



gemeente
Schiedam

BP sportplaza Harga toelichting

Bestemmingsplan Sportplaza Harga



Januari 2016

BP sportplaza Harga toelichting

Bestemmingsplan Sportplaza Harga

Ontwerp : **6 oktober 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.

Sportplaza Harga

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	12
Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische randvoorwaarden	17
4.1 Waterparagraaf	17
4.2 Bodem	17
4.3 Flora en fauna	18
4.4 Externe veiligheid	19
4.5 Geluid	22
4.6 Luchtkwaliteit	22
4.7 Verkeer	23
4.8 Milieuhinder bedrijvigheid	25
4.9 Milieueffectrapportage	26
4.10 Niet gesprongen explosieven	27
4.11 Archeologie	27
Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	29
5.1 Schiedam in Beweging	29
5.2 Transformatie sportpark Harga	30
5.3 Sportplaza Harga	31
5.4 Decathlon	33
5.5 Ruimtelijke effectenstudie detailhandel	36
5.6 Duurzame verstedelijking	38
5.7 Stedenbouwkundig programma	39
Hoofdstuk 6 Juridische aspecten	41
6.1 Algemene juridische opzet	41
6.2 Bestemmingen	41
6.3 Dubbelbestemmingen	42
6.4 Overige bepalingen	42
Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid	45
7.1 Economische uitvoerbaarheid	45
7.2 Exploitatieplan	45
Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47

Bijlagen bij de toelichting**49**

Bijlage 1	Ruimtelijke effecten grootschalige detailhandel in sport
Bijlage 2	Ontwikkelvisie Schiedam in Beweging
Bijlage 3	Schiedam in Beweging, fase 1
Bijlage 4	Waterparagraaf bestemmingsplan 'Harga-Noord'
Bijlage 5	Flora en faunaparagraaf
Bijlage 6	Notitie externe veiligheid Sportplaza
Bijlage 7	Advies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
Bijlage 8	Geluidsonderzoek Harga
Bijlage 9	Luchtkwaliteitsonderzoek Decathlon
Bijlage 10	Verkeersonderzoek gebiedsontwikkeling Harga
Bijlage 11	Vergewisplicht MER-beoordeling
Bijlage 12	Vooronderzoek conventionele explosieven Harga Schiedam
Bijlage 13	Ruimtelijke effectstudie vestigingsplan Decathlon
Bijlage 14	Advies Stadsregio Rotterdam
Bijlage 15	Reactienota voorontwerp-bestemmingsplan Sportplaza Harga
Bijlage 16	Nota van zienswijzen bestemmingsplan Sportplaza Harga

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 ontwikkelvisie 'Schiedam in Beweging' vastgesteld. De ontwikkelvisie voorziet in het verplaatsen van verschillende sportverenigingen welke thans gebruik maken van sportpark Harga. De ruimte die vrijkomt zal worden herontwikkeld naar een gemengd gebied waar plaats is voor wonen, commerciële functies en sport. Dit bestemmingsplan voorziet in de transformatie van het noordelijke deel van sportpark Harga tot een sportplaza waar ruimte is voor commerciële functies rond het thema sport, gezondheid en ontspanning. De nadere uitgangspunten welke gelden voor deze locatie staan beschreven in hoofdstuk 5 van de toelichting.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied is onderdeel van sportpark Harga en is gelegen aan de westzijde van Schiedam, ter hoogte van knooppunt Kethelplein (zie afbeelding 1). Het plangebied wordt aan de noordwestzijde begrensd door de aansluiting van de rijksweg A4 op de A20 en aan de oostzijde door de afrit Schiedam-Noord. De watergang aan de zuidzijde van de Hargalaan vormt de zuidelijke begrenzing van het plangebied.



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 Harga, met identificatienummer NL.IMRO.06060.BP0020, welke op 13 juni 2013 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 uitgangspunten voor en de visie op het plangebied zijn 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.

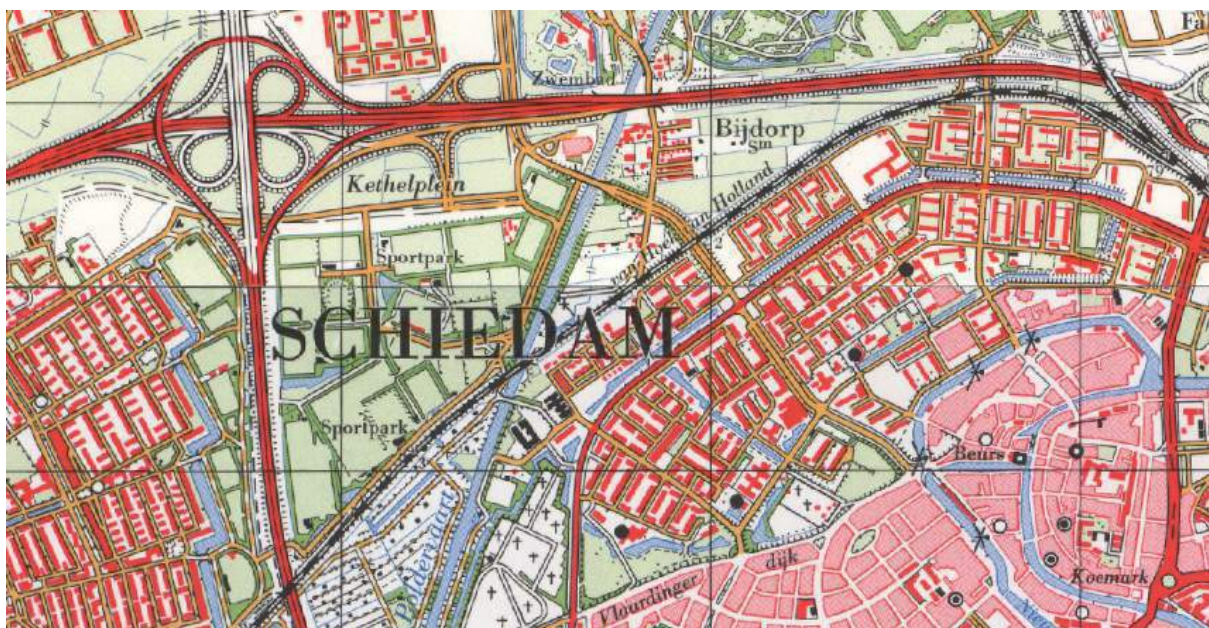
Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Ontstaansgeschiedenis

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

De polders hadden een kenmerkend slagenlandschap van langgerekte wei- en hooilanden gescheiden door afwateringssloten. De boezems van de afzonderlijke polders waren van elkaar gescheiden door dijken, waarover de belangrijkste wegen en ontsluitingen van erven liepen. De spaarzame bebouwing in de polders lag aan deze dijken. Het waren voornamelijk boerderijen. In de negentiende eeuw werden in de Hargpolder enkele nieuwe boerderijen gebouwd, zoals de buiten het plangebied gelegen boerderij Sportlaan 2.

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



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

2.2 Ruimtelijke en functionele beschrijving

Het plangebied maakt onderdeel uit van een gebied welke sinds de jaren '50 van de vorige eeuw is ingericht en in gebruik is als sportpark. De gronden waarop het bestemmingsplan ziet werden als laatste in gebruik genomen voor sport. De gronden zijn thans in gebruik door hockeyvereniging 'Spirit' en korfbalvereniging 'SSC Harga'. Deze sportverenigingen zullen in het kader van het project 'Schiedam in Beweging' worden verplaatst naar de nieuwe sportlocaties.

De openbare ruimte van Harga heeft een overwegend parkachtig karakter, met hier en daar doorzichten naar de sportvelden. De verkeersstructuur is grotendeels hiërarchisch, met een hoofdonthutingsweg (Hargalaan) en een rondweg (Olympiaweg) met aan weerszijden parkeervoorzieningen. De sportvelden zijn omzoomd met hoge beplanting en grotendeels door water omsloten waardoor deze niet openbaar toegankelijk zijn. De architectonische ontwerpen van de sportaccommodaties zijn van een standaardniveau. De huidige sportvelden en gebouwde voorzieningen van Harga zijn voor een groot deel nog oorspronkelijk.



Afbeelding 3 - Luchtfoto Harga-Noord

Hoofdstuk 3 Beleidskader

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

3.1 *Rijksbeleid*

3.1.1 **Structuurvisie Infrastructuur en ruimte**

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De structuurvisie vervangt verschillende nota's, waaronder de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit, en schetst de doelen, belangen en opgaven van het Rijk tot 2028 en de ambities tot 2040. Uitgangspunt is de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk over te laten aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'), minder nationale belangen en eenvoudiger 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 de AMvB Ruimte; het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is laatst gewijzigd op 1 juli 2014. Een aantal rijksbelangen wordt met dit besluit geborgd in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen van overheden. Onderwerpen die aan bod komen zijn: rijksvaarwegen, de mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, defensie, hoofdwegen, landelijke spoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen, primaire waterkeringen en de ecologische hoofdstructuur.

Het plangebied is gelegen aan de zuidzijde van de rijksweg A20, ter hoogte van knooppunt Kethelplein. De locatie is niet aangewezen als een reserveringsgebied voor de verbreding van bestaande hoofdwegen. Geen van de andere rijksbelangen zijn van toepassing op deze locatie. Het bestemmingsplan is daardoor in overeenstemming met het bepaalde in het Barro.

3.1.3 Sport en Bewegen in Olympisch perspectief

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

3.2 *Provinciaal en Regionaal beleid*

3.2.1 Provinciale structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland'

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

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

3.2.2 Notitie detailhandel Zuid-Holland

In 2012 heeft de provincie Zuid-Holland de notitie 'Detailhandel in Zuid-Holland' vastgesteld, welke is opgenomen in de provinciale structuurvisie. Het provinciaal beleid is er op gericht om de hoofdstructuur (hoofd- en ondersteunende centra, aangevuld met de belangrijkste clusters van perifere detailhandel) zoveel mogelijk te versterken, zonder de dynamiek in de sector te willen verminderen. Het beleid ten aanzien van perifere detailhandel blijft restrictief en beperkt tot een aantal in de verordening aangewezen locaties. De sturing wordt wel losgelaten ten aanzien van de vestiging van detailhandel in auto's, boten, caravans, motoren, scooters, zwembaden, buitenspeelapparatuur, fitnessapparatuur, piano's, surfplanken, tenten, grove bouwmaterialen, landbouwwerktuigen en brand- en explosiegevaarlijke goederen, aangezien deze branches de detailhandelsstructuur niet versterken en zelden voorkomen op locaties voor de vestiging van perifere detailhandel. Voor themagerichte detailhandel wordt ruimte geboden.

3.2.3 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 daarbij regels met betrekking tot belangrijke ruimtelijke elementen die een doorwerking hebben in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voorziet in de transformatie binnen de bebouwingscontour van een gedeelte van het stedelijk gebied van Schiedam. Het bestemmingsplan laat onder andere bedrijven en grootschalige detailhandel toe. De provinciale verordening is voor wat betreft de onderwerpen detailhandel en bedrijven van toepassing op dit bestemmingsplan. Ten aanzien van de overige ontwikkelingen welke dit bestemmingsplan mogelijk maakt worden in de provinciale verordening geen regels gesteld.

Detailhandel

Nieuwe detailhandel moet op grond van artikel 2.1.4, eerste lid van de verordening gevestigd worden binnen of direct aansluitend aan een bestaande winkelconcentratie in de centra van steden, dorpen en wijken.

Bij Kroonbesluit van 21 november 2015 (Staatsblad 2015/454, d.d. 2 december 2015) is de uitzonderingsregel in het derde lid van dit artikel geschorst. De Kroon heeft geoordeeld dat het limitatieve karakter van de uitzonderingsregel zich niet verdraagt met een goede ruimtelijke ordening en er twijfel is of de hieruit voortvloeiende vestigingsbeperkingen kunnen worden gerechtvaardigd door dwingende redenen van algemeen belang en of, indien dit zo is, de beperkingen in concrete gevallen geschikt, evenredig en noodzakelijk zijn. In dat kader wordt ook verwezen naar de van toepassing zijnde Europese regelgeving. Naar aanleiding hiervan heeft de Kroon een voorziening getroffen, welke in de plaats treedt van de uitzonderingsregel. Op grond hiervan is de het bepaalde met betrekking tot de vestiging van detailhandel in de centra is niet van toepassing op:

- detailhandel in auto's, boten, caravans, motoren, scooters, zwembaden, buitenspeelapparatuur, fitnessapparatuur, piano's surfplanken, tenten, grove bouwmaterialen, landbouwwerktuigen en brand- en explosiegevaarlijke goederen en detailhandel die zich uit oogpunt van ruimtelijke ordening niet onderscheidt van de hiervoor genoemde detailhandel.

Met het bestemmingsplan wordt in de eerste plaats ruimte geboden aan de op grond van de provinciale verordening expliciet toegelaten vormen van volumineuze detailhandel (auto's, boten, caravans, motoren, scooters, zwembaden, buitenspeelapparatuur, fitnessapparatuur, piano's, surfplanken, tenten, grove bouwmaterialen en landbouwwerktuigen). Het bestemmingsplan is in zoverre in overeenstemming met de uitzonderingsregel in artikel 2.1.4, derde lid van de verordening.

