



Gemeente Schiedam



Bestemmingsplan 'Schieveste 2021'

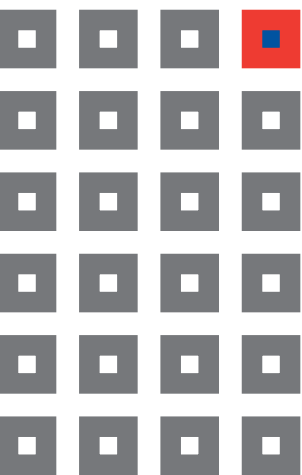


Ontwerp



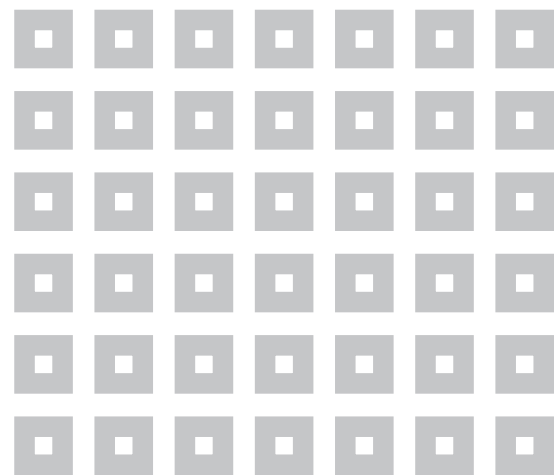
4 november 2020

Bestemmingsplan 'Schieveste 2021'



Inhoud:

- Toelichting
- Regels
- Verbeelding



werknummer: 620.100.31
datum: 4 november 2020
bestand: J:\620\100\11\3 Projectresultaat\c. ontwerp

KuiperCompagnons BV
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
Rotterdam

TOELICHTING

Inhoudsopgave van de toelichting

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doelstelling	7
1.2	Ligging plangebied	8
1.3	Geldende bestemmingsplannen	9
1.4	MER	10
1.5	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Beschrijving bestaande situatie	13
2.1	Ontstaansgeschiedenis	13
2.2	Ruimtelijke beschrijving	17
2.3	Functionele beschrijving	20
2.4	Cultuurhistorische waarden en monumenten	21
Hoofdstuk 3	Masterplan op hoofdlijnen	23
3.1	Aanleiding	23
3.2	Planbeschrijving	24
3.2.1	Doelstellingen	24
3.2.2	Kernwaarden	25
3.2.3	Beschrijving	25
Hoofdstuk 4	Milieueffectrapportage	35
4.1	Inleiding	35
4.2	Notitie reikwijdte en detailniveau	35
4.3	Alternatieven en varianten	36
4.4	Effecten	36
4.5	Afwegingskader alternatieven en varianten	39
4.6	Voorkeursalternatief (VKA)	40
4.7	Verdere MER-procedure	40
Hoofdstuk 5	Beleidskader	41
5.1	Rijksbeleid	41
5.1.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI), ontwerp juni 2019	41
5.1.2	Structuurvisie Infrastructuur en ruimte	42
5.1.3	Ladder voor duurzame verstedelijking	43
5.1.4	Nationale woonagenda en regionale Woondeals	47
5.1.5	Verstedelijkingsakkoord	48
5.1.6	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	49
5.1.7	Erfgoedwet	50
5.1.8	Volksgesondheid Toekomst Verkenning 2014	51
5.2	Provinciaal en Regionaal beleid	52
5.2.1	Omgevingsbeleid Zuid-Holland	52
5.2.2	Omgevingsverordening Zuid-Holland	55
5.2.3	Woondeal Zuidelijke Randstad	57
5.2.4	Verstedelijkingsalliantie	58
5.2.5	Woningmarktafspraken Regio Rotterdam	58
5.2.6	Agenda Detailhandel 2016-2021	59
5.2.7	Strategie Werklocaties 2019-2030	59

5.2.8	Regionaal investeringsprogramma 2016	60
5.2.9	Strategische Bereikbaarheidsagenda	60
5.3	Gemeentelijk/lokaal beleid	61
5.3.1	Stadsvisie	61
5.3.2	Kwaliteitsplan Schieveste	62
5.3.3	Woonvisie 2030	63
5.3.4	Kadernota Economie	63
5.3.5	Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2011-2020	64
5.3.6	Visie Openbare Ruimte Schiedam	64
5.3.7	Milieu- en Klimaatbeleidsplan	65
5.3.8	Klimaatadaptatieplan	65
5.3.9	Hoogbouwvisie	66
5.3.10	Detailhandelsnota 2010-2020	67
5.3.11	Schiedams Horecabeleid & Terrassenbeleid	67
5.3.12	Sportbeleid gemeente Schiedam	68
5.3.13	GroenBlauwe Structuurvisie	68
5.3.14	Welstandsnota Schiedam 2019	69
Hoofdstuk 6	Planologische en milieutechnische randvoorwaarden	71
6.1	Duurzaamheid	71
6.1.1	Algemeen	71
6.1.2	Duurzaamheidstoepassingen	74
6.1.3	Conclusie	76
6.2	Natuur	76
6.2.1	Soortenbescherming	77
6.2.2	Gebiedsbescherming	78
6.2.3	Conclusie	79
6.3	Waterparagraaf	80
6.3.1	Conclusie	83
6.4	Archeologie	83
6.4.1	Beleidskader	83
6.4.2	Archeologische verwachting	84
6.4.3	Dubbelbestemming archeologie	85
6.4.4	Conclusie	85
6.5	Bodem	85
6.5.1	Algemeen	85
6.5.2	PFAS	85
6.5.3	Conclusie	86
6.6	Externe veiligheid	86
6.6.1	Algemeen	86
6.6.2	Visie Externe Veiligheid	87
6.6.3	Onderzoek	87
6.6.4	Verantwoording groepsrisico	88
6.7	Milieuhinder bedrijvigheid	90
6.7.1	Kader en onderzoek	90
6.7.2	Conclusie	94
6.8	Verkeer	94
6.8.1	Onderzoek	95
6.8.2	Parkeren	97
6.8.3	Fietsparkeren	98

6.8.4	Conclusie	99
6.9	Geluid	99
6.9.1	Algemeen	99
6.9.2	Onderzoek	100
6.9.3	Conclusie	102
6.10	Trilling	103
6.10.1	Kader	103
6.10.2	Onderzoek	103
6.10.3	Conclusie	104
6.11	Luchtkwaliteit	105
6.11.1	Kader	105
6.11.2	Onderzoek	107
6.11.3	Conclusie	108
6.12	Luchtvaart	109
6.12.1	Kader en juridische beschouwing	109
6.12.2	Onderzoek - vliegveiligheid	116
6.12.3	Onderzoek - radarverstoring	117
6.12.4	Conclusie	118
6.13	Geur	118
6.14	Windhinder	118
6.14.1	Kader en onderzoek	118
6.14.2	Conclusie	121
6.15	Kabels en leidingen	121
6.16	Bezoning	122
6.17	Niet gesprongen explosieven	123
Hoofdstuk 7	Juridische aspecten	125
7.1	Algemene juridische opzet	125
7.2	Enkelbestemmingen	125
7.2.1	Verkeer - Railverkeer	125
7.2.2	Woongebied	126
7.3	Dubbelbestemmingen	127
7.3.1	Leiding - Gas	127
7.3.2	Leiding - Hoogspanningsverbinding	127
7.3.3	Leiding - Warmtetransportleiding	127
7.3.4	Waarde - Archeologie	127
7.3.5	Waterstaat - Waterkering	128
7.4	Overige bepalingen	128
7.4.1	Algemene aanduidingsregels	128
7.4.2	Algemene afwijkingsregels	128
7.4.3	Parkeren, laden, lossen en stallen	128
7.4.4	Algemene wijzigingsregels	129
Hoofdstuk 8	Economische uitvoerbaarheid	131
8.1	Economische uitvoerbaarheid	131
8.2	Exploitatieplan	131
Hoofdstuk 9	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	133

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1	Kwaliteitsplan Schieveste, Gemeente Schiedam, d.d. 27 mei 2019
Bijlage 2	Masterplan Schieveste, Ontwikkelcombinatie Schieveste, november 2019
Bijlage 3	Milieueffectrapportage Schieveste, Antea Groep, d.d. 16 oktober 2020
Bijlage 4	Aeronautical Study Schieveste, To70, versie 1.3.1, d.d. 5 augustus 2020
Bijlage 5	Archeologisch onderzoek 1, ArcheoMedia, d.d. 16 augustus 2007
Bijlage 6	Archeologisch onderzoek 2, IDDS Archeologie, d.d. 12 oktober 2017
Bijlage 7	PVE Archeologie, BOOR, d.d. 5 februari 2020
Bijlage 8	Bezonningsstudie Schieveste, d.d. 24 april 2020
Bijlage 9	Energievisie Schieveste, ingenieursbedrijf Aveco de Bondt d.d. 15 juli 2020
Bijlage 10	Explosieven, Saricon, d.d. 5 november 2019
Bijlage 11	Deelonderzoek Geluid, MER en bestemmingsplan 'Schieveste 2020', KuiperCompagnons, d.d. 4 september 2020
Bijlage 12	Historisch bodemonderzoek, Antea Group, d.d. 18 oktober 2019
Bijlage 13	Luchtkwaliteit rond de voorgenomen nieuwbouw Schieveste, ErbrinkStacks Consult, kenmerk 2020R009, d.d. 14 juli 2020
Bijlage 14	Memo stikstofberekening Schieveste, Antea Group, d.d. 21 augustus 2020
Bijlage 15	Natuurtoets, Antea Group, d.d. 16 april 2019
Bijlage 16	Rapportage waterhuishouding, SmitsRinsma, d.d. 6 augustus 2020
Bijlage 17	Trillingen, DGMR, d.d. 1 mei 2020
Bijlage 18	Verkeersonderzoek Schieveste, Antea Group, kenmerk 0436511.100, d.d. 16 oktober 2020
Bijlage 19	Verkenkend bodemonderzoek, Antea Group, d.d. 26 juni 2020
Bijlage 20	Windhinder, DGMR, d.d. 24 oktober 2019
Bijlage 21	Advies VRR, d.d. 3 augustus 2020
Bijlage 22	Onderzoek externe veiligheid, KuiperCompagnons, d.d. 7 september 2020
Bijlage 23	Schiedam, Behoeftesonderzoek voorzieningen Schieveste, Bro, kenmerk P01169, d.d. 22 maart 2019
Bijlage 24	Memo waterbergingsmogelijkheden, Smits Rinsma, d.d. 4 september 2020
Bijlage 25	Memo impact impression Schieveste, T070, kenmerk 20.250.01, d.d. 1 oktober 2020
Bijlage 26	Reactienota vooroverleg concept-ontwerpbestemmingsplan
Bijlage 27	Ontwerp-besluit hogere waarden Wet geluidhinder
Bijlage 28	Welstandsparagraaf Schieveste, gemeente Schiedam, d.d. oktober 2020

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Tussen de belangrijke verkeersader A20 en de spoorlijn Rotterdam – Delft/Den Haag/Hoek van Holland, ligt, centraal in Schiedam en bij het station Schiedam Centrum, het gebied Schieveste.

De gemeenteraad van Schiedam heeft op 2 februari 2012 het bestemmingsplan “Schieveste” vastgesteld, waarbij in essentie de ontwikkeling van primair een kantorenlocatie mogelijk werd gemaakt. Als gevolg van de economische crisis van de afgelopen jaren en gewijzigde marktomstandigheden is dit plan in deze vorm tot op heden niet meer uitvoerbaar gebleken. Het gebied ligt nu grotendeels braak. Wel zijn het kantoor van de Omgevingsdienst DCMR en het Lentiz Life College op basis van deze plannen gerealiseerd.

Door de Ontwikkel-combinatie Schieveste B.V. (OCS) is een alternatief plan uitgewerkt, om Schieveste te transformeren tot een goed en multimodaal bereikbaar, duurzaam woon- en werkgebied in de zuidvleugel van de Randstad. Dit heeft geleid tot een stedenbouwkundig Masterplan op Hoofdlijnen van de OCS, dat op 19 november 2019 is aangeboden aan de gemeente Schiedam. Het plan gaat uit van een stedelijk woongebied (maximaal 3.500 woningen), met tevens werkgelegenheid en ondersteunende voorzieningen. Ook gaat het Masterplan van de OCS uit van een verlenging van de huidige stationskap in oostelijke richting en een ondderdoorgang onder het spoor richting de Boerhaavelaan / Schiedam-Oost.

Voor de ontwikkeling van Schieveste tot woongebied is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk, dat de ambities en kaders uit het Masterplan op Hoofdlijnen mogelijk maakt. Globaal dient de bestemming 'Gemengd' te worden omgezet naar 'Woongebied'.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het formele, juridisch-planologische kader voor de ontwikkeling van Schieveste.

Bestemmingsplan met verbrede reikwijdte

In het kader van de Nationale Woonagenda is Schieveste aangewezen als concrete versnellingslocatie die bijdraagt aan de bouwopgave in de regio. Het Rijk ondersteunt de opgave met geld voor pilots en mankracht. Verder kunnen onder voorwaarden projecten onder de Crisis- en herstelwet tijdelijk afwijken van bepaalde normen zodat tijdwinst kan worden geboekt.

Voorliggend bestemmingsplan is daarom aangemeld als project op basis van de Crisis- en herstelwet (Chw). De formele goedkeuring hiervan vond plaats in de ministeriële regeling van 4 oktober 2019. Op basis daarvan kan de raad het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte vaststellen. Naast het vereenvoudigen en versnellen van het project, kan met de Chw worden geëxperimenteerd met de mogelijkheden die de Omgevingswet in de nabije toekomst gaat bieden.

Voor gebieden waar grootschalige transformatie plaatsvindt (vaak van bedrijvigheid naar wonen) biedt een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte de meeste mogelijkheden. Voor transformatiegebieden, herontwikkelingslocaties en afwijkingsregels kan namelijk het uitvoeren van de benodigde onderzoeken (b.v. geluid, bodem) worden doorgeschoven naar het moment dat er voor een concreet plan een aanvraag wordt ingediend. In het huidige systeem is het zo dat alle onderzoeken bij de vaststelling van het bestemmingsplan moeten zijn uitgevoerd. Op dat moment is vaak nog niet duidelijk hoe een concreet plan er uit komt te zien. Om de uitvoerbaarheid en eventuele risico's van het plan inzichtelijk te maken zijn in opdracht van de OCS reeds vele onderzoeken uitgevoerd op het niveau van het Masterplan op Hoofdlijnen. In het verlengde hiervan zijn in het kader van het voorliggende bestemmingsplan ook diverse aspecten nader beschouwd en doorerekend. Om evenwel niet een 'krimpfolieplan' om het Masterplan te leggen is in het bestemmingsplan, anticiperend op het gedachtegoed van de Omgevingswet, gewerkt met diverse voorwaardelijke verplichtingen en spelregels. Hiermee kan een wijziging in de stedenbouwkundige opzet in een later stadium zonder bestemmingsplanwijziging plaatsvinden, als dan maar wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de wet- en regelgeving op de verschillende milieuvlakken.

Ook hoeft er niet meer strikt gekeken te worden of onderwerpen 'ruimtelijk relevant zijn', voldoende is het als er een relatie is met de fysieke leefomgeving. Er wordt nader bezien of voor het plangebied voor de onderwerpen die raken aan de fysieke leefomgeving de betreffende regeling in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) kan worden ingetrokken. Deze onderwerpen krijgen dan een plek in het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte.

Tot slot is een van de doelstellingen van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte om de voorspelbaarheid van de besluitvorming te verbeteren. Dit bestemmingsplan draagt bij aan deze doelstelling doordat per onderwerp dat raakt aan de fysieke leefomgeving is benoemd hoe dit onderwerp zich verhoudt tot het masterplan, hoe het is verwerkt in het bestemmingsplan en wat het afwegingskader is om ontwikkelingen toe te staan die het bestemmingsplan niet rechtstreeks mogelijk maakt. Vooral met de laatste wordt de voorspelbaarheid vergroot en het besluitvormingsproces transparanter.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt ingeklemd tussen de rijksweg A20 aan de noordzijde, en de metro/spoorlijn Rotterdam – Delft/Den Haag/Hoek van Holland aan de zuidzijde. Ten zuiden van het spoor ligt woonwijk Schiedam-Oost, en meer ten zuidwesten het centrum van Schiedam. Ten noorden van de A20 ligt bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland. Aan de oostzijde vormt de gemeentegrens met Rotterdam de grens van het plangebied en aan de westzijde de Schie. De bestaande kap over het spoor en een deel van de spoorlijn tot aan de ondertunneling richting de Boerhaavelaan maken tevens deel uit van het bestemmingsplangebied.

De globale ligging van het plangebied is weergegeven in afbeelding 1.1. De exacte begrenzing is opgenomen op de verbeelding.



Abbeelding 1.1 - Globale ligging en begrenzing plangebied

1.3 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied zijn momenteel 4 geldende bestemmingsplannen van kracht, welke met dit plan gedeeltelijk worden herzien. Het betreft de volgende plannen (in volgorde van vaststelling):

Bestemmingsplan	IMRO-nummer	Vastgesteld door Raad
Parapluplan Parkeren	NL.IMRO.0606.BP0044-0002	5 juni 2018
Paraplu-bestemmingsplan Wonen	NL.IMRO.0606.BP0033-0002	4 mei 2015
Schieveste	NL.IMRO.0606.BP0008-0001	2 februari 2012
Oost	NL.IMRO.0606.BP0004-0002	27 oktober 2011

Hieronder wordt een nadere toelichting gegeven op de vigerende plannen in relatie tot het nieuwe bestemmingsplan 'Schieveste 2021'.

Parapluplan Parkeren

De gemeente Schiedam acht het wenselijk om bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. In voorliggend plan wordt een parkeernorm gehanteerd, die lager ligt dan de gebruikelijke parkeernormen binnen de bandbreedtes volgens het CROW. Deze parkeernorm wordt onderbouwd door onder meer het multimodaal ontsloten ligging van de planlocatie in de Randstad, de beoogde doelgroep en de verschillende ontwerp-toepassingen die sturen op het verminderen van autobezit. De parkeernorm is nader toegelicht onder paragraaf 6.8.

Paraplu-bestemmingsplan Wonen

In het 'Paraplu-bestemmingsplan Wonen' is door de gemeenteraad voor heel Schiedam een uniforme definitie voor 'woning' toegevoegd aan de bestemmingsplannen. Deze definitie van woning wordt

overgenomen in voorliggend bestemmingsplan Schieveste 2021.

Schieveste

Het vigerende bestemmingsplan 'Schieveste' gaat uit van een gemengd gebied met primair een kantorenprogramma. Met voorliggend plan wordt een woongebied beoogd. Op grond van het vigerende bestemmingsplan is dit in functioneel opzicht niet mogelijk. Gelet hierop wordt met het voorliggende bestemmingsplan een nieuw juridisch-planologisch kader geboden om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken.

Oost

Een deel van de in het bestemmingsplan "Oost" opgenomen bestemming 'Verkeer - Railverkeer' is meegenomen in dit bestemmingsplan. Hier wordt een onderdoorgang onder het spoor door gerealiseerd. Omdat deze onderdoorgang essentieel is voor de ontwikkeling van Schieveste, is ervoor gekozen de onderdoorgang specifiek aan te duiden en mee te nemen in dit bestemmingsplan.

1.4 MER

In het kader van de bestemmingsplanprocedure wordt een m.e.r.-(milieueffectrapportage) procedure doorlopen, in het kader waarvan een Milieueffectrapport (MER) is opgesteld. In het MER zijn de effecten van Schieveste op de omgeving en in het gebied onderzocht, met in de basis een plan met 3.000 woningen, 92.300 m² voorzieningen en een verlengde stationskap aan de oostzijde (en ondertunneling onder het spoor door), en als alternatief hetzelfde plan maar dan zonder verlengde kap. Tevens zijn een aantal thema's - waaronder een groter aantal woningen (3.500) en mobiliteit - aan een gevoeligheidsanalyse onderworpen.

In Hoofdstuk 4 Milieueffectrapportage worden de resultaten van het MER nader toegelicht.

1.5 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit drie delen:

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

De grote omvang van de gebiedsontwikkeling leidt tot een gefaseerde bouw van Schieveste (fases 1 tot en met 5). Het bestemmingsplan maakt de totale ontwikkeling van Schieveste op basis van het Masterplan mogelijk. De onderzoeken zijn ook op (de situering uit) het Masterplan gebaseerd. De nadere uitwerking van de plannen vindt momenteel plaats en loopt nog wel enkele jaren door. Niet uit te sluiten valt dat de daadwerkelijke bouwplannen op onderdelen afwijken van het Masterplan. Daartoe is het bestemmingsplan globaal van aard en zijn specifieke juridische bepalingen opgenomen om een aantal milieuaspecten nader te beschouwen, mocht dit het geval zijn. Aangezien het bestemmingsplan is aangemerkt als een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte onder de Crisis- en herstelwet, is de bovenomschreven aanpak goed mogelijk.

De inhoud van deze toelichting is als volgt opgebouwd:

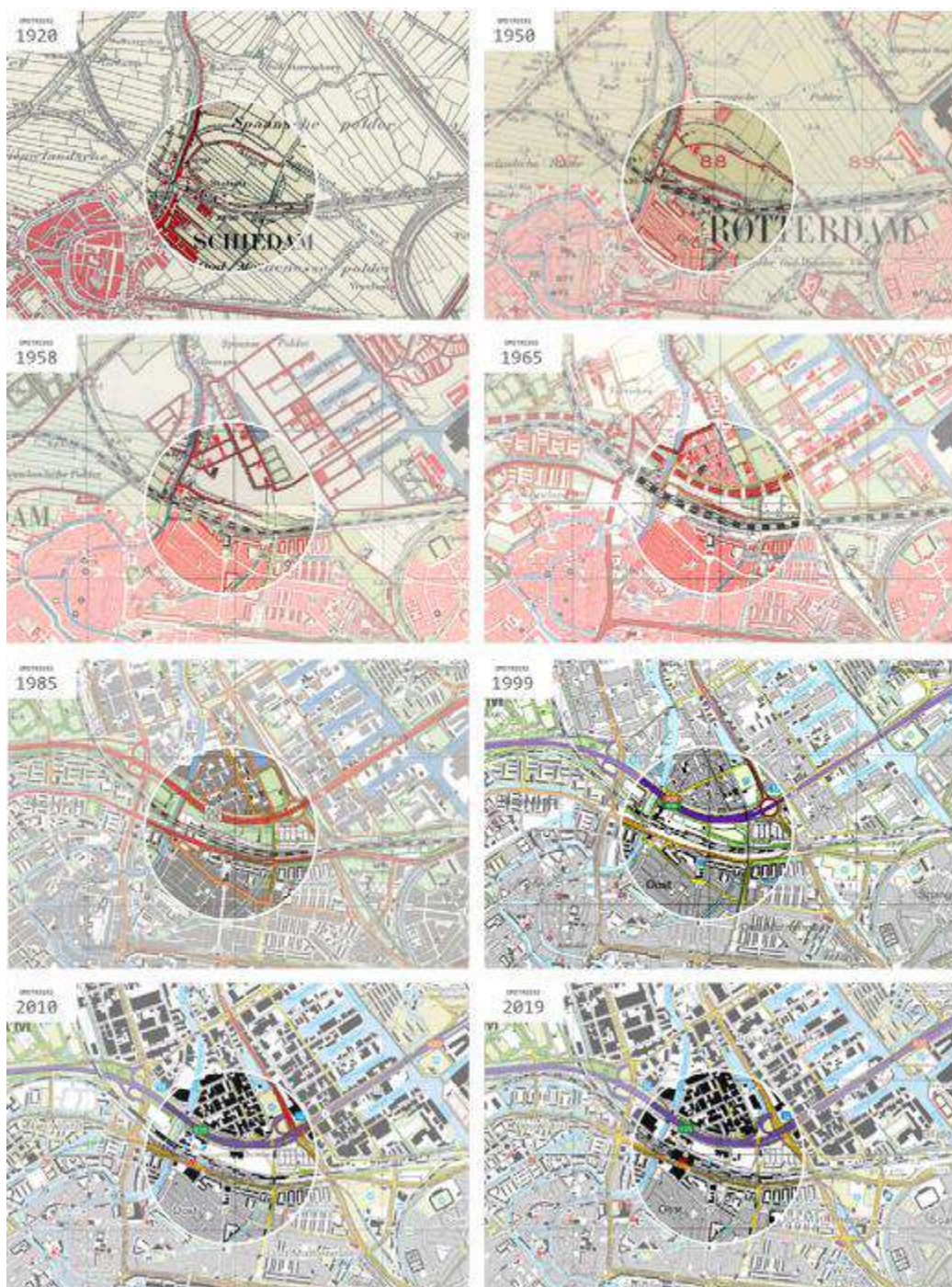
- Hoofdstuk 2 beschrijft de geschiedenis en de ruimtelijke en functionele beschrijving van het plangebied.
- De visie op het plangebied is beschreven in hoofdstuk 3. Op basis van verschillende aspecten wordt een beeld gevormd van herontwikkeling van het plangebied, gebaseerd op het Masterplan op Hoofdpijnen.

- In hoofdstuk 4 zijn de effecten van Schieveste op de omgeving in het gebied beschreven, aan de hand van het MER.
- In hoofdstuk 5 wordt het proces toegelicht, waarbij de afwegingen die zijn gemaakt ten aanzien van de ruimtelijke visie en de milieukundige effecten worden verantwoord.
- In hoofdstuk 6 is een beknopt overzicht opgenomen van de belangrijkste beleidsvisies van andere overheden die relevant zijn voor het plangebied.
- Hoofdstuk 7 beschrijft de planologische en milieutechnische randvoorwaarden voor het plan.
- In hoofdstuk 8 worden de gehanteerde bestemmingen met bijbehorende regeling beschreven.
- Hoofdstuk 9 heeft betrekking op de economische uitvoerbaarheid van het plan.
- Hoofdstuk 10 behandelt ten slotte de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Hierin worden de resultaten beschreven van het gevolgde participatie proces en het vooroverleg conform artikel 3.1.1 Bro.

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Schieveste is gelegen aan de noordoostzijde van Schiedam. Nadat in de tweede helft van de 19e eeuw de spoorlijn en het station (geopend op 3 juni 1847) zijn aangelegd, is de kern in noordoostelijke richting gegroeid. In eerste instantie werd bebouwing opgericht langs de Schiedamse Schie, in meer noordelijke richting. Er ontstond lintbebouwing langs het water, en enkele gebouwen rond het station. Van 1848 tot circa 1940 hebben slechts beperkte infrastructurele aanpassingen plaatsgevonden op Schieveste (afbeelding 2.1). Zo werd in 1889 het oorspronkelijke stationsgebouw vervangen door nieuwbouw van een ontwerp van Dirk Margadant.



Afbeelding 2.1: historische ontwikkeling Schieveste (bron: topotijdreis.nl)

Na de Tweede Wereldoorlog groeide de kern verder richting de oostelijk gelegen polder van Oud-Mathenesse. De bebouwing klemde zich in tussen spoorlijn en de Schiedamse Zeedijk. De wederopbouw zorgde voor snelle uitbreiding richting Rotterdam. Omstreeks 1958 is de volledige polder bebouwd, waarna in 1963 een nieuw stationsgebouw werd gebouwd met een opvallend geconstrueerde stationshal en aan het lager gelegen stationsplein een bijzondere vijfhoekige luifel. In 1965 werd tevens een nieuwe spoorlijn aangelegd.

Ook de Spangensche Polder, nu beter bekend als de Spaanse Polder, werd steeds verder uitgebreid. In 1929 is het rijksmonument de Van Nelle Fabriek gebouwd, waarna de bedrijvigheid en infrastructuur aan de noordzijde van het spoor steeds verder ontwikkelde. Aanvankelijk waren de bedrijfsactiviteiten voornamelijk georiënteerd op de haven van Rotterdam. Dat is nog te zien aan de vijf insteekhavens.

