



gemeente
Schiedam

Wijzigingsplan Liduinakwartier

Januari 2018

Wijzigingsplan Liduinakwartier

Ontwerp : **2 november 2017**

Vastgesteld door

B&W : **9 januari 2018**

bij besluit nr. **17INT00500**

Uitspraak Afdeling
bestuursrechtspraak
van de Raad van State :

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

Liduinakwartier

Inhoudsopgave

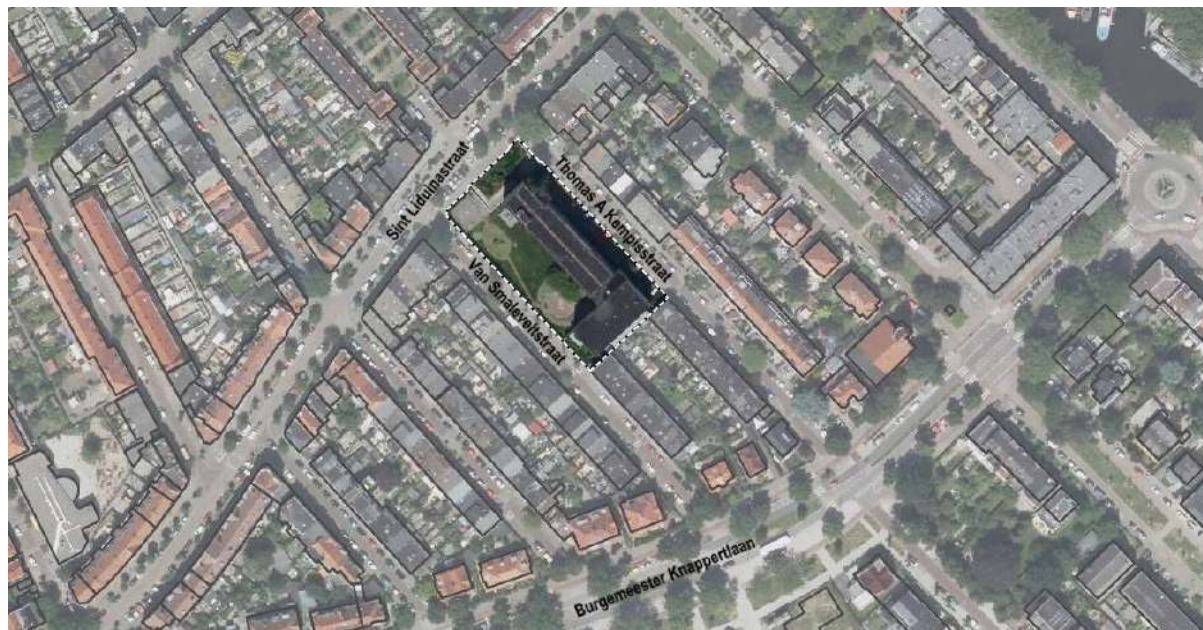
Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doelstelling	5
1.2 Ligging plangebied	6
1.3 Voorschriften bestemmingsplan West	7
1.4 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2 Beleidskader	9
2.1 Rijksbeleid	9
2.2 Provinciaal en Regionaal beleid	9
2.3 Gemeentelijk/lokaal beleid	10
Hoofdstuk 3 Planbeschrijving	13
3.1 Algemeen	13
3.2 Duurzaamheid	14
Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische randvoorwaarden	15
4.1 Waterparagraaf	15
4.2 Bodem	16
4.3 Natuurbescherming	16
4.4 Externe veiligheid	18
4.5 Geluid	20
4.6 Luchtkwaliteit	21
4.7 Milieuhinder bedrijvigheid	22
4.8 Milieueffectrapportage	23
4.9 Archeologie en cultuurhistorie	24
Hoofdstuk 5 Mobiliteit	27
5.1 Verkeer	27
5.2 Parkeren	27
5.3 Conclusie Mobiliteit	27
Hoofdstuk 6 Juridische aspecten	29
6.1 Bestemmingen	29
6.2 Dubbelbestemmingen	30
6.3 Overige bepalingen	30
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid	33
7.1 Financiële uitvoerbaarheid	33
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
7.3 Conclusie	33
Bijlagen bij de toelichting	35
Bijlage 1 Situatietekening	36
Bijlage 2 Tekeningen bouwplan	38
Bijlage 3 Bodemonderzoek	42
Bijlage 4 Nader bodemonderzoek	119
Bijlage 5 Akoestisch onderzoek	204
Bijlage 6 Advies welstand	263
Bijlage 7 Advies archeologie	265
Bijlage 8 Stikstofberekening	268
Bijlage 9 Ecologische quick scan	276

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Weboma is voornemens nieuwbouw te realiseren ter plaatse van de Sint Liduinastraat 35, Schiedam. Op deze locatie is momenteel een 1.092 m² oude school van Zadkine gevestigd die gesloopt zal worden om ruimte te maken voor de realisatie van 21 eengezinswoningen. Zie figuur 1 en 2.



Figuur 1: Luchtfoto met aanduiding locatie



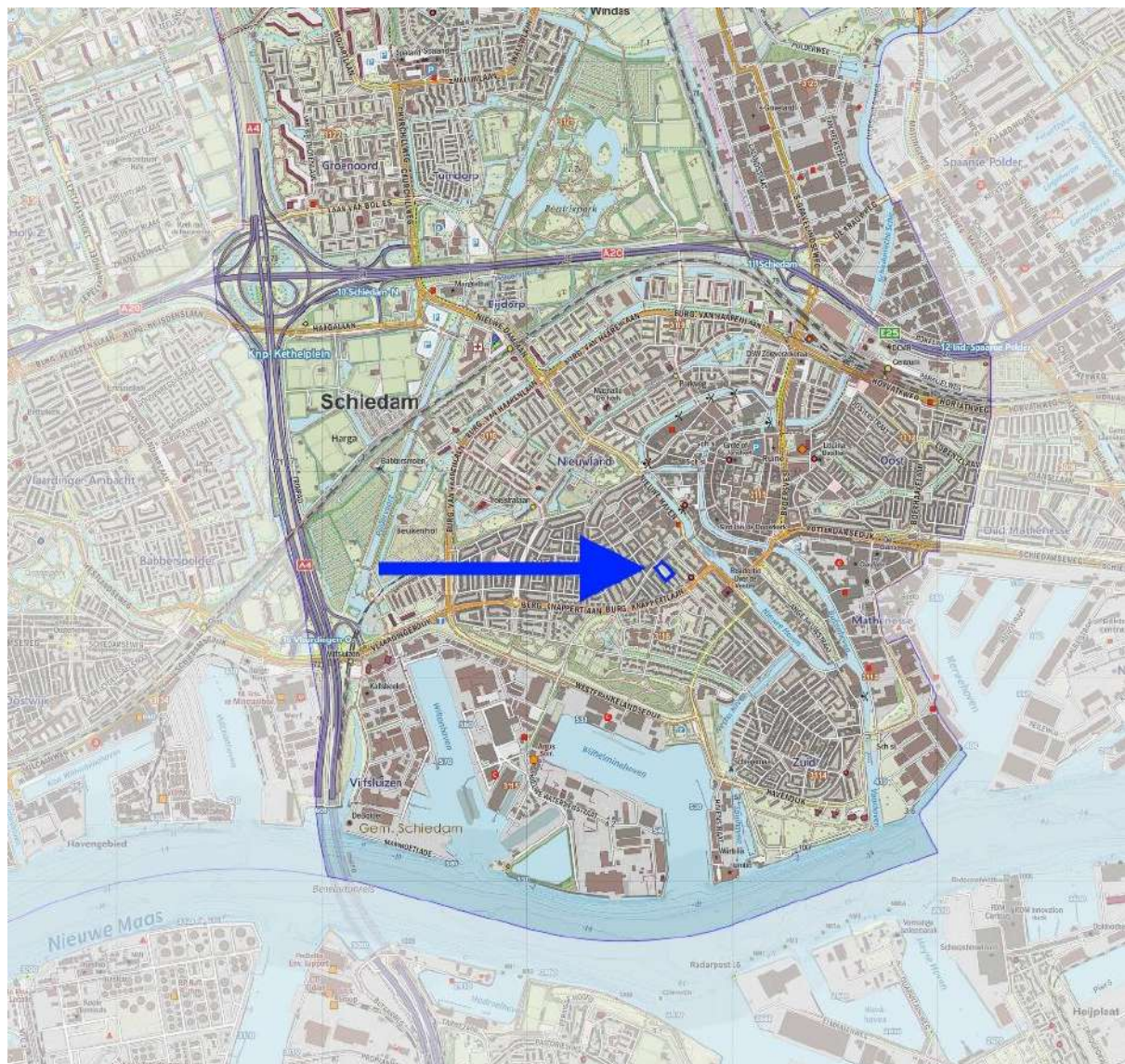
Figuur 2: Verkavelingsplan geprojecteerd op de planlocatie

wijzigingsplan Liduinakwartier

In het vigerend bestemmingsplan West (kenmerk NL.IMRO.0606.BP0002-0002), zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Schiedam op 12 februari 2012 is de locatie bestemd als 'Maatschappelijk'. Er is echter eveneens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, op basis waarvan het mogelijk is om onder voorwaarden deze locatie te herbestemmen naar woningbouw. Om deze ontwikkeling in juridisch-planologische zin mogelijk te maken dient een procedure tot vaststelling van een wijzigingsplan te worden doorlopen. In het kader daarvan dient een ruimtelijke onderbouwing opgesteld te worden, waarin diverse (milieu)aspecten worden afgewogen. Dit document voorziet daarin.

1.2 Ligging plangebied

Het projectgebied is gelegen in de wijk Schiedam West, niet ver van het historisch centrum en op 180 meter afstand van de gracht Nieuwe Haven.