Aanvullend biedt het bestemmingsplan de ruimte voor de vestiging van één grootschalig sportdetailhandelsbedrijf (meer dan 5.000 m² bvo) op een perifere locatie, buiten de bestaande winkelgebieden of een locatie voor een nieuw regionaal winkelcentra. De grote omvang van het detailhandelsbedrijf, in samenhang met de op grond van de planregels geldende vereiste tot het aanwezig hebben van (in pandige) try & buy-voorzieningen en de grote verkeersaantrekkende werking maakt dat dergelijke detailhandel een vergelijkbare ruimtelijke uitstraling heeft als de eerder in artikel 2.4, derde lid van de verordening genoemde vormen van detailhandel. Verwezen wordt naar de bijgevoegde rapportage 'Ruimtelijke effecten grootschalige detailhandel in sport'. Gelet op het feit dat sprake is van een vergelijkbare ruimtelijke uitstraling wordt voor wat betreft de toegelaten grootschalige detailhandel in sportartikelen eveneens voldaan aan de provinciale verordening zoals deze luidt na het Kroonbesluit van 21 november 2015. Aanvullend wordt ook verwezen naar de overwegingen met betrekking tot de ruimtelijke effecten van vestiging van sportdetailhandel binnen het plangebied.

Bedrijven

Het plangebied biedt ruimte voor de vestiging van bedrijven. Op grond van artikel 2.1.3, eerste lid van de verordening moet een bestemmingsplan bedrijven toelaten uit de hoogst mogelijke milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten passend bij de omgeving van het bedrijventerrein. Bij het bepalen van de hoogst toegelaten milieucategorieën is in het bestemmingsplan rekening gehouden met de richtafstanden op grond van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering', de beoogde ontwikkeling van het plangebied en de voorziene woningbouw aan de zuidzijde. Op grond van deze uitgangspunten zijn bedrijven tot maximaal milieucategorie 3.2 toegelaten. In overeenstemming met de uitzonderingsregel in artikel 2.1.2, tweede lid, onder d van de verordening zijn daarbij bedrijfsgebonden kantoren toegelaten tot 50% van de bruto vloeroppervlakte van een bedrijf.

3.2.4 Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

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

Het RR2020 benoemt een tiental ontwikkelingsopgaven voor de regio Rijnmond, zoals het versterken van de diversiteit op de binnenflank van de Randstad. De ontwikkelingsopgaven zijn uitgewerkt in een uitvoeringsagenda. Deze betreft diverse projecten en programma's, zoals het Integraal Ontwikkelingsplan Delft-Schiedam (IODS) welke betrekking heeft op de aanleg van de A4 Delft-Schiedam in relatie tot landschapsontwikkeling in Midden-Delfland en herstructurering van het omliggende stedelijk gebied van Vlaardingen en Schiedam. De ontwikkeling van het plangebied maakt onderdeel uit van het IODS. Het RR2020 zet voorts in op het situeren van voorzieningen welke te groot zijn voor de binnensteden nabij knooppunten of andere goed bereikbare plaatsen langs snelwegen. De ontwikkeling van het plangebied voldoet, gelet op de ligging in de 'oksel' van twee snelwegen, aan deze voorwaarde.

3.2.5 Beleid Detailhandelsstructuur 2012

Het Algemeen Bestuur van de Stadsregio Rotterdam heeft op 4 juli 2012 het Beleid Detailhandelsstructuur 2012 vastgesteld. De stadsregio is gebaat bij het ontwikkelen van verschillende, elkaar aanvullende winkelgebieden met een eigen identiteit. Het beleid is gericht op het versterken van de bestaande detailhandelsstructuur. Nieuwe vestigingslocaties voor detailhandel mogen niet ten koste gaan van de bestaande perspectiefrijke winkelgebieden. Het is daarbij niet wenselijk dat nieuwe perifere detailhandelsconcentraties ontwikkeld worden. De vestiging van supergrootschalige, solitaire detailhandel (meer dan 10.000 m² bvo) met een bovenregionaal verzorgingsgebied is mogelijk op goed ontsloten locaties, mits dit niet leidt tot het ontstaan van een nieuw detailhandelscluster. Tevens kan een uitzondering worden gemaakt voor bijzondere thema's en concepten die momenteel nog niet in de regio gevestigd zijn.

De Stadsregio Rotterdam heeft op 2 april 2014 positief geadviseerd ten aanzien van het Sportplaza Schiedam en de daar onderdeel van uit makende detailhandel. Geoordeeld is dat sprake is van een bijzonder concept dat nog niet aanwezig is in de regio. Daarbij is overwogen dat de detailhandel zich bevindt in het ontbrekende grootschalige budget sportsegment, vestiging binnen de bestaande winkelgebieden praktisch niet haalbaar is, er geen voor de hand liggende alternatieven zijn binnen de bestaande structuur en een ontwrichtende werking op de regionale detailhandelsstructuur niet aannemelijk is.

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 vrijgevalen sportlocaties kunnen worden herontwikkeld ten behoeve van andere stedelijke functies. Het tracébesluit is genomen na vaststelling van de Stadsvisie, waardoor deze herontwikkeling niet specifiek wordt benoemd in de Stadsvisie.

In de Stadsvisie wordt het Harga-gebied benoemd als ontwikkelingslocatie. Het sportpark dient te worden opgewaardeerd tot een moderne, multifunctionele voorziening, waarbij een meerwaarde wordt gezocht met andere functies. De ontwikkelvisie voor Harga voorziet in het opwaarderen van de sportvoorzieningen, het realiseren van een commerciële functie welke qua assortiment daar op aansluit en de transformatie van het overige gebied naar wonen. Daarmee wordt aangesloten op de uitgangspunten uit de Stadsvisie inzake het differentiëren van het woonmilieu, versterken van de lokale economie en het moderniseren van de sportterreinen. In 2012 is de ontwikkelvisie 'Schiedam in Beweging' vastgesteld als aanvulling op de Stadsvisie.

3.3.2 Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS)

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

3.3.3 Schiedam in beweging

In 2012 is de ontwikkelvisie '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 5.2).

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

3.3.4 Detailhandelsnota

In 2009 is de 'Detailhandelsnota 2010-2020' vastgesteld. De nota tracht door middel van een onderlinge afstemming tussen de winkelgebieden en geplande ontwikkeling een sterk detailhandelsapparaat op te bouwen. Doel is te komen tot een evenwichtige en duurzame voorzieningenstructuur voor de consument waarin de markt met vertrouwen durft te investeren. Het beleid is er op gericht de verzorgingspositie van de binnenstad te verstevigen en te komen tot complementaire en sterke winkelgebieden. De wens tot een fijnmazige wijkwinkelstructuur dicht bij bewoners kan daarbij op gespannen voet staan met de noodzakelijke schaalvergroting van winkelvoorzieningen. Er dient daarom gezocht te worden naar een goede balans tussen de nabijheid en vitaliteit van winkelvoorzieningen. Het huidige aanbod in volumineuze detailhandel in de periferie bestaat uit enkele bouwmarkten en (kleine) woninginrichtingszaken. Dit aanbod is relatief beperkt en niet geclusterd en gaf geen aanleiding om dit aanbod substantieel uit te breiden. Het beleid biedt ruimte voor bijzondere thema's en concepten die momenteel nog niet aanwezig zijn.

3.3.5 Nota Bedrijventerreinen

In 2009 is de Nota Bedrijventerreinen vastgesteld. De nota heeft een focus tot 2020. Uitgangspunt van de nota is het optimaliseren van de werkgelegenheid, onder andere door het vinden van uitbreidingsruimte voor en nieuwvestiging van (hoogwaardige) bedrijven, welke uit het oogpunt van milieu in te passen zijn in de stedelijke omgeving. Een doel om dit uitgangspunt te bereiken is het intensiveren van het gebruik van de bestaande bedrijventerreinen door verdichting. De ambitie van de gemeente is in de markt een nadrukkelijk profiel te verwerven als goede vestigingsplaats voor hoogwaardige bedrijven ('hogergeschoolde ambachtelijke maakindustrie'). De nota is vastgesteld voor de besluitvorming over de aanleg van de rijksweg A4 Delft-Schiedam definitief was. Om deze reden is in de nota slechts de potentie van Harga benoemd; De potentie om zich te ontwikkelen tot een aantrekkelijke hoogwaardige vestigingsplaats, met ruimte voor hoog opgeleide arbeidsplaatsen op een multimodaal ontsloten locatie. Met dit bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan de ontwikkelpotentie van deze locatie.

3.3.6 Schiedams horecabeleid

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

De planlocatie Sportplaza Harga wordt specifiek benoemd in het Schiedams horecabeleid. Een nieuwe internationale noord-zuid verbindingroute langs / door Schiedam ontstaat door de aanleg van de A4 Delft-Schiedam. Dit biedt ruimte voor nieuwe grootschalige stedelijke ontwikkelingen en heeft tot gevolg dat rondom de Schiedamse afritten van de A4 (Vijfsluizen en Harga-Noord) een aantrekkelijk vestigingsgebied voor horecabedrijven als wegrestaurants, fast foodrestaurants en hotels ontstaat. Daarnaast ontstaat ruimte voor ondersteunende horeca bij de commerciële invulling van Harga-Noord.

3.3.7 Hotelbeleid Schiedam

In het Hotelbeleid Schiedam (juni 2008) zijn de beleidsdoelen met betrekking tot de hotelsector opgenomen. In de nota is op basis van een marktanalyse gekeken naar de vooruitzichten voor de hotelsector. Het gemeentelijk hotelbeleid is afgestemd op deze vooruitzichten. Bij de marktanalyse is niet alleen gekeken naar de lokale hotelsector, maar is op regionale schaal gekeken naar het aanbod en ontwikkelingen. Reden hiervoor is dat de lokale verblijfsmarkt niet los kan worden gezien van de regionale verblijfsmarkt.

De hotelsector in Schiedam is beperkt (169 kamers in 3 hotelbedrijven) en de groei van het aanbod is achtergebleven bij de regionale en landelijke aanbodontwikkeling. Het totaal aantal overnachtingen bestaat, mede ten gevolge van de goede bereikbaarheid, hoofdzakelijk uit zakelijke overnachtingen. De toeristische markt is in Schiedam nog in opbouw en wordt voor het merendeel gerealiseerd door gasten van de Thermen Holiday sauna. Het aanbod aan hotelkamers is ten opzichte van de vaststelling van het beleid gedaald naar 134 kamers in één hotelbedrijf. De omliggende gemeenten (Rotterdam en Vlaardingen) vertoonden in deze periode een toename van het aantal hotelkamers en -bedrijven (Feiten & Cijfers, Kenniscentrum Horeca, 2014).

Kansen worden gezien voor hotels ten behoeve van overnachtingen ('weekendje Schiedam'), extended stay samenhangend met arbeiders in de haven en transit-overnachtingen in verband de goede ligging en bereikbaarheid van Schiedam. Gelet op de markt en de kansen bestaat ruimte voor een selectief uitbreidingsbeleid waarbij ruimte is voor 80 tot 100 extra hotelkamers, naast de harde plannen voor een hotel op Schieveste en de Monopole. Aanvullend zijn er mogelijkheden afhankelijk van de bovenlokale zakelijke markt.

3.3.8 Sportbeleid gemeente Schiedam

In 2009 is het gemeentelijk sportbeleid 'Een leven lang sporten en bewegen!' vastgesteld. De missie van het Schiedamse sportbeleid luidt: *'In Schiedam is, door een intensieve samenwerking met alle partijen, voor elke Schiedammer een passend sportaanbod gecreëerd, zodat iedereen een leven lang kan sporten en bewegen!'*. Doel van het beleid is een passend en bereikbaar sportaanbod voor elke levensfase.

Sport wordt steeds belangrijker voor de samenleving. Voor veel mensen vormt het een doel op zich, het is leuk, bezorgt plezier en geeft ontspanning. Daarnaast komt de aandacht meer te liggen bij de inzet van sport als middel voor het realiseren van doelen op sociaal-maatschappelijke terreinen, zoals het lokale gezondheids-, jeugd- en welzijnsbeleid. Zo draagt sporten en bewegen bij aan een betere fysieke gesteldheid, blijven oudere mensen langer vitaal en lopen kinderen die geregeld sporten en bewegen minder risico op overgewicht. Samen sporten en bewegen leidt tot ontmoeting en maatschappelijke participatie en faciliteert sociaal contact. Het sportbeleid is daarmee niet langer gericht op één doel, maar vormt een integraal beleid waarbij veel aandacht is voor sport als

middel in het kader van een breder welzijnsbeleid. Daarnaast ontstaat, door het integrale karakter van sportbeleid, in toenemende mate de mogelijkheid dat private en andersoortige partijen een bijdrage leveren aan de implementatie en realisatie van sportbeleid. Het beleid zet, gelet hierop, sterk in op het bevorderen van de sportdeelname, onder andere door het verder uitbouwen van het aantal kennismakingsmomenten met sport op school en in de buurt, in samenwerking met sportverenigingen en andere partners die actief zijn op het terrein van sport en bewegen.

3.3.9 Groenblauwe Structuurvisie

Op 27 januari 2015 is de Groenblauwe structuurvisie vastgesteld. Daarin wordt een visie gegeven op het toewerken van het toekomstige groenblauwe netwerk naar sfeer, gebruik, status en toekomstwaarde en de relaties tussen de verschillende onderdelen van het groenblauwe netwerk. De 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 uitgebreid op basis van ruimtelijke kenmerken. De verschillende lagen hebben een sterke overlap met elkaar en zorgen zo voor een integrale groenblauwe structuur.