In 1969 werd de aanleg van het wegvak Schiedam - Vlaardingen West, onderdeel van de rijksweg A20, voltooid. Een rijtje huizen langs de Schie, uit begin 20e eeuw, moest wijken voor de aanleg van de nieuwe weg (afbeelding 2.2.). Hiervan zijn nog funderingen aanwezig in de bodem.



Afbeelding 2.2: voormalige rij woningen aan de noordzijde van station Schieveste

Met de komst van de rijksweg werd de locatie Schieveste ruimtelijk geïsoleerd tussen de Schie, de rijksweg A20, lokale wegen en het spoor en station. De eerste ontwikkelingen van Schieveste dateren van eind jaren '80, namelijk de huidige kantoorstorens aan de Overschieseweg. Aan de oostzijde werden volkstuinen opgericht (grondgebied gemeente Rotterdam), maar verder bleef het gebied lange tijd onbebouwd. Pas in de jaren '90 werden concrete plannen gemaakt voor het ontwikkelen van het gebied tot woon- en/of werklocatie. In 2002 is een eerste Masterplan Schieveste "Kansrijk voor de regio" gepresenteerd. Dit Masterplan vormde de basis voor een nieuw multifunctioneel stadsdeel met kantoren, bedrijvigheid, woningen en ontmoetings- en ontspanningsgelegenheden. De kantoorfunctie was de programmatische drager van dit plan voor Schieveste.

De financiële en de daarop volgende economische crisis zorgden voor grote veranderingen in de bouwsector en de marktvraag. In zowel de woningbouwmarkt als de kantorenmarkt daalde de vraag sterk, in combinatie met een forse planvoorraad. In de jaren '90 zijn er meerdere initiatieven geweest om het kantorenareaal aan de noordzijde van het spoor uit te breiden, wat met de realisatie van het DCMR-gebouw en het Lentiz Life-college slechts beperkt is gelukt.

Alleen aan de zuidzijde van het spoor (Spoorstraat 20) is nog kantoorruimte gerealiseerd in een mixed-use gebouw, waarvan de kantoorruimten nog in gebruik zijn. Hierna viel de vraag naar nieuwe kantoren in dit gebied volledig weg. De ontwikkelingen rond Schieveste vroegen om een actualisatie van het Masterplan. Deze actualisatie betrof met name de ontwikkelingsstrategie voor het gebied, waaronder fasering van de plannen en grotere duurzaamheidsambities.

Eind 2009 heeft het College van B&W de actualisatie van het Masterplan toegezegd aan de gemeenteraad, waarna in 2010 het Masterplan Schieveste werd geactualiseerd. Het programma werd verdeeld over zes deelgebieden, een aanzienlijk groter gebied dan de voorliggende planlocatie.



Afbeelding 2.3: Deelgebieden actualisatie voorgaand Masterplan Schieveste (2002) in relatie tot de ligging van voorliggend plangebied

Eén van de deelgebieden bevindt zich ten zuiden van het spoor. Hier is het bestemmingsplan "Oost" (vastgesteld door de gemeenteraad op 27 oktober 2011) van kracht. Onder meer het station en Stationsplein, grenzend aan de wijk Oost, zijn onderdeel van deze eerste fase die reeds is voltooid.

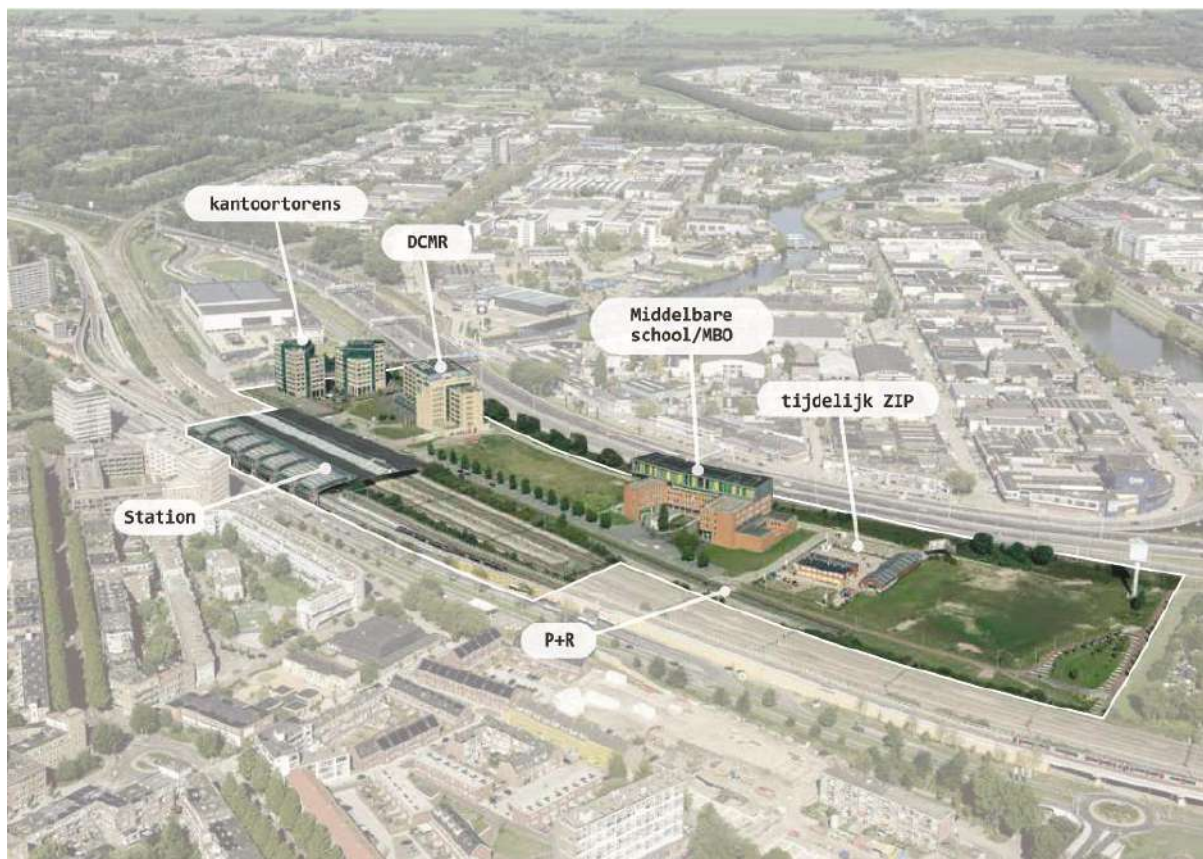
De begrenzing van de overige deelgebieden reikt van de aansluiting op de rijksweg aan de westzijde tot de Tjalklaan aan de oostzijde. Het meest oostelijk gelegen deelgebied 4 wordt gevormd door de volkstuinen, op grondgebied van de gemeente Rotterdam. De overige deelgebieden zijn gelegen op grond van de gemeente Schiedam.

Op 2 februari 2012 is het bestemmingsplan "Schieveste" vastgesteld. In lijn met de ontwikkelstrategie zoals bepaald in de actualisatie van het Masterplan zijn in dit bestemmingsplan enkel de ontwikkelingsmogelijkheden van fase 2 mogelijk gemaakt. Het doel was nog steeds om Schieveste te ontwikkelen tot een hoogwaardig, gemengd stedelijk gebied met aantrekkelijke mix van functies.

De afgelopen jaren zijn enkele onderdelen uit het voorgaande Masterplan (2002) uitgevoerd. Deze ontwikkelingen bevonden zich primair ten zuiden van het station (fase 1) en er is geïnvesteerd in de bereikbaarheid van het gebied (o.a. een tunnel onder de A20 en de ontsluitingsweg ten westen van de Schie). Ook heeft de gemeenteraad van Schiedam op 13 september 2015 het bestemmingsplan 'Schieveste fase 5' vastgesteld, waarmee de ontwikkeling van de bioscoopcomplex Euroscoop met hotel, horeca, sportvoorzieningen, kinderindoor speelplaats en parkeervoorzieningen mogelijk is gemaakt. De bioscoop opende in 2017 en het hotel wordt verwacht in 2021. Het parkeervolume dat is neergezet functioneert onder andere als P+R. Nieuwe bruggen verbinden deze fase met de rest van Schieveste.

Voor de overige fases, 2, 3 en 4, bleek als gevolg van de economische crisis en gewijzigde marktomstandigheden het voorgaande Masterplan niet of nauwelijks meer uitvoerbaar. Binnen voorliggend plangebied zijn slechts twee kantoorstorens (jaren '90), nieuwbouw van DCMR Milieudienst Rijnmond (2009) en een VMBO/MBO school, het Lentiz Life college (2010) gerealiseerd. De openbare ruimte is deels tijdelijk ingericht met onder meer een langgerekte P+R voorziening (parallel aan het spoor) en tijdelijke vestiging van Zuid-Hollands Infra Park (2016) en een met Europese subsidie ontwikkelde innovatieve waterberging onder de weg. Grote stukken van het gebied liggen braak (afbeelding 2.4). Concrete plannen voor een volledige gebiedstransformatie zijn tot op heden nog niet tot uitvoering gebracht.

In 2020 is door OCS een nieuw Masterplan op Hoofddijnen voor Schieveste gepresenteerd. Het ziet enkel toe op de gronden tussen de Schie en de volkstuinten, globaal overeenkomstig fase 2 en 3 van het Masterplan uit 2010 (afbeelding 2.3). Voorliggend bestemmingsplan is daarop gebaseerd.



Afbeelding 2.4: Huidige situatie gebiedsindeling Schieveste

2.2 Ruimtelijke beschrijving

Begrenzing plangebied

Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de Overschieseweg en de Schiedamse Schie. Aan de noordzijde vormt de A20 de begrenzing van het plangebied. Aan de oostzijde loopt het plangebied tot de gemeentegrens met Rotte tordam. Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan de Horvathweg en station Schieveste. De stationskap en de ondertunneling onder het spoor door richting de Boerhaavelaan maken tevens deel uit van het bestemmingsplangebied.

Huidige stedenbouwkundige opzet en bebouwing

Het plangebied vormt ruimtelijk gezien een typerend, langgerekt gebied met een bruto oppervlakte van circa 8 hectare. Het gebied heeft een breedte van circa 700 meter. De stedenbouwkundige opbouw van het gebied heeft door de jaren heen gefaseerd globaal van west naar oost plaatsgevonden.

Aan de westkant van het gebied, langs de Overschieseweg, staan twee kantoorstorens in eenzelfde bouwstijl. De torens van elk circa 5.000 m² bvo zijn gebouwd in de jaren '1990 en gericht op traditioneel autogebruik met een ruime hoeveelheid parkeervoorzieningen. In 2009 is direct ten oosten van de torens, tegenover station Schieveste, het kantoor van de DCMR Milieudienst Rijnmond gevestigd. Het gebouw telt zeven verdiepingen met een kleine opbouw als accent. Parkeren is opgelost door middel van een parkeergarage onder het gebouw.

Even verderop, ter hoogte van de De Hoopstraat, is de middelbare school (VMBO en MBO) Lentiz Life College gevestigd. Het U-vormige gebouw ligt evenwijdig aan de rijksweg A20, en is gebouwd in 2010. Het gebouw valt op door de rode baksteen en het felle kleurgebruik in het bovenste volume. De entree van de school bevindt zich aan de zuidzijde, tegenover de P+R (afbeelding 2.5). Het gebied tussen de school en het kantoor van de DCMR ligt tot op heden braak en heeft weinig verblijfskwaliteit.

In 2009/2010 is ook de Parallelweg aangelegd, waarlangs een voetgangersboulevard is ingericht met bomen, verlichting en voorzieningen voor huisvuil. Onder de Parallelweg is een grootschalige waterbergingsvoorziening aangelegd, ten behoeve van de wateropvang bij extreme buien voor het hele gebied, zoals was opgenomen in de kantorenvisie uit 2003. Aan de overzijde van de Parallelweg, de interne ontsluitingsweg, langs het spoor een tijdelijke P+R voorziening aanwezig.

Tot slot is ten oosten van de school een tijdelijke vestiging van het Zuid-Hollands Infra Park (ZIP) gebouwd, inclusief buurtwerkplaats en parkeerplaats aan de noordzijde. De gronden ten oosten van deze tijdelijke bebouwing, tot aan de oostelijke plangrens nabij de volkstuinten, liggen eveneens braak.



Afbeelding 2.5: huidige situatie Schieveste, met links de voetgangersboulevard en rechts het treinstation en de P+R

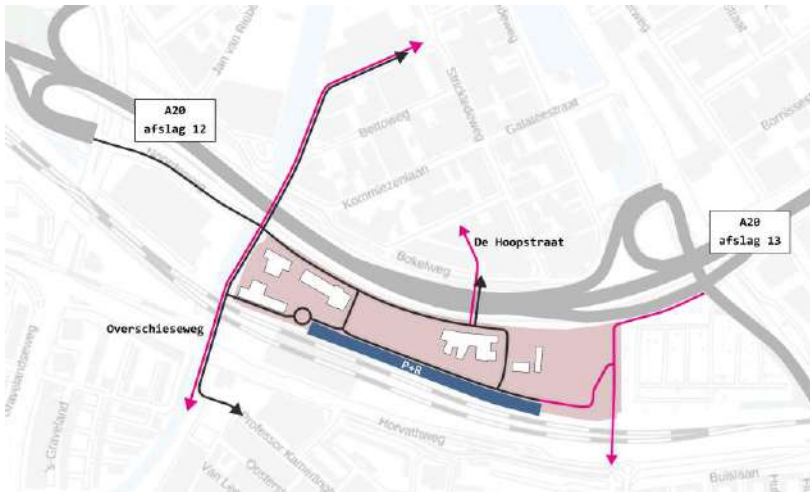


Afbeelding 2.6: huidige situatie Schieveste

Verkeer, infrastructuur en parkeren

Het plangebied is multimodaal ontsloten. Het gebied grenst direct aan de noordzijde van het station Schiedam Centrum. Dit is naast een treinstation ook een halte voor tram, metro en bus. Voor autoverkeer is de locatie in potentie goed bereikbaar, met de ligging tussen twee afritten van de A20. Aan de westzijde afslag 11, Schiedam, aan de oostzijde de afslag 12, Rotterdam-Delfshaven. Het plangebied zelf is per auto vanaf de westkant bereikbaar via een brug over de Schie en de Overschieseweg, die doorloopt onder de spoorlijn en de A20. Aan de noordzijde is het gebied verbonden met bedrijventerrein de Spaanse Polder via een tunnel onder de A20 (de De Hoopstraat, zie afbeelding 2.7). De interne wegenstructuur voor zowel auto's als fietsers vormt een lus vanaf de Overschieseweg. Aan de zuidzijde van het plangebied, op een strook naast het spoor is nu een zone aangemerkt als P+R voor station Schiedam Centrum. De parkeergarage van het bioscoopcomplex heeft ook een P+R-voorziening, die dient als vervanging voor de tijdelijke P+R voorziening op Schieveste.

Per fiets is het plangebied goed bereikbaar vanaf de kant van de Schie en via enkele fietsroutes, waarvan één onder de A20 via de De Hoopstraat doorgaat naar Spaanse Polder. In het plangebied rijden fietsers op de rijbaan. Voor fietsers is een doorsteek aanwezig richting de oostelijke afslag (Delfshaven) van de A20. Deze doorsteek is tevens in gebruik als calamiteitenroute voor hulpdiensten.



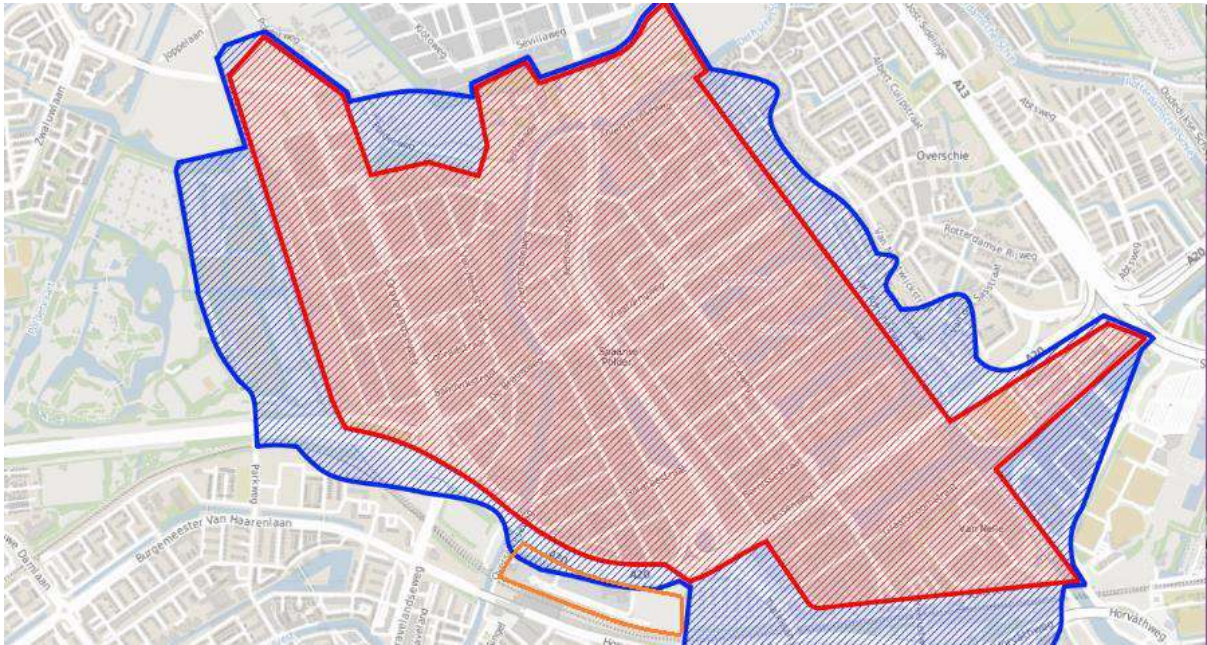
Afbeelding 2.7: huidige situatie fiets- en wegenstructuur Schieveste

2.3 Functionele beschrijving

Schieveste is gelegen in een dynamisch gebied. In de omgeving van het plangebied zijn verschillende functies aanwezig (afbeelding 2.8). Ten noorden van het plangebied ligt het bedrijventerrein Spaanse Polder. Dit ligt deels in gemeente Schiedam en deels in de gemeente Rotterdam. Rond dit bedrijventerrein is een geluidzone van kracht (afbeelding 2.9). Het plangebied ligt voor een deel binnen deze contour. De bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland maken bestemmingen tot maximaal milieucategorie 5.3 mogelijk voor een deel van het gebied. Voor de delen aangrenzend aan het plangebied, binnen de gemeente Schiedam, is maximaal milieucategorie 4 mogelijk. De feitelijke aanwezige bedrijvigheid heeft lagere milieucategorieën. Het is daarom de intentie om de milieucategorieën met een nieuw bestemmingsplan te verlagen conform de feitelijke aanwezige situatie. Het ontwerpbestemmingsplan 's-Graveland & Spaanse Polder 2020' is op 9 juli 2020 vrijgegeven. Naar verwachting wordt dit bestemmingsplan eind 2020 vastgesteld.



Afbeelding 2.8: functies in de omgeving van het plangebied



Afbeelding 2.9: geluidzone (blauwe lijn) rond het bedrijventerrein Spaanse Polder/s-Graveland (rood gearceerd)

Ten oosten van het plangebied ligt een volkstuinencomplex, met daarachter een doorgaande weg (de Tjalklaan) en een tankstation. Ten zuiden van het gebied bevindt zich het spoor, het station en daarachter de woonwijk Schiedam-Oost. Iets verder ten zuidwesten is de binnenstad van Schiedam gelegen. Ten westen van het plangebied is de Schie gelegen, met daarachter de bioscoop (Euroscop) met diverse bijbehorende leisure- en horecafuncties, en een brandweerkazerne aan de overzijde van het spoor. Ook wordt op korte termijn een hotel gebouwd aan de westzijde van de Schie.

2.4 Cultuurhistorische waarden en monumenten

De provincie Zuid-Holland heeft een cultuurhistorische waardenkaart, waarop voor zowel landschap, archeologie als gebouwde monumenten staat aangegeven wat de kenmerken zijn en welke waarde er aan toebedeeld is. Het beleid is voornamelijk gericht op het versterken en behouden van de aanwezige cultuurhistorische kenmerken. Voorliggend plangebied vormde tot de 19e eeuw een braakliggend terrein. De gebouwen die vanaf de 19e eeuw zijn gebouwd (paragraaf 2.1) hebben geen cultuurhistorische waarde. Aangezien de Schie (als enig cultuurhistorisch waardevol element in de directe nabijheid van het plangebied) niet wordt aangetast, zal het voornemen geen afbreuk doen aan de cultuurhistorische waarde van Schieveste. Onderdeel van het Masterplan is juist om de waarde van de rivier fors te vergroten door aan deze zijde een openbare oever / verblijfsgebied te realiseren; zie ook hoofdstuk 3.

Hoofdstuk 3 Masterplan op hoofdlijnen

In november 2019 is het masterplan op hoofdlijnen gereed gekomen (Bijlage 2). Dit masterplan, zoals beschreven in deze paragraaf, omvat de hoofdlijnen voor de ontwikkeling van Schieveste. Voorliggend bestemmingsplan omvat een globale en flexibele bestemmingsplanreling die de juridische kaders voor de totale ontwikkeling van Schieveste borgt, in lijn met de hoofdpzet en uitgangspunten uit het masterplan van november 2019. Dat neemt niet weg dat er inmiddels in het doorgaande ontwerpproces van Schieveste nadere inzichten zijn/worden verkregen, en dat op basis hiervan op onderdelen andere ontwerpkeuzes worden gemaakt. Er is echter nog geen sprake van een vastgestelde uitwerking. Derhalve zijn de onderzoeken in dit bestemmingsplan gebaseerd op de situering uit het masterplan. De regels en verbeelding van het bestemmingsplan zijn wel flexibel van aard, zodat ruimte is voor nadere uitwerkingen. Via specifieke juridische regelingen is geborgd dat bij veranderingen ten opzichte van het masterplan een aantal milieuaspecten opnieuw moeten worden beschouwd.

3.1 Aanleiding

Gemeente Schiedam, Metropool Regio Rotterdam Den Haag en Provincie Zuid-Holland staan voor een grote woningbouwopgave. In het kader van de Verstedelijkingsalliantie zijn afspraken gemaakt tussen de partners over het ontwikkelen van 170.000 woningen in de regio, die bij voorkeur worden gerealiseerd rondom OV-knooppunten. Nieuwe woonconcepten, betaalbare woningen en duurzaamheid moeten hier hand in hand gaan.

Door de Ontwikkelcombinatie Schieveste (OCS), een consortium dat bestaat uit Van Omme & De Groot, Dura Vermeer, VolkerWessels Vastgoed en Synchroon, zijn op eigen initiatief plannen gemaakt om een deel van de totale verstedelijkingsopgave op OV-knooppunt Schieveste in Schiedam te realiseren.

Op 19 december 2018 heeft OCS, een grondreserveringsovereenkomst met de gemeente Schiedam gesloten voor Schieveste. In juli 2019 heeft de gemeente Schiedam de publiekrechtelijke kaders voor de ontwikkeling van Schieveste vastgelegd in het Kwaliteitsplan Schieveste. In november 2019 heeft de OCS haar masterplan aangeboden aan de gemeente Schiedam. Het masterplan (Bijlage 2) is getoetst aan het Kwaliteitsplan Schieveste (Bijlage 1). Op basis hiervan is besloten een nieuw bestemmingsplan en bijbehorend MER voor te bereiden, evenals een gemeentelijke grondexploitatie.



Afbeelding 3.1. Plankaart Masterplan Schieveste (november 2019)

3.2 Planbeschrijving

3.2.1 Doelstellingen

Schieveste ambieert een voorbeeldplan te zijn voor Nederland op een aantal actuele thema's. In regionaal verband is de locatie onderdeel van de kennis-as Rotterdam - Den Haag, een overloopgebied voor starters en studenten. Schiedam kan daarmee haar programma's versterken, een bijdrage leveren aan de verstedelijkingsopgave en de klimaatadaptie en invulling geven aan de thema's uit de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Ook biedt het gebied kansen voor gebruik en functies die een rol spelen in de kennis-as en die gebaat zijn bij ontmoeting en samenwerking. Denk daarbij bijvoorbeeld aan vergadermogelijkheden, maar ook combinaties van innovatieve 'denkers' en 'makers'; ontmoetingen tussen kennisinstellingen en MBO-onderwijs; ontmoetingen tussen ondernemers en aanstormend talent (studenten).

De doelstelling is om uiteindelijk ten minste 3.000 zelfstandige wooneenheden te realiseren, passend bij de gewenste verdichting rondom het station Schiedam Centrum. Daarbij bieden de plinten en de onderste bouwlagen ruimschoots mogelijkheden voor (ook) ander gebruik. OCS heeft daarbij de volgende specifieke doelen gesteld:

Circulariteit: tijdens het ontwerp van gebouwen in Schieveste wordt rekening gehouden met de robuustheid en levensverwachting van materialen en de de- en remontabiliteit van bouwdelen (het vervangen en hergebruiken, maar ook toevoegen van bouwdelen) en de flexibiliteit in het gebruik van gebouwen.

Mobiliteit: Het uitgangspunt van OCS is meer ruimte voor voetgangers en fietsers en het stimuleren van duurzaam vervoer. De doelgroep en multimodaal ontsloten locatie leent zich voor een concept waarbij geen eigen auto voor de deur wordt geparkeerd, maar wordt ingezet op lopen, fiets, gebruik van OV en deelmobiliteit. Daarbij wordt gebruik gemaakt van 'Mobility as a Service'. Mobiliteit wordt een service, gebaseerd op een combinatie van openbaar vervoer, slimme deelsystemen voor auto's en andere voertuigen en slechts een beperkte hoeveelheid eigen auto's. Dit heeft impact op de parkeervraag, waardoor de norm substantieel kan worden verlaagd. In Schieveste wordt een lage parkeernorm gehanteerd (gemiddeld maximaal 0,3 pp per woning). Daarnaast worden flexibele parkeersystemen, veel ruimte voor fietsen, mogelijkheden voor deelmobiliteit en een uitgebreide laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen geïmplementeerd. Voor toekomstige bewoners wordt een financieel aantrekkelijke regeling aangeboden, die het gebruik van deelconcepten bevordert ten opzichte van het eigen bezit. Met een eenvoudig reserveringssysteem via een app en flexibele contracten krijgen alle gebruikers inzicht en toegang tot het aanbod van deelmobiliteit. Dit kan bijdragen aan interactie met de omgeving en stimulering van gebruik van duurzaam vervoer.

Klimaatadaptatie: het plan is bestendig tegen hittestress, stortbuien en droogte en bevordert met het ontwerp van het openbaar gebied, de groene binnentuinen en de gebouwen de biodiversiteit. Daarmee wordt klimaatadaptatie gezien als belangrijk onderdeel voor een toekomstbestendig woon- en werkgebied in Schieveste.

Gezondheid en welzijn: de opzet en inrichting van openbare en collectieve buitenruimten en de indeling van gebouwfuncties nodigen uit tot beweging en interactie tussen bewoners en gebruikers. Het installatieconcept in de woningen wordt integraal ontworpen, waarbij functionaliteit, duurzaamheid en gebruiksvriendelijkheid de uitgangspunten vormen. De woningen worden dusdanig ontworpen dat een optimale bezonning plaatsvindt. Tot slot wordt bij de fasering rekening gehouden met afscherming van geluid van de rijksweg en het spoor.

Participatie: er wordt veel waarde gehecht aan een zorgvuldig participatietraject. Dat traject heeft al plaatsgevonden tot aan de totstandkoming van dit Masterplan en zal gecontinueerd worden in de fase van verdere uitwerking.

