidsbelasting neemt langs dit wegvak toe met 2 dB en bedraagt in de toekomstige situatie maximaal 50 dB. De toename van de geluidsbelasting is dusdanig beperkt dat geen sprake is van een onevenredige verslechtering van de geluidsbelasting en het woon- en leefklimaat of een overschrijding van enige wettelijke norm. Aanvullende geluidsmaatregelen zijn derhalve niet vereist.

4.6 Luchtkwaliteit

De Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit zijn geïmplementeerd in de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer). De wet bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijnstof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijnstof (jaar- en daggemiddelde) van belang. Voor NO_2 en PM_{10} geldt een grenswaarde van maximaal 40 $\mu g/m^3$ als jaargemiddelde concentratie. Vanaf 2015 geldt aanvullend dat eveneens voldaan moet worden aan de grenswaarde voor $PM_{2,5}$ van maximaal 25,0 $\mu g/m^3$. De concentratie van NO_2 bedraagt ter plekke van het plangebied 29,4 $\mu g/m^3$. De concentraties fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) bedragen respectievelijk 24,9 $\mu g/m^3$ en 16,3 $\mu g/m^3$. De concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht voldoen aan de wettelijke normen en zijn niet dusdanig hoog dat geoordeeld moet worden dat geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

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. Dit pakket aan maatregelen zorgt er voor dat alle negatieve effecten van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen ruim worden gecompenseerd. De uitvoeringsregels van 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 ten minste gelijk blijft;
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van

bestemmingsplan Sportpark Kethel

de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbeterd;

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht;
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het NSL of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden.

In het Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Indien een project een effect heeft van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³) of een project valt in een categorie welke is vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden, een project doorgang kan vinden zonder nadere toetsing aan de grenswaarden. De reden hiervoor is dat in het NSL voldoende maatregelen zijn genomen om de bijdrage van deze projecten aan verslechtering van de luchtkwaliteit te compenseren. Een woningbouwlocatie welke, bij één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 woningen omvat dient op grond van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen te worden aangemerkt als een project die in ieder geval 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentratie van luchtverontreinigende stoffen. Het bestemmingsplan biedt de ruimte voor de ontwikkeling van maximaal 110 woningen en blijft daarmee ruim onder de grens van 1.500 woningen.

Een onderzoek is uitgevoerd naar de invloed van de extra verkeersbewegingen ten gevolge van het realiseren van woningen op de concentratie van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht (Memo luchtkwaliteit Sportpark Kethel, Arcadis, d.d. 4 juni 2014). Geconcludeerd wordt dat de grootste effecten op korte termijn te verwachten zijn aangezien zowel de achtergrondconcentraties als emissiefactoren jaarlijks afnemen. De maximale bijdrage NO₂ op de Schiedamseweg en Prinses Beatrixlaan bedraagt 0,11 µg/m³. De maximale bijdragen PM₁₀ en PM_{2,5} liggen nog lager en bedragen respectievelijk 0,03 en 0,01 µg/m³. De bijdrage van de planontwikkeling op de concentratie van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht is zeer beperkt. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de voorziene woningbouw op Sportpark Kethel.

4.7 Verkeer

De ontwikkeling van het plangebied zal leiden tot een toename van het verkeer op het omliggende wegennet. Daarnaast zullen de verkeersstromen in beperkte mate wijzigen ten opzichte van de huidige situatie doordat de woonwijk aan de zuidzijde ontsloten wordt in plaats van via de bestaande ontsluiting aan de noordzijde ter hoogte van de Hargsingel. Een verkeersonderzoek is uitgevoerd naar de ontwikkeling van de verkeersbelasting en -capaciteit tot 2024 (Verkeersonderzoek ontwikkellocatie Kethel, Arcadis, d.d. 15 april 2014). Geconcludeerd wordt dat het aantal verkeersbewegingen op de Schiedamseweg beperkt is en deze ten gevolge van de ontwikkeling van Sportpark Kethel zal verdubbelen. Feitelijk blijft de verkeersbelasting laag en leidt de ontwikkeling tot niet meer dan één extra voertuigbeweging per minuut in de spits. De capaciteit van de weg is daarbij dusdanig dat deze toename geen negatief effect heeft op de verkeersafwikkeling. Gelet op de lage intensiteit van verkeer zal er evenmin een conflict ontstaan met (overstekend) fietsverkeer. De onderliggende wegen kunnen de extra verkeersvraag dan ook goed verwerken en geen speciale aandacht is vereist voor wat betreft bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

	Prinses Beatrixlaan		Schiedamseweg		Schiedamseweg		Schiedamseweg	
			Iepenlaan - Prinses Beatrixlaan		Goudenregenlaan - Iepenlaan		Hargsingel - Goudenregenlaan	
	autonome groei	groei door ontw.	autonome groei	groei door ontw.	autonome groei	groei door ontw.	autonome groei	groei door ontw.
Ochtendspits	+56	+58	+22	+52	+7	+43	+3	-7
Avondspits	+58	+62	+29	+70	+11	+71	+5	-11
Weekdag (etm.)	+657	+666	+303	+666	+122	+666	+57	-120