Voor wat betreft het plangebied en de directe omgeving daarvan is het versterken van de groenstructuur een aandachtspunt. Het gaat dan met name om de aanwezige groenstructuur langs de Hargalaan.

3.3.10 Hoogbouwvisie

De Hoogbouwvisie is in 2008 opgesteld om de vraag naar hoogbouw te structureren. Er is een drietal opgaven te onderscheiden: de eigen identiteit van Schiedam versterken, Schiedam in een dynamisch evenwicht en groenblauwe slinger van Midden Delfland naar de Nieuwe Maas. In de hoogbouwvisie is een onderscheid gemaakt naar drie categorieën: samenhang (hier is de hoogte van de hoogbouw niet hoger dan 5/3 van de gemiddelde hoogte), onderscheid (de hoogte ligt tussen 5/3 en 8/3 van de gemiddelde hoogte) en overstijging (de hoogte is meer dan 8/3 van de gemiddelde hoogte).

Schiedam is gelegen langs de A4 en de A20. Het is opvallend dat langs deze snelwegen niet of nauwelijks gebruik gemaakt wordt van de mogelijkheid Schiedam aan de buitenwereld te presenteren. Bijna de gehele route is omzoomd met bossages, die het zicht op de stad wegnemen. Met name rond de afslagen ligt een kans als stad om de goede bereikbaarheid en ontsluiting per auto te combineren met de opgave voor nieuwe locaties, op een schaal waar hoogbouw deze identiteit en imago voor de stad kan meegeven. Bewust is alleen voor de afslagen gekozen. Het volledig vol bouwen van terreinen langs de snelwegen ontnemt juist het zicht op de andere kwaliteiten van de stad.

3.3.11 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. Voor het gebied Harga Noord staat een goede bereikbaarheid over de weg centraal. Dit geldt niet alleen voor bereikbaarheid per auto maar ook per fiets en met het openbaar vervoer. Voorts wordt in het GVVP aangegeven dat bij een bedrijventerrein het parkeren op eigen terrein moet gebeuren zodat er geen belasting in het openbaar gebied is.

3.3.12 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 toegepast bij de ontwikkeling van het plangebied.

Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische randvoorwaarden

Het al dan niet voldoen aan verschillende planologische en milieutechnische randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan getoetst op planologische en milieutechnische randvoorwaarden. Het bestemmingsplan biedt flexibiliteit bij de ontwikkeling van het gebied. Bij het bepalen van de ruimtelijke effecten (geluid, luchtkwaliteit en verkeer) is daarom uitgegaan van een maximale invulling van de planmogelijkheden. Gezien de verwachte bezoekersaantallen en verkeersstromen wordt de ontwikkeling van grootschalige detailhandel op deze locatie beschouwd als de maximale invulling (worst case) van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.

4.1 Waterparagraaf

Ten behoeve van de uitvoering van de wettelijk verplichte watertoets is voor dit bestemmingsplan een waterparagraaf opgesteld. De volledige waterparagraaf "Bestemmingsplan Harga Noord" is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

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

- de Gemeente Schiedam voor de aanleg van Sportplaza Harga een regelbare stuw zal realiseren bij het uitstroompunt van het plangebied Harga.
- bij de aanleg van Sportplaza Harga zal ten behoeve van deze ontwikkeling in totaal minimaal 1.764 m³ aan waterberging gerealiseerd worden binnen peilgebied I van de Poldervaartpolder.
- de waterkwaliteit in het plangebied voldoende zal zijn en zal voldoen aan streefbeeld Stedelijk Nieuw en viswatertype snoek-blankvoorn.
- 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 geen issue is.

4.2 Bodem

Het plangebied Harga Noord maakt oorspronkelijk deel uit van de Babberspolder en de Hargpolder. Het plangebied is in de jaren vijftig voor het eerst ontwikkeld en bestaat sinds die tijd hoofdzakelijk uit sportvelden en volkstuintjes. Zowel de boven- als ondergrond bestaat hoofdzakelijk uit zandige grond. De bodem is niet of nauwelijks opgehoogd met grond of zand van elders. Mogelijk zijn wel een aantal watergangen gedempt.

Met het oog op de voorgenomen herontwikkeling van het gebied, is onderzoek gedaan naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in het plangebied (Verkennd bodemonderzoek Sportpark Harga te Schiedam, Mos Grondmechanica B.V. kenmerk R1203357-RH_3, d.d. 27 november 2012). Uit het onderzoek blijkt dat de bodem licht verontreinigd is met kobalt, nikkel, zink, PAK en PCB's en niet is verontreinigd met de overige stoffen waarop is onderzocht. Deze mate van verontreiniging komt overeen met de verwachte kwaliteit van de bodem zoals vastgelegd in de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart. Het grondwater is eveneens licht verontreinigd met een aantal stoffen (barium, nikkel, zink, xylenen, en kobalt). Er zijn vooralsnog geen aanwijzingen verkregen van de aanwezigheid van een geval van bodemverontreiniging, bijvoorbeeld veroorzaakt

door (voormalige) bodembedreigende activiteiten/verontreinigende bronnen. Aanvullend onderzoek naar de aanwezigheid en kwaliteit van het materiaal waarmee watergangen in het verleden zijn gedempt dient nog te worden uitgevoerd.

Het bevoegd gezag Wet bodembescherming heeft onder dit voorbehoud vooralsnog op basis van bovengenoemde rapportage en resultaten geoordeeld dat de mate van verontreiniging in grond en grondwater geen belemmering vormt voor het beoogde grondgebruik. Slib in watergangen die verdwijnen of verhardingslagen in of op de bodem die hun functie verliezen of reeds verloren hebben dienen voorafgaand aan de herontwikkeling te worden verwijderd. Het uitgevoerde bodemonderzoek biedt op voorhand onvoldoende inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van aanwezig slib of aanwezige verhardingslagen.

Gebiedseigen grond die vrijkomt bij graafwerk, kan binnen het plangebied vrij worden hergebruikt. Mocht tijdens graafwerk toch onverwacht (zintuiglijk) verontreinigde grond worden aangetroffen dan dient dit te worden gemeld bij het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag bepaalt in dat geval of, en zo ja welke, maatregelen er dienen te worden genomen. Bij het voornemen om grond toe te passen van elders dient deze te voldoen aan de bodemkwaliteitsklasse voor volkstuinen en kinderspeelplaatsen. Voor dit bodemgebruik zijn in de Nota bodembeheer lokale maximale waarden vastgesteld.

4.3 Flora en fauna

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

Door het Bureau Stadsnatuur Rotterdam is de "Flora- en faunaparagraaf bestemmingsplan Harga-Noord" opgesteld voor het plangebied. 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 geen onderdeel is van en niet gelegen is in de nabijheid van natuur- of groengebieden met een wettelijk beschermde status of ecologische verbindingzones op het land (EHS, PEHS);
- het plangebied vrijwel uitsluitend wordt gebruikt als leefgebied door algemeen voorkomende, opportunistische soorten, en niet van belang is voor kritische, (emstig) bedreigde of zeer zeldzame flora of 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 verbindingzone, en deze gelet op de ligging binnen het invloedssfeer van het plangebied een belangrijk aandachtspunt vormt;
- de aanwezige 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.

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 detailhandel met een hoog aantal bezoekers en hotels groter dan 1.500 m², zijn niet toegestaan binnen de 10⁻⁶ contour van het PR:

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

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

4.4.2 Risicobronnen

Plaatsgebonden risico

Het plangebied is gelegen op korte afstand van de rijksweg A4 en A20 (knooppunt Kethelplein), binnen het invloedsgebied van een transportroute voor gevaarlijke stoffen. De PR 10⁻⁶-contour van de rijkswegen valt binnen de grenzen van de weg. Op grond van het Basisnet weg geldt voor de rijkswegen een veiligheidsafstand van 23 meter vanaf de as van de weg. Binnen deze afstand mogen geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Deze afstand reikt niet tot het plangebied. Daarnaast houdt het Basisnet rekening met een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter vanaf de rand van de weg. Binnen het PAG is de realisatie van (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan, maar moet wel rekening worden gehouden met de effecten van een plasbrand. Ook deze afstand reikt niet tot het plangebied.



Afbeelding 4 - Rijksweg A4: veiligheidszone (roze), PAG-zone (rood) en invloedsgebied (geel)

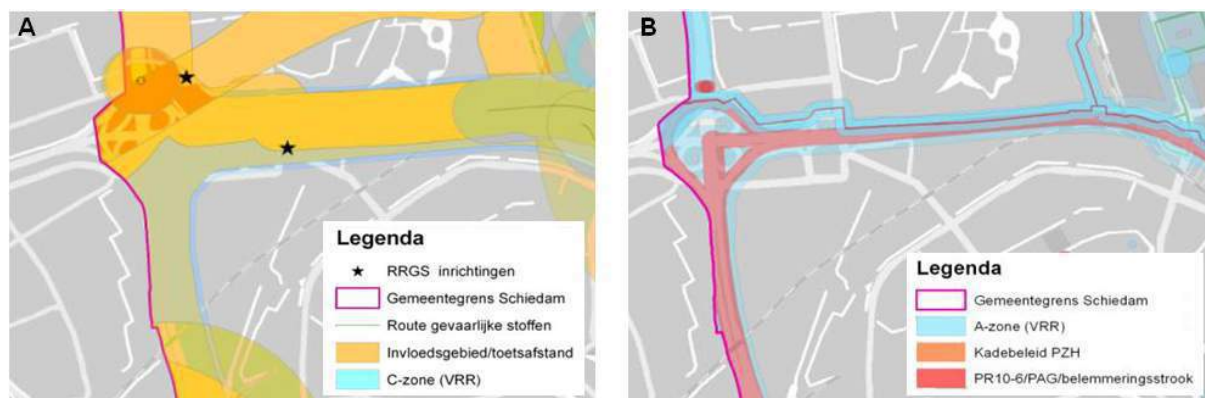
Het plangebied bevindt zich niet binnen PR 10⁻⁶ contour of het effectgebied behorende bij enige in de omgeving gelegen inrichtingen. Dit geldt eveneens voor enige transportroute voor gevaarlijke stoffen over het water, via het spoor of via buisleidingen. Het gebied ligt buiten het invloedsgebied behorende bij Rotterdam The Hague Airport. Risicovolle inrichtingen (Bevi-bedrijven) zijn niet toegelaten binnen het plangebied.

Groepsrisico

Voor wat betreft het groepsrisico wordt het invloedsgebied (355 meter) van de rijkswegen bepaald door een Blevé scenario (boiling liquid expanding vapour explosion) ten gevolge van een calamiteit bij het transport van stofcategorie GF3 (LPG). De ontwikkeling van het plangebied heeft tot gevolg dat het groepsrisico, bij een maximale ontwikkeling van het plangebied, toeneemt van 0,03 naar 0,04 maal de oriëntatiewaarde (Notitie externe veiligheid Sportplaza, DCMR, d.d. 12 mei 2014).

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.



Afbeelding 5 - Signaleringskaart nader onderzoek (A) en zones niet bouwen kwetsbare bestemmingen (B)

De visie bevat een tweetal signaleringskaarten:

1. De eerste kaart (A) 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 hoofdzakelijk gelegen binnen het invloedsgebied van de rijkswegen A4 en A20. Voor ontwikkelingen binnen deze zone welke leiden tot een toename van het aantal personen, zoals een hotel, de realisatie van grootschalige detailhandel of een evenemententerrein, is een verantwoording van het groepsrisico vereist.
2. De tweede kaart beschrijft de zones waar vestiging of uitbreiding van kwetsbare functies ongewenst is. Het plangebied ligt deels binnen de A-zone. Voor deze zone geldt dat bepaalde (zeer) kwetsbare functies, zoals evenemententerreinen, ongewenst zijn. Andere functies, zoals hotels en detailhandel, zijn in principe aanvaardbaar, maar onderzocht dient te worden of door het treffen van aanvullende maatregelen het aantal slachtoffers kan worden beperkt.

Voor het plangebied geldt dat sprake is van één voor het groepsrisico relevante risicobron, het transport van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A4 en A20. Het groepsrisico ten gevolge deze risicobron is laag en neemt ten gevolge van de ontwikkeling in geringe mate toe van 0,03 naar 0,04 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Op grond van de Visie Externe Veiligheid is voor deze ontwikkeling een groepsrisicoverantwoording vereist.

4.4.4 Verantwoording groepsrisico

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

Om de effecten van een ongeval te beperken, dienen op grond van de Visie Externe Veiligheid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op grond van de visie aanvullend de volgende algemene maatregelen getroffen te worden:

- uitschakelbare mechanische ventilatie;
- (nood)uitgangen welke van de risicobron af zijn gericht;
- twee volwaardige, onafhankelijke ontsluitingsroutes aan twee zijden van het plangebied;
- optimale verkeerscirculatie binnen het plangebied;
- onbelemmerde toegankelijkheid voor hulpverleningsvoertuigen.