3.2.2 Kernwaarden

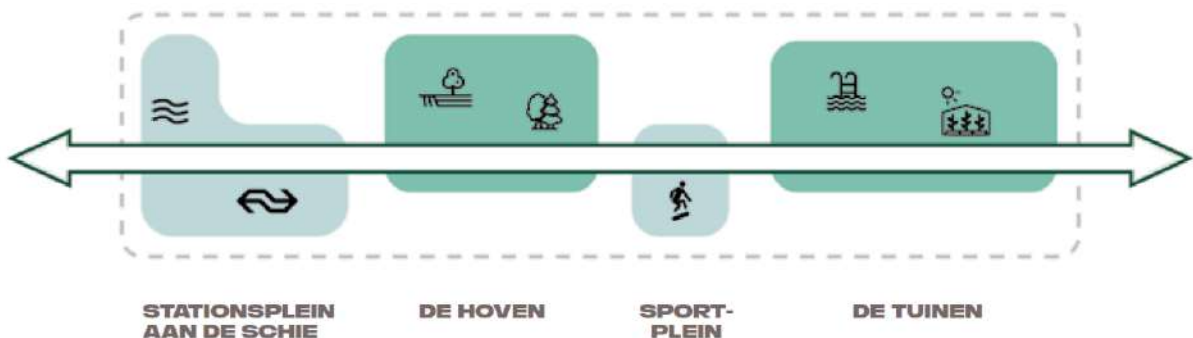
Het Masterplan gaat uit van de volgende vier kernwaarden:

1. **Ultiem verbonden:** Schieveste is een gebied dat ultiem verbonden is, zowel voor voetganger, fietser, automobilist als reiziger met openbaar vervoer. Met de directe ligging aan het station Schiedam Centrum wordt het gebied autovrij gemaakt, behalve de wegen naar de parkeerhuizen. Leveranciers en vuilophaaldiensten rijden elektrisch. De focus ligt op duurzame mobiliteit en verbondenheid. Dit wordt bereikt door onder andere de auto-ontsluiting te beperken tot de bestaande Parallelweg, de tunnel naar de De Hoopstraat en door de bestaande fietsstructuren richting Delft, Schiedam en Rotterdam te versterken.
2. **Eigen identiteit:** Schieveste creëert een eigen gebiedsidentiteit: een stedelijk woonmilieu met bijbehorende voorzieningen, een variatie aan karakters in het plan, groene plekken en routes en verbindingen en het aantrekken van een nieuwe doelgroep. Hiermee krijgt het plan onderscheidende kwaliteit.
3. **Enfilade als gebiedsdrager:** Schieveste krijgt een herkenbare groene as ('enfilade') door het gebied waarmee de pleinen en programma's aan elkaar zijn geregen. De groene ruimte fungeert tevens als hoofdroute voor wandelaars en fietsers.
4. **Diversiteit in sferen:** Schieveste krijgt twee stedelijke pleinruimten (het Stationsplein aan de Schie en het Sportplein) en twee grote groene ruimten voor de buurt. De ruimten zorgen voor verschillende sferen in het gebied, met daarbij passende functies in de plinten.

3.2.3 Beschrijving

Ruimtelijke opbouw

Schieveste wordt de nieuwe entree van Schiedam aan de noordzijde, gemarkeerd door een iconisch gebouw van circa 120 meter hoog direct aan de naamgever van de stad: de Schie. Het openbaar gebied, de 'enfilade', is de groene verbinding door het hele plan en verbindt de vier plandelen met elkaar (afbeelding 3.2).



Afbeelding 3.2: schematische weergave deelgebieden (Masterplan Schieveste, november 2019)

De groene as

Het plan is opgebouwd uit een basisstructuur met verschillende groenzones en -elementen. Het landschap en de openbare ruimte van Schieveste zijn ontworpen vanuit groen en water. Een groene en adaptieve leefomgeving vormt de basis voor het creëren van een aangenaam leefmilieu. Een aantrekkelijke as voor langzaam verkeer vormt de ruggengraat van het plan. Hierlangs loopt een informele, openbare route die zowel bewoners van Schieveste als van Schiedam door het plangebied begeleidt. Deze route loopt door de verschillende sferen en deelgebieden van het plan. Vanuit deze ruggengraat vertrekken kleinschaligere paden richting de binnengebieden en de entrees van de gebouwen. Elke centrale openbare ruimte onderscheidt zich in karakter, vorm en maat en verhoudt zich tot de aangrenzende stedenbouwkundige structuren: de Schie, de snelwegonderdoorgangen en -talud, station en spoortalud, verbinding Schiedam-Oost met Schieveste en het volkstuintencomplex aan de oostzijde. De enillade sluit ook aan op het groene netwerk van Schiedam op een grotere schaal; van Beatrixpark naar de singels in Schiedam-Oost.

Deelgebied 1: Stationsplein aan de Schie

De Schie wordt beschouwd als centrale blauwe as, met kades die worden (her)ingericht met groen en wandelpromenades. Voor de beide oevers, de bestaande viaducten en eventueel toe te voegen bruggen, zal een totaalplan voor de inrichting van de openbare ruimte worden opgesteld, waarbij er een hoogwaardig verblijfsgebied langs de Schie ontstaat met een sterke relatie met het noordelijk Stationsplein en duidelijke relaties tussen de verschillende fasen van Schieveste. De Schie is op Schieveste tot en met DCMR zichtbaar, voelbaar of ervaarbaar in de openbare ruimte. Ook wordt verbinding gelegd met de Schiekade aan de overkant, waar de Euroscop met bijbehorende leisure- en horecavoorzieningen en het toekomstig Hotel de Veste zich bevinden.

Deelgebied 2: De Hoven

Het eerste hof wordt gekenmerkt door de typologie van een knusse boomgaard, in een rechthoekig element, dat het gevoel geeft van een intieme en rustige ruimte. Het tweede hof bevat een element dat de vorm van een verdiept plein aanneemt, wat functioneert als speelplek, tribune of rustruimte waar bewoners, bezoekers en passanten elkaar ontmoeten.

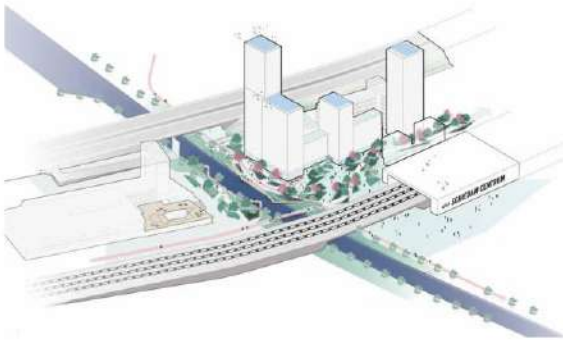
Deelgebied 3: Het Sportplein

Het Sportplein initieert beweging en sporten, zowel voor de scholieren van het Lentiz Life College als voor de bewoners van het gebied. Niet met sterk afgelijnde sportvelden en hekken, maar door het informeel uitlokken van beweging en een vrij gebruik van de aanwezige infrastructuur.

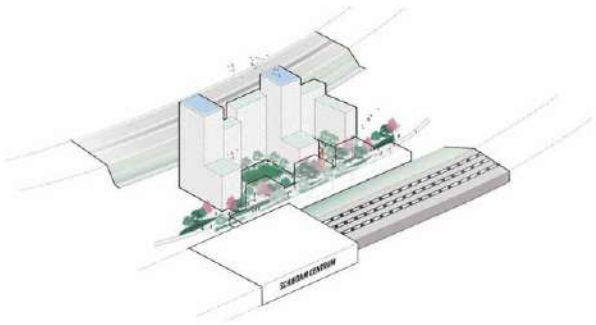
Deelgebied 4: De Tuinen

Deelgebied 'De Tuinen' lijkt op deelgebied 'De Hoven', maar de groengebieden zijn hier een stuk groter en gelegen in het deelgebied met meer woningtypes voor jonge gezinnen en ouderen. Hiervoor wordt er meer gebruiksgroen voorzien in de vorm van open grasweides. In de grootste van de twee tuinen in dit deelgebied bevinden zich moestuinen en een grote, collectieve kas.

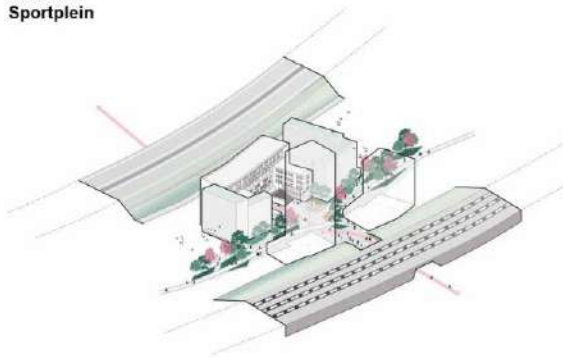
Plandeel 1
Stationsplein aan de Schie



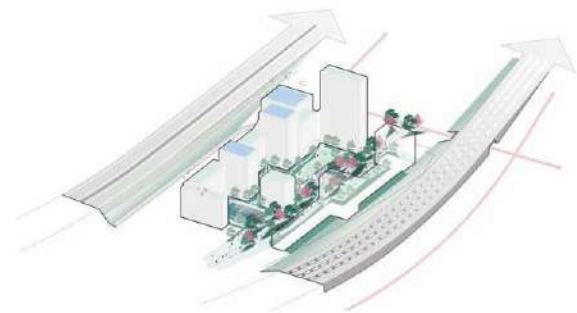
Plandeel 2
De Hoven



Plandeel 3
Sportplein



Plandeel 4
De Tuinen



Abbeelding 3.3: impressie van de verschillende deelgebieden (Masterplan Schieveste, november 2019)

Onderdoorgang

Voorzien wordt in een nieuwe onderdoorgang onder het spoor, aan de oostzijde van het station, ter hoogte van de Boerhaavelaan. Met de onderdoorgang wordt de bestaande barrière (het spoorwegaalud) tussen Schieveste en de rest van Schiedam opgeheven. De onderdoorgang zal er voor zorgen dat de bedrijventerreinen, Schieveste, Schiedam Oost en de binnenstad van Schiedam beter met elkaar verbonden. Er zal daardoor meer interactie kunnen ontstaan tussen Schieveste en Schieveste, bijvoorbeeld ten aanzien van het gebruik van voorzieningen en scholen. Ook biedt het de mogelijkheid voor het realiseren van een tweede opgang naar het station.

Groenstructuur

Schieveste moet als stevige schakel onderdeel uitmaken van groene gordel van Beatrixpark tot Roel Langerakpark en Vroesepark in Rotterdam. Het Zuidtalud van de A20 is ecologisch van groot belang als corridor tussen het groene midden van Schiedam en de Rotterdamse groengebieden aan de randzones langs de infrabundel. Deze corridorfunctie moet zo goed mogelijk in stand blijven. Door het realiseren van een recreatieve route door Schieveste en versterking van de bovengenoemde ecologische corridor kan Schieveste meer onderdeel gaan uitmaken van het stedelijk weefsel van Schiedam.

Doelgroep

In de visie van de gemeente Schiedam kunnen levensloopbestendig ontworpen woningen absoluut bijdragen aan het succes van Schieveste, zeker als die woningen langer dan 1 generatie mee gaan. Dat wil zeggen dat ze ook in de toekomst nog kunnen voldoen aan een veranderende woonwens van de bewoners. Door differentiatie in het woonprogramma en segmenten wordt Schieveste een inclusieve woonbuurt waar consumenten kunnen starten, doorgroeien en permanent kunnen blijven.

Het Masterplan spreekt van de doelgroep 'de dynamische stedeling'. Uit marktonderzoek is gebleken dat een groot deel van de mensen binnen deze leefstijl op zoek is naar een betaalbare huurwoning in de directe nabijheid van voorzieningen en van een openbaar vervoersknooppunt. Het plan voor Schieveste zal in verschillende fases worden gebouwd, waardoor de samenstelling van het woonprogramma kan worden aangepast wanneer de markt daarom vraagt.

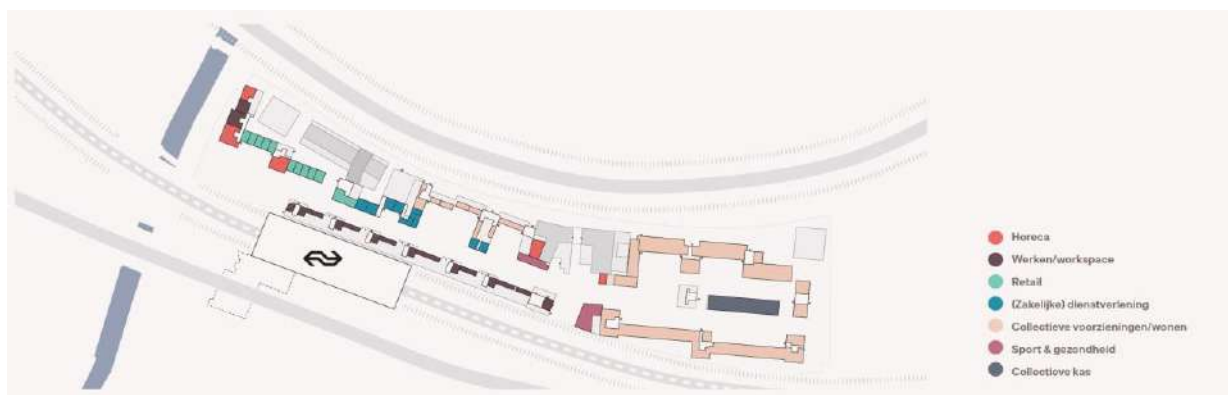
Woonmilieu en programma

Het Masterplan introduceert een grootstedelijk en veelzijdig woonmilieu in Schiedam. Het realiseren van dit voor Schiedam nieuwe woonmilieu sluit aan bij de doelstellingen van de huidige en (naar verwachting) toekomstige Woonvisie van de gemeente om meer differentiatie aan te brengen in woonmilieus. Dit geldt ook voor het voorzieningenprogramma, dat aanvullend is op de voorzieningen elders in Schiedam en voor uitwisseling tussen dit gebied, de binnenstad en de wijken gaat zorgen. Hierdoor versterkt ook de kwaliteit van de wijken onderling. Dit werk- en voorzieningenprogramma is niet concurrerend met, maar complementair aan de Schiedamse binnenstad. Door de ligging aan het station kan het programma het bereik van Schieveste alleen overstijgen. Het Masterplan gaat uit van totaal ruim 275.000 m² bvo aan nieuw programma. De programmaonderdelen zijn: wonen, kantoren (nieuw), voorzieningen in de plint en (fiets)parkeren en mobiliteit.

Schieveste krijgt een hoogstedelijk woonmilieu met hoofdzakelijk een- en tweepersoonstudio's met eigen voorzieningen, met openbaar vervoer op loopafstand en met betaalbare huur. Daarnaast voorziet het plan in reguliere huur- en koopappartementen (twee-, drie- en vierkamerwoningen) in verschillende prijsklassen. Daarbij wordt uitgegaan van een verdeling van minimaal 30% woningen in de sociale sector, minimaal 40% middeldure woningen en maximaal 30% dure woningen.

In een dergelijk milieu passen ook uitstekend woon-werkwoningen, atelierwoningen en aanvullende voorzieningen zoals bijvoorbeeld een sportvoorziening, fysiotherapie, horeca, buurtsupermarkt of bakker. Op plekken waar omwille van de hoge geluidbelasting eerder niet gewoond kon worden, is nu een alternatief programma met kantoren, horeca en voorzieningen in de plint en ruimte voor een studenthotel gepland.

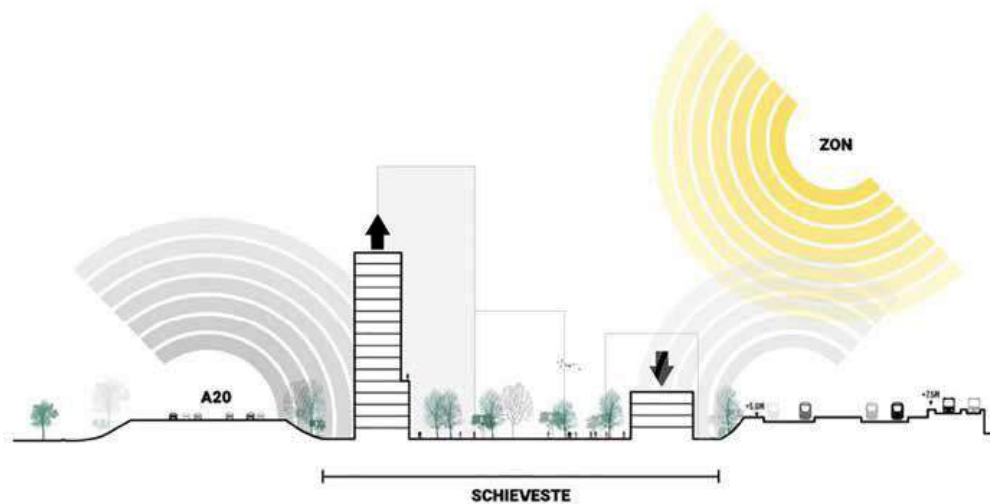
De plinten huisvesten verschillende programma's, van publiek toegankelijk tot privaat (afbeelding 3.4). Juist de mix van wonen en programma's met activiteiten maakt Schieveste tot een hoogstedelijk gebied, waar ook na kantoortijd levendigheid ontstaat.



Afbeelding 3.4. plintfuncties (globale indicatie, bron: Masterplan Schieveste, november 2019)

Bebouwingshoogte

Omgevingsfactoren – zoals geluid, uitzicht en zonlichttoetreding – hebben geleid tot een asymmetrische hoogtedoorsnede in de stedenbouwkundige opzet, met aan de noordzijde hogere bebouwing dan aan de zuidzijde van het gebied. Binnen het plan brengt een combinatie van hogere en lagere bouwdelen maat en schaal in het gebied, waarmee, ondanks de behoorlijke dichtheid, lucht en ruimte en een aangename leefomgeving ontstaat. In het plan zijn verschillende hoogteaccenten voorzien, van circa 90 meter en van circa 120 meter.



Afbeelding 3.5. asymmetrische hoogtedoorsnede met (indicatief) in grijze cirkels de geluidemissie (Masterplan Schieveste, november 2019)

Ontsluiting en parkeren

Het binnengebied van Schieveste, de enfilade, wordt autovrij. Er wordt een lage parkeernorm gehanteerd, vanwege directe aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer en de stedenbouwkundige uitgangspunten en kernkwaliteiten van Schieveste. De parkeernorm voor auto's bedraagt gemiddeld over het hele gebied 0,3 autoparkeerplaats per woning (zie voorts paragraaf 6.8). Deze norm is haalbaar als er naast het aanbod aan OV ook alternatieven worden geboden, zoals deelauto's en professionele mobiliteitsdiensten.

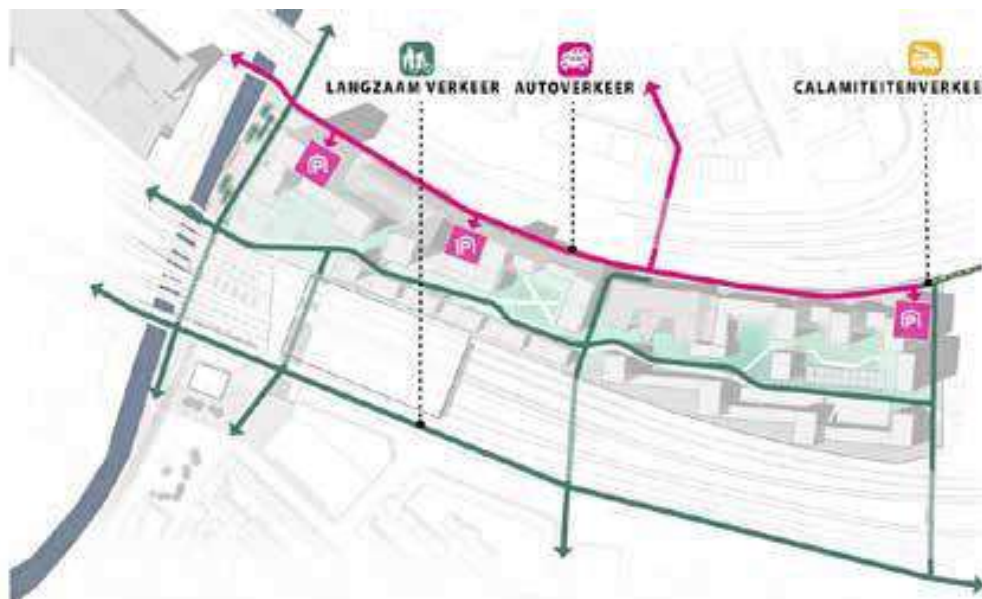
Het gebied wordt ontsloten via de noordelijke parallelweg, de Schievesteweg. Het autoverkeer kan het gebied primair aan de noordwestzijde verlaten, via de bestaande brug over de Schie, via de Noorderweg. Secundair kan het autoverkeer gebruik maken van de bestaande tunnel onder de A20 door, richting bedrijventerrein Spaanse Polder. De Overschieseweg, die in de bestaande situatie langs de Schie in zuidelijke richting loopt, wordt mogelijk afgesloten voor autoverkeer. Hierover is nog geen definitieve beslissing genomen en het bestemmingsplan laat beide opties open.

De ontsluiting van het gebied naar de omgeving wordt versterkt door een nieuwe onderdoorgang onder het spoor, ter hoogte van de Boerhaavelaan. Daarmee worden het bedrijventerrein, Schiedam-Oost en de binnenstad van Schiedam beter met elkaar verbonden en wordt de bestaande barrière tussen Schieveste en de rest van Schiedam opgeheven.

In het gebied zelf rijdt het autoverkeer over de noordelijke parallelweg, van waaruit men de auto kan parkeren in één van de drie parkeerhuizen. Ook verkeer voor diensten, zoals afvalinzameling en postbezorging, kan via deze weg de woningen bereiken. Uitsluitend calamiteitenverkeer kan ook in oostelijke richting het gebied in- en uitrijden.

De gebouwde parkeervoorzieningen bestaan uit 9 lagen en zijn berekend op circa 400 parkeerplaatsen per parkeerhuis. (Deel)mobiteit kan hier een plek krijgen op de begane grond, waarmee het zichtbaar en toegankelijk is. De parkeerhuizen staan (grotendeels) los van de andere bebouwing op Schieveste. Hiermee zijn de gebouwen flexibel en demontabel en daarmee in staat mee te veranderen bij veranderende ambities en behoeften in de toekomst.

Fietsen dient voor de nieuwe bewoners de comfortabelere keuze te zijn in verhouding tot de auto. Openbare fietsparkeerplaatsen zijn gesitueerd in de plint van het gebouwencluster langs het spoor, zodat de openbare ruimte wordt ontlast. Privé fietsparkeerplaatsen worden georganiseerd in de plinten van de gebouwen.



Afbeelding 3.6. ontsluiting en parkeren (Masterplan Schieveste, november 2019)

Beeldkwaliteit

Elk deelgebied heeft een eigen karakter, binnen het grotere geheel van Schieveste. Architectuur dient daarbinnen onderscheidend te zijn. Er wordt samenhang nagestreefd voor heel Schieveste, met diversiteit en variatie in de verschillende deelgebieden en onderdelen van het plan.

In het Kwaliteitsplan Schieveste (zie 5.3.2) zijn op het gebied van beeldkwaliteit 10 elementen benoemd waaraan de toekomstige ontwikkeling van Schieveste moet voldoen:

1. Aandeel galerijwoningen: streven naar minder dan 10% van de woningen met een galerijontsluiting zichtbaar vanaf de openbare ruimte.
2. Invulling plint: er dient een hoogfrequente plint (gemiddeld elke 10 meter een entree tot woon-, voorzieningen-, of werkprogramma) te worden gerealiseerd met in deelgebied A en B een hoogte van 8-10 meter en in deelgebied C een hoogte passend bij het karakter van de openbare ruimte en het programma.

3. Divers gevelbeeld: de gebouwen op Schieveste worden door meer dan 1 architect ontworpen, waarbij elk gebouw als architectonische eenheid fungeert. Schieveste wordt door verschillende architecten ontworpen.
4. Hoogte- en breedteverhouding: parcellering en variatie in hoogte langs de A20 en het spoor. Gebouwen staan op de grond en gevels zijn niet breder dan hoog.
5. Maximale bouwhoogte en hoogteaccenten: bij bebouwing boven de 70 meter dient overleg plaats te vinden met de Inspectie Leefomgeving & Transport. Woonkwaliteit en programma zijn het uitgangspunt en dichtheid en bouwhoogte volgen daaruit. Hoogteaccenten zijn mogelijk tot 150 meter. Er moet worden aangetoond dat ondanks wind, luchtstromen en schaduw de verblijfskwaliteit in het gebied acceptabel blijft.
6. Asymmetrische hoogtedoorsnede: de doorsnede (noord-zuid) van Schieveste is asymmetrisch, waarbij de bebouwing aan de snelwegzijde (noord) hoger is dan deze aan de spoorzijde (zuid). De verblijfskwaliteit dient binnen acceptabele normen te blijven en de bouwhoogte aan de snelwegzijde dient te zorgen voor optimale geluidswering van snelweggeluid.
7. Invulling dakoppervlak: dakoppervlak heeft zo veel mogelijk een dubbele bestemming. Daarbij kan gedacht worden aan (een combinatie van) verblijfsruimte, groen, waterberging en energieopwekking.
8. Relatie gebouw en openbare ruimte: gebouwen dragen bij aan een goede binnenbuitenrelatie ten opzichte van de openbare ruimte, zeker tot de eerste 10 meter. Schieveste heeft geen achterkanten en zo min mogelijk blinde gevels, maar er zijn wel overal ogen gericht op de straat. De parallelweg naast de A20 vormt hierop een uitzondering in verband met het parkeerprogramma dat hier een plaats zal krijgen.
9. Verblijfskwaliteit openbare ruimte: Het binnengebied heeft overal een hoge verblijfskwaliteit waarbij de sociale veiligheid voorop staat. Dat betekent naast een hoogfrequente plint en ogen op de straat dat de bebouwing aan de zuidzijde van het binnengebied niet hoger mag zijn dan de openbare ruimte daar breed is om zon tot op het maaiveld te kunnen garanderen. Hier mag in overgangszones – van maximaal 30 meter lang – tussen deelgebieden A, B en C worden afgeweken.
10. Extra (verblijfskwaliteit)eisen openbare ruimte en bebouwing langs de Schie: Voor de beide oevers, de bestaande viaducten en eventueel toe te voegen bruggen, zal een totaalplan voor de inrichting van de openbare ruimte worden opgesteld, waarbij er een hoogwaardig verblijfsgebied langs de Schie ontstaat met een sterke relatie met het noordelijk Stationsplein en duidelijke relaties tussen de verschillende fasen van Schieveste. De Schie is op Schieveste tot en met de DCMR zichtbaar, voelbaar of ervaarbaar in de openbare ruimte. De waterkering langs de Schie bestaat uit een waterstaatswerk (18 meter aan weerszijden, gemeten vanuit de waterlijn) en een beschermingszone (nog eens 15 meter aan weerszijden van het waterstaatswerk). Ter plaatse van het waterstaatswerk is in principe geen bebouwing toegestaan. Het Hoogheemraadschap van Delfland hanteert als uitgangspunt dat gebouwen op een afstand van ten minste 10 meter vanaf de Schie worden gebouwd. Er dient in het ontwerp rekening gehouden te worden met zichtlijnen langs de Schie. De ruimte onder de A20 verdient daarbij bijzondere aandacht.

Door OCS zijn, aanvullend op de bovenstaande eisen uit het Kwaliteitsplan, een aantal aanvullende aspecten op het gebied van beeldkwaliteit benoemd:

- Ontwerp als samenstelsel van meerdere gebouwen, in plaats van één groot gebouwencomplex.
- Zichtbare en uitnodigende entrees, met zorgvuldig ontworpen overgangen tussen openbaar en privaat.
- Verticaliteit van de gevels.
- Bij galerijwoningen: integratie van galerijen in het ontwerp van de gevels om dominantie in het gevelbeeld te voorkomen.