Tabel 1 - Verkeersgroei in aantal verkeersbewegingen tot 2024

4.8 Milieuhinder bedrijvigheid

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

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

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen bedrijven of inrichtingen gelegen. Op grotere afstand bevinden zich een tweetal bedrijventerreinen. Ten noorden van het plangebied bevindt zich op meer dan 450 meter het bedrijventerrein Kethelvaart. Op dit bedrijventerrein zijn op grond van het voor dat gebied geldende bestemmingsplan 'Kethel e.o.' (incidenteel) bedrijven tot maximaal milieucategorie 3.2 toegelaten. Aan de oostzijde bevindt zich het bedrijventerrein 's-Graveland / Spaanse Polder. Dit bedrijventerrein is gelegen op een afstand van meer dan 850 meter van het plangebied. Op grond van het voor het bedrijventerrein geldende bestemmingsplan zijn bedrijven tot maximaal milieucategorie 4.2 toegelaten. De op de bedrijventerreinen voorkomende bedrijfsactiviteiten vormen, gelet op de afstand, geen belemmering voor de ontwikkeling van woningen in het plangebied en woningbouw vormt vice versa geen belemmering voor de bedrijfsactiviteiten.

4.9 Niet gesprongen explosieven

Een vooronderzoek is gedaan naar de aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven in het plangebied (Vooronderzoek conventionele explosieven, Saricon, d.d. 20 januari 2015). Geconcludeerd wordt dat er onvoldoende indicaties zijn waaruit de mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven en/of restanten daarvan blijkt. Het plangebied is niet verdacht van explosieven. Een nadere opsporing van explosieven binnen het plangebied is daarom niet vereist.

4.10 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 van een sportpark naar een woonwijk. Voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterrein (onderdeel D 11.2 Besluit milieueffectrapportage) geldt dat beoordeeld moet worden of deze activiteiten nadelige effecten voor het milieu kunnen hebben. Deze beoordelingsvereiste geldt in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m². Het totale projectgebied heeft een oppervlakte van 5 hectare waar ruimte is voor maximaal 110 woningen. Omdat de drempelwaarden niet worden overschreden is het project niet direct MER-beoordelingsplichtig.

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

4.11 Archeologie

4.11.1 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.

4.11.2 Bewoningsgeschiedenis

Het plangebied maakt deel uit van een veengebied waarop in verschillende periodes klei is afgezet (Afzettingen van Duinkerke I en III). Diverse stroomgordels in (de omgeving van) het plangebied dateren in aanleg uit de late Prehistorie, en vinden hun oorsprong mogelijk in veenwatertjes. Op het veen werd vanaf de IJzertijd (800 voor Christus-begin jaartelling) gewoond. De bekende vindplaatsen uit de Romeinse tijd in en nabij het plangebied zijn meestal gerelateerd aan de later met klei opgevulde geultjes en de oevers ervan. Lokaal vond in de Vroege Middeleeuwen mogelijk hernieuwde veengroei plaats.

In de 10^e-11^e eeuw werd het (klei-op)veengebied ontgonnen. Daarbij ontstond het verkavelingspatroon dat nog goed te zien is op de topografische kaart van circa 1850. De buiten het plangebied gelegen riviertjes de Harg en Thurlede bepaalden de structuur van de ontginningen. De eveneens buiten het plangebied gelegen Schiedamseweg vormde vermoedelijk een bewoningslint waarlangs de ontginningsboerderijen stonden. De maaiveldvaling ten gevolge van de ontwatering maakte het gebied kwetsbaar voor overstromingen. De aanleg van rivier- en polderdijken werd noodzakelijk. Een belangrijk element, ook in het huidige kaartbeeld, is de Poldervaart, die circa 1280 werd aangelegd ter verbetering van de afwatering. Deze vaart doorsnijdt alle oudere historisch-geografische elementen. Langs de vaart kwam later plaatselijk enige bebouwing en er werden bijvoorbeeld ook molens gebouwd. Door het gebruik van het gebied als sportpark is de middeleeuwse verkavelingstructuur verloren gegaan.

4.11.3 Archeologische veldonderzoek

In het gehele plangebied zijn vindplaatsen uit de IJzertijd, de Romeinse tijd en de Middeleeuwen te verwachten. De bewoningsresten uit de verschillende periodes kunnen op behoorlijk wisselende dieptes voorkomen. Voor de IJzertijd en de Romeinse tijd lijkt de ligging van de vindplaatsen bepaald te zijn door de Duinkerke I geul- en oeverafzettingen. Voor de Middeleeuwen zijn de oude lijnen van de Poldervaart en dijken waarschijnlijk bepalend voor de locatie van de vindplaatsen. Archeologische waarden zijn te verwachten op een diepte vanaf 0,5 meter beneden het maaiveld.