Het plan voldoet hieraan. Het plangebied is gelegen aan de Hargalaan en wordt via die weg tweezijdig ontsloten. Een goede bereikbaarheid van het plangebied voor hulpdiensten is hiermee gegarandeerd. De gebouwgebonden maatregelen zijn opgenomen in de planregels.

Advies VRR

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

1. de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van aanwezigen, in geval van een dreigende BLEVE, te verbeteren door ervoor te zorgen dat er in het gebouw geschild kan worden.
2. de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van aanwezigen, in geval van een toxische wolk, te verbeteren door gebouwen geschikt te maken om enkele uren in te schuilen. Hiervoor dienen deuren, ramen en ventilatieopeningen afsluitbaar te zijn en het luchtverversingssysteem uitgeschakeld te kunnen worden.
3. de luchttoevoer van het luchtverversingssysteem zo ver als mogelijk van de rijkswegen A4 en A20 af te realiseren, waardoor er meer tijd is om het systeem uit te schakelen.
4. zorg te dragen voor een goede voorlichting en instructie aan de medewerkers van de BHV-organisatie zodat zij weten hoe te handelen bij een dreigende BLEVE of een toxische wolk.

Maatregelen ter verbetering zelfredzaamheid en hulpverlening

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

- Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een kwetsbaar object (hotel groter dan 1.500 m²) en een beperkt kwetsbaar object (detailhandel met hoge bezoekersaantallen) binnen het invloedsgebied van de rijkswegen A4 en A20. Voor dergelijke objecten geldt op grond van de gemeentelijke visie dat deze aanvaardbaar zijn, mits uit het oogpunt van externe veiligheid harde kwaliteitseisen worden gesteld. Het invloedsgebied behorende bij de weg is op de verbeelding aangeduid als 'Veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen'. De door de VRR onder 1 t/m 3 genoemde aanbevelingen zijn onderdeel van de regeling inzake de 'Veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen'.
- Voor kwetsbare terreinen, zoals een evenemententerrein, geldt op grond van de gemeentelijke EV-visie dat deze niet gewenst zijn binnen 70 meter vanaf de rand van de weg. De planregels zijn zodanig ingericht dat het gebruik van deze zone als evenemententerrein niet is toegelaten.

Onderdeel 4 van het advies van de VRR, "Het zorgdragen van een goede voorlichting en instructie" leent zich niet voor verankering in het bestemmingsplan. De toekomstige gebruikers van het plangebied zullen hierover op andere wijze worden geïnformeerd. De VRR heeft op 18 juli 2014 aangegeven zich te kunnen vinden in de wijze waarop in het bestemmingsplan om wordt gegaan met het onderdeel externe veiligheid.

Conclusie

Gezien het lage groepsrisico en de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt om op locaties met een verhoogd risico nadere eisen of voorwaarden te stellen, te weten goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten, ontsluiting van twee kanten van het gebied en het opnemen van maatregelen in de regels, is de gemeente Schiedam van mening dat uitvoering van het bestemmingsplan op een verantwoorde wijze plaats kan vinden.

4.5 Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder zijn normen gesteld met betrekking tot de maximale geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen. Het bestemmingsplan maakt geen geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk, waardoor het bepaalde in de Wet geluidhinder niet direct van toepassing is. Dit neemt niet weg dat ten gevolge van de ontwikkeling een toename van het aantal verkeersbewegingen op de Hargalaan en de Burgemeester Heusdenslaan (Vlaardingen) wordt verwacht (zie paragraaf 4.7). Een akoestisch onderzoek is uitgevoerd naar de effecten van de realisatie van Sportplaza Harga op de omliggende woongebieden in Schiedam en Vlaardingen (Geluidsonderzoek Harga, Arcadis, d.d. 25 september 2013). In het onderzoek zijn een drietal situaties in kaart gebracht: autonome ontwikkeling, plansituatie Sportplaza Schiedam en plansituatie Sportplaza Schiedam inclusief de ontwikkeling van een woonwijk met 500 woningen aan de zuidzijde van de Hargalaan.

De toename in geluidsbelasting ten gevolge van Sportplaza Schiedam en de nieuwe woonwijk is, ten opzichte van de autonome ontwikkeling, het grootst op de Churchillweg en de Burgemeester Heusdenslaan in oostelijke richting vanaf de aansluiting met de A20. Het verschil in de geluidbelasting bedraagt hier maximaal 1,0 dB(A). Voor de Burgemeester Heusdenslaan in westelijke richting vanaf de aansluiting met de A20 en de Nieuwe Damlaan geldt dat de geluidsbelasting met maximaal 0,5 dB(A) zal toenemen. Op de overige onderzochte wegvakken in de omliggende woongebieden zullen ten opzichte van de autonome ontwikkeling geen effecten optreden. De toename van de geluidsbelasting is dusdanig beperkt dat geen sprake is van een relevante verslechtering van de geluidsbelasting. Aanvullende geluidsmaatregelen zijn derhalve niet vereist.

In het akoestisch onderzoek is aanvullend onderzocht of de toename van het verkeer op de Hargalaan de beoogde ontwikkeling van een woonwijk aan de zuidzijde van de Hargalaan niet in de weg staat. Geconcludeerd wordt dat hoewel de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A) voor het overgrote deel van het plangebied wordt overschreden, de maximale waarde waarvoor hogere waarden (geluid) kunnen worden verleend niet worden overschreden. Het wegverkeerslawaai op de Hargalaan staat de beoogde ontwikkeling van een woonwijk aan de zuidzijde van de Hargalaan daarmee niet in de weg.

4.6 Luchtkwaliteit

De Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit zijn geïmplementeerd in de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer). De wet bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijnstof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijnstof (jaar- en daggemiddelde) van belang. Voor NO₂ en PM₁₀ geldt een grenswaarde van maximaal 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie. Vanaf 2015 geldt aanvullend dat eveneens voldaan moet worden aan de grenswaarde voor PM_{2,5} van maximaal 25,0 µg/m³.

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

bestemmingsplan Sportplaza Harga

Op grond van artikel 5.16, eerste lid, sub c van de Wet milieubeheer dient bij het vaststellen van een bestemmingsplan aannemelijk te worden gemaakt dat een ruimtelijke ontwikkeling 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de concentratie van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht. Dit betekent dat indien een project minder dan 3% van de grenswaarde voor stikstof (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, het project doorgang kan vinden.

Een luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd naar de blootstelling in het plangebied en het indirecte gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plan op de wegen rond het plangebied (Luchtkwaliteitsonderzoek Decathlon, Arcadis, d.d. 3 november 2014). In het onderzoek zijn een drietal situatie in kaart gebracht: autonome ontwikkeling, plansituatie Sportplaza Schiedam en plansituatie Sportplaza Schiedam inclusief de ontwikkeling van een woonwijk met 500 woningen aan de zuidzijde van de Hargalaan.

De hoogste concentraties aan NO₂ treden in de autonome situatie op direct op en langs de rijksweg A4 en A20. Nabij het plangebied bedraagt de maximale concentratie NO₂, op de wettelijke toetsafstand van maximaal 10 meter van de wegrand, circa 33,0 µg/m³. De grenswaarde van 40,0 µg/m³ wordt in de autonome situatie niet overschreden. Uit het onderzoek blijkt dat de maximale bijdrage in de plansituatie met Sportplaza Schiedam ten opzichte van de autonome situatie 0,4 µg/m³ bedraagt. Deze maximale bijdrage wordt berekend op de Hargalaan, nabij de toe- en afrit A20 Schiedam-Noord. Een bijdrage van 0,3 µg/m³ wordt berekend voor de plansituatie Sportplaza Schiedam inclusief de ontwikkeling van een woonwijk. De maximale concentratie NO₂ op de beoogde locatie voor de woonwijk bedraagt 31,0 µg/m³.

Voor fijnstof geldt eveneens dat de hoogste concentraties PM₁₀ op en direct langs de rijkswegen plaatsvinden. De maximale concentratie PM₁₀ bedraagt in de autonome situatie 24,0 µg/m³ nabij het plangebied. De maximale bijdrage in de plansituatie met Sportplaza Schiedam bedraagt 0,2 µg/m³ ten opzichte van de autonome ontwikkeling en wordt eveneens berekend op de Hargalaan, nabij de toe- en afrit A20 Schiedam-Noord. Eenzelfde bijdrage wordt berekend voor de plansituatie Sportplaza Schiedam inclusief de ontwikkeling van een woonwijk. De maximale concentratie PM₁₀ op de beoogde locatie voor de woonwijk bedraagt 23,0 µg/m³. De maximale concentratie PM_{2,5} bedraagt 15,0 µg/m³. De maximale bijdrage in de plansituatie Sportplaza Schiedam inclusief de ontwikkeling van een woonwijk bedraagt 0,1 µg/m³.

De toename van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de ontwikkelingen in het plangebied zorgt voor een beperkte bijdrage aan NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. De grens voor 'niet in betekende mate' bijdragen van 3% van de grenswaarde wordt niet overschreden, waarmee geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling niet 'in betekende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de planvorming ten behoeve van het sportplaza en de voorziene woningbouw aan de zuidzijde van de Hargalaan.

4.7 Verkeer

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

Verkeersstromen

De ontwikkeling van de verkeersstromen is onderzocht op de Hargalaan, de aansluitende toevoerroutes via de Nieuwe Damlaan en de Burgemeester Heusdenslaan en enkele daarop aantakende wegen in Schiedam en Vlaardingen. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling van Sportplaza Harga en de geplande woningbouw op Harga zullen leiden tot een toename van het verkeer binnen het plangebied en op de aansluitende toevoerroutes.

bestemmingsplan Sportplaza Harga

De toename van het verkeer bedraagt op een weekdag in de ochtendspits gemiddeld 39% en in de avondspits 41%. Op het drukste uur van de zaterdagmiddag is sprake van een gemiddelde verkeersgroei van 74%. Het verkeer op de gehele Hargalaan zal op dat moment soms zelfs verdubbeld tot verdrievoudigd zijn (groei tussen +53% en +234%). De verkeerseffecten van de ontwikkeling van Harga op het hoofdwegennet (A4 en A20) zijn, met een maximale toename in intensiteit van 2,5%, beperkt. Wel zal dit leiden tot een beperkte verzwarende van de, al erg hoge, verkeersdruk op deze rijkswegen in de ochtend- en avondspits.

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

Kruispunten

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

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

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

bestemmingsplan Sportplaza Harga



Afbeelding 6 - Kruispunten omgeving Sportplaza Harga

De ontwikkelingen op Harga leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen op de dubbelstrooksrotonde op de kruising van de Hargalaan met de Sportlaan. De I/C-ratio op deze kruising blijft ruim onder de grens van 0,8. De rotonde kan (met de huidige belijning) de verkeersstromen op alle maatgevende momenten verwerken.

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

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

Conclusie

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

4.8 Milieuhinder bedrijvigheid

De Wet milieubeheer heeft onder andere tot doel milieuhinder in woonsituaties zoveel mogelijk te voorkomen. Bedrijven en instellingen die hinder veroorzaken moeten een vergunning hebben in het kader van de Wet milieubeheer of vallen onder één van de AMvB's op grond van deze wet. In aanvulling hierop worden ook afstanden vastgelegd tussen bedrijven en milieugevoelige functies. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies, ter plaatse van woningen een goed woon- en leefmilieu gegarandeerd kan worden en rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en gevoelige functies met betrekking tot milieu mee te nemen, wordt in dit bestemmingsplan gebruik gemaakt van milieuzonering. Hieronder wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies,

bestemmingsplan Sportplaza Harga

zoals woningen. Door het aanbrengen van een zonering tussen beiden wordt de overlast ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden. De milieuzonering vindt plaats aan de hand van een Staat van Milieubelastende activiteiten, gebaseerd op de Staat van Milieubelastende activiteiten uit de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (2009). De staat wordt toegepast voor bedrijventerreinen en gaat uit van het aanhouden van richtafstanden tussen bedrijfsactiviteiten en milieugevoelige functies. Ten opzichte van het omgevingstype “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

Bij het bepalen van toegelaten bedrijfsactiviteiten is in de eerste plaats gekeken naar de afstand van het plangebied tot in de omgeving aanwezige gevoelige functies. Dit betreft zowel het Vlietlandziekenhuis als de beoogde woningbouw aan de zuidzijde van de Hargalaan. Aanvullend geldt dat de ontwikkeling van Harga naar een gemengd stedelijk gebied geen ruimte biedt voor zwaardere bedrijfsactiviteiten (milieucategorie 4 en hoger). Om deze reden zijn uitsluitend bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 3.2 toegelaten.

4.9 Milieueffectrapportage

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

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

Voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterrein (onderdeel D 11.2 Besluit m.e.r.) geldt dat beoordeeld moet worden of deze activiteiten nadelige effecten voor het milieu kunnen hebben. Deze beoordelingsvereiste geldt in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m². Deze beoordelings vereiste geldt eveneens voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein met oppervlakte van 75 hectare of meer (onderdeel D 11.3 Besluit m.e.r.). Het totale projectgebied heeft een oppervlakte van 37 hectare, betreft maximaal 550 woningen en ziet op maximaal 15.000 m² aan bedrijfsvloeroppervlakte. Omdat de drempelwaarden niet worden overschreden is het project niet direct MER-beoordelingsplichtig.