- Plinten onderscheidend van de hoofdmassa's van de gebouwen.
- Beëindiging van de gebouwen met een setback op bovenste verdiepingen.
- Duurzame materialisering die met de tijd mooi verouderen.
- Verschil van ontwerp en uitstraling tussen de buitenzijde en binnenwereld van Schieveste.
- Continuïteit in de enfilade, maar diversiteit in landschap, openbare ruimte en functies op maaiveld per deelgebied.



Afbeelding 3.7. impressie totaalbeeld Masterplan Schieveste

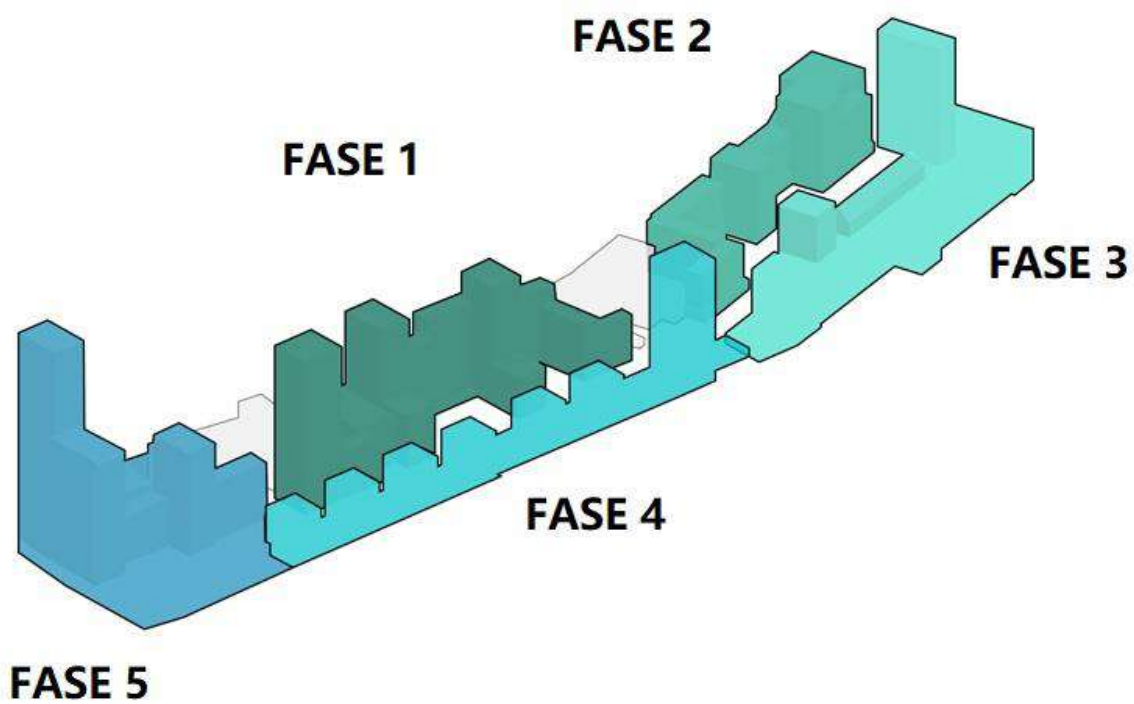
Ontwikkeling en fasering

Schieveste bevindt zich op een uitdagende plek, die 'harde randen' in de vorm van de A20 en het spoor en randvoorwaarden zoals geluid en fijnstof met zich meebrengen. Dit wordt gecompenseerd door positieve kwaliteiten als een uitstekende OV-bereikbaarheid en een ontwerp met laag autogebruik en een hoogwaardig woonmilieu. Van belang is dat het binnengebied van Schieveste als hoogwaardig groen openbaar gebied met hoge verblijfskwaliteit wordt ingericht, en dus zo min mogelijk last heeft van deze omgevingsaspecten.

Het plan voor Schieveste zal niet in één keer worden gerealiseerd. Zowel veranderende marktvraag, overleg met partijen (derden, zoals NS, ProRail en Rijkswaterstaat), veranderende wet- en regelgeving en specialistische techniek kunnen leiden tot aanpassingen in de beoogde planning voor de uitvoering van een dergelijk complex en geluidbelast plan. Het is dus niet eenvoudig om een fasering aan te geven voor de realisatie van de het hiervoor beschreven Masterplan.

Idealiter omvat de bouw van Schieveste 5 verschillende fases. Deze fases zijn in het masterplan aangeduid als 'ontwikkelvelden'. De meest optimale volgorde voor de bouw van deze ontwikkelvelden is bepaald op basis van onder meer het dichtzetten van de geluidbelasting afkomstig van de A20, duurzaamheid en een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Zo zorgt de bouw van fase 1 en 2 ervoor dat geluidbelasting op de nieuwe woningen in fase 3 en 4 verlaagd wordt.

De eerste fase omvat circa 1.250 woningen. De overige fases gaan uit van elk 300-600 woningen met bijbehorende voorzieningen in de plint. Omdat op dit moment nog niet duidelijk is waar de voorzieningen precies gaan komen is in voorliggend bestemmingsplan ook de positionering ook niet juridisch vastgelegd, maar is uitgegaan van een minimale oppervlakte voorziening per woning. De aantallen woningen en oppervlakte aan voorzieningen zijn nader toegelicht in paragraaf 5.1.3.



Afbeelding 3.8. ruimtelijk beeld fasering Schieveste

Hoofdstuk 4 Milieueffectrapportage

4.1 Inleiding

In Nederland is het verplicht voor ontwikkelingen met mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen een zogenaamde m.e.r.-procedure te doorlopen en een MER op te stellen. De procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, een bestemmingsplan of een vergunning. Of en zo ja welke verplichtingen gelden ten aanzien van een m.e.r. is vastgelegd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. Vanuit twee sporen kan sprake zijn van verplichtingen ten aanzien van een m.e.r.:

- Op basis van toetsing aan het Besluit m.e.r.;
- Omdat voor de voorgenomen activiteit een passende beoordeling moet worden uitgevoerd.

Toetsing aan het Besluit m.e.r.

De ontwikkeling van Schieveste kan getypeerd worden als een stedelijk ontwikkelingsproject (Categorie D11.2 van het Besluit m.e.r.). De activiteit ligt boven de drempelwaarde van 2.000 woningen. Voor de ontwikkeling is derhalve een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk.

Gezien de omvang van de ontwikkeling (een groot aantal woningen met een hoge dichtheid) en de kenmerken van het plangebied (gelegen tussen spoorlijn en snelweg) is er voor gekozen geen m.e.r.-beoordeling uit te voeren, maar direct te starten met de m.e.r.-procedure. Een m.e.r.-beoordeling zou tot de conclusie leiden dat een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Daarmee is een m.e.r.-beoordeling in dit geval niet meer zinvol. Een m.e.r.-procedure biedt tevens een structuur om belanghebbenden zorgvuldig bij de vormgeving van het plan te betrekken.

De m.e.r.-procedure biedt de mogelijkheid om de milieueffecten en kwaliteit van de toekomstige leefomgeving in het plangebied op een goede manier in de verdere plan- en besluitvorming te betrekken. Dit gebeurt door in de m.e.r.-procedure ook te kijken naar mogelijke alternatieven en varianten voor de manier waarop de ontwikkeling kan worden vormgegeven en naar mogelijke varianten ten aanzien van het programma en de bereikbaarheid.

Relatie met te nemen besluit

Het MER wordt gekoppeld aan het voorliggende bestemmingsplan Schieveste 2021. Dit betekent dat de m.e.r.-procedure gelijk oploopt met de procedure voor dit ruimtelijk besluit (bestemmingsplan). Het MER dient daarom als onderbouwing voor de besluitvorming over bestemmingsplan Schieveste 2021. Het bestemmingsplan bevat een concrete en globale bestemmingsregeling, waarbij bepaalde aspecten bij de vergunningverlening nader moeten worden uitgewerkt of afgewogen. Het MER is daarom zowel een project-MER als een plan-MER. Het concept-MER voor Schieveste is opgenomen als Bijlage 3 bij de toelichting. De commissie m.e.r. zal om advies worden gevraagd inzake het concept-MER. Dit advies zal worden meegenomen bij het opstellen van het definitieve MER.

4.2 Notitie reikwijdte en detailniveau

De m.e.r.-procedure startte met een startdocument, de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Deze notitie is als bijlage 1 bij het MER gevoegd. In de NRD zijn de kaders van, en de onderzoeksmethodiek voor, het MER beschreven. Op de NRD zijn diverse reacties binnengekomen. In de Nota van beantwoording voor de NRD Schieveste is aangegeven hoe met de binnengekomen adviezen op de NRD in het MER rekening wordt gehouden. De Nota van Beantwoording is als bijlage bij het MER gevoegd.

Ook is door de gemeente de onafhankelijke Commissie m.e.r. om advies gevraagd. De Commissie heeft op 23 december 2019 een advies op de reikwijdte en het detailniveau van het MER uitgebracht. Het advies is ook opgenomen in de Nota van Beantwoording. De reacties zijn verwerkt in het MER.

4.3 Alternatieven en varianten

Er zijn twee alternatieven onderzocht op milieugevolgen:

1. alternatief dat uitgaat van de stedenbouwkundige opzet en het programma dat is opgenomen in het Masterplan (3.000 woningen en het toevoegen van 67.300 m² bvo)
2. alternatief dat uitgaat van de stedenbouwkundige opzet die uitgaat van verlenging van de overkapping van de spoorlijn (en hetzelfde programma).



In een variant is gekeken naar een grotere bandbreedte van het programma van maximaal 3.500 woningen en 67.300 m² bvo aan voorzieningen. Deze variant is de maximale realistische programmatische invulling van het plangebied. De verdeling van de woningtypes blijft procentueel gelijk aan de verdeling in het Masterplan.

Ook zijn er voor een aantal aspecten gevoeligheidsanalyses uitgevoerd, omdat voor deze aspecten nog een nadere afweging en keuze mogelijk is. In de gevoeligheidsanalyse is beschouwd op welke thema's welke effecten ontstaan door het toepassen van de aanpassingen. De analyse is uitgevoerd voor de volgende thema's:

- mobiliteit en bereikbaarheid (waaronder een variant met een knip in de Overschieseweg en een variant met een lagere parkeernorm voor woningen)
- fasering
- groene inrichting

4.4 Effecten

In tabel 4.1 is een integrale effectbeoordeling weergegeven van de alternatieven zonder en met verlengde kap en de variant met 3.500 woningen en voorzieningen in Schieveste.

Scoretabel alternatieven Masterplan zonder en met verlengde kap en variant 3.500 woningen

Milieuaspect	Criterium	Alternatieven		Variant 3.500 woningen + voorzieningen
		Masterplan (3.000 won + voorzieningen)	Masterplan + verlengde kap	
Verkeer en vervoer	Verkeersstructuur-, afwikkeling en verkeerscirculatie	0/-	0/-	0/-
	Bereikbaarheid langzaam verkeer	0/+	0/+	0/+
	Bereikbaarheid openbaar verkeer	0/+	0/+	0/+
	Verkeersveiligheid	-	-	-
	Parkeren	-	-	--
Geluid	Wegverkeerslawaaï (bestaande woningen)	+	+	+
	Wegverkeerslawaaï (nieuwe woningen)	Overschrijding voorkeursgrenswaarde voor groot deel van gevels	Overschrijding voorkeursgrenswaarde voor groot deel van gevels	Overschrijding voorkeursgrenswaarde voor groot deel van gevels
	Spoorweglawaaï (bestaande woningen)	-	0/-	-
	Spoorweglawaaï (nieuwe woningen)	Relatief veel woningen met hoge geluidbelasting.	Relatief veel woningen met hoge geluidbelasting.	Relatief veel woningen met hoge geluidbelasting.
	Industrielawaaï	0	0	0
	Luchtvaartlawaaï	0	0	0
	Cumulatief geluidniveau	+	+	+
Luchtkwaliteit	Concentratie stikstofdioxide (NO ₂)	0/-	0/-	0/-
	Concentratie fijnstof (PM ₁₀) en roet (EC)	0/-	0/-	0/-
Gezondheid	Gezondheidsbescherming (geluid, lucht, hittestress, etc.)	0/-	0/-	0/-
	Bevordering gezond gedrag (bewegen, groen, gezonde leefstijl)	+	+	0/+
Bodem	Bodemkwaliteit	+	+	+
	Niet-gesprongen explosieven (NGE)	+	+	+
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	0	0	0
	Groepsrisico	-	-	--
Leefomgevings- kwaliteit	Hoogbouw i.r.t. luchtvaart	0	0	0
	Windhinder	0/-	0/-	0/-
	Bezonning en schaduw	-	-	-
	Lichthinder	0/-	0	0/-
Trillingen	Trillinghinder door spoor	0/-	0/-	0/-
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologische waarden	0/-	0/-	0/-
	Cultuurhistorische waarden	0	0	0
Landschap	Landschappelijke structuur en waarden	0/+	0/+	0/+
	Ruimtelijk-visuele kwaliteit	+	+	+
Water	Waterstructuur/oppervlaktewater, grondwater en waterberging (incl. klimaatadaptatie)	0 / -	0 / -	0 / -
	Waterkwaliteit	0	0	0
	Waterveiligheid	0 / -	0 / -	0 / -
Natuur	Beschermde gebieden (Natura 2000/NNN)	0	0	0
	Beschermde soorten	0/-	0/-	0/-
	Biodiversiteit	+	+	+
Energie en circulariteit	Duurzaam energiegebruik	0/-	0/-	-
	Duurzame energieopwekking	0 / +	0/+	0/+
	Circulariteit / afvalscheiding	0	0	0

Tabel 4.1. Scoretabel alternatieven Masterplan zonder en met verlengde kap en variant 3.500 woningen

De ontwikkeling van Schieveste: bijdrage aan de leefomgeving

De ontwikkeling van Schieveste leidt tot positieve en negatieve effecten voor de leefomgeving. De ontwikkeling leidt wel tot een verkeerstoename, maar nauwelijks tot nieuwe doorstromingsknelpunten in de omgeving. De mobiliteitsshift van minder auto en meer OV en fiets is een positieve ontwikkeling.

De geluidseffecten op de bestaande woningen zijn per saldo positief. De hoogbouw van Schieveste vormt een afscherming voor het wegverkeerslawaai afkomstig van de A20. De A20 is voor de bestaande woningen ten zuiden van Schieveste veruit de grootste bron van wegverkeerslawaai. Voor de afscherming van het geluid van de A20 is er geen verschil tussen beide alternatieven. Bij het spoorweglawaai is voor het alternatief Masterplan (zonder verlengde kap) het belangrijkste effect dat het geluid van de treinen door de gevels van Schieveste wordt teruggekaatst in zuidelijke richting. Dit leidt bij de bestaande woningen tot een toename van de geluidbelasting door spoorweglawaai. Het alternatief met verlengde kap leidt lokaal tot minder hogere geluidbelastingen door spoorweglawaai. Voor de bestaande woningen is het alternatief met de verlengde kap wat gunstiger dan het alternatief Masterplan.

De effecten op de gezondheidsbescherming en leefomgevingskwaliteit op de bestaande bewoners zijn zeer beperkt of verwaarloosbaar. Omwonenden kunnen gebruik maken van de nieuwe groen- en sportvoorzieningen in het gebied, wat ontmoeten en bewegen bevordert.

De hoogbouw in het gebied is wel vanaf grote afstand zichtbaar en zorgt voor enige schaduwwerking op het noordelijk gelegen bedrijventerrein Spaanse Polder. Het gebied zorgt echter wel voor een positieve kwaliteitsimpuls in omgeving. Op beschermde gebieden (Natura 2000 en NNN) treden geen effecten op.

Kwaliteitsimpuls en aandachtspunten in het plangebied

In de regio is een grote maatschappelijke behoefte aan woningen, maar de plekken waar ruimte is zijn ook de plekken met (milieutechnische) aandachtspunten, zoals Schieveste. Schieveste is een sterk milieubelast gebied als gevolg van de ligging tussen A20 en het spoor. Met diverse maatregelen is echter een acceptabel woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners van Schieveste te bewerkstelligen.

De bereikbaarheid van het plangebied per OV en langzaam verkeer (fiets) is goed als gevolg van de ligging nabij het trein- en metrostation, en dicht bij het centrum van Schiedam. Verkeersveiligheid en parkeren zijn aandachtspunten voor de ontwikkeling. Het verdient aanbeveling om bij de verdere inrichting van het plangebied goed te kijken naar de verkeersveiligheidssituatie vanwege de kruising van fietsers/voetgangers met auto's. De parkeerbalans van de alternatieven en varianten (nog uitgaande van de gemeentelijke parkeernorm) laat een tekort aan parkeerplaatsen zien. Echter, met de beoogde parkeernorm van gemiddeld 0,3 parkeerplaats per woning of lager is er geen sprake meer van een tekort.

Het geluidniveau is een belangrijk aandachtspunt in het plangebied. Het plaatsen van de geluidwerende voorzieningen is noodzakelijk om een acceptabel geluidniveau in het middengebied (enfilade) te realiseren en de geluidbelasting op woningen in plangebied te beperken. Ondanks deze afschermende maatregelen is de (gecumuleerde) geluidbelasting op de nieuwe woningen hoog. Dat komt door het geluid van het wegverkeer op de A20 en het geluid van het spoor. Aanvullende maatregelen (zoals bijvoorbeeld dove gevels) kunnen bijdragen aan een goed geluidklimaat en er toe leiden dat de wettelijke maximale waarde voor het binnenniveau voor geluid in de woningen niet wordt overschreden. Dat geldt voor zowel de eindsituatie als gedurende de aanlegperiode conform de beoogde fasering.

De bodemkwaliteit verbetert als gevolg van de ontwikkeling, door de functiegerichte bodemsanering. Het aantal bewoners neemt langs de A20 (transportroute gevaarlijke stoffen) toe waardoor het groepsrisico verder stijgt. Maatregelen zijn nodig om de externe veiligheidsrisico's te beperken. De hoogbouw leidt lokaal tot enige wind-, schaduw- en trillingshinder. Met aanvullend onderzoek en mitigerende maatregelen zijn deze effecten tot een acceptabel niveau te beperken.

De stedenbouwkundige opzet van Schieveste met hoogbouw en ruime aandacht voor de groene inrichting van de enfilade geeft een kwaliteitsimpuls aan het gebied en biedt tevens kansen om de biodiversiteit in het gebied te vergroten. Aandacht is nodig voor de landschappelijke inpassing van de minimaal benodigde geluidwerende voorzieningen en eventuele aanvullende geluidsmaatregelen om de geluidseffecten verder te beperken. De enfilade is openbaar toegankelijk en uitnodigend voor bewoners, omwonenden en passanten om te wandelen, te ontmoeten en te bewegen in het groen.

Met een waterbeheerplan of waterhuishoudkundige maatregelen kan voldoende ruimte worden gemaakt voor de toekomstige waterberging in het gebied. In de openbare ruimte kan een systeem gericht op vasthouden, bergen en infiltreren worden toegepast. Dit kan tot een positief effect op waterberging en waterstructuren leiden.

Uit de Energievisie komt naar voren dat dat warmte- en koudeopslag (WKO) (in combinatie met aquathermie) een scenario is waarmee het totaalplan kan worden voorzien van warmte en koeling. Het verdient aanbeveling om dit verder uit te werken zodat Schieveste klimaatneutraal kan worden ontwikkeld.

4.5 Afwegingskader alternatieven en varianten

De alternatieven verschillen in de verlengde overkapping boven het spoor. Het doel van het alternatief met de verlengde overkapping is het dempen van de geluidbelasting vanaf het spoor. Uit de analyse blijkt dat het alternatief met verlengde overkapping voor de bestaande woningen ten zuiden van het plangebied alleen voor het spoorweglawaai lokaal een positief effect heeft, omdat over de rest van het spoor in Schieveste het spoorweglawaai niet wordt afgeschermd. Voor de woningen in het plangebied is de verlengde overkapping gunstig. Voor de gecumuleerde geluidbelasting in het plangebied zelf is het verschil tussen de twee alternatieven beperkt, maar de verlengde kap is ook voor de nieuwe woningen in het plangebied wel iets beter dan de situatie zonder verlengde kap. Een overkapping is landschappelijk positiever dan bijvoorbeeld hoge geluidschermen.

De variant met 500 extra woningen ten opzichte van de alternatieven laat vrijwel geen verschileffecten zien. Alleen het externe veiligheidsrisico en de energievraag nemen toe en de extra bewoners in het gebied geven extra druk op de beschikbare sport- en groenvoorzieningen, alsmede de parkeervoorzieningen.

De gevoeligheidsanalyses laten de volgende resultaten zien:

- De analyse met de raakvlakprojecten laat geen relevante verschileffecten zien;
- De verschileffecten van de variant met knip in de Overschieseweg zijn beperkt. Mede door de lage verkeersintensiteiten van de Overschieseweg en de korte extra omreistijd heeft het afsluiten van de Overschieseweg nauwelijks gevolgen voor de bereikbaarheid van Schieveste. Het afsluiten van de Overschieseweg leidt wel tot een verbetering van de verkeersveiligheid op de Overschieseweg zelf;
- De variant met de lage parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning heeft positieve gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de parkeerbalans ten opzichte van de alternatieven. Verkeersveiligheid blijft vanwege de kruising van auto's en fietsers op meerdere kruispunten nog een aandachtspunt.
- Door de fasering gedurende de bouw wordt een deel van de woningen gedurende de bouwperiode blootgesteld aan een hoger geluidsbelasting dan waarvan sprake zal zijn na volledige realisatie van Schieveste. Aan de achterzijde sprake is van verhoogde geluidsbelastingen ten gevolge van de A20 en hoofdspoorwegen. De maximale ontheffingswaarden voor wegverkeerslawaai en spoorweglawaai worden hier echter niet overschreden. De beoogde fasering wordt hierop dan ook niet aangepast.

4.6 Voorkeursalternatief (VKA)

Het effectonderzoek en de toets aan de ambities laat zien dat de verschillen tussen de alternatieven, varianten en gevoeligheidsanalyses beperkt zijn. Vanuit milieuoptiek hebben de volgende onderzochte variabelen voor het voornemen de lichte voorkeur:

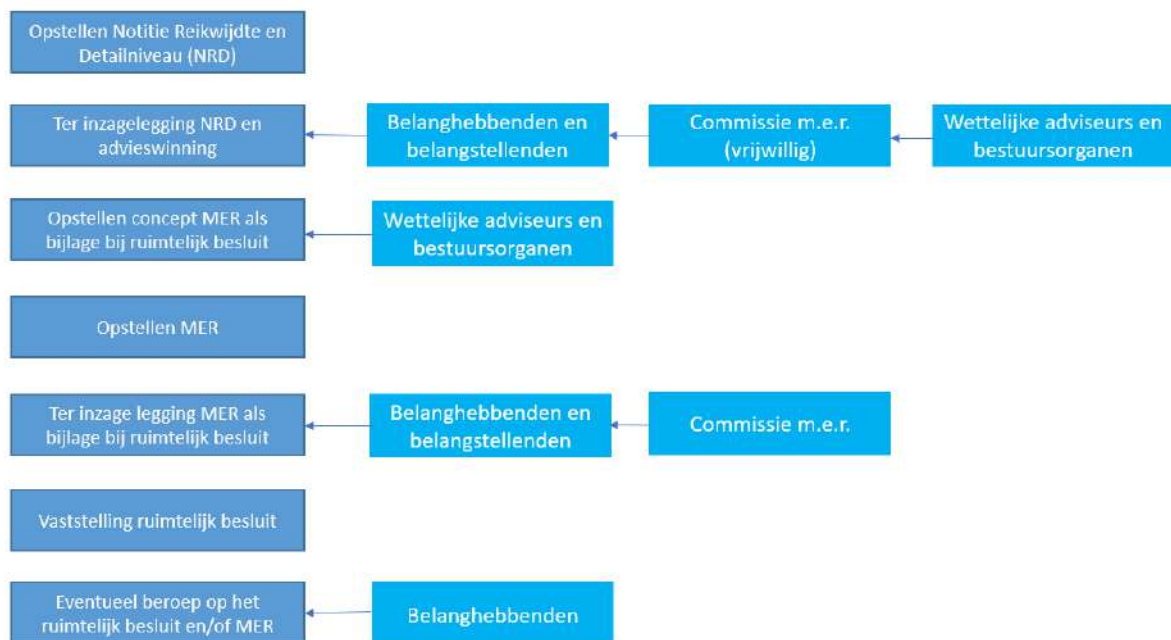
- 3.000 woningen met voorzieningen (in plaats van 3.500 woningen met voorzieningen)
- verlengde stationskap
- knip Overschieseweg
- verlaging van de gemiddelde parkeernorm naar 0,3 parkeerplaatsen per woning
- extra groene inrichtingsmaatregelen

Mitigerende maatregelen

Diverse mitigerende maatregelen zijn nodig of gewenst/aanbeveling om de milieueffecten verder te beperken. Onder andere voor verkeer, geluid, externe veiligheid, natuur en gezondheid kunnen maatregelen getroffen worden die een positieve bijdrage leveren.

4.7 Verdere MER-procedure

De m.e.r., zoals deze voor Schieveste wordt gevolgd, heeft de procedurestappen:



Hoofdstuk 5 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.

5.1 Rijksbeleid

5.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI), ontwerp juni 2019

Ook in de toekomst moet Nederland een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving bieden en economisch kunnen floreren. Daarom is het van belang om inzicht te hebben in de opgaven waar Nederland voor staat. De druk op de ruimte, op onze leefomgeving, vraagt voortdurend om afweging van verschillende belangen. Internationale ontwikkelingen, de invloed van technologie en de groeiende verschillen tussen regio's vragen om snellere, creatieve en integrale afwegingen. Het klimaat verandert en er moet zorgvuldiger worden omgaan met energiebronnen en grondstoffen. Ook daaruit vloeien nieuwe opgaven. In aanloop naar de Omgevingswet komt er één rijksvisie op de leefomgeving: de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. De eerste Nationale Omgevingsvisie staat gepland na de zomer van 2020. Het Ontwerp van deze Nationale Omgevingsvisie is in juni 2019 verschenen.

De NOVI schetst een duurzaam toekomstperspectief voor de leefomgeving in Nederland in 2050. Dit toekomstperspectief voor Nederland is:

- **Een klimaatbestendige delta**, waarbij Nederland beschermd is tegen de negatieve gevolgen van klimaatverandering, waterveiligheid (ook voor de laaggelegen gebieden in het westen) gegarandeerd is en voldoende zoetwater beschikbaar is van goede kwaliteit;
- **Duurzaam, concurrerend en circulair**: een toekomstbestendige en volledig circulaire economie zonder vervuilende manieren van produceren en consumeren, met een uitstekend vestigingsklimaat en een hoge quality of life, met een zo goed mogelijke inpassing van duurzame energie in onze leefomgeving en slimme combinaties van functies zonder de risico's en milieunadelen te vergroten. Een economie die veel maatschappelijke winst oplevert in termen van banen, innovatie en nieuwe bedrijvigheid en exportmogelijkheden;
- **Kwaliteit van leven in stad en dorp**: met een aantrekkelijke woon- en leefomgeving en een goede verbondenheid van stad en land. De ontwikkelingen zijn gericht op kwaliteit, met gecontroleerde en doordachte groei waar dat nodig is, waardoor diversiteit in wonen, een stedelijk netwerk, prettige woonmilieus, met rust en ruimte maar ook vitale en leefbare regio's ontstaan.
- **Nabijheid en betrouwbare verbindingen**: een uitstekende bereikbaarheid wordt met een goede en betrouwbare infrastructuur gegarandeerd, waarbij wordt ingespeeld op locatiekeuzes voor wonen en werken (nabijheid). De infrastructuur is onderdeel van een mobiliteitssysteem dat een meer divers patroon van mobiliteit veilig, robuust en duurzaam afhandelt. Luchthavens blijven belangrijk voor een sterk internationaal netwerk voor de lange afstanden. De uitdaging is om het vliegverkeer net als het goederenvervoer op een zo veilige, efficiënte en duurzame manier vorm te geven.
- **Veilig en gezond, herkenbaar en natuurlijk**: een veilig en gezond leven voor iedereen staat voorop. De leefomgeving nodigt uit om te bewegen, elkaar te ontmoeten en te ontspannen. Daarbij horen een goede milieukwaliteit, robuuste natuur, klimaatbestendigheid en voor iedereen goede toegang tot wonen, werken en voorzieningen.