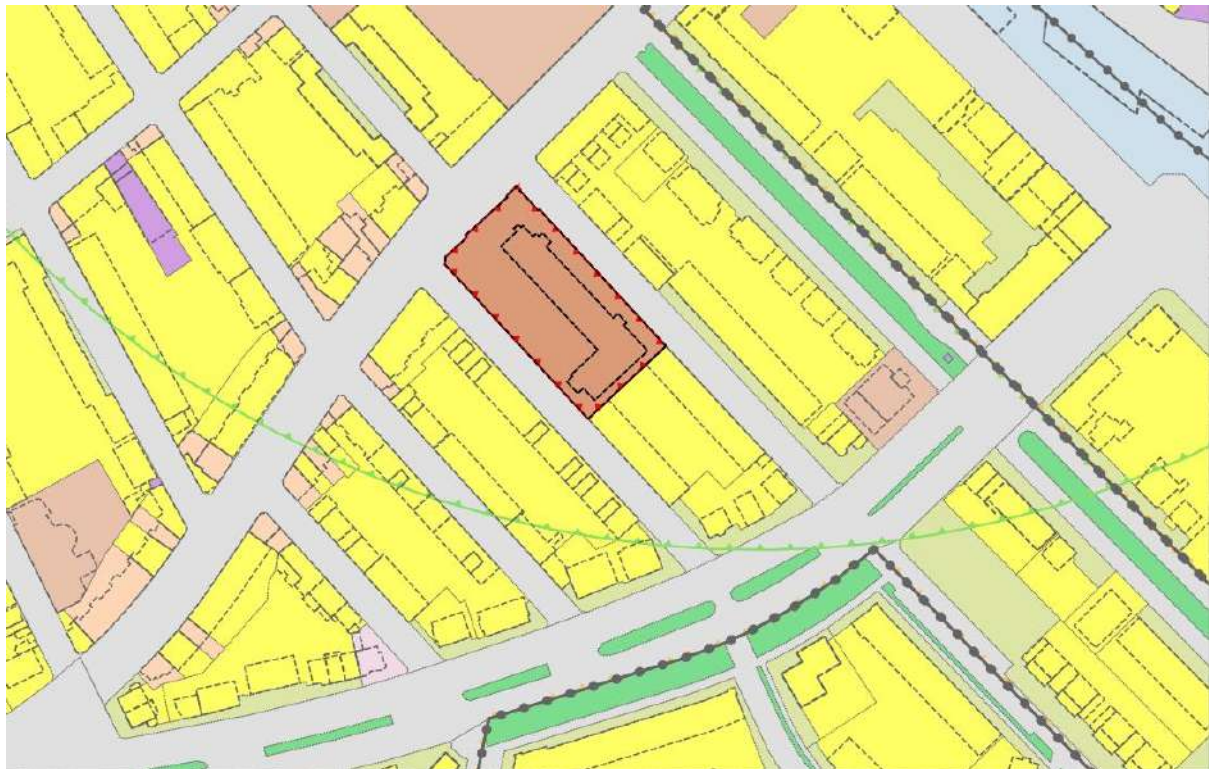


Figuur 3: Ligging van het projectgebied, geprojecteerd op de topografische gemeentekaart van (zuidelijk) Schiedam

1.3 Voorschriften bestemmingsplan West

Zoals reeds opgemerkt is de ontwikkeling van de oude Zadkine school (bestemming Maatschappelijk) naar woningen in strijd met het vigerende bestemmingsplan West. Er is in het plan echter een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, overeenkomstig artikel 3.6 Wro (Wet ruimtelijke ordening). Op grond van de gebiedsaanduiding Wro-zone - wijzigingsgebied-3 zijn burgemeester en wethouders bevoegd de gronden ter plaatse van deze aanduiding te wijzigen in de bestemming 'Wonen-3' of 'Wonen-4', met dien verstande dat:

- het bebouwingspercentage, met uitzondering van een eventuele ondergrondse parkeergarage, niet meer bedraagt dan 50% indien de bestemming wordt gewijzigd in de bestemming 'Wonen-3' en niet meer dan 60% indien de bestemming wordt gewijzigd in 'Wonen-4';
- indien de bestemming wordt gewijzigd in de bestemming 'Wonen-3' is bebouwing toegelaten bestaande uit maximaal 3 bouwlagen of twee bouwlagen met een kap, waarbij de hoogte niet meer mag bedragen dan 10,0 meter.
- indien de bestemming wordt gewijzigd in de bestemming 'Wonen-4' is bebouwing toegelaten bestaande uit maximaal 4 bouwlagen;
- een ondergrondse parkeergarage is toegelaten;
- voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder en/of de Wet milieubeheer, dan wel een verkregen hogere waarde.



Figuur 4: Uitsnede bestemmingsplan rond projectlocatie (ruimtelijkeplannen.nl)

Naast de enkelbestemming 'Maatschappelijk' en de wijzigingsbevoegdheid, liggen er op het plangebied nog een aantal gebiedsaanduidingen:

- Waarde - Archeologie C (zie paragraaf 4.9.1, Archeologie);
- Vrijwaringszone - molenbiotop 400m De Walvisch (zie paragraaf 4.9.2, Cultuurhistorie);
- Geluidzone (zie paragraaf 4.5, Geluidhinder).

1.4 Leeswijzer

Het wijzigingsplan bestaat uit drie delen:

- de toelichting: hierin worden de overwegingen beschreven die hebben geleid tot het geven van een bepaalde bestemming, evenals een uitleg van de gebruikte bestemmingen;
- de regels: hierin wordt per bestemming een omschrijving gegeven van het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing van de in dit plan begrepen gronden, en;
- een verbeelding/plankaart, met daarop aangegeven de bestemmingen van alle gronden.

De inhoud van de toelichting is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 is een beknopt overzicht opgenomen van de belangrijkste wetten en beleidsvisies die relevant zijn voor het plangebied. De gevolgen of effecten op de planologische en milieutechnische aspecten worden in hoofdstuk 4 beschreven.
- Het uit te voeren plan is beschreven in hoofdstuk 3 waarna in hoofdstuk 4 de thematische (milieu)aspecten aan bod komen.
- In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het thema mobiliteit in relatie tot het uit te voeren plan
- In hoofdstuk 6 worden de gehanteerde bestemmingen met bijbehorende regeling beschreven.
- Hoofdstuk 7 heeft betrekking op de uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

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

2.1 *Rijksbeleid*

Gezien de geringe omvang van de planlocatie is vigerend rijksbeleid hier niet bijzonder van toepassing. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte benoemt weliswaar de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor het land, maar het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten; decentralisatie is het sleutelwoord. Dit geldt ook voor het verstedelijkings- en landschapsbeleid. Ook het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) doet geen specifieke uitspraken ten aanzien van het voorliggende projectgebied.

2.2 *Provinciaal en Regionaal beleid*

2.2.1 Provinciale structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland'

De provincie Zuid-Holland heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Aan deze structuurvisie is een programma Ruimte en een programma Mobiliteit gekoppeld, waarin beschreven wordt welke instrumenten de provincie inzet om de doelen en ambities uit de Visie Ruimte en Mobiliteit te realiseren. De regels die voortkomen uit de visie en de beide programma's, zijn vastgelegd in de Verordening Ruimte. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen. Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit (en bijbehorende documenten) vastgesteld.

De voorgenomen nieuwbouw sluit aan bij de ambities en doelen uit de Visie Ruimte en Mobiliteit. De binnenstedelijke verdichting van woonruimte op het huidige perceel en de stedenbouwkundige inpassing ervan, dragen bij aan de wens van de provincie om de bestaande ruimte beter te benutten en de ruimtelijke kwaliteit van de bebouwde ruimte te versterken. Uit de Verordening Ruimte 2014 volgen geen verdere verplichtingen ten aanzien van het voorliggende projectgebied.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onder Artikel 3.1.6. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de beschikbare ruimte in stedelijke gebieden. De ladder houdt in dat de behoefte aan stedelijke ontwikkelingen op het gebied van wonen, kantoren, bedrijven en detailhandel moeten worden afgestemd binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van deze ontwikkeling en dat deze waar mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd moet worden. Voor woningbouwontwikkelingen geldt dat deze vanaf 12 woningen Ladderplichtig zijn.

Met de wijziging van de Laddersystematiek sinds 1 juli 2017 is het niet langer noodzakelijk in een 'actuele regionale' behoefte te voorzien (maar uiteraard wel nog steeds in een behoefte). Voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied geldt in vergelijking met de voorgaande Laddersystematiek een uitgebreidere motiveringsplicht. De provincie heeft hier in de Verordening Ruimte nadere invulling aan gegeven. Het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) definieert zij als "het bestaand stedenbouwkundig stelsel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur." Nieuwe stedelijke ontwikkeling dient primair plaats te vinden binnen het BSD.

De onderhavige planlocatie maakt deel uit van het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) van de gemeente Schiedam. Bovendien is in het programma omschreven dat de bebouwde ruimte beter benut zal worden door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie en dat er een behoefte bestaat aan woonruimte in de regio, meer specifiek in een groenstedelijke en centrumstedelijke setting.

Uit de gemeentelijke Woonvisie (zie verderop) komt naar voren dat er een tekort is aan eengezinswoningen in de koopsector. Bovendien is er binnen de bestaande ruimtelijke structuur van de stad geen ruimte meer voor uitbreiding. Voorop staat dan ook kwaliteitsverbetering van de bestaande stad, waarbij verouderde stadsdelen worden vernieuwd. De sloop van een verouderd sloopgebouw en het daarvoor in de plaats realiseren van 21 eengezinswoningen, sluit naadloos aan op deze doelstellingen. De beschreven ontwikkeling is daarmee in lijn met zowel gemeentelijk als provinciaal beleid en voldoet aan de randvoorwaarden van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

2.2.2 Provinciale verordening Ruimte

Samen met de structuurvisie is de verordening 'Ruimte' vastgesteld en in 2016 geactualiseerd. In deze verordening vindt een juridische vertaling plaats van het beleid uit de structuurvisie. De verordening stelt regels met betrekking tot belangrijke ruimtelijke elementen die een doorwerking hebben in het bestemmingsplan. Onderwerpen die aan bod komen zijn onder andere de ladder voor duurzame verstedelijking, kantoren, bedrijven, detailhandel, veiligheidszoning oevers Nieuwe Maas, ruimtelijke kwaliteit, herbestemmen bestaande bebouwing buiten het bestaand stadsgebied, ecologische hoofdstructuur, molenbiotopen, windenergie, regionale waterkeringen, buitendijks bouwen en archeologie. Geen van deze provinciale belangen zijn, met uitzondering van ruimtelijk kwaliteit, van toepassing op het plangebied. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het bepaalde in de provinciale verordening.

Ruimtelijke kwaliteit

Het bestemmingsplan voorziet in de transformatie van een gebied gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied van Schiedam en passend in het regionale woningbouwprogramma. De ontwikkeling betreft het 'inpassen' als bedoeld in artikel 2.2.1 van de provinciale verordening, welke voldoet aan de op grond van de bij de visie behorende kwaliteitskaart geldende richtpunten. Het plan is daarmee in overeenstemming met het bepaalde in de verordening 'Ruimte' inzake ruimtelijke kwaliteit.

2.3 Gemeentelijk/lokaal beleid

2.3.1 Stadsvisie

In de Stadsvisie wordt de koers uitgezet tot het jaar 2030 in de vorm van tien hoofdpogingen. Daarin zijn vijf doelstellingen leidend:

- Verbeteren van de sociale kwaliteit van de samenleving;
- Verbeteren van de fysieke kwaliteit van de leefomgeving;
- Binden van midden- en hogere inkomens aan de stad;
- Vergroten van de economische kracht;
- Verbeteren van de objectieve en subjectieve veiligheid.

Ten aanzien van wonen wordt in de Stadsvisie Schiedam 2030 aangegeven dat er gestuurd moet worden op een aantrekkelijker, minder eenzijdig woningaanbod. Dit heeft als doel 'sociale steigers' zoveel mogelijk aan de stad te binden door voor deze groepen een geschikt woningaanbod te realiseren en een wooncarrière in de wijk of stad mogelijk te maken. De stad telt te weinig eengezinswoningen en koopwoningen, bovendien is het duurdere segment ondervertegenwoordigd. Er is een aanzienlijke vraag naar kwalitatief goede en relatief ruime woningen en Schiedam dient hier in de komende periode aan te voldoen omdat de concurrentiepositie op de regionale woningmarkt door bouwactiviteiten elders alleen maar zwakker dreigt te worden.