Gelet op de verwachte archeologische vindplaatsen is een Verkennend inventariserend archeologisch veldonderzoek uitgevoerd (SOB Research, augustus 2014). Geconstateerd is dat er geen aanwijzingen zijn dat de bodemopbouw ter plaatse van het plangebied dusdanig verstoord is dat er geen kans meer bestaat op de aanwezigheid van archeologische resten. Daarom bestaat er een gereede kans op de aanwezigheid van archeologische resten uit het Neolithicum tot en met de Late Middeleeuwen.

Op basis van het uitgevoerde archeologisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied zou kunnen leiden tot aantasting van archeologische resten. Dit geldt met name voor de zones waar sprake is van een hoogliggende top van het Hollandveen, zeker waar deze zones grenzen aan (rest)kreeken. De op het veen gelegen Afzettingen van Duinkerke Ib en Duinkerke IIIa liggen daar eveneens relatief hoog, waardoor er ook voor deze niveau een verhoogde kans bestaat op de aanwezigheid van archeologische resten. Daarnaast bestaat er nog een verhoogde kans op de aanwezigheid van archeologische resten ter plaatse van de smalle kreekruigten uit de Duinkerke-0 transgressiefase. Deze horizonten zijn door hun relatief hoge ligging ten opzichte van het maaiveld bijzonder kwetsbaar. De mogelijk aanwezige vondstniveaus kunnen hier al worden verwacht op een diepte van 0,3 tot 1,0 meter beneden het maaiveld. Bij een tweetal boringen zijn tijdens de verkennende fase van het inventariserend veldonderzoek al archeologische indicatoren aangetroffen, welke mogelijk duiden op de aanwezigheid van archeologische resten uit de Late Middeleeuwen (boring 43) en de Bronstijd (boring 101).

4.11.4 Conclusie

Het plangebied heeft een redelijk hoge tot hoge verwachting voor wat betreft de aanwezigheid van archeologische waarden. Deze verwachting wordt bevestigd door de het archeologisch veldonderzoek. Gelet op de mogelijk aanwezige archeologische waarden is het uitvoeren van een archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk. Dit kan bestaan uit het uitvoeren van archeologische begeleiding van de graafwerkzaamheden die worden uitgevoerd tijdens de herinrichting van de locatie of het uitvoeren van proefsleuven voorafgaand aan de start van de herinrichting.

Voor het gehele plangebied geldt gelet op de verwachte aanwezige waarden de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Op grond van deze dubbelbestemming geldt een bouwverbod (met afwijkingsbevoegdheid) en een vereiste tot het hebben van een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden welke dieper reiken dan 0,5 meter beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlakte van meer dan 200 m² beslaan. Van het bouwverbod kan worden afgeweken of een omgevingsvergunning kan worden verleend nadat een archeologisch vervolgonderzoek is uitgevoerd op grond waarvan wordt aangetoond dat geen archeologische waarden aanwezig zijn, dan wel dat er passende maatregelen zijn genomen om de aanwezige archeologische waarden te ontzien.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

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

5.1 *Schiedam in Beweging*

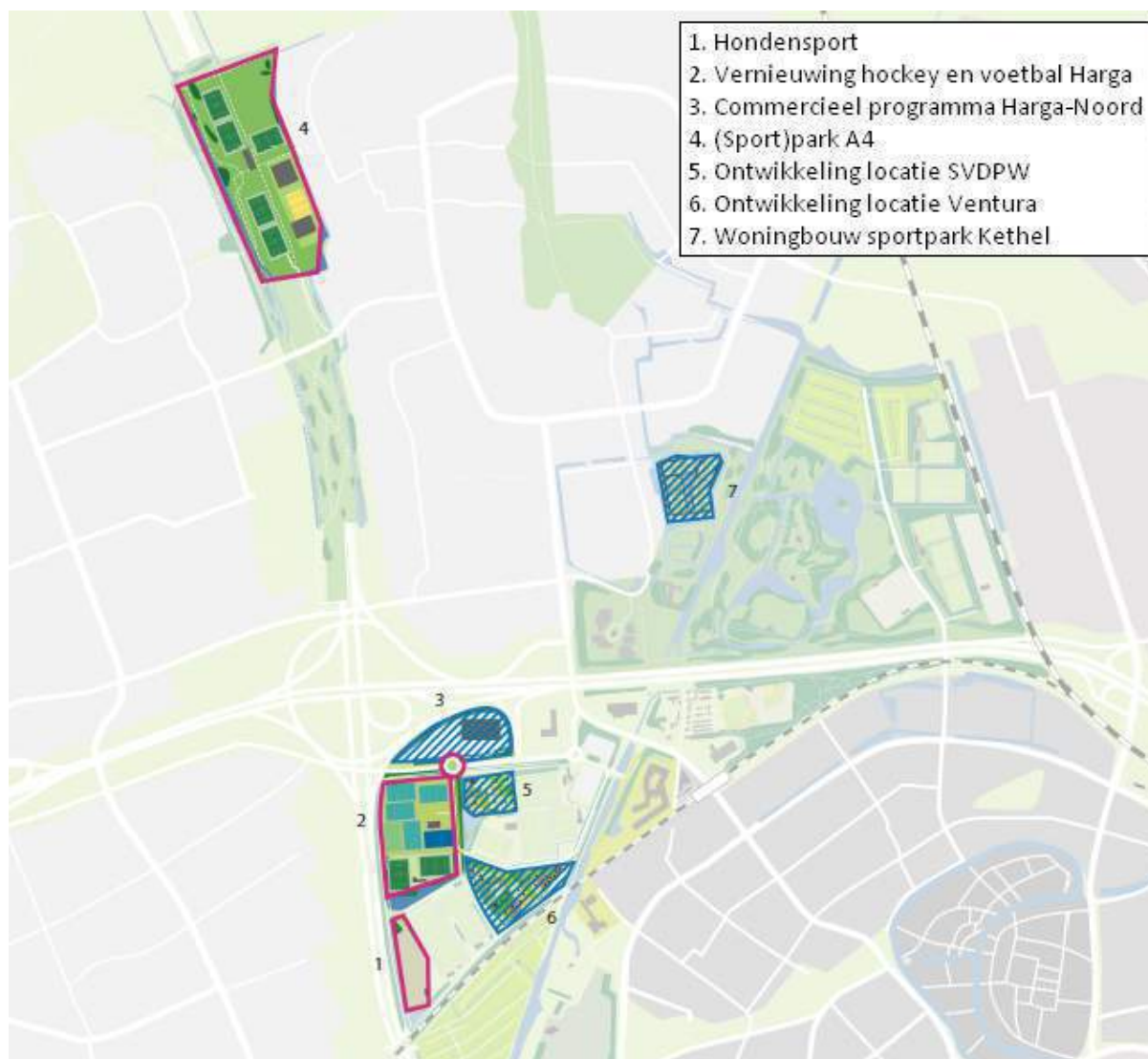
Sinds de jaren '70 van de vorige eeuw wordt gesproken over de aanleg van het ontbrekende gedeelte van de rijksweg A4 tussen Delft en Schiedam. Hoewel er al lang werd gesproken over de aanleg van deze weg, is hiervoor pas in 2010 een besluit genomen. De eisen met betrekking tot geluid, luchtkwaliteit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