Op grond van het arrest van het Europese Hof van Justitie van 15 oktober 2009 geldt dat niet alleen de vraag of een MER-beoordelingsplicht geldt niet alleen afhankelijk is van de omvang van het project, maar dat ook beoordeeld moet worden of het project gelet op de andere selectiecriteria van bijlage III van de Europese M.e.r.-richtlijn door de aard en ligging aanzienlijke milieugevolgen tot gevolg zou kunnen hebben. Beoordeeld is of sprake is van dusdanige milieugevolgen dat een MER-(beoordelings)procedure vereist is (Vergewisplicht MER-beoordeling, Arcadis, d.d. 31 oktober 2012). Gelet op de schaal van het project, de situering binnen bebouwd stedelijk gebied op een goed ontsloten locatie en de kenmerken van de potentiële effecten van een dergelijk project zullen geen belangrijke negatieve milieueffecten optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten, zoals deze eerder in dit hoofdstuk zijn opgenomen. Geconcludeerd wordt dat voor het bestemmingsplan geen MER-(beoordelings)procedure conform het Besluit m.e.r. vereist is.

Het plangebied biedt aanvullend geen plaats aan zware bedrijvigheid. Daarbij is de vestiging van bedrijven die in het kader van de omgevingsvergunning (milieu) MER-(beoordelings)plichtig zijn uitgesloten. Het bestemmingsplan vormt hiermee niet het kader voor MER-(beoordelings)plichtige activiteiten, waardoor voor dit bestemmingsplan evenmin sprake is van een planMER-plicht.

4.10 *Niet gesprongen explosieven*

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

4.11 *Archeologie*

4.11.1 Beleidskader

De gemeente Schiedam heeft een archeologisch beleid en beleidsinstrumenten ontwikkeld, waaronder de beleidsnota 'Archeologische Monumentenzorg gemeente Schiedam' 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. Ook worden bestemmingsplannen voorzien van een 'archeologieparagraaf'.

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 IJzertijd en 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. Door de moderne herinrichting in het plangebied, is de middeleeuwse verkavelingstructuur verloren gegaan. Het riviervak de Harg bepaalde de structuur van deze ontginningen. De oevers van de voormalige waterloop de Harg, die het plangebied doorkruist, zijn kansrijk voor het aantreffen van bewoningssporen uit de Middeleeuwen tot circa 1200. De maaiveldafval ten gevolge van de ontwatering maakte het gebied kwetsbaar voor overstromingen. De aanleg van rivier- en polderdijken werd noodzakelijk. De Oude Dijk, die de loop van de Harg volgt, werd aan het einde van de 12^e eeuw aangelegd, naar aanleiding van overstromingen in het gebied rond 1170.

In het bestemmingsplangebied zijn zowel grote landschappelijke fenomenen (slootstructuren, akkercomplexen) te verwachten, als kleinere structuren die in een booronderzoek traceerbaar zijn, zoals huisplaatsen uit de prehistorie of de Romeinse tijd.



Afbeelding 7 - Archeologische kenmerken

4.11.3 Archeologische verwachting

In het gehele plangebied zijn vindplaatsen uit de IJzertijd, de Romeinse tijd en de Late Middeleeuwen A (1000-1250) en B (1250-1500) te verwachten. De bewoningsresten uit de verschillende periodes kunnen op behoorlijk wisselende dieptes voorkomen. Voor de IJzertijd en de Romeinse tijd 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 Harg en dijken waarschijnlijk bepalend voor de locatie van de vindplaatsen. Dit resulteert er in dat een bouwregeling geldt en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden vereist is voor activiteiten die dieper reiken dan 0,5 meter beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlakte van meer dan 200 vierkante meter beslaan.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

Met de aanleg van de rijksweg A4 wordt Schiedam de ruimte geboden te bewegen binnen de bestaande stad. De aanleg biedt de mogelijkheid de ambities uit de Stadsvisie te realiseren en nieuwe woninglocaties te ontwikkelen in overeenstemming met de regionale woningmarktafspraken. Het voorliggende bestemmingsplan ziet op de transformatie van het noordelijke deel van sportpark Harga ten behoeve van commerciële functies (Sportplaza Harga). Voor de overige ontwikkelingen, zoals het realiseren van woningbouw op sportpark Kethel en de aanleg van een nieuw sportpark op het tunneldak van de A4, worden separate bestemmingsplannen voorbereid.

5.1 *Schiedam in Beweging*

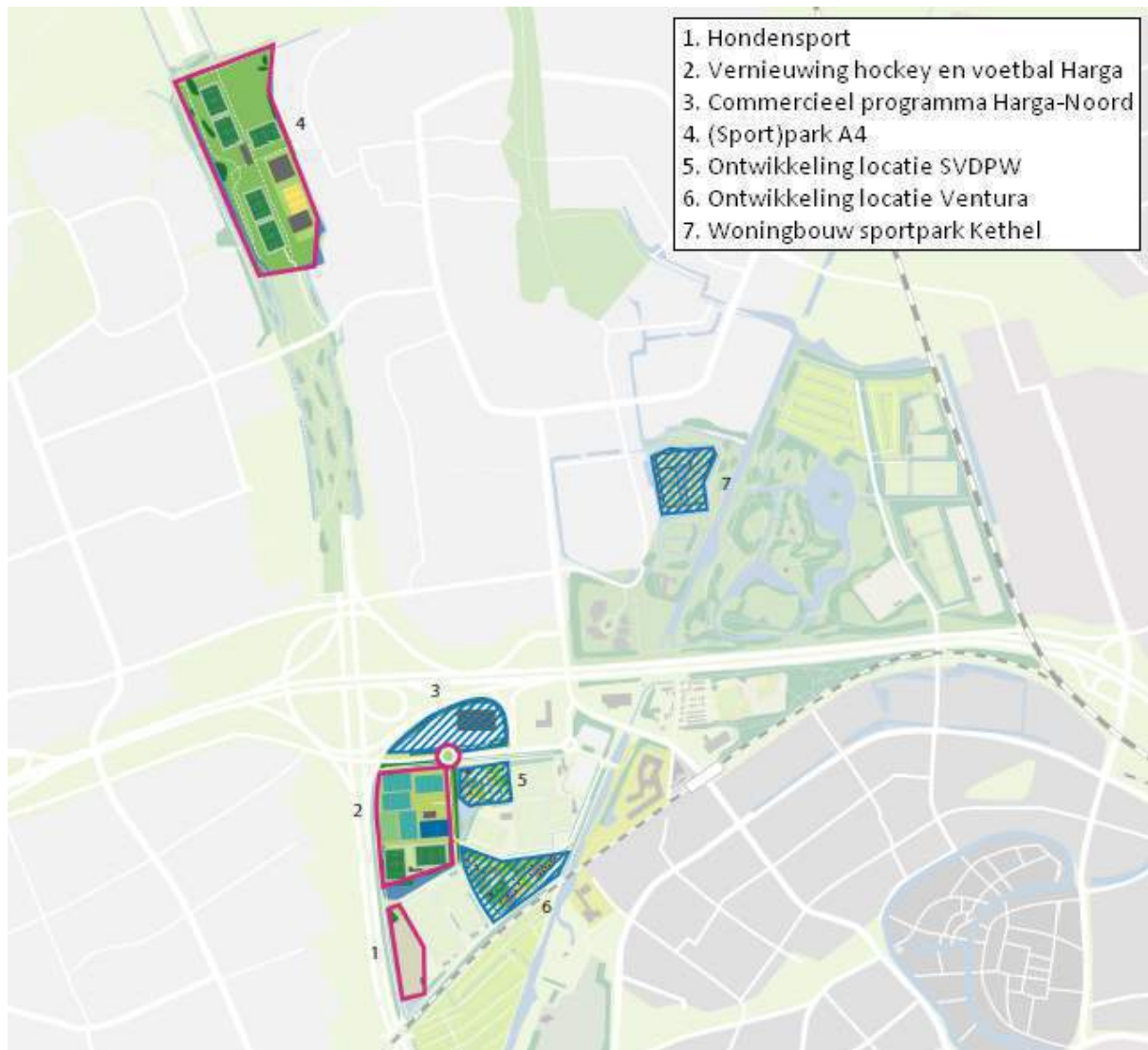
Sinds de jaren '70 van de vorige eeuw wordt gesproken over de aanleg van het ontbrekende gedeelte van de rijksweg A4 tussen Delft en Schiedam. Hoewel er al lang werd gesproken over de aanleg van deze weg, is hiervoor pas in 2010 een besluit genomen. De eisen met betrekking tot geluid, luchtkwaliteit 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 biedt 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 ontwikkelvisie 'Schiedam in Beweging' vastgesteld. De visie vormt een integrale aanpak op grond waarvan een drietal moderne, optimaal gebruikte, multifunctionele en goed over de stad verspreide en bereikbare sportparken worden gerealiseerd, de vrijgespeelde locaties worden hergebruikt voor het realiseren van nieuwe woonmilieus en een kwaliteitsimpuls kan worden gegeven aan de 'Groene Long'.

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

- de verplaatsing van de hondensportverenigingen naar een nieuwe locatie aan de zuidwestelijke zijde van sportpark Harga;
- het realiseren van een nieuwe hockey-accommodatie aan de westzijde van sportpark Harga;
- het realiseren van een nieuw sportpark op het noordelijke deel van 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 8 - Deelprojecten Schiedam in Beweging, fase 1

5.2 Transformatie sportpark Harga

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

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

groenstructuur krijgt tegelijkertijd met de woningbouwontwikkeling een kwaliteitsverbetering, waarbij de Poldervaart en het bestaande groene raamwerk het toekomstige beeld van het gebied zullen bepalen.



Afbeelding 9 - Ontwikkelvisie Harga

5.3 Sportplaza Harga

Het noordelijke gedeelte van sportpark Harga, gelegen tussen de Hargalaan en de rijksweg A20, zal worden herontwikkeld tot 'Sportplaza Harga'. Het sportplaza biedt een combinatie van functies op het gebied van sport, ontspanning en gezondheid aansluitend en aanvullend op het bestaande sportpark, het Vlietland-ziekenhuis en het 'wellness'-cluster aan de noordzijde van de A20. De locatie is centraal gelegen binnen de regio Rijnmond en binnen het bestaand stedelijk gebied van Schiedam. De ligging in de oksel van twee snelwegen (A4 en A20) en in de nabijheid van station Nieuwland (trein en tram) maakt dat deze locatie multimodaal bereikbaar is en goede verbindingen heeft met de hele Rijnmond-regio.



Afbeelding 10 - Impressie mogelijk ontwerp Sportplaza Harga

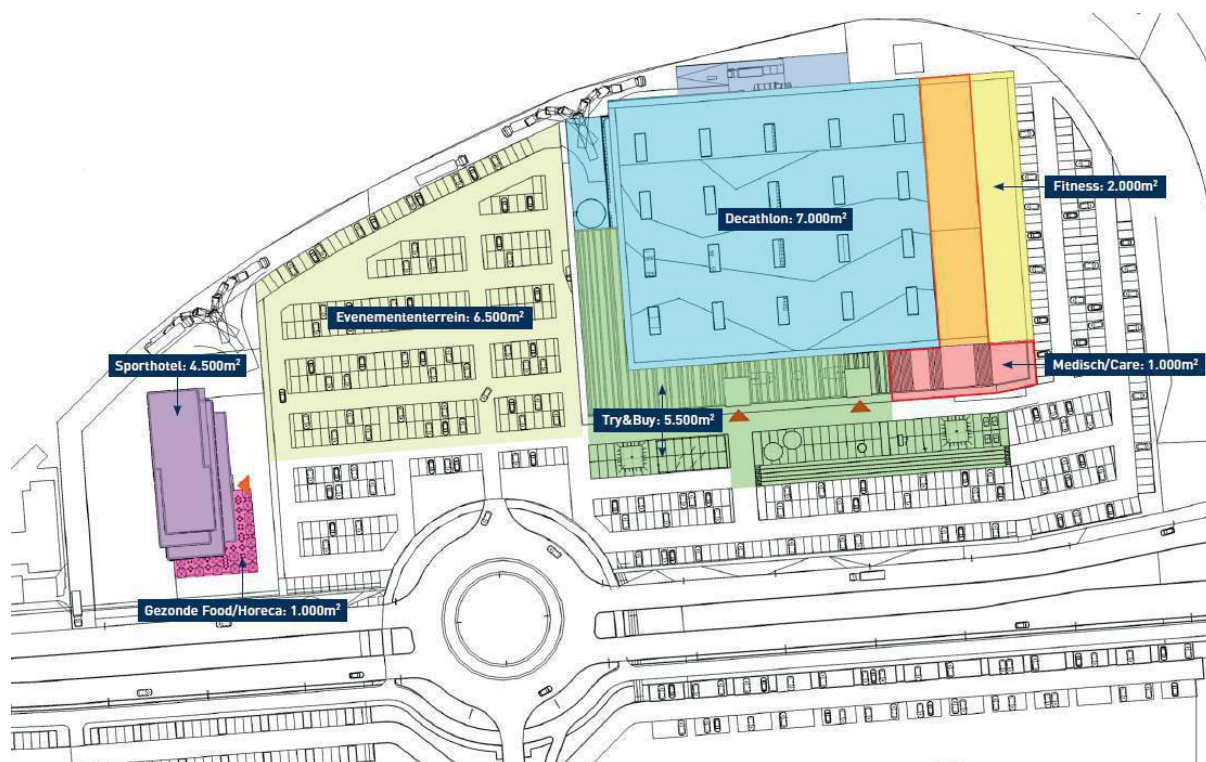
De ontwikkeling van Sportplaza Harga ziet op een combinatie van functies rond het thema 'sport, ontspanning en gezondheid'. Het gebied biedt ruimte aan een evenementenplein van 6.500 m² waar samen met de sportverenigingen en andere participanten van het sportplaza ruimte is voor een veelheid aan evenementen en activiteiten samenhangend met de thema's 'sport, ontspanning en gezondheid'. Daarop aansluitend wordt ruimte geboden voor fysiotherapie, fitness en andere sport(-medische) voorzieningen (3.000 m²) aanvullend op de reeds in de omgeving aanwezige sport- en gezondheidsfuncties, alsmede een sporthotel met horeca. Een derde pijler onder de ontwikkeling van het sportplaza betreft de vestiging van een sportretailer (Decathlon) waarbij de nadruk niet alleen ligt op de verkoop van producten, maar ook het uitproberen daarvan ('try & buy'). Het flexibele concept biedt aanvullend de ruimte om, afhankelijk van de marktbehoefte, in plaats van een sportretailer te kiezen voor hoogwaardige bedrijfsmatige activiteiten of volumineuze detailhandel. Ten behoeve van de verschillende functies is ruimte voor minimaal 600 parkeerplaatsen.