2.3.2 Woonvisie 2030

De Woonvisie borduurt voort op de koers zoals die is uiteengezet in de Stadsvisie. De woningvoorraad dient in balans gebracht te worden en de trek van middeninkomens uit de stad (naar gemeenten als Lansingerland waar veel eengezinswoningen worden gebouwd) tegengegaan. Specifiek staat het tekort aan eengezinswoningen genoemd: in Schiedam is dit aandeel 31%, terwijl het Nederlands gemiddelde 70% van de woningvoorraad bedraagt. Hiertoe staan in de visie een viertal belangrijke ambities genoemd met betrekking tot stedelijke vernieuwing:

1. Het bouwen van meer soorten woonmilieus: een gevarieerder woningaanbod;
2. Er is behoefte aan meer koopwoningen, waarbij door de gemeente gestreefd wordt naar de verhouding 60% koopwoningen en 40% huurwoningen in 2030;
3. In 2030 is er behoefte aan 35% eengezinswoningen (met tuin) en 65% meergezinswoningen (gestapelde woningen als appartementen en maisonnettes). Dit dient onder meer gerealiseerd te worden door sloop en nieuwbouw in bestaande wijken, omdat daarin ook ambitie 4 meegenomen kan worden;
4. Kwaliteitsverbetering van het woningaanbod.

Op basis van de laatste bevolkingscijfers wil de gemeente tot 2030 ruim 3.500 nieuwe woningen bouwen. Een aantal dat niet alleen gebaseerd is op de verwachte groei van het aantal inwoners en aantal huishoudens, maar eveneens op basis van sloopplannen van zo'n 1.500 verouderde woningen.

2.3.3 GroenBlauwe Structuurvisie

In januari 2015 is door de gemeente Schiedam een nieuwe GroenBlauwe structuurvisie uitgebracht, ter vervanging van de oude Groenvisie uit 1996. Daarin wordt specifiek de wateropgave voor Schiedam-West benoemd en de ambitie uitgesproken meer oppervlaktewater en andere vormen van waterberging in de openbare ruimte te realiseren. Het streven is naar een robuust watersysteem, waarin niet alleen voldoende hemelwater kan worden geborgen, maar dit bovendien vertraagd wordt afgevoerd teneinde het waterhuishoudkundige systeem niet te overbelasten. Tevens dient gescheiden afkoppeling plaats vinden van (in principe) schoon hemelwater en afvalwater.

2.3.4 Nota Architectuur en welstand 2004

De gemeenteraad van Schiedam heeft op 6 april 2004 de Nota architectuur & welstand 2004 "Meer lat dan vangnet" vastgesteld. Hierin staan algemene en gebiedsgerichte welstandscriteria opgenomen (en objectgerichte criteria voor specifieke kleine objecten als een dakkapel). Volgens de welstandsbeleidskaart op pagina 41 ligt het plangebied weliswaar op de rand van waardevol welstandsgebied, maar valt het binnen regulier welstandsgebied. Derhalve gelden de algemene welstandscriteria (zie pp. 34-36 uit de Nota voor een uitgebreidere toelichting):

1. Relatie tussen vorm, gebruik en constructie
2. Relatie tussen bouwwerk en omgeving
3. Betekenissen van vormen in de sociaal-culturele context
4. Evenwicht tussen helderheid en complexiteit
5. Schaal en maatverhoudingen
6. Materiaal, textuur, kleur en licht

In het kader van het bouwplan is in een vooroverleg advies van de welstandscommissie (vertegenwoordigd door dhr. R. Onsia, commissielid en dhr. W. van Nieuwland, voorzitter) ingewonnen. Het advies, zoals uitgebracht op 23 mei 2017, luidt:

"Plan is op hoofdlijnen akkoord, door het overnemen van de karakteristieken van de omringende woningen in het ontwerp, voegen de woningen zich goed in hun omgeving. De commissie heeft waardering voor de wijze waarop het achterterrein afgesloten is van de doorgaande weg, waardoor het zicht op de geparkeerde auto's, achtertuinen en bergingen min of meer geblokkeerd wordt. Geadviseerd wordt de beplating tussen de entreeuren op een duurzame wijze uit te voeren. Ter overweging wordt meegegeven iets van de rijkdom en

wijzigingsplan Liduinakwartier

dynamiek van de omliggende woningen terug te laten komen in de gevels van de nieuwbouw. De achterkanten van de woningen zullen in de praktijk ook gebruikt worden als hoofdentree, het wordt daarom aanbevolen de nodige zorg te besteden aan hekwerken en bergingen aan de achterzijde."

Op basis van bovenstaande wordt de planontwikkeling inpasbaar geacht binnen het geldende welstandsbeleid.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Algemeen

Na de sloop van de 1.092 m² oude school van Zadkine, worden drie woonblokken van ieder 7 eengezinswoningen gerealiseerd. Deze grondgebonden woningen met tuin bestaan uit 3 bouwlagen en zijn maximaal 9,5 meter hoog. Dit bouwplan is inpasbaar binnen de gestelde voorwaarden voor uitwerking uit het bestemmingsplan (zie paragraaf 1.3.). De woningen worden gerealiseerd binnen de prijsklasse € 250.000 tot € 350.000, met als doelgroep (jonge) gezinnen. Hiermee wordt nauw aangesloten op het gemeentelijk Woonbeleid (zie paragraaf 2.3.). Met deze transformatie wordt niet alleen een hand geboden voor het tekort aan eengezinswoningen, maar vindt tevens een verhoging plaats van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de schil rond het centrum. De situatietekening en geveltekeningen van het planvoornemen zijn als aparte bijlage toegevoegd aan dit document. Onderstaand is het gevelaanzicht aan de zijde van de Sint Liduinastraat weergegeven.



Figuur 5: Gevelaanzicht Sint Liduinastraat

Zoals ook uit de situatietekening zoals weergegeven in figuur 1 (p. 5 van dit document) blijkt, wordt het parkeren zo ingericht dat er een naar binnen gericht parkeerhof ontstaat binnen een omsloten achterterrein. De woningen zelf zorgen voor afscherming van de eveneens op het achterterrein gelegen tuinen en bergingen ten opzichte van de omliggende straten. Onder het parkeerhof en de rijbaan wordt een waterberging gerealiseerd die voor extra waterbergingscapaciteit in het gebied zorgt (zie ook paragraaf 4.1.). Naast aansluiting op de bestaande openbare ruimte, zal richting de Sint Liduinastraat een strook openbaar groen worden uitgegeven. De gemeente zal vanaf 2020 de definitieve inrichting van het openbaar gebied (omliggende straten en Liduinabuurt) uitvoeren in het kader van het meerjaren grootonderhoud. De definitieve inrichting van de groen- en speelvoorziening op de kop van de Sint Liduinastraat zal dan ook door de gemeente worden gerealiseerd, in samenspraak met de bewoners.

Het bouwplan is als zodanig in overeenstemming met de randvoorwaarden van de wijzigingsbevoegdheid uit het bestemmingsplan en is tevens in overeenstemming met het welstandsbeleid.

3.2 Duurzaamheid

Bij de ontwikkeling van dit plan is op verschillende manieren aandacht besteed aan duurzaamheid. In het oorspronkelijke bouwplan waren 27 woningen gepland. Dit aantal is teruggebracht naar 21 en de vrijgekomen ruimte wordt benut voor de realisatie van openbaar groen, die bovendien als extra waterbuffer fungeert (infiltratie en tijdelijk vasthouden regenwater). Zoals ook in hoofdstuk 5 genoemd wordt onder het parkeerhof extra waterberging gerealiseerd om de wijk bestendiger te maken tegen onregelmatigere en heviger buien. Dit is in lijn met de groen-blauwe structuurvisie van de gemeente waar de ambitie uitgesproken wordt een robuuster, duurzamer watersysteem te realiseren in West-Schiedam. Alle hemelwaterafvoeren van de woningen (ook aan de straatzijde) worden aangesloten op de nieuw te realiseren waterberging. Daarnaast zal ter stimulering van duurzaam (water)gebruik door de toekomstige bewoners eveneens een pilot opgestart worden, de "slimme regenton".

Onderdeel van het bouwplan is dat 2 oplaadpalen gerealiseerd worden ten behoeve van 4 elektrische auto's. ook worden er standaard elektra-aansluitingen gerealiseerd in de bergingen van de woningen. Hiermee worden de toekomstige bewoners gestimuleerd om meer gebruik te maken van elektrische vervoermiddelen in plaats van door fossiele brandstoffen aangedreven voertuigen. Een andere maatregel ter bevordering van duurzame mobiliteit is de inrichting van een parkeerplek voor deelautogebruik.

Naast duurzaam watergebruik, stimulering van alternatieve (elektrische) vervoermiddelen, wordt ook bij de realisatie van de woningen vanuit duurzaam oogpunt gedacht. Zo zijn per 1 januari 2015 de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC)-eisen in het Bouwbesluit aangescherpt. Overeenkomstig de aansturingstabel uit het Bouwbesluit 2012, Afdeling 5.1 'Energiezuinigheid, nieuwbouw' geldt voor een nieuwbouwwoning sindsdien een EPC-eis van 0,4. Binnen het planvoornemen worden nieuwbouwwoningen gerealiseerd die 10% energiezuiniger zijn dan de eis uit het Bouwbesluit, resulterend in een EPC van 0,36 en energielabel A. Uitgangspunt daarvoor wordt gevormd door de zogenoemde 'Trias Energetica':

- Stap 1: Beperken van het energieverbruik: compacte basisvorm, hoogwaardige isolatie, goede luchtdichtheid (prefab betoncasco).
- Stap 2: Gebruik van duurzame energieopwekking: PV-panelen.
- Stap 3: Efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen: bij overschot vanuit PV-panelen teruglevering aan elektriciteitsbedrijf, bij tekort vanuit PV-panelen afname bij elektriciteitsbedrijf.

Bovendien wordt bij de materiaalkeuze ingezet op duurzaamheid door toepassing van FSC hout, het beperken van de uitstoot van Vluchtige Organische Stoffen (VOS) door deze minimaal toe te passen in verblijfruimtes. Ook het bouwproces zelf is duurzaam ingestoken door te ontwerpen voor hergebruik (cradle to cradle) door bij materialisatie en detaillering rekening te houden met de verwerking van het product na de levensduur. Bevoorrading geschiedt volgens de lean-methodiek: door het merendeel van de elementen in de fabriek te bouwen (betoncasco) en deze per pakket naar de bouwplaats te transporteren, worden faalkosten, onnodige handelingen en aantal transportbewegingen teruggedrongen.

Tezamen moeten deze maatregelen leiden tot een bewustwording van de duurzame mogelijkheden van de woning bij de toekomstige bewoners.

Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische randvoorwaarden

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

4.1 Waterparagraaf

Door extremere neerslagintensiteiten en hogere neerslaghoeveelheden als gevolg van klimaatverandering, neemt de kans op wateroverlast toe. Voldoende ruimte voor waterberging is (zeker in ons land) dan ook cruciaal. Derhalve dient bij de ontwikkeling van een ruimtelijk plan aandacht besteed te worden aan de gevolgen ervan voor de waterhuishoudkundige situatie. Zo zorgen ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak toeneemt, voor een snellere afstroming van hemelwater naar het oppervlaktewater. Om in dat geval voldoende waterberging te waarborgen, hanteren Waterschappen normen ter compensatie van de aanleg van extra verhard oppervlak. Bijvoorbeeld dat een toename van zoveel m² verhard oppervlak gecompenseerd dient te worden door een toename van zoveel m³ waterberging. Naast de kwantitatieve aspecten, dient er in het geval van een ruimtelijk plan ook aandacht besteed te worden aan de kwalitatieve effecten op het watersysteem. Het instrument dat hiervoor ontwikkeld is, is de Watertoets. De Watertoets komt voort uit het advies van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw en het Nationaal Bestuursakkoord Water en berust op twee cruciale uitgangspunten:

1. *Standstill beginsel*: negatieve effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op het watersysteem worden voorkomen. Uitgangspunt is dat ieder gebied moet voldoen aan de inundatienorm: de wettelijke veiligheidsnorm aangegeven als de gemiddelde kans per jaar op wateroverlast door hevige neerslag. Ook mag een verandering niet tot grotere afvoer naar andere gebieden leiden (afwentelen). Daarnaast moet worden tegengegaan dat de nog beschikbare ruimte in het watersysteem door ruimtelijke ontwikkelingen geleidelijk aan steeds kleiner wordt (normopvulling).
2. *Verbetering*: in ruimtelijke ontwikkelingen worden de kansen, die zich voordoen om bestaande knelpunten in het watersysteem te helpen oplossen, benut.

Beoordeling planvoornemen

Het vinden van oplossingen voor waterberging in het stedelijk gebied is een gezamenlijke opgave voor gemeente, waterschap en ontwikkelaar. Het watersysteem in West biedt onvoldoende berging en hierdoor komt wateroverlast regelmatig voor. Op basis van wederzijdse (maatschappelijke) verantwoordelijkheid zal in het plangebied minimaal 25 mm waterberging (oftewel 250 m³ per hectare) gerealiseerd worden. Dit komt neer op circa 85 m³ waterberging, gezien het planoppervlak van circa 3.400 m². Er is echter in de anterieure exploitatie-overeenkomst afgesproken dat de mogelijkheden voor waterberging ten behoeve van de wijk maximaal benut worden, in lijn met het uitgangspunt van verbetering dat ten grondslag ligt aan de watertoets. Derhalve wordt circa 720 m³ aan waterberging gerealiseerd onder de rijbaan en het parkeerhof. Deze extra voor de wijk te realiseren bergingscapaciteit komt voor rekening van de gemeente en wordt gefinancierd uit het budget Water. Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het Hoogheemraadschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de Keur Delfland. Dit geldt bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater. In het geval van de hierboven beschreven beoogde ontwikkeling vinden geen aanpassingen plaats aan het bestaande watersysteem. Het afvloeiende hemelwater van de bebouwing is in principe schoon. De voorkeur gaat er daarom naar uit geen hemelwater naar de rioolwaterzuiverings-installatie te transporteren, maar dit rechtstreeks naar het oppervlaktewater af te voeren of het ter plaatse te laten infiltreren in de bodem.

Conclusie

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat het aspect water geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling. Niet alleen wordt voldaan aan de minimale waterberging van 85 m³ in het plangebied, er wordt bovendien ten behoeve van de gehele wijk nog eens 635 m³ extra waterberging binnen het plangebied gerealiseerd. Het planvoornemen heeft dus een (groot) positief effect op de waterhuishoudkundige situatie in dit deel van Schiedam.

4.2 Bodem

Op de planlocatie is in het kader van de voorgenomen werkzaamheden bodemonderzoek uitgevoerd. Het gaat hierbij om het verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door Search op 5 juli 2012 (kenmerk 252194.1) en het nader bodemonderzoek uitgevoerd door Search op 13 september 2012 (kenmerk 252194.2). Uit dit onderzoek komt het volgende naar voren:

- In de grond zijn bijmengingen met bodemvreemde materialen (puin, sintels, kolengruis, en dergelijke) waargenomen;
- De grond is licht tot sterk verontreinigd met diverse zware metalen.

In het kader van de vergunningaanvraag is op basis van de aangetroffen bodemvreemde materialen een aanvullend asbestbodemonderzoek uitgevoerd door IDDS Milieu op 29 september 2017. Het onderzoek is uitgevoerd teneinde na te gaan of de bodem daadwerkelijk is verontreinigd met asbest. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn:

- Op het maaiveld van de onderzoekslocatie is visueel geen asbestverdacht materiaal aangetroffen.
- In het opgeboorde materiaal is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen.
- In de onderzochte grondmengmonsters is geen asbest aangetroffen.

Gelet op de onderzoeksresultaten kan de hypothese onverdachte locatie voor het onderzochte perceel ten aanzien van asbest worden gehandhaafd. Het verkennend asbestonderzoek met kenmerk 1707K643/DBI/rap1 d.d. 13 oktober 2017 is als separate bijlage toegevoegd.

Op basis van de huidige onderzoeksgegevens is, ons inziens, sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging op de locatie. Dit betekent dat alvorens gestart kan worden met de bouw, maar na sloop/verwijdering van de bovengrondse verhardingen, een bodemsanering uitgevoerd dient te worden. In het kader hiervan dienen de volgende activiteiten verricht te worden:

- opstellen BUS-melding;
- regelen van goedkeuring door bevoegd gezag op BUS-melding;
- verrichten van startmeldingen in het kader van bovengenoemde regeling bij de desbetreffende bevoegde gezagen;
- milieukundige begeleiding bij bodemsanering onder certificaat van de BRL SIKB 6000 (VKB protocol 6001);
- opstellen evaluatierapport sanering dat ter beoordeling wordt voorgelegd aan het bevoegd gezag in het kader van de Wet bodembescherming.

4.3 Natuurbescherming

De Wet natuurbescherming vormt het voornaamste beleidsmatige toetsingskader op het gebied van de ecologische soortenbescherming en ecologische gebiedsbescherming. Deze wet is op 1 januari 2017 in werking getreden en vervangt de Flora- en Faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. In de toelichting van een bestemmingsplan moeten de gevolgen van het bestemmingsplan voor ecologische waarden in beeld worden gebracht, zodat aannemelijk kan worden gemaakt of de ontwikkeling voldoet aan de op grond van de Wet natuurbescherming gestelde regels.

4.3.1 Soortenbescherming

Op 22 september 2017 is een biotooptoets uitgevoerd door een erkend ecooloog en tezamen met een bronnen- en literatuuronderzoek zijn de bevindingen hiervan verwerkt in een flora- en faunaonderzoek, ook wel genoemd een ecologische quick scan.

Uit deze ecologische quick scan is naar voren gekomen dat het niet waarschijnlijk is dat met de plannen vaste rust- en verblijfplaatsen of belangrijk leefgebied van de beschermde soorten wordt aangetast. Wel is de zorgplicht conform de Wet natuurbescherming (Wnb), artikel 1.11 te allen tijde van toepassing. Specifiek wordt hier ook genoemd de zorgplicht voor vogels ingevolge artikel 3.1 Wnb: de werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden, of men dient te starten voor het broedseizoen en door te werken in het broedseizoen indien continue verstoring plaatsvindt (waarbij geadviseerd wordt het gebied voor het broedseizoen ongeschikt voor broedvogels te maken door, indien noodzakelijk, het groen te verwijderen. Indien de werkzaamheden starten binnen het broedseizoen, mogen deze pas uitgevoerd worden indien vooraf door een deskundig ecooloog is vastgesteld dat geen verstoring van broedvogels zal plaatsvinden. Voor het broedseizoen geldt geen vaste periode, maar globaal wordt uitgegaan van de periode half maart tot half augustus. Het flora- en faunaonderzoek met kenmerk 17070064/RSL/rap1 is als separate bijlage aan deze toelichting toegevoegd.

Conclusie

Met inachtneming van de algemene zorgplicht en de specifieke zorgplicht voor vogels overeenkomstig de Wet natuurbescherming, kunnen de werkzaamheden uitgevoerd te worden zonder dat vaste rust- en verblijfplaatsen of belangrijk leefgebied van beschermde soorten wordt aangetast.

4.3.2 Gebiedsbescherming

Met de inwerkingtreding van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) in juli 2015 is bepaald dat berekend dient te worden of een nieuwe activiteit een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zal geven. Indien dit inderdaad het geval is, dient overeenkomstig de vergunningplicht uit artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming (Wnb) beoordeeld te worden of de natuurlijke kenmerken van betrokken Natura 2000-gebieden dermate in het geding zijn dat gesproken kan worden van een significant negatief effect, dan wel dat de verslechtering niet significant is en de planontwikkeling aanspraak kan maken op benutting van de ontwikkelingsruimte. Met de invoering van het PAS geldt alleen nog een vergunningplicht voor activiteiten die meer dan 1 mol stikstofdepositie per hectare per jaar geven op een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied. Deze vergunningplicht is opgenomen in artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. Bij een stikstofdepositie tussen de 0,05 mol en 1 mol N/ha/j bestaat er een meldingsplicht, overeenkomstig artikel 2.9, achtste lid, Wnb.

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Oude Maas) is gelegen op ruim 6 kilometer afstand van het plangebied. Voor de berekening van de stikstofdepositie zijn zowel de woningen als de daarmee gepaard gaande verkeersaantrekkende werking relevant. De verkeersaantrekkende werking als gevolg van het planvoornemen is bepaald aan de hand van CROW-publicatie ASVV 2012 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'. Hierin staan de parkeercijfers en parkeernormen uit de meest recente CROW-publicatie 317 'Kcijfers parkeren en verkeersgeneratie', uitgebracht 8 oktober 2012 (waarmee de oudere publicaties 182, 256 en 272 zijn komen te vervallen).

De verkeersaantrekkende werking is niet alleen afhankelijk van de functie, maar ook van de ligging van het projectgebied. Hiervoor hanteert de CROW-publicatie de stedelijkheidsgraad zoals gedefinieerd door het CBS: afhankelijk van het aantal adressen per km² wordt een klasse onderscheiden van 'niet stedelijk' 'zeer sterk stedelijk'. Gegeven de ligging in de wijk van het plangebied in de Liduinabuurt en voor een klein deel in Frankenland geldt op grond van de Kcijfers wijken en buurten 2017 een stedelijkheidsgraad 1 (zeer sterk stedelijk) met respectievelijk een omgevingsadressendichtheid van 4.544 en 4.410 adressen per km². Het voorliggende plan voorziet in de realisatie van 21 eengezinswoningen in 3 rijen met in totaal 15 tussenwoningen en 6 hoekwoningen. Op grond van de CROW-richtlijnen geldt voor tussen- en hoekkoopwoningen in zeer sterk stedelijk gebied, schil centrum een verkeersaantrekkende werking van 1,2-2,0 motorvoertuigen per woning per

weekdagemaal. Gelet hierop leidt de voorgenomen ontwikkeling tot maximaal 42 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag. Uitgaande van 5% zwaar verkeer geeft dit ca. 2 zware motorvoertuigbewegingen en 40 lichte per weekdag. Deze voertuigbewegingen zijn gemodelleerd vanaf de woningen tot aan de Thomas à Kempisstraat en de Van Smaleveltstraat, daar ze op die wegen op grond van hun rij- en stopgedrag niet meer te onderscheiden zijn van ander verkeer en aldus opgenomen zijn in het heersende verkeersbeeld.