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

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

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

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



Afbeelding 10 - Deelprojecten Schiedam in Beweging, fase 1

5.2 Sportpark Kethel

Het plangebied Sportpark Kethel wordt omsloten door de oude landijsbaan, de Poldervaart, het verlengde van de Hargsingel en de woningen aan de Schiedamseweg. Het voormalige sportpark wordt in het kader van het project 'Schiedam in Beweging' herontwikkeld tot een woongebied. De locatie is ongeveer 5 hectare groot en biedt de ruimte voor 110 woningen, waarvan maximaal 24 appartementen, in een groen en ontspannen woonmilieu. De woningen worden gebouwd in een dure tot middeldure categorie en zullen een differentiatie en kwaliteitsverbetering opleveren voor het wonen in Schiedam. Ingezet wordt op het zoveel mogelijk ontwikkelen van het gebied vanuit de bestaande structuren van groen, water en wegen. Het hergebruiken van de aanwezige ontsluitingsstructuur en het handhaven en verbeteren van de groenstructuur bieden ruimte voor een duurzame ontwikkeling van het gebied.



Afbeelding 11 - Voorbeeldverkaveling Sportpark Kethel

5.3 Stedenbouwkundig programma

Bouwprogramma

De kwalitatieve woningbehoefte in Schiedam kenmerkt zich door een tekort aan groene, suburbane woonmilieus. Deze behoefte, samen met de gemeentelijke ambitie om een levensloopvriendelijke stad te maken, zijn maatgevend bij de ambities voor de herontwikkeling van sportpark Kethel. Het bestemmingsplan biedt de ruimte voor het ontwikkelen van een ruim opgezet groen woonmilieu, waar ruimte is voor maximaal 110 woningen, waaronder maximaal 24 appartementen. De woningen zullen een beperkte bouwhoogte hebben van 13,0 meter.

Het woningbouwprogramma bestaat uit verschillende woningtypen in verschillende verhoudingen en in een gedifferentieerd prijssegment. Het is wenselijk dat iedere straat een afwisselend straatbeeld kent met zowel rij als (half) vrijstaande bebouwing. De bebouwing wordt gekenmerkt door een kleine korrel met naast (half) vrijstaande bebouwing korte rijtjes van maximaal 5 aaneengesloten woningen. Het afwisselende straatbeeld wordt verder versterkt door het gebruik van wisselende woningtypen en/of verschillende voortuindiepten. Kenmerkend voor de wijk is de onregelmatige en asymmetrische plaatsing van de bouwvolumes binnen de straat, waardoor een gevarieerde woonwijk ontstaat. Woningen op bijzondere zichtlocaties, zoals zichtassen en hoeken, zijn afwijkend of kennen een architectonische verbijzondering in kleur, bouwmassa of detaillering. De woningen zullen worden gebouwd op basis van een PCS-bouwconcept.

Om de architectonische kwaliteit van het gebied te borgen is gelijktijdig met dit bestemmingsplan de 'Welstandsparagraaf bestemmingsplan Sportpark Kethel' vastgesteld als aanvulling op de gemeentelijke welstandsnota.