	BVO	WVO
Detailhandel, waarvan...	7.000 m ²	5.950 m ²
• try & buy en showroomfuncties (binnen)	-	3.570 m ²
• try & buy (buiten)	5.500 m ²	-
Evenemententerrein	6.500 m ²	-
Sport en medisch	3.000 m ²	-
Horeca en hotel	5.500 m ²	-

Tabel 1 - Functioneel programma Sportplaza Harga (incl. detailhandel)

Binnen het concept Sportplaza Harga wordt onder andere ruimte geboden voor de vestiging van grootschalige sportdetailhandel. Hoewel het detailhandelsbeleid restrictief is en gericht op het concentreren van detailhandel binnen de bestaande winkelcentra, laat deze ruimte voor bijzondere concepten en thema's. De ontwikkeling van het plangebied tot het Sportplaza Harga, aansluitend en aanvullend op de in de direct omgeving aanwezig sport-, gezondheid-, en wellnessvoorzieningen, maakt dat sprake is van een dergelijk bijzonder concept. Een concept welke gelet op de aansluiting die wordt gezocht met reeds aanwezige functies, de grote ruimtebehoefte en het extensieve gebruik niet kan worden ingepast binnen de bestaande kleinschalige detailhandelsstructuur van Schiedam en de regio.

bestemmingsplan Sportplaza Harga



Afbeelding 11 - Ruimtelijke weergave functioneel programma Sportplaza Harga

5.4 Decathlon

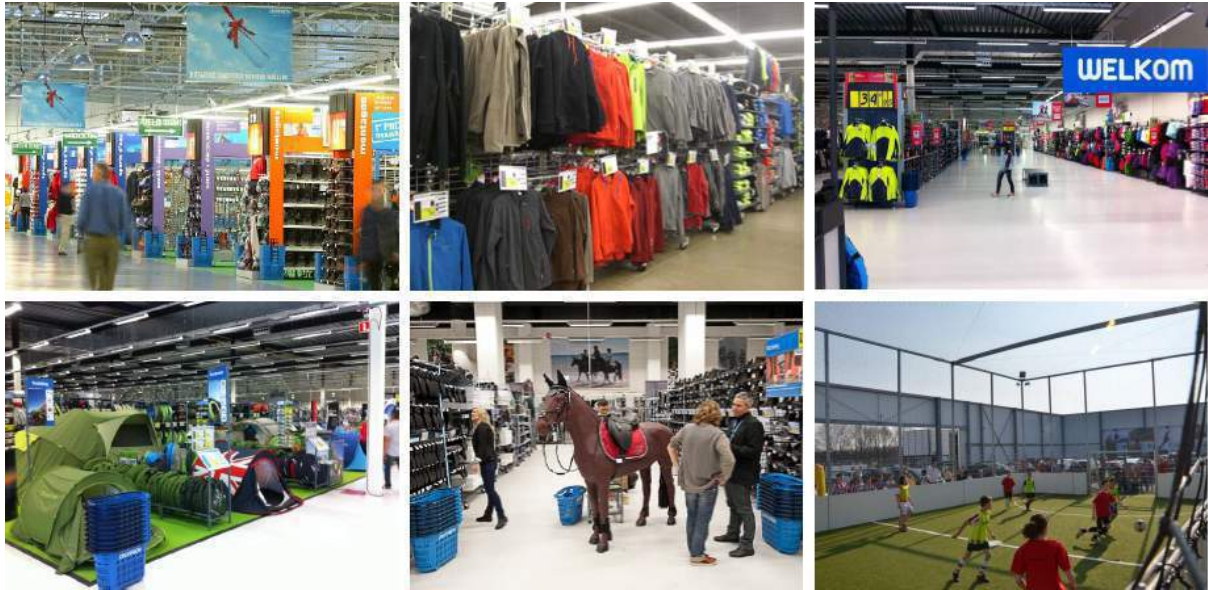
De vestiging van een sportretailer als Decathlon vormt één van de mogelijke pijlers van Sportplaza Harga. Gelet op de (ruimtelijke) effecten samenhangend met de vestiging van een dergelijk bedrijf wordt in deze en de volgende paragraaf nader ingegaan op het concept 'Decathlon' en de ruimtelijke effecten van een dergelijke ontwikkeling op de detailhandelsstructuur.

Concept

De missie van Decathlon is: *'Sport toegankelijk maken voor zo veel mogelijk mensen'*. Iedereen dient een kans te krijgen om te sporten. De basis en het bestaansrecht van Decathlon is gefundeerd op het principe dat de klanten van Decathlon overal en altijd alle sporten moeten kunnen uitproberen, testen en beleven voordat ze tot koop overgaan. Door een groot deel van de totale winkelruimte, zowel binnen als buiten, optimaal in te zetten als test- en beleefgebied, kunnen klanten op een eenvoudige en laagdrempelige manier sport direct ervaren.

Het concept van Decathlon biedt een totaalaanbod aan sportartikelen voor ruim 70 sporten. Dit ruime aanbod betekent dat naast sportkleding ook in ruime mate volumineuze artikelen zoals tafeltennistafels, kajaks, kano's, surfplanken, fitnessapparatuur, ski's, hengels, tenten en kampeerartikelen zullen worden verkocht. Decathlon biedt in haar winkelformule daarbij de ruimte om sporten te ontdekken en uit te proberen door een groot deel van de winkelruimte in te richten als 'try & buy'-zone, zoals bijvoorbeeld een basketbalterrein, klimmuur of inline-skatebaan.

De sportproducten die Decathlon aanbiedt, worden ontwikkeld binnen de eigen R&D afdelingen in Frankrijk. De eigen sportmerken en componentmerken (stoffen, technologie, materialen etc.) maken het mogelijk dat Decathlon jaarlijks honderden nieuwe producten en innovaties kan lanceren. Focus ligt hier op de sport en de bijbehorende techniek. Het modeonderdeel is ondergeschikt. Doordat de producten van ontwerp tot verkoop in eigen beheer zijn kan scherp gestuurd worden op prijs en kwaliteit, waarbij het streefdoel is om beide onderdelen ieder jaar te verbeteren in het voordeel van de klant. Om de kennis en ervaring van sporters optimaal te integreren binnen alle facetten van het bedrijf ligt de focus wat betreft de werving van personeel op sportliefhebbers.



Afbeelding 12 - Voorbeelden inrichting Decathlon

Het winkelconcept van Decathlon bevat de volgende onderdelen:

- a. Groot sportaanbod: Decathlon biedt het grootste sportaanbod mogelijk. In tegenstelling tot andere sportwinkels biedt Decathlon ruim 70 verschillende sporten aan. De focus ligt op technische sportproducten waarbij de sporter ondersteund wordt in het beoefenen van zijn of haar sport. De producten in de winkel zijn ontwikkeld vanuit de technische behoefte van de sporters, niet vanwege het modieuze karakter.
- b. Volumineuze artikelen: Een volledig sportaanbod betekent dat Decathlon ook een groot assortiment volumineuze zaken voert, zoals tafeltennistafels, kajaks, kano's, surfplanken, fitnessapparaten, ski's, hengels, tenten en kampeerartikelen. Decathlon biedt niet alleen de ruimte voor deze artikelen, maar zorgt er ook voor dat deze op voorraad zijn in de winkel eenvoudig vervoerd kunnen worden. Praktisch gezien wordt de totale oppervlakte van de winkel als winkelruimte ingedeeld en is er slechts een zeer klein oppervlakte aanwezig voor het laden en lossen. Er ligt nooit voorraad opgeslagen 'achter' in de winkel. Op deze wijze kan de klant in een oogopslag en op iedere vierkante meter alle sporten bekijken, ervaren en uitproberen.
- c. 'Try & buy'-zones: Een van de belangrijkste onderdelen van Decathlon en welke haar concept onderscheidend maakt ten opzicht van andere sportretailers, zijn de uitgebreide mogelijkheden om sport te beoefenen in en buiten de winkel. Een groot gedeelte van de oppervlakte van de winkel wordt in beslag genomen door ruimtes waar de klant de gelegenheid heeft het sportmateriaal voor de aankoop te testen. Deze 'try & buy'-zones, zoals bijvoorbeeld een basketbalterrein, klimmuur of inline-skatebaan, zijn een fundamenteel onderdeel van het Decathlon concept en bieden naast het direct uitproberen van de artikelen tevens mogelijkheden voor het organiseren van evenementen.
- d. Ontmoeten: De Decathlonvestigingen en hun directe omgeving zijn ontworpen om sporten te ontdekken en uit te proberen. Dit biedt ruimte en mogelijkheden de winkels te gebruiken als ontmoetingsplaats en vertrekpunt voor allerlei sportactiviteiten (hardloophwedstrijden, fietstochten etc.) om sport en spel te promoten. De activiteiten worden georganiseerd door het personeel van de Decathlon-winkels in samenwerking met scholen en lokale (sport)verenigingen¹. De activiteiten zullen vrij toegankelijk zijn voor iedereen en vragen een actieve deelname om samen sportplezier te beleven.
- e. Trocathlon: Een Trocathlon, een tweedehandsbeurs voor sportmateriaal, maakt tevens deel uit van de sportpromotie die Decathlon voor ogen heeft in Nederland. Hierbij wordt de mogelijkheid gegeven aan sporters om zich uit te rusten naar hun budget. Gevorderden kunnen op een eenvoudige wijze het materiaal dat niet meer voldoet aan hun eisen van de hand doen om te kunnen investeren in nieuwe uitrustingen. Personen met kleinere budgetten vinden hier sportmateriaal tegen een zeer lage prijs dat hen toestaat een favoriete sport uit te oefenen of een nieuwe sport te testen. Voor deze beurs wordt een gedeelte van de parkeerplaatsen bij de winkel gebruikt. Door de positieve ervaringen van de Trocathlon evenementen in het buitenland is het voornemen om, zodra het aantal winkels landelijk is gestegen, ook in Nederland deze tweedehandsbeurzen te organiseren.

Ruimtebehoefte

Het concept van Decathlon met een zeer ruim aanbod aan verschillende sporten, een groot assortiment aan volumineuze artikelen, de aanwezigheid van 'try & buy'-zones om deze uit te proberen, showroomachtige ruimtes om de producten te presenteren en een werkplaats voor aftersales, reparatie en onderhoud maakt dat Decathlon een grote ruimtebehoefte kent. De 'conceptstores' waarin dit totale aanbod wordt geleverd kennen een zeer grote behoefte, variërend van 5.000 m² tot 10.000 m². De plannen voor Sportplaza Harga voorzien in een Decathlon met een bruto vloeroppervlakte van 7.000 m², waarvan 85% wordt gebruikt als winkelvloeroppervlakte (5.950 m²). Van de totale winkelvloeroppervlakte zal circa 60% worden ingericht ten behoeve van showroomachtige functies en 'try & buy'-zones. Deze oppervlakte is exclusief de in de buitenlucht gelegen 'try & buy'-zones, welke flexibel worden ingericht en een oppervlakte hebben van maximaal 5.500 m². Het grote ruimtebeslag, met name veroorzaakt door, veelal buiten de winkel gelegen, aanvullende functies en faciliteiten, maakt het onmogelijk dit concept in te passen in de bestaande winkelstructuren. Een concept als Decathlon kan daardoor alleen op een perifere locatie worden gerealiseerd (zie aanvullend paragraaf 5.5).



Afbeelding 13 - Voorbeelden try & buy-zones

Aanvullend op de 'conceptstore' in Harga zal in de binnenstad van Rotterdam, ter ondersteuning van de perifere locatie, een binnenstadswinkel worden gevestigd. De binnenstadswinkel zal een kleiner assortiment aanbieden en zal ondersteunend zijn aan de perifere 'conceptstore'. Het kleinere assortiment en het beperkt, of in het geheel niet, aanwezig zijn van 'try & buy'-zones en showrooms maken deze winkels beter inpasbaar in de bestaande centra. De binnenstadsvestiging is ondersteunend aan de perifere locatie en zal dienen als kennismaking met Decathlon als winkel, waarbij de klant de mogelijkheid heeft om het volledige concept en de Decathlon beleving in de perifere winkels te ervaren.