De stikstofdepositie per woning is verkregen uit de bij Aeries behorende factsheet zoals uitgegeven door het Ministerie van Economische zaken. In deze lijst zijn 'gestandaardiseerde' waarden opgenomen per type woning. Voor een nieuwbouw hoekwoning geldt een uitstoot van 1,83 kg/jaar NO_x en voor een nieuwbouw tussenwoning 1,55 kg/jaar NO_x. Per woonblok bestaande uit 5 tussenwoningen en 2 hoekwoningen geeft dit een uitstoot van 11,41 kg/jaar NO_x.

Met behulp van Aeries is het effect van het planvoornemen doorgerekend. Uit deze berekening komt de conclusie naar voren: er zijn geen natuurgebieden met rekenresultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn. Het project is niet vergunningplichtig in het kader van de Wet natuurbescherming. Eveneens wordt niet voldaan aan de voorwaarden, zoals genoemd in de Regeling natuurbescherming onder Titel 2.2 'Meldingsplicht in verband met vrijstelling vergunningplicht grenswaarde 1 mol' Artikel 2.7. Derhalve is hier ook niet sprake van een meldingsplichtige activiteit, maar dient de berekening wel bewaard te worden als bewijs dat er geen sprake is van vergunningplicht. De berekening is als losse bijlage toegevoegd aan deze notitie onder de naam 'AERIUS Sint Liduinastraat 35, Schiedam'.

Conclusie

De stikstofdepositie als gevolg van het planvoornemen leidt niet tot significant negatief effect in het Natura 2000-gebied Oude Maas. Het aspect stikstofdepositie vormt derhalve geen belemmering voor het planvoornemen.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om situaties waarbij een ongeval kan plaatsvinden met gevaarlijke stoffen of als gevolg van luchtvaartverkeer nabij luchthavens, waardoor mensen die verder niets met de betreffende activiteit te maken hebben, om het leven kunnen komen. Er wordt gekeken naar de risico's verbonden aan risicovolle inrichtingen, waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt en vervoer van gevaarlijke stoffen via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen. Het belangrijkste instrument om de externe veiligheid te waarborgen is ruimtelijke scheiding aan de hand van veiligheidsafstanden tussen (beperkt) kwetsbare objecten en risicobronnen. Bij (beperkt) kwetsbare objecten dient gedacht te worden aan ruimten waar personen gedurende langere tijd verblijven (woning, recreatieterrein), gebouwen met grote aantallen personen (winkelcomplex, grote supermarkt, warenhuis) of personen met beperkte zelfredzaamheid (ziekenhuis, school, kinderopvang). Naast maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld Best Beschikbare Technieken voor inrichtingen), dienen afdoende maatregelen in de omgeving te worden genomen door middel van zonering: hoe minder mensen binnen de risicocontouren van een risicovolle activiteit vallen, hoe beter de veiligheidssituatie.

De wettelijke kaders voor externe veiligheid worden gevormd door de volgende wet- en regelgeving:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb);
- Besluit externe veiligheid transport van gevaarlijke stoffen (Bevt)
- Wet luchtvaart (obstakelvrije vlakken en veiligheidszones; voor Schiphol gelden ook het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en het Luchthavenverkeerbesluit (LVB).

Als centrale maatstaf voor het in beeld brengen van de externe veiligheidsrisico's worden de begrippen plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) gehanteerd. Deze begrippen zijn in de wet eenduidig gedefinieerd, en in de wetgeving zijn normen opgenomen (grenswaarden en richtwaarden voor het PR, en een

wijzigingsplan Liduinakwartier

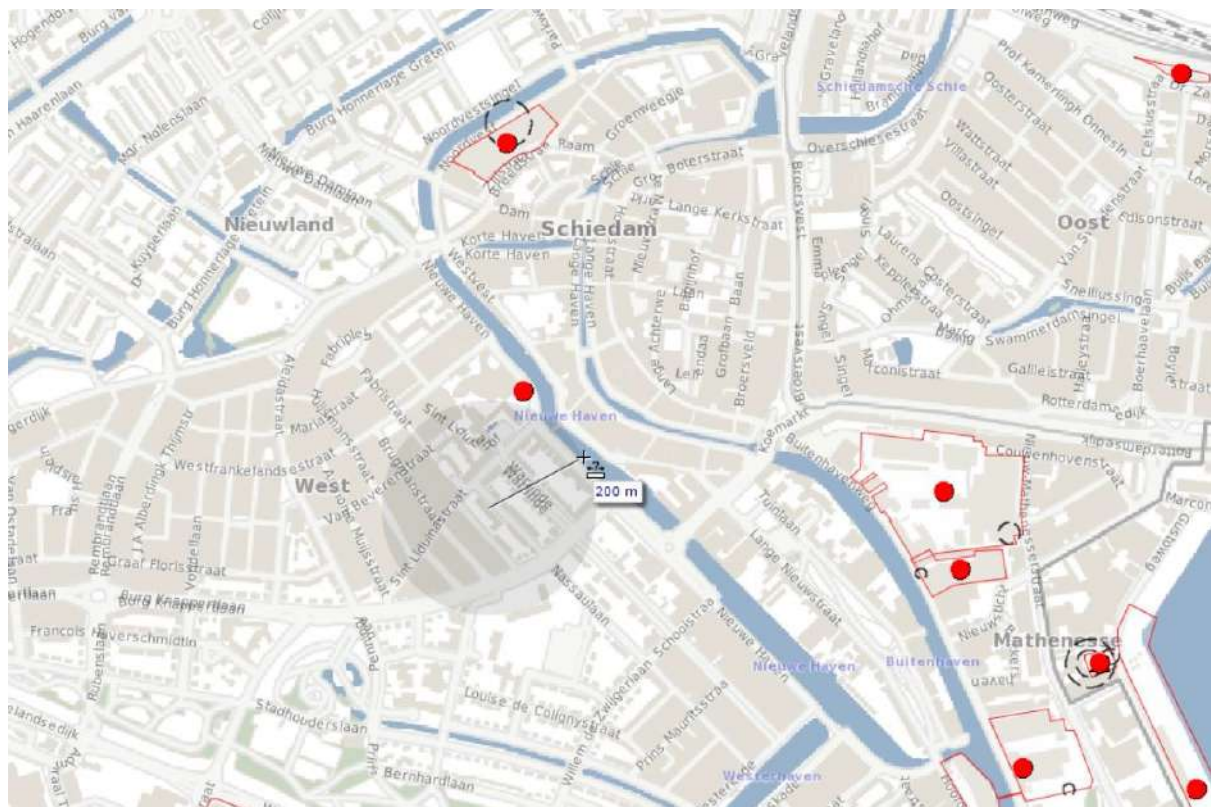
oriëntatiewaarde voor het GR) die bepalen welke omvang van een extern veiligheidsrisico als onacceptabel moet worden geacht. Zo beoogt de wetgeving te voorkomen dat er (beperkt) kwetsbare objecten (kunnen) worden gerealiseerd op locaties waar het PR als gevolg van risicobronnen in de omgeving hoger is dan 10^{-6} /jaar (één op een miljoen).

Verder beoogt de wetgeving het bevoegd gezag een afwegingskader te bieden voor het omgaan met risicobronnen die bij een ongewoon voorval kunnen leiden tot grotere hoeveelheden dodelijke slachtoffers (maatschappelijke ontwrichting). Indien het bevoegd gezag een ruimtelijk besluit wil nemen, moet daaraan een analyse van het groepsrisico vooraf gaan. Indien het GR door het (te nemen) ruimtelijke besluit toe zal nemen, dient bij het ruimtelijke besluit een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden.

De methodiek waarmee het GR moet worden bepaald, is wettelijk vastgelegd. De uitkomsten daarvan zijn afhankelijk van de hoeveelheid aanwezige personen in de omgeving van de risicobron. Tot hoever die omgeving strekt voor zover dat relevant is binnen de methodiek van het GR, is wettelijk gedefinieerd als het invloedsgebied. Doorgaans wordt dit gebied begrensd door de 1% letaliteitsgrens (de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen komt te overlijden als gevolg van de risicovolle activiteit). Gesteld kan worden dat aanwezigheid van personen buiten het invloedsgebied van een risicobron niet meetelt voor de hoogte van het GR dat door die risicobron wordt veroorzaakt.

Beoordeling

Met behulp van de Risicokaart is onderzocht of er relevante risicobronnen in de directe nabijheid van het projectgebied gelegen zijn. Hierbij is zowel gekeken naar de plaatsgebonden risico-contouren groter dan 10^{-6} /jaar als individuele risico-elementen, te weten risicovolle inrichtingen (bedrijfsactiviteiten), transport van gevaarlijke stoffen en luchtvaart. Zie onderstaande figuur.



Figuur 6: Relevante risicobronnen ten opzichte van de planlocatie

wijzigingsplan Liduinakwartier

Risicovolle inrichtingen

Uit de risico-inventarisatie blijkt dat er binnen een straal van 200 meter zich geen relevante risicobronnen bevinden. Het tankstation Shell Kalfsbeek aan de Nieuwe Haven 233 vormt de dichtstbijzijnde risicovolle inrichting, maar zowel voor het PR (risicocontour) als het GR (invloedsgebied) geldt dat de planlocatie niet binnen de risicocontouren van dit tankstation valt: deze reiken namelijk niet verder dan de inrichtingsgrenzen van het tankstation. Ook de inrichtingen in het havengebied en Herman Jansen Beverages Nederland BV ten noorden van het plangebied hebben geen risicocontouren noch invloedsgebieden die tot het plangebied reiken.

Transport gevaarlijke stoffen over de weg

De planlocatie ligt niet binnen het invloedsgebied (oftewel, binnen een afstand van 200 meter) van een A- of N-weg zoals benoemd in het Basisnet. Binnen de directe omgeving van het planvoornemen vindt geen transport van gevaarlijke stoffen over de weg plaats.

Transport gevaarlijke stoffen over het spoor

In de directe omgeving van het planvoornemen zijn geen spoorlijnen gelegen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Nadere toetsing is dan ook niet noodzakelijk.

Transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen

In de directe omgeving van het planvoornemen zijn geen buisleidingen gelegen voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Conclusie

Geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.5 Geluid

Aangezien woningen geluidgevoelig zijn, dient overeenkomstig de Wet geluidhinder (Wgh) beoordeeld te worden of aan wet- en regelgeving wordt voldaan en sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat ter plaatse van de nieuwe woningen een aangenaam woon- en leefklimaat gewaarborgd dient te zijn. Geluidsoverlast kan veroorzaakt worden door lawaai afkomstig van industrie, railverkeer, wegverkeer en/of luchtvaartverkeer. Er bevinden zich in de buurt van het plangebied geen grote lawaaimakers overeenkomstig bijlage 1 onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor), noch een gezoneerd industrieterrein conform artikel 40 Wgh (industrielawaai). Ook is er in de nabijheid van het plangebied geen spoorlijn (railverkeerlawaaï) en ligt het plangebied niet binnen een geluidszone ('20 Ke-contour') van een luchthaven (luchtvaartverkeer-lawaaï). Blijft over: het aspect wegverkeerslawaaï.

Bovendien is het plangebied gelegen binnen de geluidzones van de Burgemeester Knappertlaan en de Nieuwe Haven. De geluidbelasting als gevolg van deze wegen moet derhalve eveneens ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen inzichtelijk worden gemaakt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient akoestisch onderzoek verricht te worden naar de geluidbelasting op de gevels van de beoogde woningen ten gevolge van verkeer over deze wegen.

Uit het uitgevoerde onderzoek volgt dat de geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen ten gevolge van de geluidgezoneerde wegen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde. Er treden ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen geluidbelastingen op tot ten hoogste 44 dB (inclusief aftrek conform artikel 110 g Wgh). De maximale ontheffingswaarde wordt op geen enkele positie overschreden. De geluidbelasting ter plaatse van de beoogde woningen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde, derhalve hoeven er geen hogere waarden aangevraagd te worden.

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer over de 30 km/uur-weg, de Sint Liduinastraat, overschrijdt de waarde van 48 dB. Aangezien voor deze weg (vanwege de maximaal toegestane snelheid van 30 km/uur) geen toetsing aan grenswaarden hoeft plaats te vinden, dienen hiervoor geen hogere waarden te worden aangevraagd.

Conclusie

Gelet op bovenstaande vormt het aspect geluidhinder geen belemmering voor het planvoornemen.

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. Voor PM_{2,5} geldt een maximale grenswaarde van 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.

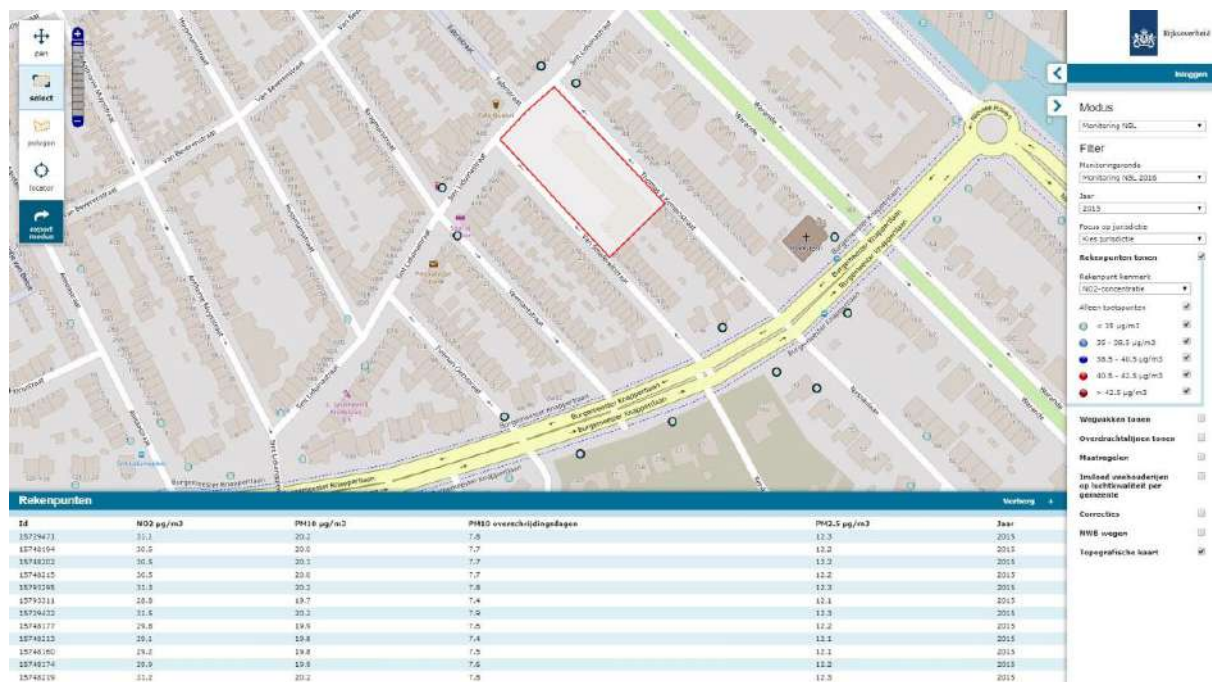
Op grond van artikel 5.16 van de Wet luchtkwaliteit kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, zoals de vaststelling van een bestemmingsplan, uitoefenen indien:

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

In het Besluit niet in betekende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Indien een project een effect heeft van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂, PM₁₀ (= 1,2 µg/m³) en PM_{2,5} (= 0,75 µg/m³) of een project valt in een categorie welke is vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden, een project doorgang kan vinden zonder nadere toetsing aan de grenswaarden. De reden hiervoor is dat in het NSL voldoende maatregelen zijn genomen om de bijdrage van deze projecten aan verslechtering van de luchtkwaliteit te compenseren.

Daarnaast is op 15 januari 2009 de AMvB Gevoelige bestemmingen in werking getreden. Hierin is vastgelegd dat indien een bestuursorgaan voornemens is om nieuwe gevoelige bestemmingen (zoals scholen, kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleeghuizen) binnen 300 meter van een rijksweg of binnen 50 meter van een provinciale weg te realiseren, eerst onderzocht moet worden of op die locatie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden van PM₁₀ en/of NO₂.

In 2012 heeft de gemeente het Actieplan luchtkwaliteit Schiedam 2012-2015 vastgesteld. In dit plan is beschreven wat de huidige en de verwachte situatie is ten aanzien van fijnstof en stikstofdioxide. Hierbij is het jaar 2015 bepalend. Dit is het jaar waarin voor de stikstofdioxide-immissie aan de grenswaarden moeten worden voldaan (voor fijnstof moest dit al in 2012). De generieke maatregelen uit dit plan komen ook ten bate aan de ontwikkeling van het Liduinakwartier.



Figuur 7: Overzicht concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} peiljaar 2015 (NSL-monitoringstool)

Uit figuur 7 blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ langs de Burgemeester Knappertlaan en de Sint Liduinastraat ter hoogte van het plangebied voor de voorgenoemde stoffen maximaal 31,2 µg/m³ is. De jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ wordt niet overschreden. Eenzelfde geldt voor de grenswaarde van 25 µg/m³ voor PM_{2,5}, deze is in het plangebied maximaal 12,3 µg/m³. De daggemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ van 50 µg/m³ mag overeenkomstig de Wet milieubeheer maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. In het plangebied komen maximaal 7,8 overschrijdingsdagen voor. In onderstaande tabel zijn deze bevindingen kort opgesomd. Daarenboven is de trend dat in de toekomst de emissies en daarmee gepaard gaande achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarde zijn te verwachten.

Stof	Maximale achtergrondwaarde [µg/m ³]	Jaargemiddelde grenswaarde conform Wet milieubeheer [µg/m ³]
PM _{2,5}	12,3	25
PM ₁₀	20,2	40
NO ₂	31,2	40

Toetsing achtergrondwaarden en grenswaarden NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}

Conclusie

Het project valt onder de regeling NIBM en draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Tevens voldoet de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied ruimschoots aan de gestelde grenswaarden in de Wet milieubeheer. Het onderdeel luchtkwaliteit vormt zodoende geen belemmering voor het planvoornemen

4.7 Milieuhinder bedrijvigheid

De Wet milieubeheer beoogt milieuhinder ten gevolge van bedrijfsmatige activiteiten in de woonomgeving of ten opzichte van gevoelige functies zoals woningen zoveel mogelijk te voorkomen. Alle bedrijfsmatige activiteiten die in potentie hinder kunnen veroorzaken worden door middel van vergunningen of meldingen op basis van de Wet milieubeheer gereguleerd. In aanvulling op deze vergunningen of meldingen voorziet een 'goede ruimtelijke ordening' eveneens in het voorkomen van onvoorzienbare hinder bij gevoelige functies zoals wonen.

Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (bedrijven) en gevoelige functies (wonen) wordt hinder voorkomen. Met milieuzonering worden te allen tijde twee doelen gediend: niet alleen het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen, maar tevens het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven zodat zij hun activiteiten duurzaam kunnen (blijven) uitoefenen.

Bedrijfsmatige activiteiten zijn in de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering 2009" ingedeeld in een aantal categorieën met bijbehorende minimaal gewenste afstanden tot milieugevoelige functies. De indeling van de activiteiten is gebaseerd op de standaard bedrijfs-indeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Per milieucategorie geldt een minimaal gewenste afstand, een richtafstand. Deze richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is.

In de VNG-publicatie zijn de richtafstanden uit bijlage 1 'Richtafstandenlijst voor milieubelastende activiteiten' afgestemd op het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, stiltegebied of natuurgebied) wordt gekenmerkt door functiescheiding: afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen er nauwelijks andere functies zoals bedrijven of kantoren voor. Een locatie kan echter ook behoren tot het tweede omgevingstype 'gemengd gebied', dat gekarakteriseerd wordt door een matige tot sterke functiemenging. Hier komen direct naast woningen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als dit type worden beschouwd. De richtafstanden uit bijlage 1 van de VNG-publicatie kunnen in dat geval met één afstandsstap verlaagd worden zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat van een milieugevoelig object. Dit geldt in het bijzonder voor geluid, het milieuaspect dat voor de te hanteren richtafstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend is.

De omgeving van het plangebied kan op grond van zijn karakteristiek geschaard worden onder het omgevingstype rustige woonwijk. Zoals ook te zien is in figuur 4 bevinden zich er hoofdzakelijk woningen in het plangebied. Er is wat bedrijvigheid aanwezig ten noorden van het plangebied, echter dit betreft bedrijven tot maximaal milieucategorie 2 zoals bijvoorbeeld een garagebedrijf, een bowlingbaan en Frankeland – centrum voor wonen, zorg en welzijn. Frankeland, een gecombineerd verpleeghuis en zorgcentrum (SBI 871.1, milieucategorie 2, richtafstand: 30 meter), ligt het dichtst bij de planlocatie, maar op een afstand van meer dan 30 meter. Derhalve wordt aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie voldaan.

Het café ten noordwesten van de planlocatie (Café Quekel te Sint Liduinastraat 42) is inmiddels permanent gesloten. Bovendien geldt op grond van SBI-code 563.1 milieucategorie 1 en een bijbehorende richtafstand van 10 meter tot een rustige woonwijk, waaraan ruimschoots voldaan wordt.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor de voorgenomen planontwikkeling.