Tuinen

De woningen staan in een tuin die bijdraagt aan het beeld van landschappelijke tuinen. De voortuin is minimaal 3,0 meter diep. De breedte van de zijtuinen is afhankelijk van de functie. Onbebouwde zijtuinen hebben een minimale breedte van 2,0 meter en 1,5 meter bij rijwoningen, waardoor er doorzichten zijn richting de achtertuin. Zijtuin die worden gebruikt voor het parkeren hebben een minimale breedte van 3,0 meter. Garages worden in de zijtuin gebouwd, ruim terugliggend uit de voorgevel. Zowel de voortuin als een naar het openbaar gebied gekeerde zijtuin worden afgescheiden van het openbaar gebied door middel van een haag.

Een gedeelte van de woningen heeft een achtertuin welke aansluit op het water. De waterhuishoudkundige situatie in het gebied maakt dat deze achtertuinen over een diepte van minimaal 3,0 meter niet zullen worden verhoogd en bij overvloedige regenval onder water kunnen komen te staan. In het lage gedeelte van de tuinen zijn daarom geen bijgebouwen of andere gebouwde elementen toegelaten. De bergingen bij woningen aan het water staan naast de woning of worden inpandig gerealiseerd. Een terras aansluitend op de woningen ligt op hetzelfde peil als de woning en wordt als onderdeel van de woning ontworpen.

Inrichting openbare ruimte

Sportpark Kethel moet zich ontwikkelen naar een rustig, groen woonmilieu, gelegen aan de rand van twee van de grootste binnenstedelijke ecologische structuren van Schiedam, het Prinses Beatrixpark en de Poldervaart. De ligging aan de rand van deze belangrijke ecologische structuren maakt een goede afstemming tussen het wonen en groen noodzakelijk, waarbij de nieuwe woonwijk niet mag leiden tot een onevenredige verstoring van de belevingswaarde van het park en de vaart. De in het plangebied aanwezige ecologische waarden en groen- en waterstructuren, welke zich vooral aan de randen van het gebied bevinden, worden zoveel mogelijk behouden. Waar mogelijk worden deze versterkt door het toevoegen van nieuwe (boom)structuren. Door het natuurvriendelijk inrichten van de oevers, met geleidelijke overgangen tussen nat en droog, neemt de waarde van deze gebieden nog verder toe. Daarbij ontstaat een zachte overgang naar het openbaar gebied, het water en de omgeving.

De openbare ruimte wordt zodanig ingericht dat een gezonde balans ontstaat tussen groen, water, speel-, verblijfs- en verkeersvoorzieningen. De verhardingen in de woonstraten wordt geminimaliseerd door een zo smal mogelijke profiel van rijbaan en trottoirs. Door de maatvoering van de verhardingen minimaal te houden blijft er in iedere straat ruimte voor een groene inrichting met bermen en bomen. Het gebruik van hagen als afscheiding tussen het openbaar gebied en de private tuinen draagt bij aan het groene straatbeeld.



Afbeelding 12 - Mogelijk eindbeeld Sportpark Kethel op basis PCS-bouwconcept

Versterken ecologische waarden

De bestaande sportvelden en de smalle randbeplanting hadden een beperkte natuurwaarde en vormden een marginaal leefgebied voor vogels. De groene en natuurvriendelijke inrichting van de wijk biedt meer kansen voor flora en fauna. Dit leidt tot een uitbreiding van het leefgebied en de vestigingsmogelijkheden van soorten die op dit moment niet of nauwelijks in het gebied voorkomen. Naast de inrichting van de tuinen en het openbaar gebied, biedt ook de bouw van de woningen mogelijkheden, zoals door het aanbrengen van vogelvides, gierzwaluw dakpannen en spreuwenkasten, welke een woning aantrekkelijk kunnen maken voor broedende vogels.

De structuur van de wijk wordt mede bepaald door het bestaande oppervlaktewater. Zowel de belevingswaarde als de ecologische waarde van het water dient te worden versterkt, door de aanleg van natuurvriendelijke oevers welke ruimte bieden aan mens, flora en fauna. Dit geldt ook voor de (westzijde van de) Poldervaart waar met name de ecologische waarde kan worden versterkt. Door goede, bezonde oevers met rietkragen kan een

aantrekkelijk milieu voor libellen gecreëerd worden. Met de structurele herprofilering van de oevers in het gebied zou rigoureuze baggeren lokaal kunnen leiden tot een sterke verbetering van het onderwatermilieu. Een verbetering van de huidige en toekomstige watergangen biedt kansen voor kikkers, salamanders en padden om zich op grote schaal voort te planten.

Verkeer

Het plangebied is voor autoverkeer toegankelijk via een nieuwe entree aan de zuidzijde van de woning Schiedamseweg 119. Deze ontsluitingsweg sluit de nieuwe wijk via de Schiedamseweg en de Prinses Beatrixlaan aan op de stedelijke hoofdwegenstructuur. Door de route aan de zuidzijde te situeren wordt de bestaande woonwijk zoveel mogelijk ontzien en wordt enige onevenredige hinder ter plaatse van de bestaande woningen voorkomen. De bestaande entree aan de noordzijde van de woningen aan de Schiedamseweg zal worden ingericht als calamiteitenroute en route voor langzaamverkeer. De maximale snelheid op de straten in de nieuwe wijk bedraagt 30 km/u.