Het realiseren van een fysieke leefomgeving die dit toekomstperspectief mogelijk maakt, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle overheden. In de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen voor het omgevingsbeleid, inclusief de opgaven en de rol van het Rijk in het realiseren van

deze opgaven. Deze opgaven komen samen in vier prioriteiten. Deze prioriteiten vormen complexe, omvangrijke en dringende opgaven die voortkomen uit of samenhangen met grote transitie. Deze prioriteiten zijn:

1. Naar een duurzame en concurrerende economie;
2. Naar een klimaatbestendige en klimaatneutrale samenleving;
3. Naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving;
4. Naar een waardevolle leefomgeving.

Deze vier opgaven kunnen alleen in samenhang verder worden gebracht wanneer aandacht is voor thema's die hier dwars doorheen lopen, zoals omgevingskwaliteit, gezondheid, cultuurhistorie, klimaatadaptatie, water, bodem, (nationale) veiligheid en milieukwaliteit.

De komst van de Omgevingswet maakt het mogelijk om het beleid en aanpak rondom de gezonde leefomgeving steviger te verankeren, rekening houdend met de samenstelling van de wijk en de behoeften van inwoners. Gemeenten krijgen onder de Omgevingswet namelijk meer ruimte voor lokaal maatwerk doordat taken worden gedecentraliseerd. Volgens het Rijk is een gezonde leefomgeving een omgeving waar inwoners zich prettig voelen, die uitnodigt tot gezond gedrag en zo min mogelijk negatieve invloed heeft op de gezondheid. Voor gemeenten is onder andere de 'Handreiking Gezonde Gemeente' door het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport opgesteld om te ondersteunen bij het sturen op een gezonde fysieke en sociale leefomgeving.

Voorliggend plan is aangemerkt als bestemmingsplan met verbrede reikwijdte. Vooruitlopend op het Omgevingsplan bevat dit plan regels die zien op de 'fysieke leefomgeving': een ruimere begripsbepaling dan in de Wro, waar wordt gesproken over een 'goede ruimtelijke ordening'. Hierdoor kunnen onder meer duurzaamheidsvereisten, veiligheidsvoorschriften, stedenbouwkundige waarden, gezondheidseffecten en diverse onderwerpen uit de gemeentelijke verordening worden opgenomen in het plan. Door te voorzien in een plan met verbrede reikwijdte wordt aangesloten bij de ambitie van het rijk om ontwikkelingen in samenhang te bekijken, en een en veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit te bereiken en in stand te houden. Met de ontwikkeling van Schieveste wordt een nieuw woonmilieu toegevoegd, dat complementair is aan de binnenstad van Schiedam en de omliggende wijken. Het programma is divers: naast woningen wordt ruimte geboden aan kantoren, horeca en een (student)hotel. Daarbij is nadrukkelijk aandacht voor eventuele gezondheidseffecten en wordt sterk gestuurd op duurzame mobiliteit. De ligging naast station Schiedam Centrum is hierbij leidend, en zorgt ervoor dat de regio bereikbaar blijft. De openbare ruimte is zorgvuldig en aantrekkelijk ingericht en er wordt gestreefd naar een autovrij gebied. Auto-ontsluitingen worden beperkt en bestaande fietsstructuren uitgebreid. Met de ontwikkeling wordt zodoende bijgedragen aan een aantrekkelijke, veilige en gezonde woon- en leefomgeving in Schiedam.

5.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en ruimte

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

Schiedam maakt onderdeel uit van de regio Zuidvleugel. De structuurvisie zet voor wat betreft deze regio, en voor zover van belang voor Schiedam, in op het verbeteren van het vestigingsklimaat door het optimaal benutten en verbeteren van de bereikbaarheid, mede door het ontwikkelen van een efficiënt multimodaal logistiek netwerk, het borgen van de waterveiligheid en een robuust en compleet maken van het hoofdenetwerknw. 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 5.1.3).

5.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) gaat uit van het vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking. Om dit te bereiken is de ladder voor duurzame verstedelijking 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 ladder vereist dat indien een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt de behoefte aan deze ontwikkeling wordt beschreven. Indien de ontwikkeling buiten het bestaand stedelijk gebied plaatsvindt moet gemotiveerd worden waarom dit niet mogelijk is binnen het bestaand stedelijk gebied.

De uitgangspunten van duurzame verstedelijking zijn tevens onderdeel van de provinciale Omgevingsverordening. De vereisten wijken echter af van de vereisten uit het Besluit ruimtelijke ordening. De provinciale ladder vereist dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet voorzien in een actuele regionale behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd, en welke plaatsvindt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Ontwikkeling buiten het bestaand stads- en dorpsgebied is alleen toegelaten in de in de verordening genoemde gevallen en op de genoemde locaties.

Toetsing

Het totale programma van Schieveste bestaat voor ca. 80% uit wonen (208.000 m² bvo) en circa 20% uit werklocaties en voorzieningen (parkeren en bestaande gebouwen buiten beschouwing gelaten). Daarvan omvat het (nieuwe) kantorenprogramma 20.600 m² bvo en de plintvoorzieningen (incl. fietsparkeren) 19.100 m² bvo. Het programma wordt hierna getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Daarbij dient in ogenschouw te worden genomen dat het totale plan voor Schieveste goed moet aansluiten bij de toekomstige regionale vraag. De programmering van de individuele onderdelen moet in onderlinge samenhang worden gezien, zodat er wordt gebouwd op de plekken die de agglomeratiekracht verder versterken.

Bestaand bebouwd gebied

Vanuit het nationaal beleid is bepaald dat verstedelijking in de zuidelijke Randstad met voorrang plaatsvindt binnen bestaand stedelijk gebied in nabijheid van hoogwaardig OV. De provincie streeft eveneens naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied, met een inzet op verdichting, concentratie en specialisatie binnen het bestaand stads- en dorpsgebied.

De ontwikkeling vindt geheel plaats binnen bestaand stedelijk gebied en sluit aan bij het verstedelijkingsakkoord en de woondeal om het woningbouwprogramma te realiseren binnen bestaand stedelijk gebied. Het plangebied is centraal gelegen, aansluitend op het multimodaal OV-knooppunt station Schiedam Centrum waar trein, tram en bus en metro samenkomen. De ontwikkeling van het plangebied voldoet daarmee aan de vereisten van een duurzame verstedelijking

Woningbouw

Schieveste zal worden ontwikkeld naar een nieuw woongebied waarin ruimte is voor circa 3.000 woningen. De locatie Schieveste is in de Nationale woonagenda en de hierop volgende Regionale Woondeal Zuid-Holland aangemerkt als concrete versnellingslocatie voor woningbouw. De urgente (woning-)bouwopgave in de Zuidelijke Randstad kan worden benut als katalysator om agglomeratiekracht te vergroten. Er is behoefte aan 170.000 woningen tot 2040 (zoals afgestemd in de Verstedelijkingsalliantie). Voor de gemeente Schiedam is het uitgangspunt om in woningen te voorzien voor ieders wooncarrière. Op basis van de Woonvisie (2030), opgesteld in 2012, bestaat de behoefte aan meer verschillende typen woningen voor Schiedammers met een middeninkomen. Om aan deze behoefte te voldoen zullen binnen de stad aantrekkelijke nieuwe woongebieden worden ontwikkeld, waardoor het woningaanbod afwisselender wordt en de kwaliteit van de stedelijke ruimte stijgt.

In de visie van de gemeente Schiedam kunnen levensloopbestendig ontworpen woningen absoluut bijdragen aan het succes van Schieveste, zeker als die woningen langer dan 1 generatie mee gaan. Dat wil zeggen dat ze ook in de toekomst nog kunnen voldoen aan een veranderende woonwens van de bewoners. De gemeente Schiedam meent dat voor het succes van Schieveste minimaal de helft van de woningen kleiner of gelijk aan 50 m² bvo samenvoegbaar moet zijn. Hierbij is een eigen kwalitatieve buitenruimte gewaarborgd in de nieuwe situatie.

Met de ontwikkeling van Schieveste wordt voor een groot deel invulling gegeven aan de in de regionale woningmarktafspraken, het Verstedelijkingsakkoord en de Woondeal Zuidelijke Randstad vastgelegde kwantitatieve woningbehoefte. Om invulling te geven aan de kwalitatieve behoefte geldt dat minimaal 30% van de woningen tot de sociaal bereikbare sector behoort, bestaande uit een mix van de verschillende doelgroepen van jong tot oud. Daarnaast zal minimaal 40% van de woningen tot de middeldure sector behoren en maximaal 30% tot de dure sector. Deze verdeling in woningtypen is vastgelegd in de planregels. Hiermee wordt een goede verdeling van woningtypen op Schieveste geborgd. Daarnaast biedt de hoge dichtheid van bebouwing op Schieveste de mogelijkheid om elders in de stad ruimte te bieden voor een grondgebonden woonprogramma in minder hoge dichtheden. Daarmee wordt ook ruimte geboden voor de sloop en vervangende nieuwbouw binnen het sociale segment.

Woningen		
<i>Type</i>	<i>Omschrijving</i>	<i>Aantal</i>
Studio's 1 persoons	één persoons units	1226
Studio's 2 persoons	twee persoons units	470
Student	één persoons units	314
Sociale huur appartement	2-3 kamerwoning	390
Koop/huur appartement	2-3 kamerwoning	256
Koop appartement	3-4 kamerwoning	176
Koop gezinsappartement	3-4 kamerwoning	143
Koop lofts	4-5 kamerwoning	49
TOTAAL		3.024 woningen

Tabel 1.1: Aantal woningen in Schieveste

De bouw van ongeveer 3.000 woningen op een binnenstedelijke locatie is passend binnen en draagt bij aan het realiseren van de landelijke, provinciale, regionale en gemeentelijke doelstellingen om te voorzien in meer woningen en een meer gevarieerd aanbod aan woonmilieus. Doelstellingen die zijn geformuleerd om invulling te geven aan de grote woningbehoefte in Nederland als geheel en Zuid-Holland en de regio Rotterdam in het bijzonder. De nabijheid van het openbaar vervoersknooppunt, de binnenstad van Schiedam, de voorzieningen in het plan zelf, maar ook de binnensteden van Rotterdam en Delft bieden de ideale omstandigheden voor één- en tweepersoons huishoudens, zoals studenten en starters in de regio. Zoals nu tegen het programma aan wordt aangekeken, zal maximaal 25% van het aantal woningen in de koopsfeer terechtkomen. Dit zal variëren van het middeldure tot het hogere prijssegment. Mocht er op termijn meer vraag zijn naar dit segment, kan hier in de latere fases op worden ingespeeld door de verhouding in het aanbod te wijzigen. Bij de bouw worden voorzieningen getroffen zodat bij het eventueel samenvoegen van woningen kan worden voldaan aan de (alsdan) geldende regels.

Kantoren

Op grond van het voorheen geldende bestemmingsplan Schieveste was het reeds toegelaten om maximaal 94.900 m² aan kantoren te realiseren op Schieveste. De ontwikkeling van woningbouw op Schieveste heeft tot gevolg dat dit kantorenprogramma niet volledig gerealiseerd zal worden. De plannen voorzien in maximaal 20.600 m² aan (nieuw) kantooroppervlak. Uitgangspunt is daarbij dat, conform het Masterplan, hiertoe de 'vrijkomende' kantooroppervlakten als gevolg van de sloop van de bestaande kantooroppervlakten aan de westzijde (samen thans 10.000 m² b.v.o. kantoor) worden ingezet voor nieuwe kantoren. Als deze twee bestaande kantooroppervlakten blijven staan, kan derhalve dus maar 10.600 m² b.v.o. nieuwe kantoren worden toegevoegd. Uitgangspunt is voorts dat het bestaande kantoor van DCMR (15.000 m² b.v.o.) behouden blijft. In totaal zou er daarmee in de eindsituatie maximaal 35.600 m² b.v.o. aan kantoren in Schieveste aanwezig zijn.

Dit is in overeenstemming met de regionale kantorenafspraken, waarin is afgesproken de plancapaciteit te verlagen. Daarbij geldt dat, gelet op de mogelijkheden uit het voorheen geldende bestemmingsplan, voor wat betreft de kantoren geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De (provinciale) ladder van duurzame ontwikkeling is daarom niet van toepassing op de mogelijkheden die worden geboden voor kantoren.

Werk- en voorzieningenprogramma

Om ervoor te zorgen dat Schieveste levendig is, overdag en 's avonds, is het programmeren van plinten van groot belang. Dat betekent enerzijds een gemixt programma met afwisselende functies, zodat deze plinten hoogfrequent worden (wat leidt tot veel interactie en uitwisseling tussen gebouwen en openbare ruimte), Anderzijds kan het programma zorgen voor een goede 'reden' waarvoor mensen uit de hele metropoolregio naar Schieveste komen. In de visie van de gemeente Schiedam draagt dit bij aan het succes van Schieveste. Het al aanwezige vrijetijdsprogramma valt hier ook onder. Het is denkbaar dat er nog aanvullend programma wordt toegevoegd dat iets on- Schiedams is (geen concurrentie met de binnenstad) en van meerwaarde is voor Schieveste, Schiedam en de metropool, bijvoorbeeld een HBO-opleiding.

Plan

De plannen voor de ontwikkeling van Schieveste bieden ruimte voor maximaal 12.200 m² aan aanvullende voorzieningen, in de plinten van de gebouwen. De oppervlakte aan voorzieningen is verdeeld over een variatie aan functies zoals horeca, detailhandel (maximaal 2.000 m² b.v.o. binnen het woongebied), sport, gezondheid en kleinschalige werklocaties. De voorzieningen zijn primair ten dienste van de nieuwe bewoners, sluiten aan bij de identiteit van de wijk en werkvoorzieningen passen bij het karakter van de kennis-as tussen Den Haag en Rotterdam. Het plan gaat uit van 67.300 m² bvo aan werklocaties en voorzieningen, waaronder plintvoorzieningen en parkeren. Bij de realisatie van 3.000 woningen komt dat neer op 22,43 m² aan voorzieningen per woning. De ontwikkeling van de voorzieningen zal niet evenredig met de woningen worden gerealiseerd. Naar gelang het aantal bewoners in het gebied toeneemt, zullen andere typen voorzieningen (met een groter verzorgingsgebied) in Schieveste een plek krijgen. Daardoor zal het oppervlak aan voorzieningen naar verwachting in fase 4 en 5 groter zijn dan in de eerste fasen.

Er is in maart 2019 een 'Behoefteonderzoek voorzieningen' gedaan voor Schieveste door BRO (bijlage Bijlage 23), dat richting geeft aan de invulling van dit programma. Binnen Schieveste is, afhankelijk van de geambieerde verzorgingsfunctie, behoefte aan een voorzieningenprogramma van in totaal circa 5.625 – 14.275 m² bvo. De marktruimte aan voorzieningenprogramma omvat detailhandel, horeca, leisure en maatschappelijke voorzieningen. Voor detailhandel omvat de kwalitatieve behoefte een supermarkt met aanvullend 3 tot 7 kleinere zaken, bijvoorbeeld ten behoeve van versartikelen, dranken, drogisterij, en persoonlijke dienstverlening. Koppeling met station (zichtbaarheid en korte afstand) heeft de voorkeur. Eventueel kan worden gedacht aan een afhaalpunt/bezorg-hub nabij het station. Voor horeca is plek voor 1 tot 3 zaken met een buurtfunctie (midden/hoge marktsegment en specialistische concepten). Ook 3 tot 4 zaken nabij en zichtbaar vanaf het station zijn denkbaar. Aanvullend is één grotere horecavestiging met bovenwijkse functie mogelijk. Wat betreft leisure kan worden gedacht aan voorzieningen gericht op ontspanning en vermaal (casino, speelconcept, escape room) of vergaderplekken/flexibele werkplekken. Maatschappelijke voorzieningen zijn denkbaar in verschillende vormen: zorg (gezondheidscentrum, private zorgkliniek), sport (minimaal één fitness of sportschool en aanvullend 1-2 bijzondere voorzieningen als squash, crossfit of klimwand), 2-3 kinderopvanglocaties, 1-2 vestigingen voor buitenschoolse opvang en tot slot een sociaal-culturele ontmoetingsruimte (200-400 m² bvo).

Dit werk- en voorzieningenprogramma is niet concurrerend met, maar complementair aan de Schiedamse binnenstad. Voor wat betreft detailhandel geldt dat niet wordt beoogd een nieuw winkelconcentratiegebied te realiseren. De detailhandel betreft enerzijds een supermarkt voor de bewoners van de nieuwe wijk. Anderzijds betreft het kleinschalige detailhandel, in combinatie met horeca, passend bij het karakter van een stationsomgeving. De behoefte aan deze voorzieningen is afgestemd op de behoefte van bewoners en bezoekers van het gebied. Dit soort voorzieningen zijn geen bedreiging voor voorzieningen elders in (de binnenstad van) Schiedam, maar juist versterkend

voor de stad. Bovendien kunnen zij bijdragen aan de ambities die nog in ontwikkeling zijn voor 's-Graveland/Spaanse Polder, dat een innovatiemilieu voor bedrijvigheid wil bieden. In de regels is opgenomen dat de totale oppervlakte aan detailhandel in het woongebied maximaal 2.000 m² b.v.o. mag bedragen.

Conclusie

De ontwikkeling van Schieveste bevindt zich op een multimodaal ontsloten locatie in het bebouwd gebied van Schiedam. Het plan geeft invulling aan het woonbeleid op nationaal, regionaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. De voorzieningen in Schieveste zijn ondersteunend aan de nieuw te bouwen woningen in het gebied en zijn complementair aan de overige voorzieningen in (het centrum van) Schiedam. Tot slot wordt het plan gefaseerd gebouwd. Daardoor kan worden bijgestuurd indien de lokale en/of regionale behoefte (kwalitatief en kwantitatief) in de toekomst verandert. Het aandeel voorzieningen is bepaald op basis van het toekomstige aantal nieuwe bewoners, en wordt naar behoefte gerealiseerd in de verschillende bouwfases. Hiermee zijn het woningbouwprogramma en de overige voorzieningen in het plan kwantitatief en kwalitatief voldoende onderbouwd en is het plan in lijn met de Ladder voor duurzame verstedelijking.

5.1.4 Nationale woonagenda en regionale Woondeals

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft eind 2018 meerdere gesprekken gevoerd met een aantal (stedelijke) regio's die te maken hebben met grote woningtekorten. Hierbij kwam naar voren dat er een versnelling nodig is op het gebied van woningbouw.

Nationale woonagenda 2018-2021

Sinds het einde van de crisis is het verschil tussen de vraag naar en het aanbod van woningen enorm toegenomen. Dit komt onder andere door een combinatie van de snel aantrekkende economie, eerdere maatregelen op de woningmarkt en een inhaalvraag van mensen die de crisis afgewacht hebben. De knelpunten op de woningmarkt zijn complex en veelomvattend, en vragen om inzet, betrokkenheid en samenwerking van én tussen alle spelers op de woningmarkt. Om die reden hebben marktpartijen, vertegenwoordigers van bewoners, de koepels van woningcorporaties, waterschappen en het Rijk een Nationale woonagenda opgesteld voor de periode 2018-2021. De Woonagenda zet in op:

1. Meer woningen bouwen (versnellen en vergroten aanbod): versnellen van bestaande bouwplannen, het vergroten van de plancapaciteit voor de (middel)lange termijn en het in samenhang met andere opgaven oppakken van de woningmarktvraagstukken;
2. Betaalbaarheid: een toegankelijke sociale huursector, betaalbaar wonen, gezonde koopmarkt en hypotheekverstrekking, betaalbare verduurzaming en rekening houden met ambities van woningcorporaties op de woningmarkt;
3. Beter benutten van de bestaande voorraad: doorstroming bevorderen, passende huisvesting voor aandachtsgroepen en versterking van lokaal woonbeleid;

De uitwerking van de agenda vindt plaats op verschillende beleidsniveaus. Met het tekenen van deze Nationale woonagenda beloven de partijen zich op al deze niveaus in te zetten om de acties uit te werken in concrete resultaten.

Regionale woondeals

De woondeals bestaan uit meerdere onderdelen met eigen afspraken. Eén hiervan is de aanpak van knelpunten bij de versnelling van de woningbouw. Hieronder vallen een aantal concrete versnellingslocaties die bijdragen aan de bouwopgave in de regio. De woondeals bevatten verder afspraken over de (regionale) behoefte aan plancapaciteit en over gerichte acties op de aanpak van de gevolgen van de krapte. Vanaf januari 2019 zijn er zes woondeals getekend, waaronder voor de Zuidelijke Randstad (3 juni 2019). Het Rijk ondersteunt de opgave met geld voor pilots en mankracht. Verder kunnen onder voorwaarden projecten onder de Crisis- en herstelwet tijdelijk afwijken van bepaalde normen zodat tijdswinst kan worden geboekt.

De regionale woondeal voor de Zuidelijke Randstad is toegelicht onder Woondeal Zuidelijke Randstad.



Afbeelding 5.1: locaties waarover in de Woondeal Zuidelijke Randstad afspraken zijn gemaakt, ministerie BZK

5.1.5 Verstedelijkingsakkoord

Het Verstedelijkingsakkoord maakt aanvullende afspraken ten opzichte van de eerdere afspraken tussen Rijk en regio in het kader van de Woondeal Zuidelijke Randstad. Elementen van de woondeal komen terug in het integrale Verstedelijkingsakkoord. Met het verstedelijkingsakkoord bevestigen de partijen de verstedelijkingsstrategie om de woningbehoefte tot 2040 vooral in bestaand stedelijk gebied nabij hoogwaardig openbaar vervoer te accommoderen. De focus ligt daarbij op de toplocaties van de Verstedelijkingsalliantie.

Om het woningbouwprogramma van de Woondeal uit te kunnen voeren zijn de partijen afhankelijk van belangrijke randvoorwaarden, waaronder maatregelen voor bereikbaarheid, gebiedsontwikkeling en alternatieven voor (hoge milieucategorie) bedrijvigheid. Om die reden is in de Woondeal afgesproken deze onderwerpen gezamenlijk uit te werken in het Verstedelijkingsakkoord. De twee kernthema's van het akkoord zijn: verstedelijking (wonen, werken en voorzieningen) en mobiliteit. Met name de samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit staat centraal in het akkoord. Daarnaast zijn de thema's energie en landschap randvoorwaardelijk meegenomen.

Het masterplan voor Schieveste is opgesteld als uitwerking van de urgente woningbouwopgave en het Verstedelijkingsakkoord, waarin de locatie is aangemerkt als één van de verdichtingslocaties (afbeelding 6.1). De samenhang tussen het nieuwe woonmilieu en de ligging nabij station Schieveste zijn nadrukkelijk meegenomen in het Masterplan. Er wordt sterk gestuurd op een autoloze wijk en het gebruik van duurzame en openbare vervoersmiddelen. Daarnaast is het vanzelfsprekend dat in Schieveste de wettelijke normen ten aanzien van energiezuinigheid - die in 2021 ondergebracht zullen worden in BENG-normen - worden gehanteerd. De gebiedsontwikkeling past hiermee binnen de gestelde kaders uit de Nationale woonagenda en draagt bij aan de uitvoering van het Verstedelijkingsakkoord.

5.1.6 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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

Hoofdwegen en landelijke spoorwegen

Het Barro ziet niet specifiek toe op de planlocatie Schieveste. Wel is het plangebied gelegen nabij de rijksweg A20 en een landelijke spoorweg. De rijksweg A20 is een hoofdweg als bedoeld in de Tracéwet. De spoorverbindingen van station Schiedam Centrum in de richting van Rotterdam en Delft zijn landelijke spoorwegen als bedoeld in de Tracéwet. Het plangebied is aangewezen als een reserveringsgebied voor de verbreding van bestaande hoofdwegen of nieuwe infrastructuur.

Op 11 maart 2019 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat de voorkeursbeslissing genomen om de A20 te verbreden van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken in beide rijrichtingen tussen de aansluitingen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda. In de rijrichting Gouda – Nieuwerkerk aan den IJssel begint de verbreding bij de onderdoorgang van de A20 onder de A12. Ter hoogte van Schieveste is geen verbreding voorzien.

De verbreding van de A20 is daarom aangemerkt als raakvlakproject, dat onafhankelijk van de ontwikkeling van Schieveste tot stand kan komen, maar waarover nog geen formeel besluit is genomen. Het is wel mogelijk dat dit project de ontwikkeling van Schieveste kan beïnvloeden. In de Milieueffectrapportage (MER) is de verbreding van de A20 meegenomen bij het in kaart brengen van de potentiële milieueffecten in het gebied.

Ook voor de spoorverbinding zijn nieuwe plannen voorzien. Het Rijk trekt 300 miljoen euro uit voor volledige spoorverdubbeling tussen Den Haag en Rotterdam. Er wordt uitgegaan van een spoorverdubbeling op het traject Schiedam-Delft en het verbeteren van de sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van OV-knooppunten. De verdubbeling van het spoor geldt alleen voor het gebied ten westen van het station. Tot slot hebben de NS en ProRail het voornemen Station Schiedam te verbouwen tot één integraal station/verkeersknooppunt voor alle vervoersmiddelen (trein, tram, bus, metro).

Defensie

Een van de nationale belangen die is vervat in het Barro is het waarborgen van het functioneren van Defensierterreinen. Voor nieuwe plannen in de nabijheid van militaire luchthavens is het van belang dat er een zorgvuldige belangenafweging plaatsvindt. Voor de betreffende locaties gelden bouwbeperkingen in het radarverstoringsgebied. Schieveste is niet gelegen in het beperkingengebied van een militair luchtvaartterrein. Ten aanzien van het naastgelegen vliegveld Rotterdam-The Hague airport wordt verwezen naar paragraaf 6.12.

Conclusie

Het bestemmingsplan houdt rekening met de aanwezigheid en ontwikkelingen rond hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Er zijn geen militaire luchthavens in de nabijheid met gevolgen voor het plangebied. Daarmee is het plan in overeenstemming met het bepaalde in het Barro.

5.1.7 Erfgoedwet

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt de voorgaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien is aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals deze in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd. Het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed was geregeld in zes verschillende wetten en een regeling, waarin roerend, onroerend en archeologisch erfgoed allemaal hun eigen specifieke definities, procedures en beschermingsmaatregelen hadden.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die (naar verwachting) in 2022 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2022. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten

Binnen Schieveste zijn geen monumenten of cultuurhistorisch waardevolle bebouwing aanwezig. In dit bestemmingsplan is hieromtrent geen beschermende regeling opgenomen. Het aspect archeologie is nader uitgewerkt onder paragraaf 6.4.

5.1.8 Volksgezondheid Toekomst Verkenning 2014

De leefomgeving waarin mensen wonen, werken en leven heeft invloed op hun gezondheid. In de Volksgezondheid Toekomst Verkenning 2014 van het RIVM is berekend dat in Nederland gemiddeld bijna 6 procent van de ziektelast toe te schrijven is aan milieufactoren. Hiermee is milieu, na roken, een van de belangrijke determinanten die bijdragen aan de ziektelast.