4.8 Milieueffectrapportage

Het bevoegd gezag dient te beoordelen of er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden als gevolg van de voorgenomen planontwikkeling. Hiertoe staan in de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage activiteiten opgesomd die mogelijk leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Voor activiteiten die genoemd staan in de eerste kolom van onderdeel C geldt dat zeer waarschijnlijk sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen, deze zijn dan ook direct m.e.r.-plichtig. In de eerste kolom van onderdeel D staan activiteiten opgesomd waarvan niet vaststaat of deze leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Hiervoor dient dan ook een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden.

De voorgenomen ontwikkeling staat genoemd in de eerste kolom van onderdeel D onder 11.2 in de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. In de tweede kolom staan de drempelwaarden genoemd voor deze activiteit, hierbij gaat het erom of de activiteit betrekking heeft op één van de volgende genoemde punten: een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De drempelwaarde van 2.000 woningen wordt met dit planvoornemen bij lange na niet gehaald. Dat neemt niet weg dat in dat geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria zoals genoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. (2011/92/EU): kenmerken van het project, plaats van het project en kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn verderop in dit hoofdstuk diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Uit die afweging is gebleken dat de effecten niet van die aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd hoeft te worden. Op grond van voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten en is het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling hier niet zinvol.

Conclusie

Gelet op de overige in dit hoofdstuk behandelde milieuaspecten kan geconcludeerd worden dat het milieubelang van de planontwikkeling in voldoende mate is afgewogen. Op basis van de kenmerken van het project (in relatie tot de drempelwaarden uit het Besluit milieueffect-rapportage), de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie

4.9.1 Archeologie

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

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

Overeenkomstig het bestemmingsplan Schiedam-West ligt het plangebied in archeologisch kansrijk gebied en heeft het de gebiedsaanduiding 'Waarde - Archeologie C'. Dit betekent dat geen bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) mogen worden gebouwd waarvan het gezamenlijke oppervlak groter is dan 200 m² en die dieper reiken dan 1,5 meter beneden het maaiveld. Op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Schiedam (2008) wordt aan de locatie een redelijk hoge tot hoge archeologische verwachting toegekend.

Op grond van artikel 24.3 in het bestemmingsplan kunnen burgemeester en wethouders afwijken van de bouwregels. Er kan slechts afgeweken worden van de bouwregels indien op basis van een archeologisch onderzoek kan worden aangetoond dat ter plaatse waar gebouwd gaat worden geen archeologische waarden als

zodanig aanwezig zijn, dan wel dat er passende maatregelen zijn genomen om de aanwezige archeologische waarden veilig te stellen.

Op grond hiervan is advies ingewonnen bij het Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR), het bureau dat de gemeente Schiedam adviseert ten aanzien van archeologisch onderzoek. Het BOOR geeft in haar archeologisch advies aan dat naar aanleiding van de bouwplannen geen archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek, dan wel inventariserend veldonderzoek) nodig is. Het advies van het BOOR (kenmerk BOOR-dossier A2017181; AS17/16465-17/0032239 d.d. 27 september 2017) is als separate bijlage toegevoegd.

Conclusie

Gelet op bovenstaande bevindingen gelden er vanuit archeologisch oogpunt geen belemmeringen voor het planvoornemen.

4.9.2 Cultuurhistorie

Op grond van artikel 3.1.6, lid 5 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het verplicht om in het proces tijdig rekening te houden met aanwezige cultuurhistorische waarden. Op de planlocatie is een dubbelbestemming aangaande een cultuurhistorische vrijwaringszone van toepassing, namelijk die van een molenbiotop. In het bestemmingsplan valt te lezen dat binnen de 'Vrijwaringszone - molenbiotop 400 meter' geen nieuwe bebouwing mag worden opgericht of hoogopgaande beplanting of bomen worden aangebracht hoger dan de [sic] 1/50ste van de afstand tussen het bouwwerk of de beplanting tot het middelpunt van de molen vermeerderd met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek van de molen.

Het betreft hier de molen De Walvisch, één van de twintig Schiedamse stenen stelling stadsmolens, die gebouwd is in het jaar 1794. Gerekend vanaf het uiterste punt van het plangebied is deze molen op 265 meter afstand gelegen. Volgens de online molendatabase (id 1109; monumentennummer 33289) is de hoogte van de stelling van deze molen gelijk aan 16,95 meter. De stelling is de rondgaande gaanderij met leuning (stellinghek) of omloop rond de molen. Deze hoogte is niet verwonderlijk: dit type molens is begin 17e eeuw juist zo ontwikkeld opdat er meer opslagruimte beschikbaar is en er minder last van de omliggende bebouwing is (met het oog op windvang).

De hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek van de molen, komt in ieder geval niet onder de stelling uit en bedraagt derhalve minimaal 16,95 meter. Op grond van de afstandseis komt daar nog $265 / 50 = 5,3$ meter bij. Op grond van de molenbiotop mag er dus geen bebouwing / beplanting gerealiseerd worden hoger dan 22,25 meter. Aan deze eis wordt ruimschoots voldaan met het planvoornemen.

Conclusie

Gelet op bovenstaande bevindingen gelden er vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen belemmeringen voor het planvoornemen.

Hoofdstuk 5 Mobiliteit

5.1 Verkeer

Op 22 augustus 2017 is de Nota Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Schiedam. Deze is als bijlage A opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Parkeren 2017-2020 Schiedam zoals dat in conceptversie in april 2017 is uitgebracht. Hierin is aansluiting gezocht op de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. De verkeersaantrekkende werking als gevolg van het planvoornemen is in paragraaf 4.5. reeds bepaald op maximaal 42 motorvoertuigbewegingen per weekdag. Voor een middelbare school geldt op grond van de CROW-richtlijnen in zeer sterk stedelijk gebied, schil centrum een verkeersaantrekkende werking van 2,6-4,6 motorvoertuigen per 100 leerlingen per weekdag. Volgens het Jaardocument 2016 van Zadkine bedroeg het aantal leerlingen per 1 oktober 2016 16.057 en de totale huisvesting 149.206 m² bvo. Dit komt neer op 1 leerling per 9,3 m² bvo. Aangezien het schoolgebouw een bruto vloeroppervlakte van 3.484 m² heeft, wordt hier uitgegaan van een leerlingaantal van ca. 375 leerlingen in de oude situatie op de Zadkine-locatie te Sint Liduinastraat. Dit zou betekenen dat de verkeersaantrekkende werking maximaal $4,6 \times 3,75 = 17,25$ motorvoertuigen per weekdag bedroeg. Als gevolg van het planvoornemen neemt de verkeersaantrekkende werking dus toe. De wegen rondom het plangebied hebben echter voldoende capaciteit om het verkeer te verwerken, waardoor de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een onacceptabele verkeerssituatie.

5.2 Parkeren

De parkeernormen zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017 (bijlage A van het Uitvoeringsprogramma Parkeren 2017-2020 Schiedam) zijn eveneens ontleend aan de kencijfers zoals genoemd in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Voor koopwoningen van het type tussen- of hoekwoning geldt binnen de schil een parkeernorm van 0,70-1,00 per woning, afhankelijk van of binnen het gebied een gereguleerd parkeerbeleid geldt of niet. Aangezien daarvan in het plangebied geen sprake is, dienen ten minste 21 parkeerplekken op eigen terrein gerealiseerd te worden. Het planvoornemen voorziet in 30 parkeerplaatsen voor gewone voertuigen, de inrichting van 1 parkeerplek bestemd voor deelautogebruik en de realisatie van 4 parkeerplaatsen inclusief laadpalen voor elektrische auto's. Van deze 35 parkeerplaatsen worden er 28 openbaar aangelegd in het parkeerhof. Bovendien wordt er ruim voldoende fietsparkeergelegenheid gecreëerd, waaronder e-fiets-voorzieningen in de bergingen.

5.3 Conclusie Mobiliteit

Uit de toetsing van het planvoornemen aan de gemeentelijke normen blijkt dat er sprake is van meer dan voldoende parkeergelegenheid op openbaar terrein. Bovendien worden er extra openbare parkeerplaatsen aan het gebied toegevoegd: de parkeerbalans verbetert dus per saldo. Wel neemt de verkeersaantrekkende werking in het gebied iets toe, maar gelet op de aard van het verkeer en de omgeving leidt dit niet tot onacceptabele verkeerssituaties. Dit onderdeel vormt dan ook geen belemmering voor het planvoornemen.

Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

6.1 Bestemmingen

6.1.1 Groen

De groenvoorziening in het westen van het plangebied is bestemd als 'Groen - I'. Binnen deze bestemming zijn watervoorzieningen, speelvoorzieningen en voet- en fietspaden toegestaan.

6.1.2 Verkeer

De entree van het plangebied, die noord/zuid georiënteerd is, heeft de bestemming Verkeer-verblijfsgebied gekregen. Hier zijn ook oplaadpalen toegestaan.

6.1.3 Wonen

Voor de gronden waar woningen zijn gelegen geldt de bestemming 'Wonen'. Binnen de woonbestemming is een bouwvlak opgenomen, waarbinnen de woning mag worden gebouwd. Voor de woningen is in alle gevallen een maximum aantal bouwlagen opgenomen, met een maximum hoogte voor een bouwlaag. Gelet op de aanvullende bepalingen zijn binnen de woonbestemmingen ook mantelzorg, kamerverhuur en de uitoefening van een aan huis gebonden beroep of (bedrijfs)activiteit toegelaten.

Mantelzorg

Landelijk is maatschappelijk draagvlak gegroeid voor het creëren van woonruimte in of bij een bestaande woning welke het voor de bewoners van een woning mogelijk maakt (tijdelijk) mantelzorg te verlenen aan iemand die deze zorg nodig heeft. Deze behoefte is ontstaan uit de wens van hulpbehoevenden om in een vertrouwde omgeving de vereiste hulp te krijgen en de wil van familie of vrienden om deze hulp te geven. Om deze reden wordt, in aansluiting op mogelijkheden uit het Besluit omgevingsrecht, mantelzorg binnen de woonbestemming toegelaten. Mantelzorg is gedefinieerd als het bieden van zorg op het fysieke, psychische en/of sociale vlak, op toegelaten. Mantelzorg is gedefinieerd als het bieden van zorg op het fysieke, psychische en/of sociale vlak, op vrijwillige basis en buiten organisatorisch verband in de vorm van inwoning in een aan- of bijgebouw. Mantelzorg mag daarmee in de eerste plaats niet plaatsvinden in het kader van de beroepsuitoefening of door zorgorganisaties. Daarnaast mag mantelzorg niet leiden tot een toename van het aantal zelfstandige woonruimten. Om deze reden is mantelzorg slechts toegelaten in de vorm van inwoning wat een sterke mate van afhankelijkheid en verbondenheid veronderstelt. De regeling voor aan- en bijgebouwen biedt voldoende ruimte om te voorzien in de behoefte aan afhankelijk woonruimte

Beroep of bedrijf aan huis

In de regels wordt onderscheid gemaakt tussen beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten in de woning en de bijbehorende bijgebouwen:

- bij beroepsmatige activiteiten gaat het met name om de 'vrije beroepen';
- bij bedrijfsmatige activiteiten gaat het om kleinschalige vormen van bedrijfsmatige activiteiten, niet zijnde dienstverlening, en het uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid.