De ontsluiting en inrichting van de wijk vindt op een zodanige wijze plaats dat gebruik van openbaar vervoer en fiets wordt bevorderd en het gebruik van de auto niet de eerste keuze is. Korte, aantrekkelijke en snelle routes naar voorzieningen in de wijk, de tramhalte aan de Beatrixlaan, de stations Nieuwland en Schiedam Centrum en het centrum van Schiedam, zullen het wandelen, fietsen, en gebruik van openbaar vervoer stimuleren. De fiets- en voetpaden sluiten zoveel mogelijk aan op de bestaande fiets- en wandelroutes in de omgeving. Een nieuwe fietsverbinding worden gerealiseerd over de Poldervaart in de richting van het Prinses Beatrixpark om de verbinding met dit groengebied te versterken. Aan de noordzijde van het plangebied is ruimte voor een nieuwe wandel- en fietsverbinding in de richting van de basisschool aan de Nachtegaallaan.

De wegen en paden worden op een functionele, uniforme en onderhoudsvriendelijke wijze ingericht conform het 'Handboek Openbare Ruimte'.

Parkeren

De parkeerbehoefte ten gevolge van het project dient volledig te worden gerealiseerd binnen het plangebied. Het parkeren voor de bewoners dient plaats te vinden op het eigen terrein, al dan niet in een gebouwde voorziening als een garage of carport, of in de openbare ruimte binnen het plangebied. De norm voor het parkeren van bewoners bedraagt minimaal 1,5 tot 1,8 parkeerplaatsen per woning, afhankelijk van de prijsklasse of het type woning. Aanvullend geldt een vereiste van minimaal 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers. Het parkeren voor bezoekers mag plaatsvinden in de openbare ruimte. Bij de woningen dient een gebouwde voorziening aanwezig te zijn voor het stallen van fietsen.

Duurzaamheid

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

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

Passend bij de ecologische waarden van het gebied en voor een duurzame ontwikkeling is het belangrijk dat het woongebied niet traditioneel en integraal opgehoogd wordt. Door de slechte grondslag in Kethel moet op een innovatieve en duurzame wijze opgehoogd worden. Dit kan door bijvoorbeeld alleen op te hogen onder de

woningen en wegen. De tuinen zullen 'vochtig' blijven; dat wil zeggen dat er wel eens regenwater op kan staan of de bodem drassig kan zijn. Een woonmilieu van wonen in het groen met natte tuinen leent zich uitstekend voor een woningtypologie van bijvoorbeeld verandawoningen, waarbij het terras onderdeel vormt van de woning.

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

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

Geotechniek

De ligging van het plangebied in een klei/veengebied maakt dat deze gevoelig is voor zettingen van de bodem. Een van de uitgangspunten voor de ontwikkeling van het plangebied is het voorkomen van zettingen van de bodem. Om deze reden wordt bij het bouw- en woonrijp maken van het gebied afgezien van het integraal ophogen en voorbelasten van de bodem. In plaats daarvan worden de gebouwen (inclusief terrassen en opritten) en infrastructuur (wegen) gefundeerd, waarbij gebruik wordt gemaakt van de volgende oplossingen:

- gebouwen worden gefundeerd met heipalen naar een diepe, stevige zandlaag;
- wegen en voortuinen worden licht voorbelast om daarna gefundeerd te worden met een licht materiaal (bijv. EPS);
- de riolering wordt uitgevoerd met flexibele leidingen en pompen.

Gelet op de mogelijkheid van zettingen worden met de ontwikkelende partij langjarige afspraken gemaakt over het groot onderhoud en het kwaliteitsniveau bij oplevering en na afloop van de afspraken. Doel is daarbij enerzijds om een duurzaam stedenbouwkundig ontwerp te waarborgen. Anderzijds wordt de ontwikkelende partij uitgedaagd en gestimuleerd om optimale maatregelen te bedenken en te treffen om het gebied te funderen en zettingen te voorkomen.

5.4 Duurzame verstedelijking

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

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

De bouw van 110 woningen in een groen suburbane setting past binnen de provinciale en regionale woningbouwprogramma's, zoals deze regionaal zijn afgestemd in de Stadsregio Rotterdam. De ontwikkeling voorziet in het realiseren van een woonmilieu waaraan een tekort is in Schiedam (en Vlaarding en

Rotterdam-West). Het plan is passend in het regionale woningbouwprogramma en draagt bij aan het realiseren van de provinciale, regionale en gemeentelijke doelstelling om te voorzien in een meer gevarieerd aanbod aan woonmilieus.