Maatschappelijke betrokkenheid

Een Decathlon-vestiging zal tussen de 100 en 150 arbeidsplaatsen creëren. Om de kennis en ervaring van sporters optimaal te integreren binnen alle facetten van het bedrijf ligt de focus wat betreft de werving van personeel op sportliefhebbers. Het enthousiasme van sport kan het beste worden overgebracht door personeel met een passie voor sport. Een lage scholingsgraad vormt dan ook geen belemmering bij de werving en selectie van nieuw personeel. Elke medewerker krijgt de kans zich te ontwikkelen binnen de afdeling die het beste bij hem of haar past. De lokale werving en selectie van over het algemeen lager geschoold personeel zal in samenwerking gaan met de scholen uit de directe omgeving. Daarnaast ontstaat de mogelijkheid dat de bij activiteiten betrokken sportverenigingen onder de aandacht komen van de klanten van Decathlon, hetgeen voor een positieve impuls van de ledenaantallen kan zorgen.

5.5 Ruimtelijke effectenstudie detailhandel

Om inzicht te krijgen in de marktruimte en de ruimtelijke effecten van de vestiging van een Decathlon is een ruimtelijke effectstudie uitgevoerd (Ruimtelijke effectstudie vestigingsplan Decathlon, BRO, d.d. 24 juni 2014). Uitgangspunt van de studie vormt de toekomstvisie van Decathlon voor de provincie Zuid-Holland. De toekomstvisie zet in op 2 perifere conceptstores (Forepark in Den Haag en Sportplaza Harga in Schiedam) en 2 winkels in de binnensteden van Den Haag en Rotterdam. In de studie is een drietal groeiscenario's onderzocht: geen groei (0,0%), koopkrachtontwikkeling lange termijn (0,25%) en koopkrachtontwikkeling plus stimulerende werking overheidsbeleid inzake sport en bewegen (2,0%).

In de studie is gekeken naar de marktruimte in zowel de sport- als de rijwielbranche binnen Zuid-Holland. In het minimale scenario zal in 2025 sprake zijn van een teveel aan winkelruimte van 15.200 m² in de sportbranche en 6.800 m² in de rijwielbranche. Het koopkracht-scenario toont een overschot van 9.500 m² in de sportbranche en een tekort van 5.600 m² in de rijwielbranche, terwijl het 'koopkracht plus'-scenario een ruim tekort laat zien in beide branches. In het algemeen wordt geconcludeerd dat de tekorten in het stadsgewest Haaglanden iets groter zijn dan in de stadsregio Rotterdam.

	Minimum		Koopkracht		Koopkracht Plus	
	sport	rijwiel	sport	rijwiel	sport	rijwiel
Stadsgewest Haaglanden	+1.670	+778	+180	-2.474	-6.631	-6.250
Stadsregio Rotterdam	+5.183	+2.705	+3.072	-929	-6.580	-5.174
Holland Rijnland	+2.947	+1.142	+2.144	-1.067	-1.526	-3.667
Midden Holland	+2.081	+427	+1.564	-861	-802	-2.387
Alblasserwrd. Vijfheerenlanden	+1.319	+672	+1.057	+34	-141	-723
Drechtsteden	+1.192	+436	+938	-328	-225	-1.224
Hoeksche Waard	+490	+438	+369	+43	-185	-425
Goeree Overflakkee	+319	+224	+231	-48	-174	-370
Totaal Zuid Holland	+15.201	+6.822	+9.554	-5.621	-16.263	-20.200

Tabel 2 - Marktruimte per regio in m² na realisatie Decathlon (+ is een overschot, - een tekort)

De marktruimte is sterk afhankelijk van de groei tot 2025. Indien wordt uitgegaan van een behoudende groei, welke gelijk opgaat met de langtijdige koopkrachtontwikkeling, zal er een overschot zijn op de marktruimte voor de sport- en rijwielbranche van 3.800 m² voor de gehele provincie en 2.100 m² in de Stadsregio Rotterdam. Een grotere groei van de bestedingen in lijn met het overheidsbeleid inzake sport en bewegen zal er toe leiden dat in 2025 sprake is van een aanzienlijk tekort van 26.400 m² voor de provincie en 11.800 m² voor de stadsregio. Geconcludeerd kan worden dat er in de provincie voldoende marktruimte is voor de vestiging van Decathlon in Schiedam en de andere voorgestelde locaties binnen de provincie Zuid-Holland.

Naast de marktruimte is aanvullend gekeken naar de effecten van de vestiging van Decathlon op de maximaal te verwachten leegstand in de provincie. Het minimale scenario laat, ten opzichte van de autonome ontwikkeling, een extra toename van de leegstand zien van 2,7%. De toename is in het koopkracht-scenario nagenoeg nihil, terwijl in het 'koopkracht plus'-scenario in het geheel geen toename van de leegstand plaats zal vinden. Hoewel in twee scenario's een toename van de leegstand wordt voorzien is deze niet geheel toe te schrijven aan de vestiging van Decathlon in de provincie. De verwachting is dat in de komende jaren, los van ontwikkelingen aan de aanbodzijde, circa 30% van de MKB-ondernemers hun winkel zal sluiten. De vestiging van Decathlon in Zuid-Holland heeft nauwelijks invloed op deze trend, al zou de vestiging van Decathlon het proces van bedrijfssluitingen wel kunnen versnellen. Uitgaande van het groeiend aantal winkelsluitingen wordt de toename van de leegstand voor een veel groter deel veroorzaakt door algemene marktontwikkelingen dan door de realisatie van Decathlon. Geconcludeerd moet worden dat de vestiging van Decathlon, uitgaande van een behoudende groei, niet leidt tot een structurele toename van de leegstand in Zuid-Holland of de stadsregio.

bestemmingsplan Sportplaza Harga

			Na realisatie Decathlon			
	Totale leegstand	Autonome toename leegstand	Extra leegstand sport	Extra leegstand rijwiel	Extra leegstand totaal	Toename leegstand
Stadsgewest Haaglanden	164.701	8.440	800	400	1.200	0,7%
Stadsregio Rotterdam	230.802	11.000	3.900	1.400	5.300	2,3%
Holland Rijnland	86.962	3.850	2.200	800	3.000	3,4%
Midden Holland	37.484	1.625	2.100	400	2.500	6,7%
Alblasserwrd. Vijfheerenlanden	14.355	900	1.300	650	1.950	13,6%
Drechtsteden	46.430	1.600	600	200	800	1,7%
Hoeksche Waard	11.112	835	500	400	900	8,1%
Goeree Overflakkee	6.627	1.000	300	200	500	7,5%
Totaal Zuid Holland	598.473	29.250	11.700	4.450	16.150	2,7%

Tabel 3 - Ontwikkeling leegstand per regio in m² na realisatie Decathlon in het minimale scenario

De cijfers uit tabel 3 gaan uit van de maximaal te verwachten leegstand, waarbij wordt verondersteld dat elke sport- en/of rijwielwinkel die ophoudt te bestaan daadwerkelijk leeg komt te staan. De kans dat de vrijkomende locaties worden heringevuld met andere detailhandel is in de bestaande binnensteden en hoofdwinkelgebieden aanzienlijk. Dit heeft dan ook tot gevolg dat de uiteindelijke leegstandeffecten beperkter zijn dan de berekende maxima. Voor de gehele provincie zijn de leegstandeffecten berekend op 1.500 tot 2.000 m² wvo, waarvan circa één derde in de binnensteden en hoofdwinkelgebieden. De effecten van de komst van Decathlon op de totale leegstand in de provincie zijn daarmee beperkt; een toename van de totale leegstand van slechts 0,3%.

	Sport- en rijwielwinkels			Alle detailhandel	
	Aanwezig aanbod	Maximale uitval	Toename leegstand	Totale leegstand	Toename leegstand
Binnensteden en hoofdwinkelgebieden	57.327	3.844	475	156.959	0,3%
Kernverzorgende centra	28.526	1.682	200	73.399	0,3%
Stadsdeelcentra	2.091	138	0	13.491	0,0%
Buurt- en wijkcentra	28.296	1.685	200	77.407	0,3%
Binnenstedelijk winkelstraten	9.112	559	100	52.431	0,2%
Grootschalige concentraties	30.565	2.156	250	100.592	0,2%
Verspreid	95.418	6.086	500	124.194	0,4%
Totaal Zuid Holland	251.335	16.150	1.725	598.473	0,3%

Tabel 4 - Leegstand per winkelcentrumtype in m² wvo na realisatie Decathlon in het minimale scenario

Het aanbod van sport- en rijwielwinkels in het centrum van Schiedam bestaat in totaal uit 6 winkels met een totale oppervlakte van circa 900 m² wvo. Indien de gehele extra leegstand in binnensteden en hoofdwinkelgebieden (475 m² wvo) zich zou concentreren in het centrum van Schiedam, dan zou er in het centrum nog altijd ruim 400 m² wvo sport- en rijwielaanbod overblijven. In werkelijkheid zal de leegstand zich over meerdere binnensteden en hoofdwinkelgebieden spreiden, waardoor het uiteindelijke effect van de uitval van sport- en rijwielwinkels en de gevolgen daarvan voor de leegstand in het centrum van Schiedam beperkt zullen blijven. Van een duurzame verstoring van het functioneren van de binnenstad van Schiedam of een onacceptabele verstoring van het woon-, werk- en ondernemersklimaat is dan ook geen sprake.

In aanvulling op de markteffecten is gekeken naar de mogelijkheden voor de vestiging van de perifere conceptstores in bestaande leegstaande winkelpanden. Binnen de provincie bevinden zich thans zes leegstaande winkelpanden met een oppervlakte groter dan 4.000 m² (Capelle aan den IJssel, Gouda, Katwijk, Leiderdorp, Rotterdam en Waddinxveen). Geen van deze locaties biedt voldoende ruimte om het totale Decathlon-concept te realiseren, inclusief de gewenste 'try & buy'-voorzieningen. Daarbij is de ligging van deze locaties veelal niet optimaal. Binnen de provincie Zuid-Holland is er daarmee geen bestaande locatie die geschikt is voor het Decathlon-concept.

5.6 *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 stedelijke ontwikkeling dient in de eerste plaats te voorzien in een actuele 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.

Uit de Ruimtelijke effectstudie vestigingsplan Decathlon blijkt dat Decathlon een groot onderscheidend vermogen heeft ten opzichte van het bestaande aanbod van sport- en rijwielwinkels dat momenteel aanwezig is. Dit wordt met name gevormd door het brede en diepe assortiment, de gunstige prijs/kwaliteitsverhouding en het hebben van een eigen merk. Hiermee wordt voorzien in een grote kwalitatieve regionale consumentenbehoefte, welke kan bijdragen aan een actieve sportbeoefening door bredere lagen van de bevolking. De markt biedt daarmee ruimte voor een dergelijk concept. Het concept zal, ten opzichte van autonome ontwikkelingen, niet leiden tot een significante toename van de winkelleegstand. Van een duurzame verstoring van het functioneren van de provinciale, regionale of lokale detailhandelsstructuur of een onacceptabele verstoring van het woon-, werk- en ondernemersklimaat is dan ook geen sprake. Dit geldt eveneens voor de lokale en regionale hotelmarkt gelet op de bevindingen met betrekking tot de lokale en regionale marktruimte voor hotels (Hotelbeleid Schiedam).

De Stadsregio Rotterdam heeft op 2 april 2014 positief geadviseerd ten aanzien van het Sportplaza Schiedam, inclusief de vestiging van een Decathlon (zie Bijlage 13). Geoordeeld is dat hoewel het beleid terughoudend is ten aanzien van het ontwikkelen van detailhandel in de periferie, deze ruimte laat voor bijzondere thema's die nog niet in de regio aanwezig zijn en die niet op een reguliere locatie zijn in te passen. De combinatie van grootschalige detailhandel, 'try & buy'-faciliteiten, evenementen, sport en een hotel is een dergelijk thema. Decathlon bevindt zich daarbij in het ontbrekende grootschalige budget sportsegment en vestiging hiervan in de bestaande winkelgebieden is, met name gelet op de ruimtebehoefte van de 'try & buy'-zones, praktisch niet haalbaar. Binnen de bestaande structuur zijn ook geen voor de hand liggende alternatieven aanwezig (zie paragraaf 5.5). Tot slot is overwogen dat een groot deel van de gevoerde artikelen een apart marktsegment vormt en een groot voorzieningengebied kent, waardoor een ontwrichtende werking op de regionale detailhandelsstructuur niet aannemelijk is.

De ontwikkeling vindt geheel plaats binnen bestaand stedelijk gebied, op een locatie welke zich gelet op de ligging in de directe nabijheid van twee rijkswegen, moeilijk leent voor andere stedelijke functies. De locatie is goed ontsloten vanaf de snelweg en bevindt zich op korte afstand van haltes voor openbaar vervoer (tram en trein²). Deze ontwikkeling maakt onderdeel uit van het bredere 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 project 'Schiedam in Beweging' als geheel wordt eveneens gerealiseerd binnen het bestaand stedelijk gebied van Schiedam.