Binnen de woonbestemming is het gebruik van de woning en bijgebouwen ten behoeve van beroeps- en/of bedrijfsuitoefening aan huis tot maximaal 30% van de vloeroppervlakte toegestaan. Verder is onder meer bepaald dat geen onevenredige afbreuk mag worden gedaan aan de woonomgeving en dat de activiteit moet worden uitgeoefend door de bewoner van het pand.

6.2 *Dubbelbestemmingen*

6.2.1 **Waarde - archeologie**

Voor het gehele plangebied gelden archeologische (verwachtings)waarden (zie paragraaf Archeologie). Deze verwachtingswaarden worden beschermd door het geven van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' aan het plangebied. Binnen deze dubbelbestemming is in de regels een bouwverbod opgenomen en is een omgevingsvergunning vereist voor het aanleggen van werken en werkzaamheden. Afwijken van het bouwverbod of het verlenen van een omgevingsvergunning kan pas nadat archeologisch onderzoek is uitgevoerd. Aan het verlenen van de afwijking of omgevingsvergunning kunnen aanvullende voorwaarden worden verbonden. Indien uit onderzoek blijkt dat ter plekke geen archeologische waarden aanwezig zijn kan de dubbelbestemming middels een wijzigingsbevoegdheid worden verwijderd.

6.3 *Overige bepalingen*

6.3.1 **Algemene aanduidingen**

Geluidzone

In het wijzigingsplan is een aanduiding aangegeven en dit betreft de geluidzone. Dit omdat het plangebied ligt binnen de geluidszones van meerdere wegen. De zone is op de verbeelding aangeduid als "Geluidzone". Conform het bepaalde in de Wet geluidhinder geldt dat binnen deze geluidzone geen nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige objecten mogen worden gebouwd, tenzij wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor geluid of een verkregen hogere (geluids)waarde. Volledigheidshalve wordt gemeld dat het beoogde plan voldoet aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Molenbiotop

In overeenstemming met het bepaalde in het gemeentelijk Molenbeleid is rond de molens in de omgeving van het plangebied een molenbeschermingszone gelegd waarbinnen het bouwen en het aanbrengen van hoogopgaande beplanting en bomen qua hoogte gerelateerd is aan het onderste punt van de wiken van de molen.

6.3.2 **Algemene afwijkingsregels**

In aanvulling op de afwijkingsmogelijkheden bij de individuele bestemmingen is een aantal 'Algemene afwijkingsregels' opgenomen. Om te voorkomen dat kleine meetfouten tot grote gevolgen leiden en om enigszins flexibel met maatvoeringen om te kunnen gaan, zijn enkele afwijkingsmogelijkheden opgenomen om in geringe mate te kunnen afwijken van genoemde maten, oppervlaktes enzovoorts. Daarnaast zijn afwijkingen opgenomen ten behoeve van het oprichten van openbare nutsdoeleinden.

6.3.3 **Algemene gebruiksregels**

Het toegelaten gebruik van de gronden is geregeld in de individuele bestemmingen. Een aantal zaken geldt uniform voor het gehele plangebied en zijn daarom benoemd in de 'Algemene gebruiksregels'.

6.3.4 **Parkeren, laden, lossen en stallen**

Parkeren

Bij ruimtelijke ontwikkelingen geldt de vereiste dat, om parkeerproblemen te voorkomen, voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid. De hoofdregel is dat deze 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 op dat moment geldende parkeernormen. Daarbij geldt aanvullend dat de parkeerplaatsen qua aard, plaats en inrichting bruikbaar en bereikbaar moeten zijn. De voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte vormen hierbij het uitgangspunt.

De parkeerbehoefte wordt bepaald op basis van de als beleidsregels vastgestelde parkeernormen. Deze parkeernormen zijn thans neergelegd in de op 22 augustus 2017 door het college vastgestelde nota 'Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017'. In de planregels is bepaald dat, indien de parkeernormen worden gewijzigd, rekening moet worden gehouden met de nieuw vastgestelde parkeernormen.

Afwijken van de parkeerregeling

Het bestemmingsplan voorziet in een drietal situaties waarbij het mogelijk is om binnenplannen af te wijken van de hoofdregel om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Dit betreft de volgende situaties:

1. Gevallen waarbij het niet mogelijk of wenselijk is de parkeergelegenheid (volledig) op eigen terrein te realiseren, en op een 'andere wijze' hierin wordt voorzien. Deze situatie doet zich voor indien:
 - a. Nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd in het openbaar gebied. Hierbij geldt dat parkeerplaatsen worden toegevoegd, bovenop de bestaande of geplande parkeervoorzieningen. De aanvrager heeft daarbij geen uniek gebruiksrecht op deze nieuwe parkeerplaatsen. De bijbehorende aanlegkosten zijn voor rekening van de aanvrager.
 - b. Bestaande parkeerplaatsen worden gebruikt in het openbaar gebied. Dit is mogelijk indien in de bestaande situatie, binnen een straal van 300 meter, sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen, waarbij eveneens geldt dat de aanvrager geen uniek gebruiksrecht verkrijgt voor deze parkeerplaatsen. Ter compensatie dient voor deze reeds door de gemeente aangelegde en betaalde parkeerplaatsen een bedrag te worden betaald van € 7.500,- per parkeerplaats.
 - c. Duurzaam gebruik van parkeerplaatsen in een al dan niet zelf gerealiseerde naburige parkeervoorziening op maximaal 300 meter afstand. Voorwaarde hierbij is dat aangetoond moet worden dat deze parkeerplaatsen langdurig (minimaal 10 jaar) ten behoeve van de nieuwe ontwikkeling gebruikt kunnen worden.
2. Bij gevallen waar 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 dat sprake is van uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen. Deze situatie kan zich voordoen indien:
 - a. Woningbouw (overwegend) wordt gerealiseerd binnen 500 meter van station Schiedam Centrum of 300 meter van station Schiedam Nieuwland, aangezien bewoners in de directe nabijheid van deze OV-knooppunten zich kenmerken door een mindere auto- en een grotere OV-afhankelijkheid.
 - b. Gemeenschappelijke parkeervoorzieningen worden gerealiseerd, welke voorzien in de parkeerbehoefte van een afgebakend gebied (Parkeren in balans).
 - c. De ontwikkeling een buurtvoorziening betreft, waarbij het aannemelijk is dat de bezoekers geen gebruik zullen maken van de auto.
 - d. Mobiliteit op een andere wijze wordt ingevuld, bijvoorbeeld door het gebruik van deelauto's of andere (innovatieve) mobiliteitsvormen.
 - e. Bij verkoop van een nieuwe woning, blijkt de koopakte, wordt afgezien van een eigen parkeerplaats.
3. Bij situaties waar niet kan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en geen sprake is van uitwisselbaarheid, maar naar het oordeel van het college sprake is van een ontwikkeling met een bijzonder gemeentelijk of maatschappelijk belang kan eveneens worden afgeweken van de parkeernormen. Het gaat hierbij om zeer uitzonderlijke situaties, waarbij met gegronde redenen is aangetoond, dat het niet mogelijk is de vereiste parkeergelegenheid te realiseren. Het betreft hierbij ontwikkelingen die zodanig gewenst zijn dat het uit economisch oogpunt of uit het oogpunt van milieu, hinder of woonomgeving, gedeeltelijk of volledig vrijstelling van de parkeernorm wordt gegeven.

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. Deze vereiste werd net als het parkeren voorheen geregeld in de gemeentelijke Bouwverordening. Het blijft wenselijk om een dergelijke voorziening te hebben, indien 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 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. De grote verscheidenheid aan ontwikkelingen maakt dat het niet mogelijk is 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 artikel 4.30 van het Bouwbesluit nog wel een verplichting geldt voor het hebben van een (fietsen)berging.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens bestaat overeenkomstig Hoofdstuk 6 in de Wet ruimtelijke ordening de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken (bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut) en de plankosten, deze verhaald moeten kunnen worden op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. In het kader van de herontwikkeling van deze Zadkine-locatie is op 28 februari 2017 door de Gemeente Schiedam, de Stichting voor Educatie en Beroepsonderwijs Zadkine en Liduina Kwartier Ontwikkeling B.V. een anterieure exploitatieovereenkomst getekend. Op grond van de daarin vastgelegde afspraken wordt het voorliggende initiatief financieel uitvoerbaar geacht.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.9a Wet ruimtelijke ordening (Wro), doorloopt een wijzigingsplan de uniforme openbare voorbereidingsprocedure zoals vastgelegd in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Deze procedure houdt in dat het ontwerp-uitwerkingsplan na behandeling in het college van burgemeester en wethouders wordt gepubliceerd in de Stadskrant en zes weken ter inzage wordt gelegd. Het ontwerp-uitwerkingsplan was ook digitaal raadpleegbaar op de site van de gemeente. Belanghebbenden konden in die zes weken hun zienswijze kenbaar maken bij de gemeente. Van deze gelegenheid is echter geen gebruik gemaakt. Binnen acht weken na afloop van de termijn waarbinnen het ontwerp-uitwerkingsplan ter inzage heeft gelegen moet het college van burgemeester en wethouders het uitwerkingsplan vaststellen. Aan deze termijn is voldaan. Tegen de vaststelling van een uitwerkingsplan staat rechtstreeks beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Bewonersparticipatie in het planproces

Op 29 november 2016 is het plan voor het eerst gepresenteerd aan de buurt tijdens een bewonersavond. De ingebrachte opmerkingen en suggesties tijdens deze avond zijn (voor zover mogelijk) meegenomen bij de verdere planontwikkeling. Een aantal bewoners heeft zich bovendien in een klankbordgroep verzameld en dankzij hun inbreng is het plan verder geoptimaliseerd, onder meer door een gangpad toe te voegen tussen de nieuwbouw en de bestaande woningen, waardoor een fietsenstalling in het plan kon worden geïntegreerd. Op 15 juni 2017 is het voorlopig ontwerp aan de buurt gepresenteerd, waarbij ongeveer 50 bewoners aanwezig waren. Na een korte toelichting door de architect konden de bewoners bij de presentatiepanelen vragen stellen aan de ontwikkelaar, de bouwer, de architect en de vertegenwoordigers van de gemeente. Nadien zijn nog meer informatieavonden geweest waaronder op 29 november 2017.

7.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het project, in overeenstemming met de in de voorgaande hoofdstukken gegeven omschrijving van het project en projectgebied, zowel ruimtelijk als milieuhygiënisch inpasbaar is en geen onaanvaardbare negatieve effecten heeft op de in de omgeving aanwezige waarden en belangen. Er zijn geen (overwegende) bezwaren aan te voeren tegen de realisatie van het plan.

Bijlagen bij de toelichting