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

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

Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

6.1 Algemene juridische opzet

In voorliggend bestemmingsplan wordt de planologisch-juridische basis gelegd voor de herontwikkeling van sportpark Kethel naar een woonwijk. 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 ten minste 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

De structurerende groenvoorziening van het plangebied is bestemd als 'Groen - 1'. Binnen deze bestemming zijn ondergeschikte watergangen, watervoorzieningen, speelvoorzieningen en voet- en fietspaden toegestaan. De gebiedsontsluiting voor de nieuwe woonwijk is binnen deze bestemming toegelaten ter plaatse van de aanduiding 'weg'. Nieuwe en aanvullende groenstructuren zijn eveneens toegelaten binnen de bestemming 'Woongebied'.

De belangrijke groenstructuur langs de Poldervaart en het verlengde van de Hargsingel heeft de bestemming 'Groen - 2' gekregen. Het bestemmen op deze manier is gebaseerd op de uitgangspunten van het bestemmingsplan 'Groene Long 2007'. Binnen de bestemming 'Groen - 2' worden de aanwezige natuur- en landschapswaarden behouden. Voet- en fietspaden ten behoeve van extensieve recreatie zijn binnen deze bestemming toegelaten.

6.2.2 Water

Binnen de groenbestemmingen en de bestemming 'Woongebied' mogen watergangen, -berging en -partijen gerealiseerd worden. De bestaande watergangen welke het plangebied omsluiten zijn 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. De gebiedsontsluiting voor de nieuwe woonwijk is binnen deze bestemming toegelaten ter plaatse van de aanduiding 'weg'.

6.2.3 Woongebied

De ontwikkelingslocatie heeft de bestemming 'Woongebied' gekregen. Deze bestemming biedt de ruimte voor de herinrichting van het gebied van een sportpark naar een woonwijk. Binnen het bestemmingsvlak is ruimte voor maximaal 110 woningen, waarvan maximaal 24 gestapelde woningen. De bouwhoogte is voor het gehele gebied gemaximeerd op 13,0 meter. Dit biedt de ruimte voor het bouwen van grondgebonden woningen bestaande uit twee bouwlagen met een kap of een beperkt appartementencomplex bestaande uit 3 of 4 bouwlagen. De woonkavels dienen verder zodanig te worden ingericht dat voor de voorgevel een voortuin of -erf is met een minimale diepte van 3,0 meter. Aan de achterzijde geldt een bebouwingsvrije zone van minimaal 3,0 meter gemeten uit de waterrand (bij een waterpeil van -3,12 meter NAP).

Het bestemmingsplan biedt een ruime mate van vrijheid voor de definitieve inrichting van het gebied. De enige randvoorwaarde die wordt gesteld is dat minimaal 30% van de als 'Woongebied' bestemde gronden als openbaar gebied wordt ingericht, waarvan minimaal de helft als groenvoorzieningen en/of water. Aanvullend geldt de vereiste dat binnen het gehele plangebied 8.624 m² extra waterberging wordt aangelegd.

6.2.4 Waarde - Archeologie

Voor het gehele plangebied geldt één archeologische (verwachtings)waarde (zie paragraaf 'Archeologie'). Deze verwachtingswaarde wordt beschermd door de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Binnen deze dubbelbestemming geldt een bouwverbod en is een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden vereist indien deze een oppervlakte hebben groter dan 200 m² en dieper reiken dan 0,5 meter beneden het maaiveld. Indien deze maten worden overschreden kan een omgevingsvergunning pas worden verleend nadat en 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 Overige bepalingen

6.3.1 Algemene regels

In het bestemmingsplan is zoveel mogelijk met recht bestemd. Er is een beperkt aantal afwijkingsmogelijkheden 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 en oppervlaktes. Daarnaast zijn afwijkingsmogelijkheden opgenomen ten behoeve van het oprichten van openbare nutsdoeleinden.

Het plangebied ligt binnen de wettelijke geluidszone behorende bij de rijksweg A20 en de Zwaluwlaan. De bij deze wegen behorende geluidszone is aangeduid als 'Geluidszone - weg'. In overeenstemming met het bepaalde in de Wet geluidhinder geldt dat binnen deze geluidszone geen geluidsgevoelige objecten mogen worden gebouwd tenzij wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor geluid of een verkregen hogere (geluids)waarde.

6.3.2 Parkeren

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

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

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

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

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

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

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 transformatie van het plangebied van sportpark naar een woningbouwlocatie. Met de ontwikkelende partij is een grondcontract en een overeenkomst voor het bouw- en woonrijp maken van het plangebied gesloten. De kosten voor het bouw- en woonrijp maken zullen gedekt worden uit de opbrengsten die de ontwikkelaar realiseert uit de verkoop van de woningen. De bouw van de woningen maakt de verplaatsing van de bestaande sportvelden noodzakelijk. De kosten samenhangend met de verplaatsing worden eveneens gedekt uit de opbrengsten die de ontwikkelaar realiseert uit de verkoop van de woningen.

Het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan met een planologische wijziging kan in beginsel aanleiding geven tot planschade. De kans op planschade wordt gering geacht maar kan nooit helemaal worden uitgesloten. Gelet hierop is, als onderdeel van het grondcontract, een planschadeovereenkomst met de initiatiefnemer gesloten. Dit betekent dat eventuele gegronde planschadeclaims niet door de gemeente Schiedam financieel afgehandeld worden maar door de initiatiefnemer.