Fijn stof en geluidsbelasting leveren de grootste bijdrage aan de ziektelast door milieufactoren. Vrijwel overal in Nederland wordt aan de normen voor fijn stof en stikstofdioxide voldaan, maar het grootste deel van de ziektelast door deze stoffen is toe te schrijven aan blootstelling aan concentraties die onder de huidige normen liggen.

Naast het beperken van de druk op de gezondheid door diverse omgevingsfactoren, zoals luchtverontreiniging of geluid, is het tevens belangrijk om aandacht te hebben voor de positieve invloed die de omgeving kan hebben op de gezondheid. Dit kan door bij de leefomgeving rekening te houden met verschillende thema's en belangen, zoals gezonde mobiliteit, natuur, groen en water, sport en spelen, openbare ruimte, milieukwaliteit, en binnenmilieu. Kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en mensen met een lage sociaal-economische status (SES) hebben daarbij vanwege hun kwetsbaarheid extra aandacht nodig.

Gezondheid en de Omgevingswet

De mogelijkheden om via de leefomgeving de gezondheid van mensen te verbeteren zijn groter dan men denkt. Het gaat daarbij over het nadrukkelijk en op een slimme manier rekening houden met gezondheid bij de inrichting van de leefomgeving, door gezondheid naar de voorkant van het proces te halen.

De Omgevingswet, die naar verwachting in 2022 in werking treedt, is erop gericht om een veilige en gezonde fysieke leefomgeving te bereiken en ondersteunt een gebiedsgerichte aanpak bij de inrichting van de leefomgeving. Daarbij wordt een innovatieve aanpak van de opgaven voor de leefomgeving nagestreefd. De toenemende integraliteit die bij de invoering van de Omgevingswet ook wettelijk wordt vastgelegd, biedt meer afwegingsruimte voor gemeenten om hun eigen ambities te bepalen voor een gezonde leefomgeving.

Schieveste bevindt zich op een uitdagende plek, die 'harde randen' in de vorm van de A20 en het spoor en randvoorwaarden zoals geluid en fijnstof met zich meebrengen. Dit wordt gecompenseerd door positieve kwaliteiten als een uitstekende OV-bereikbaarheid en een ontwerp met laag autogebruik en een hoogwaardig woonmilieu. Het beperken van geluid, fijnstof en andere milieukundige effecten wordt nader toegelicht in hoofdstuk 6.

Van belang is dat het binnengebied van Schieveste als hoogwaardig groen openbaar gebied met hoge verblijfskwaliteit wordt ingericht. Met een herkenbare groene as door het gebied worden de pleinen en programma's aan elkaar geregen en worden wandelaars en fietsers door het gebied geleid. Aan de oostzijde wordt een 'sportplein' ingericht, dat allerlei vormen van sport en spel aantrekkelijk moet maken. Naast sport- en speelvoorzieningen in de openbare ruimte kunnen in dit deelgebied een sportschool, een gezondheidscentrum en (gezonde) horeca in de plinten rondom het plein komen. Ook wordt gekeken naar deelfietsen en oplaadpunten voor elektrische voertuigen, en wordt het binnengebied van Schieveste autovrij.

5.2 Provinciaal en Regionaal beleid

5.2.1 Omgevingsbeleid Zuid-Holland

Op 20 februari 2019 heeft de provincie Zuid-Holland het Omgevingsbeleid vastgesteld. Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Daarnaast zijn in het Omgevingsbeleid operationele doelstellingen opgenomen, die deel uit maken van verschillende uitvoeringsprogramma's en -plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit. De ruimtelijke hoofdstructuur maakt met een integraal kaartbeeld inzichtelijk hoe de strategische beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie ruimtelijk samenkomen.

Met het Omgevingsbeleid streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Onder 'omgevingskwaliteit' wordt verstaan: het geheel aan kwaliteiten die de waarde van de fysieke leefomgeving bepalen. In de gehele provincie, zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied, beoogt het kwaliteitsbeleid een 'ja, mits-beleid': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

De ambitie van de provincie is een slim, schoon en sterk Zuid-Holland. De Provincie gaat uit van zes richtinggevendende ambities, waarbinnen een aantal opgaven zijn geformuleerd:

1. Naar een klimaatbestendige delta
2. Naar een nieuwe economie: the next level
3. Naar een levendige meerkernige metropool
4. Energievernieuwing
5. Best bereikbare provincie
6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Gemeenten stellen in regionaal verband woonvisies vast, waarin de gewenste kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkelrichting, voor de bestaande en gewenste woningvoorraad, binnen de regio, wordt bepaald. De regionale woonvisie vormt het kwalitatieve en kwantitatieve kader voor, en de onderbouwing van, het door de regio op te stellen regionale woningbouwprogramma en de beoordeling daarvan door de provincie.

Centraal doel van het integrale omgevingsbeleid is het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Daarbij streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Met het provinciaal omgevingsbeleid wordt aangesloten op de maatschappelijke doelen van de Omgevingswet: het doelmatig benutten van de fysieke leefomgeving voor maatschappelijke opgaven en het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit.

Ruimtelijke kwaliteit

Een nadere uitwerking van het provinciale beleid voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is weergegeven in de 'kwaliteitskaart' en de 'richtpunten ruimtelijke kwaliteit', behorende bij zowel de Omgevingsvisie als de Omgevingsverordening. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten (de laag van de ondergrond, de laag van de cultuur- en natuurlandschappen, de laag van de stedelijke occupatie en de laag van de beleving), samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening. Ontwikkelingen moeten rekening houden met deze richtpunten.

Laag van de ondergrond

De gronden van het plangebied zijn op de kaart 'Laag van de Ondergrond' aangeduid als 'oude stroomgordels en geulafzettingen', onderdeel van het rivierdeltacomplex van Zuid-Holland.

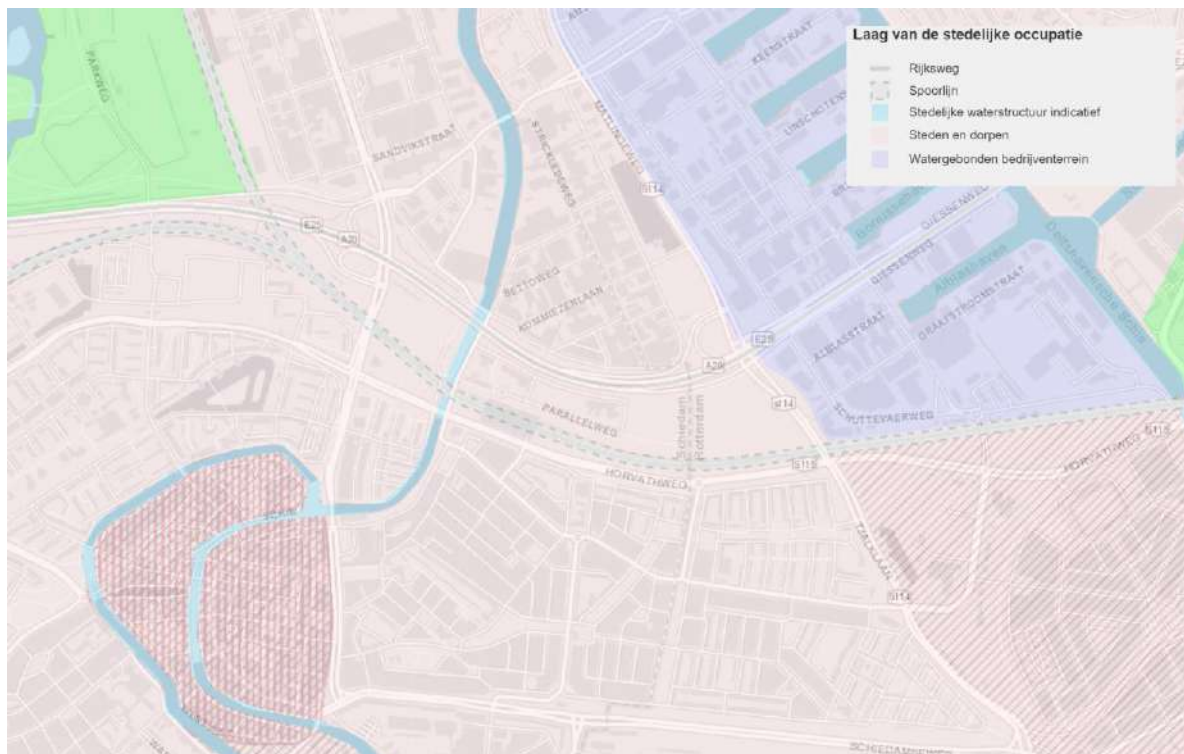


Afbeelding 5.2: uitsnede kwaliteitskaart 'Laag van de ondergrond', Omgevingsbeleid Zuid-Holland

De gronden binnen het plangebied zijn aangeduid als kleigrond. Ontwikkelingen moeten bijdragen aan het behoud van ruimte voor dynamische natuurlijke processen en zoet-zoutovergangen in de Deltawateren en natuurlijke buitendijkse gebieden. Voorliggend plan is niet gelegen aan Deltawateren of buitendijs gebied. In het kader van vooroverleg worden de waterhuishoudkundige aspecten ten aanzien van het plan voorgelegd aan het Hoogheemraadschap.

De westzijde van het plangebied, evenwijdig aan de Schie, is aangeduid als oude stroomgordel en geulafzetting. Zuid-Holland is, uitgezonderd de duinen en de dijken, relatief plat. Binnen dit platte land is nog een aantal bijzondere, natuurlijke hoogteverschillen te vinden, waaronder oude stroomgordels en geulafzettingen. Ontwikkelingen dienen de onregelmatige patronen en het reliëf in het landschap herkenbaar en in stand te houden. Waar mogelijk worden de archeologische waarden van deze structuren meer herkenbaar gemaakt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Een gedetailleerder kaartbeeld is opgenomen in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van de provincie Zuid-Holland.

Het profiel van de Schie blijft met de ontwikkeling van Schieveste ongemoeid. In voorliggend plangebied is geen sprake meer van oorspronkelijke hoogteverschillen of landschappelijke structuren. Ten tijde van de bouw van de bestaande kantoortorens, de DCMR en de middelbare school is het terrein op één hoogte gebracht. Wel zijn mogelijk historische resten aanwezig in de grond. Hiertoe is een archeologische dubbelbestemming opgenomen. Het aspect archeologie is nader toegelicht in paragraaf 6.4.



Afbeelding 5.3: uitsnede kwaliteitskaart 'Laag van de stedelijke occupatie', Omgevingsbeleid Zuid-Holland

De gronden die behoren tot het plangebied zijn op de kaart 'Laag van de stedelijke occupatie' aangeduid als 'Steden en dorpen', onderdeel van de kern Schiedam. De bijbehorende relevante richtpunten zijn als volgt:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Daar waar hoogbouw niet samenvalt met “zwaartepunten” in de stedelijke structuur geeft een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op de (wijde) omgeving.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.

De spoorlijn en de rijksweg A20 zijn op de kaart als zodanig aangeduid. Richtpunten voor de infrastructuur zijn als volgt:

- Ontwikkelingen in stad en land houden rekening met het zicht vanuit de trein op de omgeving.
- Ontwikkelingen in stationsgebieden dragen bij aan de versterking van de (hoog)stedelijke kwaliteit ter plaatse.
- Nieuwe of aan te passen infrastructuur wordt altijd beschouwd als een integrale gebiedsopgave inclusief inpassingsvraagstukken. Hieronder wordt naast ligging in het landschap ook verstaan; zorgvuldig omgaan met doorlopende landschappelijke structuren, logische oplossingen voor doorgaande ecologische en recreatieve verbindingen en behoud van gebruiks- en belevingswaarde van het omliggend gebied en logische verbinding met aansluitende infrastructuur.

De ligging naast het OV-knooppunt Schiedam Centrum biedt Schieveste het vertrekpunt om een kwalitatief, hoogstedelijk woon- en werkgebied te realiseren. Het Masterplan voorziet in een integrale gebiedsontwikkeling die aansluit op deze ambitie. Een doorgaande groene ruimte verbindt de verschillende deelgebieden in het plan, en zorgt voor versterking van de stedelijke groenstructuur. De ontwikkeling van Schieveste versterkt de gebruiks- en belevingswaarde van het gebied en het plan versterkt de hoogstedelijke kwaliteit van het vervoersknooppunt.

De aanwezigheid van het spoor en de rijksweg A20 vormen niet alleen de ruimtelijke afbakening, maar ook (milieutechnische en ruimtelijke) inpassingsvoorwaarden voor ontwikkeling van het gebied. Milieutechnisch gezien vormen geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid belangrijke aandachtspunten. Hier wordt in Hoofdstuk 6 nader op ingegaan. Ruimtelijk gezien wordt het plan op verschillende manieren verbonden met het vervoersknooppunt en fiets- en wandelroutes naar de omgeving.

Met de ontwikkeling van Schieveste wordt hoogbouw mogelijk gemaakt rond het vervoersknooppunt in Schiedam. De bouwmogelijkheden in het voorgaande bestemmingsplan reiken tot meer dan 80 meter hoogte. Gezien voorgaande past de ontwikkeling binnen de stedelijke structuur en wordt de hoogte aanvaardbaar geacht

De hoogteaccenten zijn voor inwoners en bezoekers van Schiedam en omstreken, treinreizigers en automobilisten herkenbaar vanuit de wijde omgeving. Daarmee worden het karakter van de locatie en de ligging van Schieveste versterkt.

Gebiedsprofiel Midden-Delfland

Voor de bebouwde ruimte streeft de provincie naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied, met een inzet op verdichting, concentratie en specialisatie binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Op basis van de bij de visie behorende kwaliteitskaart heeft het plangebied het gebiedsprofiel Midden-Delfland.

Op de bijbehorende kaart "doorsnijdend spoor, verdichte stationsomgeving" is het plangebied aangeduid als stads- en dorpsgebied rond stations/haltes van hoogwaardig openbaar vervoer.

Alle stations binnen het gebiedsprofiel Midden-Delfland, waaronder Schiedam Centrum, vallen binnen het programma van Stedenbaan(Plus). Stedenbaan is een integraal programma voor de afstemming van ruimtelijke ontwikkeling bij de knooppunten van het hoogwaardig openbaar vervoer en het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in Zuid-Holland. Het HOV van StedenbaanPlus bestaat uit een samenhangend hoogwaardig netwerk van treinen, bussen, trams, lightrail en metro's. De ambitie is om stationsgebieden te ontwikkelen tot aantrekkelijke verblijfsgebieden met een kwaliteit passend bij de aard en omvang van het station, de stedelijke omgeving en haar ligging in het netwerk. Daarmee kan ook het onderscheid tussen hoogstedelijke kwaliteit en luwe gebieden verder worden aangezet. Voorliggend plan voor een divers woon- en werkgebied sluit aan bij deze ambities.

Het ontwikkelen van Schieveste voldoet hiermee aan de voor het gebiedsprofiel geldende uitgangspunten.

5.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 20 februari 2019 de Omgevingsverordening Zuid-Holland vastgesteld. In deze verordening zijn alle regels voor de fysieke leefomgeving van het bestaande provinciale omgevingsbeleid samengevoegd. 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, ruimtelijke kwaliteit, herbestemmen bestaande bebouwing buiten het bestaand stadsgebied, ecologische hoofdstructuur, molenbiotopen, windenergie, regionale waterkeringen, buitendijks bouwen en archeologie. De volgende provinciale belangen zijn van toepassing op het plangebied.

- Duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking uit het Besluit ruimtelijke ordening is geïncorporeerd in de provinciale verordening. Het bestemmingsplan voorziet in een ontwikkeling gelegen binnen het

bestaand stedelijk gebied van Schiedam en passend in het regionale woningbouwprogramma. Het plan is daarmee in overeenstemming met de verordening 'Ruimte'. Voor een nadere verantwoording wordt verwezen naar paragraaf 5.1.3.

- Kantoren

Uitgangspunt van het provinciaal beleid ten aanzien van kantoren is dat nieuwe kantoren gevestigd worden op een beperkt aantal in de verordening aangewezen concentratielocaties of scienceparken. Dergelijke locaties zijn niet gelegen binnen de grenzen van de gemeente Schiedam. Uitzonderingen hierop zijn:

- het opnieuw bestemmen van een vigerende kantoorbestemming voor zover passend in een actuele regionale visie die is aanvaard door Gedeputeerde Staten;
- kleinschalige zelfstandige kantoren, tot een bruto vloeroppervlak van 1.000 m² per vestiging;
- kantoren met een lokaal verzorgingsgebied;
- bedrijfsgebonden kantoren met een bruto vloeroppervlak dat minder bedraagt dan 50% van het totale bruto vloeroppervlak van het bedrijf;
- functiegebonden kantoren bij een luchthaven, een haven of een veiling.

Het voorgaande bestemmingsplan Schieveste (2012) voorzag, met toepassing van de wijzigingsbevoegdheid, in maximaal 138.450 m² kantoorruimte. Daarvan is in de huidige situatie 15.000 m² bvo gebouwd (het DCMR-kantoor). Daarnaast zijn dus reeds de twee bestaande kantoorstorens aan de westzijde aanwezig (samen 10.000 m² b.v.o. kantoor). Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in aanzienlijk minder kantooroppervlak dan in het voorgaande bestemmingsplan is toegestaan.

In de periode 2020 – 2025 zijn er diverse grootschalige lokale en regionale kantoorgebruikers vanaf 2.500 m² tot 10.000 m² die een huisvestingvraagstuk hebben. Het masterplan gaat uit van de (netto) toevoeging van 10.600 m² b.v.o. nieuwe kantoorruimte, wat ook in de regels van het bestemmingsplan is verankerd. Hiermee is sprake van het opnieuw bestemmen van een vigerende kantoorbestemming. De marktbehoefte is nader beschreven in de Ladder voor duurzame verstedelijking in paragraaf 5.1.3.

- Detailhandel

Nieuwe detailhandel moet op grond van de verordening gevestigd worden binnen of direct aansluitend aan een bestaande winkelconcentratie in de centra van steden, dorpen en wijken. De ontwikkeling van nieuwe detailhandel dient daarbij in overeenstemming te zijn met het ontwikkelingsperspectief van het betreffende winkelcentrum. De ontwikkeling mag voorts niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat en onaanvaardbare leegstand. Aanvullend geldt voor ontwikkelingen groter dan 2.000 m² dat advies moet worden gevraagd aan de provinciale adviescommissie detailhandel.

Het bepaalde met betrekking tot de vestiging van detailhandel in de centra is niet van toepassing op:

- detailhandel in volumineuze, brand- en explosiegevaarlijke goederen;
- tuincentra, bouwmarkten, grootschalige meubelbedrijven en detailhandel in volumineuze woongoederen, mits groter dan 1.000 m² bvo;
- kleinschalige detailhandel, ondergeschikte detailhandel bij een productiebedrijf, afhaalpunten van niet-dagelijkse artikelen en kringloopwinkels.

Voor de onder a en b genoemde perifere detailhandel geldt de aanvullende verplichting dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast, geen onaanvaardbare leegstand ontstaat en advies gevraagd is aan de provinciale adviescommissie detailhandel.

De ontwikkeling van Schieveste vindt plaats binnen de bebouwde kom van Schiedam, nabij de bestaande voorzieningen rond het treinstation. Het ontwikkelen van het beoogde woningbouwprogramma levert een grote groep stedelijk georiënteerde bewoners, en daarmee extra draagkracht voor de voorzieningen in het centrum van Schiedam.

Het Masterplan voorziet in diverse voorzieningen in de plinten (deels 2-lagen) met een totaal oppervlak van 12.200 m² bvo. Naast detailhandel vallen hieronder ook andere commerciële functies zoals werkconcepten, horeca en gemeenschappelijke ruimten voor bewoners van compacte appartementen, zoals een wasruimte, huiskamer of gym.

De onderlinge verhoudingen worden nader bepaald. Uit het behoeftenonderzoek dat is uitgevoerd door BRO komt naar voren dat er behoefte is aan maximaal 2.000 m² bvo detailhandel. Dit is in de regels van het bestemmingsplan ook expliciet begrensd. Indien in de toekomst blijkt dat er méér detailhandel gewenst is, wordt in dat kader alsdan advies gevraagd aan de provinciale adviescommissie detailhandel. Uitgangspunt is in elk geval dat de voorzieningenstructuur ondersteunend is aan het woon- en leefklimaat in het gebied én aan de potentie van het gebied als knooppunt op de kennis-as.

- 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. Voor een nadere verantwoording wordt verwezen naar het hoofdstuk 'Omgevingsbeleid Zuid-Holland' en het voor de herstructurering opgestelde Masterplan.

- Archeologie

Een bestemmingsplan voor gronden met een hoge of zeer hoge bekende archeologische waarde dient een regeling te bevatten die deze waarden beschermt. Het plangebied omvat gronden welke op grond van de provinciale verordening als archeologisch waardevol zijn aangemerkt. Dat betekent dat in het plangebied archeologische waarden aanwezig kunnen zijn. De mogelijk aanwezige archeologische waarden worden beschermd door middel van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1 & 2'. Op grond van deze regeling is een vergunning vereist voor het bouwen en het uitvoeren van werken of werkzaamheden. De vergunning kan pas worden verleend nadat een archeologisch onderzoek is uitgevoerd.

- Regionale waterkeringen

De provincie stelt voorschriften vast voor het waterkerend vermogen van regionale waterkeringen en de bijbehorende maatgevende hoogwaterstanden. Hierbij wordt verwezen naar de Legger en de Keur van het waterschap, welke deze aspecten toetst en zorg draagt voor het beheer en onderhoud van de waterkeringen. De Schie is aangemerkt als regionale waterkering. Het waterkerend vermogen van deze watergang mag niet worden aangetast. In paragraaf 6.3 wordt uitgebreid ingegaan op de wateraspecten behorend bij dit plan.

5.2.3 Woondeal Zuidelijke Randstad

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Den Haag, Rotterdam, Leiden, Dordrecht en de gemeenten van de Bestuurlijke Tafel Wonen Haaglanden en het Samenwerkingsverband Wonen regio Rotterdam (waaronder de gemeente Schiedam) hebben de Woondeal Zuidelijke Randstad gesloten. De woondeal is een wederzijdse erkenning van de kwantitatieve én kwalitatieve opgaven in de zuidelijke Randstad; een gebied waar de spanning op de woningmarkt binnen Nederland het grootst is. In de woondeal zijn, als startpunt voor een meerjarig samenwerkingstraject, de wederzijdse verantwoordelijkheden en inspanningen voor die opgaven vastgelegd. Doel van de woondeal is om op korte termijn tot doorbraken te komen voor de kwantitatieve én kwalitatieve opgaven in de gebieden waar de spanning op de woningmarkt het grootst is. Gemeenten en provincie zetten zich in voor:

- Voldoende plancapaciteit voor de bouwproductie van 230.000 woningen tot 2040, aansluitend op de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.
- De productie van ruim 100.000 woningen in de periode 2018-2025, waarvan:
 1. bijna de helft in de gemeenten Den Haag en Rotterdam;
 2. een aanzienlijk deel in het betaalbare segment.
- Evenwichtige verdeling onder doelgroepen en bevordering van spreiding van betaalbare woningen voor lagere en middeninkomens.

5.2.4 Verstedelijkingsalliantie

De gemeenten Rotterdam, Leiden, Zoetermeer, Den Haag, Rijswijk, Delft, Schiedam en Dordrecht hebben zich sinds eind 2017, met het oog op de woningbouwopgave, verenigd in de 'Verstedelijkingsalliantie'. Deze alliantie is een samenwerkingsverband met de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Begin 2018 heeft deze alliantie een pamflet opgesteld, waarin wordt geschetst op welke wijze deze gemeenten de verstedelijkingsopgave (versneld) op zich willen nemen. Gekozen wordt voor een geconcentreerde verstedelijking langs de bestaande infrastructuur; de spoorlijn Dordrecht-Leiden (de 'oude lijn'). De woningbouwopgave en de versterking van de economische toplocaties worden in samenhang met investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer op een integrale wijze uitgevoerd. Deze aanpak moet er toe leiden dat in deze gemeenten tot 2040 in totaal 170.000 extra woningen worden gerealiseerd, waarvan 150.000 in een (centrum)stedelijk milieu en waarvan 75.000 in de directe nabijheid van treinstations.

5.2.5 Woningmarktafspraken Regio Rotterdam

Begin 2019 hebben 14 gemeenten en 25 woningcorporaties uit de Regio Rijnmond het 'Regioakkoord Nieuwe Woningmarktafspraken Regio Rotterdam 2018-2030' vastgesteld. Op basis van dit akkoord maken de betrokken gemeenten zich samen sterk om het aantal woningen in de regio Rotterdam met 54.000 uit te breiden. Daarnaast zetten de gemeenten en woningcorporaties zich in voor een betere balans van het sociale woningaanbod in de regio. In het Regioakkoord is vastgelegd welke bijdrage iedere gemeente levert aan het behalen van de regionale doelen.

In dat kader is afgesproken dat de totale woningvoorraad in Schiedam wordt uitgebreid tot een totaal 40.609 woningen in 2030. Om dit doel te realiseren zullen tot 2030, rekening houdend met de sloop van circa 1.200 verouderde woningen, in Schiedam in totaal 5.062 nieuwe woningen gebouwd worden. Aanvullend wordt, gezien de ambities van de Verstedelijkingsalliantie, bij een tweetal projecten de mogelijkheid gezien voor versnelling (van de laatste fasen), waarmee maximaal 2.200 woningen extra kunnen worden gerealiseerd en de woningvoorraad groeit tot 42.809 woningen. Met de uitbreiding van het aantal woningen wordt gestreefd naar een meer evenwichtige bevolkingssamenstelling te realiseren. Om dit doel te bereiken zal de sociale voorraad de komende jaren in absolute aantallen gelijk blijven, maar zal het aandeel afnemen van 64% naar 56% van de totale voorraad. Deze afname is mogelijk doordat in andere regiogemeenten sprake zal zijn van een relatieve toename, waardoor een betere verdeling van de sociale voorraad over de regio ontstaat.

De provincie Zuid-Holland heeft op 19 maart 2019 (gedeeltelijk) ingestemd met de regionale woningmarktafspraken en (geheel) met het Schiedamse bod dat daar onderdeel van is.

5.2.6 Agenda Detailhandel 2016-2021

Het Algemeen Bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft op 9 december 2016 de Agenda Detailhandel 2016-2021 vastgesteld. De agenda richt zich primair op het in stand houden en versterken van de bestaande winkelstructuur, wat leidt tot een optimale verzorging voor de consument en de bezoekers in de regio. Nieuwe vestigingslocaties voor detailhandel mogen niet ten koste gaan van de bestaande perspectiefrijke winkelgebieden of leiden tot ongewenste leegstand. Het is niet wenselijk dat nieuwe (perifere) detailhandelsconcentraties ontwikkeld worden. De vestiging van nieuwe, detailhandelvoorzieningen in nieuw te ontwikkelen woonwijken wordt onder voorwaarden acceptabel geacht. In voorliggend plan wordt detailhandel voorzien als onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling, met een maximaal oppervlak van 2.000 m². Het ontwikkelen van het beoogde woningbouwprogramma levert een grote groep stedelijk georiënteerde bewoners, en daarmee extra draagkracht voor de voorzieningen in het centrum van Schiedam. Nieuwe detailhandel staat in verhouding tot de toename aan woningbouw, werklocaties en (bestaande) voorzieningen en nabijheid van het treinstation Schieveste.