De ontwikkeling voorziet in een regionale behoefte welke niet kan worden gerealiseerd binnen de bestaande regionale en provinciale detailhandelsstructuur. Het plangebied betreft een perifere locatie ten opzichte van de bestaande lokale detailhandelsstructuur, maar is centraal gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied van

Schiedam en de Rotterdamse agglomeratie op een multimodaal ontsloten locatie. De ontwikkeling voldoet daarmee aan de vereiste van een duurzame verstedelijking. Aanvullend wordt verwezen naar hoofdstuk 12 van de 'Ruimtelijke effectstudie vestigingsplan Decathlon'.

5.7 Stedenbouwkundig programma

Bouwprogramma

Het plangebied biedt ruimte voor diverse functies rond het thema 'sport, ontspanning en gezondheid'. De sturingsfilosofie voor de locatie is zodanig dat een ontwikkelaar of ondernemer een hoge mate van vrijheid krijgt om het perceel in te vullen met diverse commerciële functies. De beperkende factoren die worden gesteld zijn een maximale hoogte van 15,0 meter (uitgezonderd een hotel met een bouwhoogte van 65,0 meter) en een bebouwingspercentage van 80%.

Groeneen openbareruimte

Het bestemmingsplan voorziet in het realiseren van commerciële functies. Dergelijke functies kenmerken zich doorgaans door een hoge mate van versterking en verharding. Gelet op de voorziene woningbouw aan de zuidzijde van de Hargalaan is een zorgvuldige inpassing van de commerciële functies in de toekomstige structuur vereist. Het toepassen van afscheidende groenelementen, zoals bomen en haagbeplantingen, en waterpartijen dragen hieraan bij en zorgen voor een geleidelijke overgang tussen beide functies.

Verkeer

De ontsluiting van het plangebied vindt plaats via de Hargalaan. Deze ontsluiting biedt een direct aansluiting op de hoofdwegstructuur in Schiedam (Nieuwe Damlaan, Churchillweg) en Vlaardingen (Burgemeester Heusdenslaan) en de op- en afrit van de A20. De toename van het verkeer ten gevolge van het sportplaza en de verdere transformatie van het Harga-gebied leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de Hargalaan. Het uitgangspunt is dat dit niet mag leiden tot een beperking van de bereikbaarheid (voor hulpdiensten), opstoppen en andere vormen van overlast. Door het omvormen van de kruising van de Hargalaan met de Olympiaweg naar een dubbelstrooks rotonde en de verkeerskundige maatregelen bij de toe- en afrit van de A20 (zie paragraaf Verkeer) wordt hier aan voldaan.

De centrale ligging van het sportplaza in het stedelijk gebied van Schiedam en Vlaardingen maakt dat deze zeer goed bereikbaar is met het openbaar vervoer en per fiets. Grote delen van beide steden, waaronder de beide centra, zijn binnen 10 á 15 minuten per fiets bereikbaar. Comfortabele fietspaden langs de Hargalaan, de Poldervaartroute en de Churchillweg sluiten aan op het regionale fietsnetwerk en geven een goede rechtstreekse ontsluiting van het gebied.

Station Schiedam Nieuwland, met de bijbehorende bus- en tramhalte, bevindt zich op 5 tot 10 minuten lopen. De Hoekse Lijn wordt daarbij in 2017 omgebouwd naar een lightrailverbinding; een hoogfrequente verbinding met een directe aansluiting op de metro van Rotterdam en de Rotterdamse binnenstad. Via de overstap op station Schiedam Centrum is de locatie vanuit de hele zuidvleugel van de Randstad uitstekend bereikbaar met het openbaar vervoer. De voetgangersverbinding tussen het plangebied en het station zal verder worden versterkt. In het kader van het platform Beter Benutten Vervolg zijn voorstellen ingediend om het plangebied nog directer met station Schiedam Nieuwland te verbinden.

De toe- en afvoer van goederen dient op het terrein plaats te vinden via een afzonderlijke route. Deze route dient fysiek gescheiden te zijn van de routes voor bezoekersverkeer en -parkeren om onveilige en onoverzichtelijke situatie te voorkomen.

Parkeren

De parkeerbehoefte ten gevolge van het project dient volledig te worden gerealiseerd binnen het plangebied, al dan niet in een gebouwde voorziening. Daarbij dient te worden voldaan aan de minimale parkeernormen welke gelden op grond van het gemeentelijk parkeerbeleid. Indien bij de uitwerking van het plan wordt gekozen voor het parkeren op maaiveld, dient de inrichting van het parkeerterrein zodanig te zijn dat er ruimte is voor groene afscheidende elementen tussen de parkeerstroken.

Duurzaamheid

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

Het streven is een energieneutrale ontwikkeling, waarbij voor de gebouwen 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 het onderzoeken van mogelijkheden voor warmte- en energievoorziening door middel van warmte-koudeopslag (WKO), HR-warmtekrachtkoppeling, zonneboilers en zonnestroom.

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

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.

Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

6.1 Algemene juridische opzet

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

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

Opbouwregels

De regels zijn als volgt gestructureerd:

- Hoofdstuk 1 van de regels geeft de algemene bepalingen weer. Het betreft de begripsbepalingen (artikel 1) waarin de in het plan voorkomende begrippen worden gedefinieerd. In artikel 2 (wijze van meten) wordt aangegeven hoe de voorgeschreven maatvoering (zoals goothoogte, bouwhoogte, inhoud en oppervlakte) in het plan gemeten moet worden.
- In hoofdstuk 2 zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. Per bestemming is bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels gelden. Tevens zijn waar mogelijk flexibiliteitsbepalingen opgenomen. Uitgangspunt is om 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 Gemengd

De ontwikkelingslocatie Sportplaza Harga heeft de bestemming "Gemengd" gekregen. Binnen deze bestemming zijn volumineuze detailhandel, grootschalige detailhandel in sportartikelen en bedrijfsmatige activiteiten tot en met milieucategorie 3.2 toegelaten. Daarnaast zijn binnen deze bestemming functies toegelaten samenhangend met de thema's sport, ontspanning en gezondheid (hotel, fysiotherapie, sportscholen e.d.). De bestemming laat daarbij de ruimte het omliggende terrein in te richten ten behoeve ontsluitingswegen, bevoorradingsroutes, parkeervoorzieningen, groen en water.

6.2.2 Verkeer

De bestemming "Verkeer" ziet op de hoofdverkeersstructuur (Hargalaan) en de aanliggende parkeervoorzieningen, wegen en paden. Voor de verkeersbestemming geldt dat binnen deze bestemming tevens groen en watervoorzieningen zijn toegelaten.

6.3 *Dubbelbestemmingen*

6.3.1 **Leiding**

De dubbelbestemming "Leiding - Riool" is bedoeld om de aan de noordzijde van de Hargalaan gelegen rioolpersleiding te beschermen. Met de dubbelbestemming "Leiding - Water" wordt de aan de zuidzijde gelegen warmwaterleiding beschermd. De dubbelbestemmingen kennen beiden een bouwverbod voor het bouwen binnen 4,0 meter van de leidingen. Van dit verbod kan worden afgeweken indien de leidingbeheerder toestemming verleent. Voor het aanleggen van werken en werkzaamheden binnen deze dubbelbestemmingen is een omgevingsvergunning vereist.

6.3.2 **Waarde - Archeologie**

Voor het gehele plangebied geldt één archeologische (verwachtings)waarde (zie paragraaf Archeologie). Deze verwachtingswaarde wordt beschermd door de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie". Binnen deze dubbelbestemming geldt een bouwverbod en is een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden vereist indien deze een oppervlakte hebben groter dan 200 m² en dieper reiken dan 0,5 meter beneden het maaiveld. Indien deze maten worden overschreden kan een omgevingsvergunning pas worden verleend nadat een archeologisch onderzoek is uitgevoerd. Aan het verlenen van de omgevingsvergunning kunnen aanvullende voorwaarden worden verbonden. Hierdoor kunnen mogelijk aanwezige monumenten in de bodem worden behouden gekoppeld aan de vergunning.

6.4 *Overige bepalingen*

6.4.1 **Algemene aanduidingsregels**

Het plangebied ligt binnen de wettelijke geluidszone behorende bij de rijksweg A4 en A20. 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.

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de rijksweg A4 en A20. Het bij deze wegen behorende invloedsgebied is op de verbeelding aangegeven met de gebiedsaanduiding "Veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen". Binnen deze zone is de bouw of uitbreiding van (beperkt) kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen niet toegelaten, tenzij vooraf advies wordt ingewonnen bij de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. In verband met de ligging binnen het invloedsgebied van de rijksweg kunnen uit het oogpunt van externe veiligheid nadere voorwaarden worden gesteld met betrekking tot de luchtdichtheid en het ventilatiesysteem van het bouwwerk.

6.4.2 **Afwijkingen**

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, oppervlaktes enzovoorts. Daarnaast zijn afwijkingsmogelijkheden opgenomen ten behoeve van het oprichten van openbare nutsdoeleinden.

6.4.3 **Parkeren, laden, lossen en stallen**

Parkeren

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

De hoofdregel is dat bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd op eigen terrein. Onder een nieuwe ontwikkeling wordt daarbij zowel het oprichten van bebouwing verstaan, als het veranderen, wijzigen of uitbreiden van bestaand gebruik. De vraag of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid wordt beantwoord op basis van de bij de regels gevoegde parkeemormen, de berekenwijze van de parkeerbehoefte uit het op 13 mei 2014 door het college vastgestelde 'Beleid toepassing verordening op de parkeerbijdrageregeling en parkeemormen' en de uitgebreide jurisprudentie die op dit onderdeel is ontstaan. De bij de regel gevoegde parkeemormen 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.

Laden en lossen

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

Fietsparkeren

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

6.4.4 Waterberging

In de Algemene gebruiksregels is met het oog op de aanwezigheid van voldoende waterbergend vermogen van het plangebied een regeling opgenomen. De regeling kent een afwijkingsbevoegdheid op grond waarvan het mogelijk is de vereiste waterberging (deels) buiten het plangebied, maar wel op het sportpark Harga te realiseren.

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 gebied met commerciële functies rond de thema's sport, gezondheid en ontspanning en de aansluiting van deze locatie op de onderliggende infrastructuur.

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 er een planschadeovereenkomst met de initiatiefnemer opgesteld. 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 één van de in artikel 6.2.1 van het Bro genoemde bouwactiviteiten, een exploitatieplan te worden vastgesteld. Een exploitatieplan heeft onder meer tot doel om te komen tot een adequaat publiekrechtelijk kostenverhaal, het realiseren van een goede inrichting van de openbare ruimte door middel van het stellen van locatie-eisen en het bieden van een goede grondslag om de verdeling van woningbouwcategorieën te ondersteunen.

Het bestemmingsplan 'Sportplaza Harga' maakt de ontwikkeling van een sportplaza mogelijk, waar ruimte is voor grootschalige detailhandel, een hotel en sport- en gezondheidsvoorzieningen. Dit betreft een ander hoofdgebouw als bedoeld in artikel 6.2.1, lid b van het Bro. Gelet hierop bestaat er in beginsel de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan. In artikel 6:12, lid 1 van het Bro is opgenomen dat geen exploitatieplan hoeft worden opgesteld indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is. Omdat de grond eigendom is van de gemeente kan worden vastgesteld dat het kostenverhaal anderszins verzekerd is en dat er dus geen verplichting is om een exploitatieplan vast te stellen. De economische-financiële haalbaarheid van het plan kan hierdoor als aangetoond worden beschouwd.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bestuurlijk vooroverleg

In het kader van het wettelijke verplichte overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan voorgelegd aan de gebruikelijke partners, waaronder de provincie Zuid-Holland, het ministerie van I&M, het Hoogheemraadschap van Delfland en overige organisaties. De resultaten van het vooroverleg zijn verwerkt in de "Reactienota voorontwerp-bestemmingsplan Sportplaza Harga". Deze nota vormt de basis voor de aanpassing van het voorontwerp bestemmingsplan.

Zienswijzen

Het bestemmingsplan heeft vanaf 22 oktober 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 3 zienswijzen ontvangen. De ingediende zienswijzen en de reactie hierop zijn opgenomen in de "Nota van zienswijzen bestemmingsplan Sportplaza Harga".

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 Ruimtelijke effecten grootschalige detailhandel in sport

Bijlage 2 Ontwikkelvisie Schiedam in Beweging

Bijlage 3 Schiedam in Beweging, fase 1

Bijlage 4 Waterparagraaf bestemmingsplan 'Harga-Noord'

Bijlage 5 Flora en faunaparagraaf

Bijlage 6 Notitie externe veiligheid Sportplaza

Bijlage 7 Advies Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Bijlage 8 Geluidsonderzoek Harga

Bijlage 9 Luchtkwaliteitsonderzoek Decathlon

Bijlage 10 Harga

Verkeersonderzoek

gebiedsontwikkeling

Bijlage 11 Vergewisplicht MER-beoordeling

Bijlage 12 Vooronderzoek conventionele explosieven Harga Schiedam

**Bijlage 13
Decathlon**

Ruimtelijke

effectstudie

vestigingsplan

Bijlage 14 Advies Stadsregio Rotterdam

Bijlage 15 Reactienota voorontwerp-bestemmingsplan Sportplaza Harga

Bijlage 16 Nota van zienswijzen bestemmingsplan Sportplaza Harga