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 bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is, staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Een exploitatieplan is onder andere vereist indien een bestemmingsplan voorziet in de bouw van één of meer woningen. Indien een exploitatieplan vereist is moet de gemeenteraad het exploitatieplan tegelijk vaststellen met de planologische maatregel die het bouwen mogelijk maakt. Een gemeente behoeft geen exploitatieplan op te stellen indien het kostenverhaal al op een andere manier geregeld is ('anderszins verzekerd') en tevens locatie-eisen en regels voor woningbouwcategorieën niet nodig zijn. Die laatste situatie kan zich voordoen wanneer met alle eigenaren een overeenkomst is gesloten waarin de inrichting van de locatie en het kostenverhaal is geregeld. Een grondcontract is gesloten over de verdeling van de kosten en opbrengsten waardoor het kostenverhaal anderszins is geregeld. Geen aanleiding bestaat daarmee tot het vaststellen van een exploitatieplan.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Klankbordgroep Kethel

Vooruitlopend op de herontwikkeling van Sportpark Kethel is de Klankbordgroep Kethel ingesteld. De klankbordgroep is een groep bewoners van de wijk Kethel en de zone langs de Poldervaart die zich bezighoudt met de planvorming en herontwikkeling van Sportpark Kethel. De klankbordgroep heeft in het 'Advies planontwikkeling woningbouw Kethel' een aantal adviezen gegeven voor de herontwikkeling van Sportpark Kethel. Het advies van de klankbordgroep heeft er onder andere toe geleid dat bij de herontwikkeling van Sportpark Kethel geen bebouwing zal worden gerealiseerd in de bestaande groenzone langs de Poldervaart.

Op 14 november 2013 heeft de klankbordgroep het 'Aanvullend advies planontwikkeling woningbouw Kethel' uitgebracht. In haar advies wordt ingegaan op de bouwhoogte, het beperken van gestapelde woningbouw en het aantal woningen en de behoefte aan nadere onderzoek met betrekking tot verkeer en grondmechanica. Het advies heeft geleid tot de volgende aanpassingen:

- het verlagen van de maximale bouwhoogte van 15,0 meter naar 13,0 meter;
- de mogelijkheid om met 10% af te wijken van de in het bestemmingsplan geldende maten geldt niet voor de bouwhoogte van hoofdgebouwen (woningen);
- de mogelijkheid om bestemmingsgrens te wijzigen is zodanig gewijzigd dat dit niet kan leiden tot een toename van de oppervlakte van de als 'Woongebied' bestemde gronden;
- het verlagen van het maximaal toegelaten aantal appartementen van 32 naar 24;
- het uitvoeren van de onderzoeken met betrekking tot verkeer en grondmechanica;

Het advies van de klankbordgroep om minder dan 100 woningen te realiseren, met een voorkeur voor 80 tot 90 woningen is niet overgenomen. In het bestemmingsplan is vastgehouden aan maximaal 110 woningen in het plangebied, waaronder 24 appartementen.

Bestuurlijk vooroverleg en inspraak

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. Ook andere belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld te reageren op het voorontwerp van het bestemmingsplan. De resultaten van het vooroverleg zijn verwerkt in de "Reactienota voorontwerp-bestemmingsplan Sportpark Kethel". Deze nota vormt de basis voor de aanpassing van het voorontwerp bestemmingsplan.

Zienswijzen

Het bestemmingsplan heeft vanaf 10 september 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 29 zienswijzen ontvangen. De ingediende zienswijzen en de reactie hierop zijn opgenomen in de "Nota van zienswijzen bestemmingsplan Sportpark Kethel".

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 Welstandsparagraaf bestemmingsplan Sportpark Kethel

Bijlage 2 Waterparagraaf bestemmingsplan 'Sportpark Kethel'

Bijlage 3 Verkennend bodemonderzoek Sportpark Kethel

Bijlage 4 Nader en aanvullend bodemonderzoek Sportpark Kethel

Bijlage 5 Flora- en faunaparagraaf bestemmingsplan Kethel

Bijlage 6 Verkennend natuurwaardenonderzoek Sportpark Kethel

Bijlage 7 Notitie externe veiligheid sportpark Kethel

Bijlage 8 Advies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Bijlage 9 Akoestisch onderzoek ontwikkellocatie Kethel

Bijlage 10 Besluit hogere waarden (geluid)

Bijlage 11 Memo luchtkwaliteit Sportpark Kethel

Bijlage 12 Verkeersonderzoek ontwikkellocatie Kethel

Bijlage 13 Vooronderzoek conventionele explosieven

Bijlage 14 Verkennend inventariserend archeologisch veldonderzoek

Bijlage 15 Advies planontwikkeling woningbouw Kethel

Bijlage 16 Aanvullend advies planontwikkeling woningbouw Kethel

Bijlage 17 Reactienota voorontwerp-bestemmingsplan Sportpark Kethel

Bijlage 18 Nota van zienswijzen bestemmingsplan Sportpark Kethel