5.2.7 Strategie Werklocaties 2019-2030

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is een vrijwillig samenwerkingsverband in de vorm van een gemeenschappelijke regeling van 23 gemeenten. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft taken op het gebied van bereikbaarheid en economisch vestigingsklimaat. Binnen de MRDH wordt regionale afstemming gezocht over diverse economische thema's. In dat kader is op 14 december 2018 de Strategie Werklocaties 2019-2030 vastgesteld. Deze strategie bevat de visie tot 2030 en regionale afspraken tot 2023 over werklocaties in de MRDH. De strategie is een samenhangende visie op de ontwikkeling van werklocaties vanuit de bestaande situatie, en richting de gewenste ramingen tot 2030. Hiermee versterken de regiogemeenten het regionaal economisch vestigingsklimaat door kwalitatief én kwantitatief te sturen op de voorraad. Het doel is werkgelegenheidsgroei en arbeidskansen voor de economie van morgen én duurzaam ruimtegebruik. De integraliteit draagt bij aan regionale samenhang en duidelijkheid bij stakeholders zoals vastgoedpartijen.

Het kantorenbeleid stuurt op het kwalitatief versterken van de bestaande voorraad en het onttrekken van incourant bestaand aanbod en overmatige plancapaciteit (geplande nieuwbouw). De geactualiseerde aanbodinventarisatie geeft nieuwe inzichten. Toplocaties en (inter)nationaal concurrerende vestigingsmilieus kunnen uitbreiden, en op minder goed met OV-bereikbare locaties wordt het aanbod geoptimaliseerd. Daarnaast wordt op veel snelweglocaties de overmaat in het vastgoed gereduceerd door transformatie naar nieuwe functies (zoals wonen). Met maatwerk stemmen de regiogemeenten het aanbod af op specifieke ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Voor kantorenlocaties met een strategische opgave (versterken, optimaliseren of herbestemmen) stellen de regiogemeenten gebiedsvisies op om de goede voornemens concreet te maken. Waar nodig ondersteunt en faciliteert de MRDH de gemeentelijke aanpak. In aanvulling op de Ladder voor Duurzame Verstedelijking is een nieuw regionaal afwegingskader ontwikkeld om de toevoeging van plancapaciteit te kunnen toetsen. Daarbij wordt vooral gekeken naar de marktruimte, onderscheidende kwaliteiten en toegevoegde waarde voor de regionale kantorenmarkt. Voor verduurzaming richten de regiogemeenten zich zowel op bestaande bouw, samen met de eigenaren, vastgoedpartijen en gebruikers, als op nieuwbouw.

Schieveste valt binnen de goed bereikbare OV-knooppuntlocaties zoals aangeduid in het provinciaal beleid, aangevuld met een goede bereikbaarheid voor autoverkeer. In de strategie Werklocaties is vastgelegd dat een groot deel van het programma aan kantoren dat oorspronkelijk was voorzien op Schieveste zal worden omgezet naar de functie wonen. Dit heeft tot gevolg dat een deel van het oorspronkelijke programma zal worden gerealiseerd op Schieveste (11.000 m²) en een deel wordt verplaatst naar de noordzijde van de A20 (30.000 m²). Per saldo leidt dit tot een minimale afname aan kantoorprogramma op deze locatie van 29.000 m².

5.2.8 Regionaal investeringsprogramma 2016

Het investeringsprogramma 'Investeren in vernieuwing' heeft als doel de economie in het dichtstbevolkte stuk van Nederland te vernieuwen en te verduurzamen. Het programma is opgesteld door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de Economische Programmaraad Zuidvleugel, de provincie Zuid-Holland, Holland Rijnland en Drechtsteden en brengt een investering met zich mee van tussen de 12 en 15 miljard euro over de komende tien jaar. Het programma is gericht op urgente economische structuurversterking en investeren in de regio en bestaat uit thema's en concrete projecten die de economische groei, werkgelegenheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en aantrekkelijkheid van de regio kunnen versterken. Het programma 'Investeren in vernieuwen' bestaat uit 150 concrete projecten die grotendeels door de gemeenten zelf zijn ingediend. In de nabijheid van Schieveste betreft het twee infrastructurele focusprojecten met gevolgen voor station Schiedam en de verbreding van het spoor: het versterken van regionale HOV lijnen en de verhoging van de spoorcapaciteit. In het Masterplan en het MER wordt rekening gehouden met deze ontwikkelingen.

5.2.9 Strategische Bereikbaarheidsagenda

De Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag is in juli 2014 goedgekeurd. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) ziet bereikbaarheid en mobiliteit op grond van deze agenda niet als doelen op zich, maar randvoorwaarden voor een economisch vitale, leefbare, duurzame en economische ontwikkeling van de Metropoolregio. Nieuwe metropolitane ontwikkellocaties bevinden zich daarbij, gelet op de ligging ten opzichte van de hoofdinfrastructuur, binnen de invloedssfeer van de as Scheveningen - Den Haag - Delft – Rotterdam. De agenda gaat, voor zover van belang voor Schiedam, uit van een spoorverdubbeling op het traject Schiedam-Delft en het verbeteren van de sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van OV-knooppunten. Daarbij wordt gestuurd op het versterken van aantrekkelijke, multifunctionele woon-, werk- en voorzieningen-milieus in hoge dichtheid met een hoog aandeel OV en fiets ten opzichte van de auto. Naast ruimtelijke maatregelen wordt met de agenda ook ingezet op duurzame gedragsverandering en -beïnvloeding door bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement.

Op 1 juli 2016 is de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 verschenen, waarin uitvoering wordt gegeven aan de Strategische Bereikbaarheidsagenda. Om te zorgen dat alle beleidsvoornemens waarheid worden, is meer nodig om de verdichting rond knopen te stimuleren: een 'stick & carrot' strategie. Middels een provinciale verordening kan veel worden afgedwongen (de 'stick'). Anderzijds moeten gemeenten die rond vervoersknopen ontwikkelen, worden gestimuleerd (de 'carrot') om de juiste functies te realiseren en goed te kijken naar belemmerende regelgeving zoals geluid. Daarbij wordt gekeken naar gedeeltelijke investeringen vanuit de MRDH/provincie in de kwaliteit van de openbare ruimte rond de knoop of in ketenvoorzieningen, zoals P+R en fietsparkeren. De beoogde 4-sporigheid op het traject Delft Zuid – Schiedam en verbetering van overstapstation Schiedam-Centrum zijn beide aangemerkt als OV-projecten in de verkenningsfase.

Voorliggend plan houdt in het Masterplan en de MER rekening met de aanpassingen in de hoofdinfrastructuur, waaronder de spoorverdubbeling op het traject Schiedam-Delft en de reservering ten aanzien van verbreding van de A20. Daarnaast draagt het plan bij aan de ontwikkeling van de stationsomgeving van Schieveste. Tot slot is de ambitie om een duurzaam en ambitieus mobiliteitsconcept te ontwikkelen, waarbij wordt gestreefd naar een autoluwe omgeving. Dit wordt bereikt door onder andere de auto-ontsluiting te beperken tot de bestaande Parallelweg en de bestaande fietsstructuren richting Delft, Schiedam en Rotterdam te versterken. Ook worden mogelijkheden voor elektrische deelauto's en (bak)fietsen nader uitgewerkt.

5.3 Gemeentelijk/lokaal beleid

5.3.1 Stadsvisie

Op 28 september 2009 heeft de gemeenteraad de 'Stadsvisie Schiedam 2030' vastgesteld. Deze Stadsvisie geldt als een structuurvisie als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. De Stadsvisie is tot stand gekomen in samenspraak met veel partijen uit de stad. In dit kader is van december 2008 tot en met april 2009 een interactief traject uitgevoerd met een grote betrokkenheid van burgers, partners, ondernemers en raadsleden. De uitkomsten van dit traject zijn opgenomen in de Stadsvisie. In de Stadsvisie wordt geconcludeerd dat het onmogelijk is om alle hoofdopgaven tegelijk uit te voeren. Daarom vormen de hoofdopgaven het kader waar, binnen de periode 2010-2030, ruimtelijke werkzaamheden uit voortvloeien. In de Stadsvisie worden acht ruimtelijke opgaven onderscheiden. Op deze opgaven wil de gemeente zich de komende jaren focussen. De volgende opgaven zijn relevant voor het plangebied.

- Ontwikkelen regionaal knooppunt Schieveste

De ontwikkeling van Schieveste neemt een prominente plek in. Station Schiedam Centrum vormt samen met Schieveste een belangrijk voorzieningenknooppunt en het tweede openbaarvervoersknooppunt in de stadsregio, naast Rotterdam Centraal. Schieveste moet zich ontwikkelen tot een hoogwaardige kantoren- en voorzieningenlocatie. Er is ruimte voor binnenstedelijk bouwen. Hierbij wordt gedacht aan kantoorontwikkeling, vestiging van scholen, voorzieningen en wonen. Schiedam heeft ook de ambitie om Schieveste als recreatieve knoop uit te bouwen voor stedelijk vermaak met regionale uitstraling (vrijtijdsvoorzieningen). Belangrijke succesfactor voor de ontwikkeling van het gebied is de relatie met de stad en dan met name de binnenstad en Schiedam Oost, maar ook met de ontwikkeling van het bedrijventerrein 's-Graveland / Spaanse Polder. Met het ontwikkelen van Schieveste wordt invulling gegeven aan de ontwikkeling zoals beschreven in de Stadsvisie.

- Verbeteren woningvoorraad

In de Stadsvisie wordt ingezet op het verbeteren van de bestaande woningvoorraad. De woningvoorraad dient te worden verbreed naar doelgroepen die kapitaalkrachtiger zijn en een vergroting van de marktsector mogelijk maken. Hierdoor kan beter worden voldaan aan de vraag van midden- en hogere inkomensgroepen naar een wooncarrière in de stad, wordt ruimte geboden voor sociale stijging en wordt een impuls gegeven voor een breed en aantrekkelijk voorzieningenniveau. Gestreefd wordt naar het realiseren van een duurzame en kwalitatief hoogwaardige woon- en leefomgeving.

Met de ontwikkeling van Schieveste wordt een nieuwe identiteit toegevoegd aan de stad. Schieveste wordt een gebied met een sterke merkidentiteit die zich richt op hoogstedelijk wonen, complementair aan de binnenstad en de omringende wijken. Door verschillende woonmilieus te realiseren is ruimte voor verschillende doelgroepen, in lijn met de behoefte.

- Goede voorzieningen

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

Voorliggend plan voorziet in binnenstedelijke voorzieningen voor zowel de nieuwe bewoners, als bestaande inwoners van Schiedam. Het programma wordt afgestemd op de regionale en lokale behoefte. Hiermee wordt bijgedragen aan de aantrekkingskracht van Schiedam rond het station, voor zowel bezoekers als inwoners.

Omgevingsvisie Schiedam

In oktober 2019 heeft het college besloten concreet te starten met de herijking van de Stadsvisie Schiedam 2030. Mede aanleiding hiervoor is de komst van de Omgevingswet, die naar verwachting medio 2021 of begin 2022 in werking treedt. Dit heeft tot gevolg dat een groot aantal afzonderlijke beleidsnota's en visies wordt samengebracht tot een integrale omgevingsvisie voor Schiedam. Het idee van de Omgevingswet is immers dat in de omgevingsvisie het integrale beleid voor de fysieke leefomgeving wordt vastgelegd. Diverse beleidsstukken die in dit hoofdstuk benoemd staan worden dus de komende periode in het kader hiervan geactualiseerd.

5.3.2 Kwaliteitsplan Schieveste

Het kwaliteitsplan vormt de opzet voor de publiekrechtelijke toetsingskaders voor de toekomstige ontwikkeling van Schieveste als woonlocatie. Het geeft een overzicht van de elementen waaraan de toekomstige ontwikkeling van Schieveste moet voldoen.

Het kwaliteitsplan is ruwweg op te delen in tweeën. Het eerste deel beschrijft de context van Schieveste, fysiek en beleidsmatig. Het tweede deel beschrijft de visie en bijbehorende kwaliteitskaders en randvoorwaarden van de gemeente Schiedam voor toekomstige ontwikkeling van Schieveste (hoofdstuk 4, 5 en 6). Er wordt ingegaan op onder meer het beoogde programma, beeldkwaliteitseisen, duurzaamheidsaspecten, planologische en milieutechnische randvoorwaarden. Tot slot wordt gesteld dat de financiële haalbaarheid van het plan moet worden getoetst, en een zorgvuldig participatieproces plaats moet vinden.

Het kwaliteitsdocument is opgenomen als bijlage Bijlage 1 bij deze toelichting. De ruimtelijke randvoorwaarden zijn aan bod gekomen in hoofdstuk 3. Aan de beleidskaders van de verschillende overheidslagen is in dit hoofdstuk (5) getoetst. Planologische en milieutechnische aspecten, waaronder duurzaamheid, worden behandeld in hoofdstuk 6. Ook is een milieueffectrapportage (Hoofdstuk 4) opgesteld die de milieukundige belangen in beeld brengt. Tot slot wordt aandacht besteed aan de financieel-economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

5.3.3 Woonvisie 2030

Op 28 juni 2012 is de Woonvisie Schiedam 2030 vastgesteld. De Woonvisie vormt een nadere uitwerking van de in de Stadsvisie benoemde hoofdpoging met betrekking tot het wonen voor de periode tot 2030. Uitgangspunt is dat alle Schiedammers de kans moet worden geboden om aantrekkelijk te kunnen wonen in een kwalitatief goede woon- en leefomgeving, welke voldoende mogelijkheden biedt voor sociale stijging. Deze ambitie wordt gerealiseerd door nieuwe woonmilieus te ontwikkelen door stedelijke vernieuwing én Schiedam om te vormen naar een levensloopvriendelijke stad. De Woonvisie gaat uit van 3.500 nieuwe woningen tot 2030, welk aantal is bijgesteld met het 'Regioakkoord Nieuwe Woningmarktafspraken Regio Rotterdam 2018-2030'. Dit zal zowel plaatsvinden op nieuwe woningbouwlocaties als door herstructurering van bestaande woongebieden.

Schiedam heeft de ambitie om de komende jaren belangrijke tekorten aan passende woningen aan te vullen en daarnaast de sociale voorraad in absolute aantallen gelijk te houden. Het doel is dat er voldoende passende woningen beschikbaar komen, om een wooncarrière in Schiedam te kunnen maken. De behoefte bestaat met name uit meer verschillende typen woningen voor Schiedammers met een hoger sociaal inkomen of middeninkomen, die willen doorstromen binnen Schiedam. Het gaat hierbij om alle huishoudensgroottes, maar bijzondere aandacht is er voor kleine huishoudens van starters en ouderen. Om in deze behoefte te voorzien zullen binnen de stad aantrekkelijke nieuwe woongebieden worden ontwikkeld, waardoor het woningaanbod afwisselender wordt en de kwaliteit van de stedelijke ruimte stijgt.

Opvolger Woonvisie Schiedam

Door de gemeente Schiedam wordt momenteel gewerkt aan de opvolger van de Woonvisie 2030. Naar verwachting wordt deze woonvisie in het najaar van 2020 vastgesteld. Deze visie geeft een actuele kijk op het wonen in Schiedam en beschrijft de koers die de gemeente de komende twintig jaar wil volgen.

In principe wordt de lijn van 2012 voortgezet, maar legt de gemeente andere accenten. Er wordt niet langer ingezet op een minimaal aandeel koopwoningen en eengezinswoningen, en het aantal te realiseren woningen wordt groter.

Een meer evenwichtige verdeling van de woningvoorraad, de nieuwe regionale woningbouwafspraken, het Verstedelijkingsakkoord en de Woondeal Zuidelijke Randstad, alsmede de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties zoals Schieveste, zijn hierbij belangrijke uitgangspunten.

Voor de komende jaren staat het ontwikkelen van 6.000 woningen, vervangen van 1.000 woningen en het realiseren van 2.000 passende woningen voor senioren centraal. Daarbij worden afspraken gemaakt omtrent de omvang van de sociale voorraad. Ook wordt particuliere woningverbetering doorgezet, inclusief het stimuleren van verduurzaming van bestaande woningen.

5.3.4 Kadernota Economie

Op 31 mei 2016 is de kadernota economie 'Ruimte voor ondernemen' vastgesteld. Uitgangspunt van de kadernota is het vernieuwen en moderniseren van de bedrijventerreinen. Hiermee wordt de basis versterkt voor de huidige economische structuur en wordt ruimte geboden voor vernieuwing van de economie.

Het plangebied is onderdeel van de A20-zone. Naast het voorliggende plangebied Schieveste omvat deze zone de deelgebieden 's-Graveland Noord, 's-Graveland Zuid en Spaanse Polder. In het gebied is een mix aan zeer innovatieve bedrijven in de maakindustrie gevestigd, met veel onderlinge kruisbestuiving. Daarnaast kenmerkt het gebied zich als ideale locatie voor groothandel en zakelijke dienstverlening met veel werkgelegenheid. Schieveste is daarbij, als multifunctioneel knooppunt in de metropoolregio, een uitstekende ontwikkellocatie. De A20-zone wordt als één gebied beschouwd, waar aanbod van kantoren, leisure, wonen en bedrijfsruimte beschikbaar is. De ontwikkeling naar innovatieve maakindustrie en distributie wordt daarbij verder versterkt. Het bestemmingsplan draagt bij aan het realiseren van deze ambities.

5.3.5 Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2011-2020

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

Met de directe ligging aan het station Schiedam Centrum wordt gestreefd naar een autovrij gebied, met de focus op duurzame mobiliteit en verbondenheid. Dit wordt bereikt door onder andere de auto-ontsluiting te beperken tot de bestaande Parallelweg en de bestaande fietsstructuren richting Delft, Schiedam en Rotterdam te versterken. De verkeersaspecten van het plan worden nader toegelicht in paragraaf 6.8.

Later dit jaar zal de nieuwe mobiliteitsvisie van de gemeente Schiedam worden vastgesteld. Momenteel is een ontwerp in voorbereiding. Bij nieuwe beleidsontwikkelingen zal te zijner tijd deze paragraaf worden herzien.

5.3.6 Visie Openbare Ruimte Schiedam

Bij de publieke discussie die in het kader van de Stadsvisie is gevoerd, is gebleken dat de openbare ruimte een belangrijk punt van aandacht is. Dit loopt uiteen van samenhang en uitstraling tot het functionele gebruik en de manier van beheren. De Visie Openbare Ruimte Schiedam (september 2009) gaat over de betekenis en de uitstraling van de openbare ruimte, in samenhang met investeringsniveau en beheer. In de visie is de samenhang tussen en de structuur binnen de openbare ruimte gedefinieerd.

Omdat de uitgangspunten van de visie Openbare Ruimte niet toereikend zijn voor de ontwikkeling van Schieveste en de daarbij beoogde ruimtelijke kwaliteit, zijn in het Kwaliteitsplan Schieveste (paragraaf 5.3.2) aanvullende (kwaliteits)eisen gesteld ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte. De eisen zien toe op de ruimtelijke samenhang tussen de openbare ruimte en de bebouwing, de verblijfskwaliteit en de verhouding tussen verhard en onverhard oppervlakte. Deze uitgangspunten zullen worden gebruikt bij de inrichting van de openbare ruimte in het plangebied.

5.3.7 Milieu- en Klimaatbeleidsplan

Op basis van het gemeentelijk Milieubeleidsplan wordt gestreefd naar het beperken van de milieuhinder en het verkleinen van de 'milieuruimte' in de stad. De ambitie is daarbij om de in gang gezette milieuverbeteringen minimaal vast te houden en te versterken, een goede balans te vinden en vast te houden tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving en leefbaarheid en duurzaamheid. Bij de uitwerking van het milieubeleid worden leefbaarheid (gericht op de directe leefomgeving, lokaal), duurzaamheid (gericht op de wereld, mondiaal) en cradle-to-cradle (alle gebruikte materialen kunnen na hun leven in het ene product nuttig worden ingezet in een ander product) als leidende principes gehanteerd. Deze principes worden waar mogelijk toegepast bij nieuwe ontwikkelingen in het plangebied.

In 2016 is het Klimaatbeleidsplan Schiedam 2016-2020 vastgesteld. In het Klimaatbeleidsplan is als doel gesteld om een CO₂-reductie te halen in 2030 van 30%. Dit percentage is gebaseerd op de huidige stand der technieken en op de nulmeting en potentiaalstudie die is uitgevoerd in 2015. Besparen op energie en het vergroten van de inzet van duurzame energiebronnen staat in dit plan centraal. Op grond van het beleid wordt bij nieuwbouw gestreefd naar een 25% scherpere energieprestatie-coëfficiënt (EPC) dan op grond van het Bouwbesluit vereist is. Dit streven is in lijn met het in 2012 door de gemeenten van de Stadsregio Rotterdam ondertekende Convenant Verbeteren Energiebesparing Nieuwbouw.

In Schieveste worden de wettelijke normen ten aanzien van energiezuinigheid - die vanaf 2021 ondergebracht worden in BENG-normen - gehanteerd. Tijdens het ontwerp van gebouwen in Schieveste wordt rekening gehouden met de robuustheid en levensverwachting van materialen, de de- en remontabiliteit van bouwdelen (het eenvoudig vervangen, hergebruiken, maar ook toevoegen van bouwdelen) en de flexibiliteit in het gebruik van gebouwen. Met het ontwerp van het openbaar gebied, de groene binnentuinen en de gebouwen wordt de biodiversiteit in Schieveste versterkt.

Bij verdere uitwerking van de plannen zal ook gekeken worden naar gescheiden inzameling en een zo duurzaam mogelijke afvallogistiek vanaf Schieveste.

5.3.8 Klimaatadaptatieplan

Het Klimaatadaptatieplan Schiedam - *'op weg naar een klimaatbestendige en waterrobuuste stad'*, is op 12 maart 2019 door de gemeenteraad van Schiedam vastgesteld. Het Klimaatadaptatieplan Schiedam zet de koers uit voor het aanpassen van de stad aan de gevolgen van klimaatverandering. Schiedam heeft als gevolg van de klimaatverandering onder andere te maken met 'te veel' en 'te weinig' water. Denk hierbij aan thema's als droogte, hitte, overstromingen en wateroverlast. Voor deze thema's zijn de opgaven in beeld gebracht en oplossingen verkend. Om de doelstellingen te behalen is een strategie geformuleerd. Vanaf de vaststelling van het plan dienen klimaatambities in te worden gebracht in al lopende projecten en planvormingstrajecten (met name in alle projecten in de openbare ruimte) en in alle grote gebiedsontwikkelingen en grondexploitaties.

De ambitie van het klimaatadaptatieplan is om Schiedam in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust te hebben ingericht. En vanaf nu het klimaatbestendig en waterrobuust inrichten van de stad onderdeel te laten zijn van het beleid en handelen van de gemeente. Verder wordt nader onderzoek gedaan om de gevolgen van klimaatverandering voor Schiedam in beeld te krijgen en oplossingen te verkennen. Daarbij moet goed worden samengewerkt met partnerorganisaties, bewoners en ondernemers. Kennis en ervaring wordt doorontwikkeld en verwerkt in volgende versies van het klimaatadaptatieplan, dat elke zes jaar wordt herzien en waar nodig bijgesteld.

Schieveste vormt een grootschalige gebiedsontwikkeling waarbij in een vroegtijdig stadium wordt nagedacht over klimaatadaptatie. Het masterplan geeft aan dat klimaatadaptatie een belangrijke voorwaarde is voor toekomstbestendigheid van de ontwikkeling. Uitgangspunt voor Schieveste is om met het ontwerp van het openbaar gebied, de groene binnentuinen en de gebouwen de biodiversiteit in Schieveste te versterken. Er wordt voor invulling van de groene openbare ruimte én op daken van gebouwen gekeken naar soorten beplanting waarmee het ecologisch netwerk kan worden versterkt en biodiversiteit wordt bevorderd. Ook worden groene daken in combinatie met PV-panelen voorzien, die door verkoeling en ventilatie zorgen voor een hoger rendement van duurzame energie.

5.3.9 Hoogbouwvisie

In 2008 is de Hoogbouwvisie Schiedam vastgesteld. De grootstedelijke opgave waar Schiedam voor staat richt zich minder op verdere stedelijke uitbreiding en meer op stedelijke herontwikkeling en herstructurering binnen haar gemeentegrenzen. Bij deze stadsvernieuwing komt regelmatig de wens tot hoogbouwinitiatieven vanuit de markt naar voren. De nota is bedoeld om de vraag naar hoogbouw te structureren. Daarbij is een drietal opgaven te onderscheiden: versterken van de eigen identiteit van Schiedam, Schiedam in een dynamisch evenwicht en de 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). Schieveste is in de hoogbouwvisie aangemerkt als 'Brandpunt'.

Schieveste is in de hoogbouwvisie aangemerkt als 'Brandpunt'. De locatie is op het hoogste niveau van wegen aangesloten op 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 uitzondering van Vijfsluizen en Schieveste. 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 werklocaties, 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. Daarom bepalen wij een zorgvuldig aantal 'brandpunten' die ook de structuur van de stad versterken en kiezen wij niet voor een doorgaande hoogbouwwand. De ontwikkeling van twee van die brandpunten levert naast de herkenbaarheid en presentatie van Schiedam aan de buitenwereld, nóg een minstens zo belangrijke bijdrage aan de stad: de brandpunten kunnen Schiedam Noord eindelijk binden aan Schiedam Centrum.

Met voorliggend plan wordt bijgedragen aan de ontwikkeling van hoogbouw in diverse categorieën rond het brandpunt Schieveste, waaronder een hoogteaccent (overstijging) aan de westelijke 'kop' van het gebied, prominent aan de Schie. Hiermee is het plan in lijn met de Hoogbouwvisie Schiedam.

5.3.10 Detailhandelsnota 2010-2020

In 2009 is de 'Detailhandelsnota 2010-2020' vastgesteld. De nota tracht door middel van een onderlinge afstemming tussen de winkelgebieden en geplande ontwikkeling en 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 winkelveorzieningen. Er dient daarom gezocht te worden naar een goede balans tussen de nabijheid en vitaliteit van winkelveorzieningen.

Het ontwikkelen van het beoogde woningbouwprogramma in Schieveste levert een grote groep stedelijk georiënteerde bewoners, en daarmee extra draagkracht voor de voorzieningen in het centrum van Schiedam. Het Masterplan voor Schieveste gaat uit van de toevoeging van detailhandel in verhouding tot, en ondersteunend aan, de geplande woningbouw, werklocaties, voorzieningen en de nabijheid van het treinstation. Het precieze bruto vloeroppervlak van de detailhandel wordt nader bepaald, maar het maximum bedraagt 2.000 m². Grootschalige detailhandel is daarmee uitgesloten. Ook perifere detailhandel is uitgesloten. Uitgangspunt is dat de ontwikkeling het woon- en leefklimaat niet onevenredig aantast en dat geen onaanvaardbare leegstand in bijvoorbeeld de binnenstad ontstaat.

5.3.11 Schiedams Horecabeleid & Terrassenbeleid

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.

Het Masterplan voor Schieveste gaat uit van de toevoeging van horecavoorzieningen in verhouding tot de geplande woningbouw, werklocaties en de nabijheid van het treinstation. Daarmee sluit het plan aan op de gemeentelijke visie voor het toevoegen van horeca om een levendige stad te creëren.

In het Terrassenbeleid (2012) zijn beleidsregels opgenomen met betrekking tot plaatsing, uiterlijk aanzien en het gebruik van Schiedamse horecaterrassen. De doelstelling is om eenduidige en pragmatische regels op te stellen om te komen tot veilige en kwalitatief hoogwaardige en aantrekkelijke horecaterrassen, die een positief effect hebben op de beleving van de openbare ruimte, in het belang en ter versterking van de sociaal-recreatieve en economische aantrekkelijkheid van de stad. In beginsel is het voor alle categorieën horecabedrijven toegestaan een beperkt terras te exploiteren. De exploitatie van een terras wordt gereguleerd via de exploitatievergunning, die kan worden geweigerd of ingetrokken als het terras de woon- en leefsituatie of de openbare orde ontoelaatbare wijze nadelig beïnvloedt.

5.3.12 Sportbeleid gemeente Schiedam

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

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

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

In het Masterplan voor Schieveste wordt beweging bevorderd door middel van sportvoorzieningen en de focus op voetganger en fietser. Er worden collectieve (sport)-voorzieningen op het dak van parkeerhuizen gerealiseerd. De openbare ruimte wordt ontworpen op basis van STOMP: eerst Stappen, dan Trappen, daarna OV en MaaS en als laatste mogelijkheid de Privé auto.

De opzet en inrichting van openbare en collectieve buitenruimten en de indeling van gebouwfuncties in Schieveste worden zodanig ontworpen dat zij uitnodigen uit tot beweging en interactie tussen bewoners en gebruikers. Hiermee voorziet het plan in 'beweegknooppunten' zoals beschreven in het sportbeleid van de gemeente Schiedam.

5.3.13 GroenBlauwe Structuurvisie

Begin 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 visie beschrijft in hoofdlijnen een groenblauwe structuur. Twee sterke eigen identiteiten met hun eigen invloeden en sferen, namelijk de wereld rond de rivier en het landschap van Midden-Delfland. De visie is verder uitgebouwd op basis van ruimtelijke kenmerken. De verschillende lagen hebben een sterke overlap met elkaar en zorgen zo voor een integrale groenblauwe structuur.

De GroenBlauwe structuurvisie gaat uit van het ontwikkelen van Schieveste, in lijn met de stadsvisie. Er zijn geen uitgangspunten opgenomen voor het plangebied. Wel is aan de westzijde van het plangebied de 'Schieroute' aangeduid. Deze route verbindt het stationsplein van Schiedam Centrum en Schieveste, onder de A20 richting de Brauwweg. De visie beoogt een groenblauwe ecologische verbinding langs de Schie. Daarom wordt ingezet op een doorgaand wandelpad langs het water met natuurvriendelijke oevers (vispaai- en rustplaatsen). In het Masterplan is de herinrichting van de Overschieseweg meegenomen, met aandacht voor de bovengenoemde uitgangspunten.

5.3.14 Welstandsnota Schiedam 2019

De locatie Schieveste is in de Welstandsnota Schiedam 2019 aangeduid als 'ontwikkelingskader'. Dit omdat Schieveste zich niet langer zal ontwikkelen als werklocatie (bedrijventerrein), maar als een gemengd woongebied. De wijziging in de ontwikkelrichting van Schieveste vereist dat de van toepassing zijnde welstandsregels worden herzien en worden afgestemd op de nieuwe woonfunctie van het gebied.

Welstand vraagt bij nieuwbouwplannen en herontwikkelingsprojecten een bijzondere aandacht en inzet. De Welstandsnota Schiedam 2019 bevat geen welstandscriteria voor grotere ontwikkelingsprojecten die de bestaande ruimtelijke structuur en karakteristiek doorbreken, zoals Schieveste. Dit is het geval indien sprake is van een functiewijziging ten opzichte van de gebiedenkaart waarbij de gebiedsgerichte welstandscriteria voor het betreffende gebied niet toereikend zijn voor een goede beoordeling. Het opstellen van nieuwe, aanvullende welstandscriteria voor ontwikkelingsprojecten kan onderdeel zijn van de stedenbouwkundige planvoorbereiding.

In de Welstandsnota Schiedam 2019 wordt bijzondere waarde gehecht aan 'zichtlocaties'. De zichtlocaties zijn de hoofdroutes in Schiedam, die gezamenlijk een structuur vormen waar de stad als geheel wordt beleefd. Plannen op en binnen de invloedssfeer van zichtlocaties worden met meer aandacht bekeken dan in de directe omgeving gebruikelijk is. Van deze plannen wordt verwacht, dat ze zijn afgestemd op de belevingswaarde en ruimtelijke kwaliteit van deze structuur.

De plannen als gepresenteerd in het masterplan voor Schieveste zullen nader moeten worden uitgewerkt om te komen tot een aanvraag om omgevingsvergunning. De samenhang tussen de verschillende gebouwen en bouwfasen onderling en de samenhang daarvan met het openbaar gebied vraagt om goede afstemming. Deze afstemming wordt gezien als een integraal onderdeel van de uitwerkingsfase van de deelplannen. De eisen uit het Kwaliteitsplan Schieveste die betrekking hebben op het beeld en de architectuur van de nieuwbouw zijn opgenomen in een welstandsparagraaf. Deze is als bijlage 28 bij deze toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 6 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.

6.1 Duurzaamheid

6.1.1 Algemeen

Nationaal Klimaatakkoord

De afgelopen jaren heeft de nationale overheid haar duurzaamheidsdoelen en de benodigde acties in verschillende documenten en afspraken vastgelegd. In 2013 zijn er afspraken gemaakt met het bedrijfsleven over onder andere besparing en meer duurzame opwekking in het Energieakkoord. In 2015 is er tijdens een VN-klimaatop in Parijs een nieuw internationaal klimaatakkoord opgesteld. Het doel hiervan is om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius en minimaal 1,5 graden. In 2016 heeft de overheid vervolgens in de Energie-agenda vastgelegd hoe een CO₂-arme energievoorziening in 2050 gerealiseerd kan worden. In 2018 zijn deze afspraken verder uitgebreid met een nationale Klimaatwet. Deze stelt dat in 2030 een CO₂-reductie van 49% ten opzichte van 1990 gerealiseerd moet zijn. In 2050 moet dit minimaal 95% zijn. In een nationaal Klimaatakkoord worden afspraken gemaakt hoe deze doelen gehaald gaan worden. Op 28 juni 2019 heeft het kabinet het Klimaatakkoord gepubliceerd.

Als onderdeel van het nationale Klimaatakkoord is ook afgesproken om op regionaal niveau samen te werken aan de energietransitie. Daarbij gaat het specifiek over lokale duurzame opwekking, besparing en de warmtetransitie. Dit resulteert in dertig regionale energiestrategieën (de RES). De regio's krijgen ondersteuning van het Nationaal Programma RES. Via de RES kan de besluitvorming omtrent de ruimtelijke inpassing van de duurzame energieopwekking en de energie-infrastructuur worden voorbereid in goed overleg met alle maatschappelijke partners en betrokkenen binnen de regio.

De gemeente Schiedam is onderdeel van de energiestrategie van de regio Rotterdam - Den Haag. In oktober 2019 is een Energiestrategie gepresenteerd, bestaande uit onder meer het Energieperspectief en Regionale Prioriteiten. Daarbij is aangegeven dat verdere uitwerking nodig is om tot uitvoering te komen, en om invulling te geven aan de Regionale Energiestrategie. Ook is een plan van aanpak opgesteld, dat inzichtelijk maakt op welke manier het Uitvoeringsprogramma RES tot stand komt. Daarmee vormt dit plan een eerste belangrijke stap richting de concept-RES (medio 2020) en de RES 1.0 (maart 2021).

De RES beschrijft wat de omvang van de regionale bijdrage is aan de opgave om tot een vrijwel CO₂ vrije energievoorziening voor de regio te komen. Het concretiseert hiermee de regionale ambitie en omvang van de regionale bijdrage aan de CO₂-reductie. Daarbij wordt strategisch weergegeven hoe de regio deze ambitie gaat bewerkstelligen. De gevolgen van de RES worden te zijner tijd toegevoegd aan deze paragraaf.

Wet Voortgang Energie Transitie

Op 1 juli 2018 is de Wet Voortgang Energie Transitie (VET) in werking getreden. Deze Wijzigingswet heeft een aantal aanpassingen doorgevoerd in de Gaswet en de Elektriciteitswet. Door de wijziging van de Gaswet mag een netbeheerder geen aardgasaansluiting meer verzorgen voor nieuwbouw. De aansluitplicht is dus vervallen, waarmee nieuwbouw niet meer aangesloten kan worden op het aardgasnet. Een belangrijk aandachtspunt is dat dit alleen geldt voor kleinverbruikers. Kleinverbruikers hebben een gasmeter tot en met G25 (een doorlaatwaarde tot en met 40 m³ per uur). Veel grotere kantoorpanden en bedrijven hebben een grotere aansluiting en hebben dus nog steeds recht op een aardgasaansluiting. Daarnaast biedt de Wet VET het college de ruimte om gebieden aan te wijzen waar netbeheerders geen nieuwe aardgasaansluitingen meer mogen verzorgen. Van deze bevoegdheid mag alleen gebruik worden gemaakt als er is voorzien in alternatieve voorzieningen. Dit heeft echter alleen invloed op kleingebruikers. Voor grootverbruikers vervalt het recht op een gasaansluiting hiermee dus niet. De wetgeving biedt ook ruimte aan het college van B&W om bij zwaarwegende redenen van algemeen belang uitzonderingen te maken en toch in een gasaansluiting te voorzien.

Energiezuinig bouwen

De energiezuinigheid van woningen en utiliteitsgebouwen wordt uitgedrukt in de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC). Het Bouwbesluit stelt bepaalde eisen aan de energiezuinigheid van gebouwen en daarmee de EPC-waarde van een gebouw. Voor een woning geldt een eis van 0,4 terwijl voor utiliteitsbouw een variatie aan normen wordt gehanteerd op basis van de functie. De EPC-eisen worden vervangen door de eisen voor Bijna EnergieNeutrale Gebouwen (BENG). Het grote verschil tussen EPC en BENG is dat bij deze nieuwe eis energiebesparing belangrijker is dan energieopwekking. Waar bij de EPC-eis het nog mogelijk was om energieverliezen met bijvoorbeeld zonnepanelen te compenseren, kan dit met de nieuwe BENG eisen niet meer. Alle vergunningaanvragen vanaf 1 januari 2021 moeten voldoen aan deze BENG-norm.

Circulariteit

In 2018 is het Rijksbrede programma 'Nederland circulair in 2050' verschenen en begin 2019 het 'Grondstoffenakkoord'. De doelen zijn scherp: in 2030 moet de Nederlandse economie voor 50% op hergebruikt materiaal draaien, in 2050 zelfs voor 100%. Sinds 1 januari 2018 geldt een maximale Milieu Prestatie Gebouw (MPG) score van € 1,00 /m² BVO voor nieuwbouwwoningen en kantoren. Grofweg gesteld geeft de MPG in één score aan wat de milieudruk is van de toegepaste materialen in een gebouw. Hoe lager de MPG, hoe duurzamer het materiaalgebruik. Het kabinet heeft eind 2018 toegezegd onderzoek te doen om deze eis uit te breiden en/of te verlagen. Daarom is het van belang dat Schieveste deze ontwikkeling nauwlettend volgt en tijdig hierop anticipeert. Schieveste betreft een grootschalige ontwikkeling en er zijn nog weinig voorbeelden waar circulariteit op grote schaal is toegepast. Hier ligt een uitgelezen kans voor het toevoegen van waarde en onderscheidend vermogen.

Duurzame ontwikkeling onder de Omgevingswet

Een belangrijk deel van het op dit moment geldende omgevingsrecht is voortgekomen uit de behoefte het lokale milieu en de burger te beschermen tegen hinder en verontreiniging. Inmiddels spelen bovenlokale gevolgen op het gebied van klimaatverandering een grote maatschappelijke rol, en krijgen steeds meer doorwerking in het omgevingsrecht. De Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 in werking treedt, verankert dan ook dat het principe dat als er ontwikkelingen plaatsvinden, deze ontwikkelingen duurzaam moeten zijn. Bestuursorganen moeten hun taken en bevoegdheden op grond van deze wet uitoefenen met oog op de belangrijke doelen van deze wet, waaronder duurzame ontwikkeling. Voor burgers en bedrijven geldt een zorgplicht voor een goede leefomgeving.

De wetgever heeft daarbij in gedachten dat een kerninstrument bij het bereiken van duurzame ontwikkeling de omgevingsvisie is. De omgevingsvisie vormt een integrale visie waarin de strategische hoofdkeuzen van beleid voor de fysieke leefomgeving voor de langere termijn staan verwoord. Daarbij focust de omgevingsvisie niet op één sector of één aspect, maar wordt gevormd door een integrale blik op alle onderdelen van het gebiedsgericht beleid.

Een ander instrument van de Omgevingswet betreft de omgevingswaarden, die deels centraal worden vastgelegd in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en waarbij op onderdelen bepaalde afwegings-/afwijkingruimte voor het lokale bestuur mogelijk is. Dit zorgt ervoor dat een integrale afweging mogelijk blijft, maar dat er ook plaats is voor innovatie. De keuzes worden naast elkaar gelegd en afgewogen, waarna ze worden neergelegd in het burgers bindende omgevingsplan of een projectbesluit.

In het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) is meer concreet de nieuwe mogelijkheid opgenomen om in een omgevingsplan maatwerkregels op te nemen met betrekking tot energieprestatie en milieuprestatie bij nieuwbouw van gebouwen en daarbij strengere grenswaarden op te nemen dan de in het Bbl geformuleerde landelijke normen. Als een dergelijke maatwerkregel in een omgevingsplan is opgenomen, is voor iedereen vooraf kenbaar dan in het betreffende gebied een strengere duurzaamheidseis geldt. Overigens is voor de milieuprestatie voor woningen en woongebouwen en voor kantoorfuncties met een gebruiksoppervlak van meer dan 100 m² in het Bbl een grenswaarde geïntroduceerd.

Convenant klimaatadaptief bouwen in Zuid-Holland

Eén van de grootste uitdagingen voor Nederland de komende jaren is klimaatverandering. We zullen ons moeten aanpassen aan de verwachtingen die bij dit veranderende klimaat horen: extreme neerslag, hittestress, langere periodes van droogte en een grotere kans op overstromingen. Tegelijkertijd is er een enorme bouwopgave: er moeten in korte tijd veel nieuwe woningen worden gebouwd.

De provincie Zuid-Holland heeft een bouwopgave van 100.000 nieuwe woningen tot 2025. Deze grote bouwopgave biedt de kans om deze woningen klimaatbestendig te ontwikkelen en hiermee schade of duurdere herstelmaatregelen in de toekomst te voorkomen. Zuid-Holland wil hiermee vooroplopen op het gebied van klimaatadaptief bouwen. De provincie heeft daarom in 2018 procesafspraken gemaakt met overheden, organisaties en marktpartijen in het Convenant Klimaatadaptief Bouwen. Het convenant stimuleert partijen om klimaatadaptief te bouwen en biedt daarvoor allerlei ondersteuning aan. Het doel van het convenant is het verminderen van wateroverlast, hittestress, droogte en bodemdaling en het vergroten van de biodiversiteit.

Klimaatbeleidsplan Schiedam met uitvoeringsprogramma 2016-2020

De gemeente Schiedam wil in 2040 energieneutraal zijn. Voor nieuwbouw tot 2020 streeft de gemeente Schiedam naar een minimaal 20% scherpere energieprestatiecoëfficiënt (EPC) dan in het Bouwbesluit is opgenomen. Dit is conform het Convenant Verbeteren Energiebesparing Nieuwbouw dat op 16 mei 2012 is ondertekend door de gemeentes van de Stadsregio Rotterdam, waaronder Schiedam. Momenteel wordt gewerkt aan de herziening van het Klimaatbeleidsplan. Deze paragraaf zal hiertoe te zijner tijd worden geactualiseerd.

Kaders in het Kwaliteitsplan Schieveste

In de aanloop naar de ontwikkeling van Schieveste zijn, naast algemene duurzaamheidseisen in lijn met bovenstaande kaders, uitgangspunten geformuleerd ten aanzien van het architectonisch ontwerp en materiaalgebruik. Zo is aangegeven dat ruimere verdiepingshoogtes en oppervlaktes van de gebouwen het mogelijk maken om gebouwen in de toekomst te transformeren bij een veranderende ruimtevrage. Gebouwen op Schieveste zouden zodanig kunnen worden ontworpen dat ze maximaal kunnen worden aangepast en daarmee een maatschappij in voortdurende evolutie beter van dienst te kunnen zijn. Het is wenselijk dat er rekening wordt gehouden met inpasbaarheid en vervanging op termijn van de bestaande bebouwing. Een gebouw kan er in dat geval relatief makkelijk tussenuit worden gehaald of aan worden gebouwd zonder dat dit technisch complexe situaties oplevert.

Het kan ook bijdragen aan het succes van Schieveste om bij de bouw te denken aan het gebruik van duurzame bouwmaterialen zoals circulair beton en FSC gecertificeerd hout. Hierbij kan worden gedacht aan bouwmaterialen met een score 8 en de herkomst van bouwmaterialen een score 4 volgens de Beoordelingsrichtlijn nieuwbouw van BREEAM, Hoofdstuk 8 Materialen. De gemeente Schiedam doet tevens de suggestie dat daken worden mee ontworpen als 'vijfde gevel' om het dakoppervlak zoveel mogelijk dubbel te bestemmen (verblijfsruimte, groen, waterberging, energieopwekking) en daarmee de aantrekkelijkheid van het plan te vergroten.

6.1.2 Duurzaamheidstoepassingen

Materiaalgebruik en circulariteit

Tijdens het ontwerp van gebouwen in Schieveste wordt rekening gehouden met de robuustheid en levensverwachting van materialen, de de- en remontabiliteit van bouwdelen (het eenvoudig vervangen, hergebruiken, maar ook toevoegen van bouwdelen) en de flexibiliteit in het gebruik van gebouwen.

Tijdens de ontwerpfase worden de gebouwen uitgewerkt met BIM conform de eisen van Madaster. Hiermee wordt gezorgd dat de gebruikte materialen en verbindingen goed zijn vastgelegd, zodat er wordt voorgesorteerd op hergebruik aan het eind van de levensfase van (een deel van) het gebouw. Ook wordt een zo kaal mogelijke basisconstructie gerealiseerd, met waar mogelijk dragende gevels, zodat de mogelijkheid bestaat om de functie of indeling (door middel van samenvoegbaarheid en splitsing) van een gebouw makkelijker te wijzigen.

Energiebehoefte- en gebruik

In Schieveste worden de wettelijke normen ten aanzien energiezuinigheid - die vanaf medio 2021 ondergebracht worden in BENG-normen - gehanteerd. De BENG normeert de maximale energiebehoefte, het maximale primair fossiel energieverbruik en het minimale aandeel hernieuwbare energie.

De beoogde nieuwbouw mag niet op het gasnet worden aangesloten voor het verwarmen van de gebouwen en woningen. Door Ingenieursbedrijf Aveco de Bondt is een energievisie uitgewerkt, waarin verschillende concepten voor Schieveste zijn uitgewerkt. De rapportage is opgenomen als Bijlage 9 bij deze toelichting.

Energievraag

Op basis van kengetallen is de energievraag bepaald voor de woningen en kantoren (zie onderstaande tabel). De uitkomsten van de energievraag zijn gebruikt om verschillende energiesystemen te beschouwen.

Fase	Verwarmen [kWh/jaar]	Tapwater [kWh/jaar]	Koelen [kWh/jaar]
Fase 1	1.067.350	1.638.000	1.020.650
Totaalplan	4.240.000	5.283.900	4.452.600

Ontwerpkeuzes kunnen een grote invloed hebben op de energievraag, zoals extra isolatie of zonwering. Daarnaast kan in het ontwerp van het energiesysteem gekeken worden naar mogelijkheden voor onderlinge energie-uitwisseling binnen gebouwen, tussen woningen, en binnen het ringnet.

Op basis van de eerste verkenning is gebleken dat WKO (in combinatie met aquathermie) een scenario is waarmee het totaalplan kan worden voorzien van warmte en koeling. Met het maken van de voorgenoemde ontwerpkeuzes wordt de energievraag veranderd, wat uiteindelijk invloed heeft op de dimensionering van het WKO-systeem.

In een vervolg dienen in eerste instantie onderstaande werkzaamheden te worden uitgevoerd om te komen tot een voorlopig ontwerp:

- Omdat de te verwachten (hydrologische en thermische) invloed op de omgeving significant is, dient dit verder te worden gekwantificeerd. Daarbij is het belangrijk dat de bronposities voor het WKO-systeem worden bepaald om betere berekeningen uit te kunnen voeren. Afhankelijk van de resultaten van deze berekeningen zijn mogelijk andere bronposities noodzakelijk om het systeem te optimaliseren.
- Voor de distributie van warmte en koude vanaf de grondwaterbronnen moet een leidingnet worden aangelegd. Na het bepalen van de bronposities dient een kabel- en leidingtracé te worden bepaald. Belangrijk daarbij is dat ook wordt gekeken naar het totaalconcept (een fase per systeem of één ringnet per gebouw), plaatsing van leidingmeters en de locatie(s) van de technische ruimte(s) waar het ringnet naar toe moet. In de nadere uitwerking wordt hiernaar gekeken.
- Wanneer de energievraag verder is gespecificeerd en bekend is welk aandeel het aquathermiesysteem moet leveren kan dit systeem verder worden ontworpen. In overleg met Hoogheemraadschap Delfland zal maatwerk worden opgesteld. Ondanks de regels, zoals opgelegd door HH Delfland blijft de toepassing van aquathermie voor Schieveste zeer kansrijk en van toegevoegde waarde.
- Omdat VW Vastgoed heeft aangegeven mogelijk gebruik te willen maken van een Energy Service Company (ESCO), wordt geadviseerd om in een vroeg stadium één of enkele ESCO's te betrekken in het project, zodat zij hun visie kunnen geven en mee kunnen kijken hoe het energiesysteem er volgens hen uit dient te zien. Vervolgens kan een Programma van Eisen worden opgesteld.

Door dit tijdig te doen kan in het totaalplan voor Schieveste rekening worden gehouden met de benodigde ruimte en randvoorwaarden voor zowel de bronnen als de benodigde ondergrondse infrastructuur.

Circulariteit/afvalscheiding

Het plangebied van Schieveste biedt weinig materiaal dat geschikt is voor (her)gebruik in de planontwikkeling. Het Kwaliteitsplan van Schieveste schrijft voor dat er in het ontwerp geanticipeerd dient te worden op effectieve afvalinzameling en vermindering van restafval. Het aanbieden van huisvuil dient op eigen terrein plaats te vinden.

De gebouwen worden flexibel en levensloopbestendig gebouwd, zodat er verschillende functies plaats kunnen vinden door de tijd heen. Gebouwen hoeven dan niet gesloopt te worden als zij hun functie verliezen. Nieuwe gebouwen worden uitgewerkt met BIM (Building Information Modeling) conform de eisen van Madaster. Het Madaster is een online platform waar de waarde en locatie van grondstoffen kunnen worden opgeslagen (kadaster voor materialen). Wanneer een gebouw wordt afgebroken

hoeven de grondstoffen niet als afval te worden verbrand, maar kunnen opnieuw worden hergebruikt.

Duurzame mobiliteit

Met de directe ligging aan het station Schiedam Centrum wordt gestreefd naar een autovrij gebied, met de focus op duurzame mobiliteit en verbondenheid. Dit wordt bereikt door onder andere de auto-ontsluiting te beperken tot de bestaande Parallelweg en de bestaande fietsstructuren richting Delft, Schiedam en Rotterdam te versterken.

Het binnengebied van Schieveste wordt autovrij. Er wordt een lage parkeernorm gehanteerd, vanwege directe aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer en de stedenbouwkundige uitgangspunten en kernkwaliteiten van Schieveste. De parkeernorm voor auto's bedraagt gemiddeld over het hele gebied 0,3 autoparkeerplaats per woning. Deze norm is haalbaar als er naast het aanbod aan OV ook alternatieven worden geboden, zoals deelauto's en professionele mobiliteitsdiensten.

Groen en klimaatadaptatie

Een groenere inrichting van steden helpt bij het matigen van de hitte in de stad. Groen in de vorm van bomen en struiken biedt schaduw, verkoeling en bindt fijnstoffen. Naast de groene publieke en private ruimte wordt ook een deel van de daken groen ingericht. De lagere, zichtbare daken worden vergroend en dragen bij aan de opvang van regenwater. Welk type groendak (polderdak, extensief, intensief of waterdak) het meest geschikt is, zal bij de uitwerking van het plan verder worden onderzocht. Op Schieveste wordt gestreefd naar een groennorm van 5-10 m²/woning (onder groene m² vallen ook groene daken, horizontale projectie van de boomkruin).

Biodiversiteit

Schieveste wordt een groen woongebied, wat een belangrijke bijdrage zal leveren aan het natuurinclusief maken van de stad. Verder onderzoek zal uitwijzen welke types vegetatie hier het best toepasbaar zijn voor het aantrekken van flora en fauna en het versterken van biodiversiteit.

6.1.3 Conclusie

Het plan voldoet aan de geldende wetgeving omtrent klimaat- en circulariteitsdoelstellingen. Voor Schieveste zijn hoge ambities gesteld die in de verdere planuitwerking op zowel gebieds-, gebouw- als gebruiksniveau worden uitgewerkt.

6.2 Natuur

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.

De ontwikkeling van de locatie Schieveste tot een nieuw multifunctioneel stadsdeel kan worden uitgevoerd indien de werkzaamheden niet in strijd zijn met de Wet natuurbescherming en het beleid van het Natuurnetwerk Nederland. Daarom is inzicht gewenst in de aanwezigheid van beschermde soorten en beschermde gebieden binnen de invloedsfeer van het plangebied en de effecten hierop. Dit wordt gedaan op basis van een Natuurtoets. In deze paragraaf is het advies opgenomen dat voortkomt uit de conclusies van de uitgevoerde Natuurtoets (Bijlage 15).

6.2.1 Soortenbescherming

Soortenbescherming is onder de Wet natuurbescherming geregeld op basis van een drietal verschillende beschermingsregimes, namelijk voor vogelrichtlijnsoorten, habitatrichtlijnsoorten en overige soorten. Voor al deze soorten geldt dat het verboden is ze opzettelijk te doden, te vangen of te verstoren, om eventuele eieren opzettelijk te vernielen, om de vaste voortplantings- of rustplaatsen te beschadigen en om beschermde plantensoorten opzettelijk te onttorten of te vernielen. Hiervan kan onder andere sprake zijn bij het kappen van bomen, het slopen van gebouwen of het storten en afgraven van gronden.

Aan de hand van een literatuuronderzoek en globaal veldonderzoek is een flora- en faunaparagraaf opgesteld voor het plangebied. De volledige 'Natuurtoets', inclusief flora- en faunaparagraaf (*Antea, d.d. 16 april 2019, projectnummer 436511*) is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Opgemerkt wordt dat het onderzoek een momentopname betreft. 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.

Op grond van deze rapportage en het bijbehorend onderzoek worden de volgende conclusies getrokken. Uit de bureaustudie in combinatie met het terreinbezoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- Algemene broedvogels (nestplaatsen; artikel 3.1), en
- Vleermuizen (artikel 3.5).

Op overige soortgroepen zijn geen effecten aan de orde aangezien deze niet verwacht worden in het plangebied. Effecten zijn daarom op voorhand uitgesloten.

Vogels - algemene broedvogels

Het is van belang om het plangebied tijdens de werkzaamheden ongeschikt te houden voor broedvogels. Dit kan gedaan worden door geen geschikte broedbiotopen te creëren of toegankelijk te maken, voorafgaand aan het broedseizoen te starten met de werkzaamheden waardoor continue verstoring plaatsvindt zodat de vogels uitwijken, en door te voorkomen dat er een rustperiode ontstaat in het broedseizoen van enkele dagen (bijvoorbeeld een 'lang weekend') en er continu doorgewerkt wordt.

Mocht het bovenstaande niet mogelijk zijn en er wordt gewerkt in het broedseizoen dan dient het plangebied voorafgaand aan de werkzaamheden gecontroleerd te worden op de aanwezigheid van broedvogels door een deskundig ecooloog. Indien vastgesteld wordt dat sprake is van actuele broedgevallen binnen het plangebied of de directe omgeving wordt het plangebied niet vrijgegeven en dienen de werkzaamheden ter plaatse uitgesteld te worden tot nadat het nest niet meer in gebruik is.

Vleermuizen

Alle vleermuissoorten zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming (artikel 3.5) en staan vermeld op Bijlage IV van de Europese Habitatrichtlijn. In de stenen panden in het plangebied (zijnde de twee kantoorgebouwen, het DCMR-gebouw en LIFE college) is niet zonder nader onderzoek uit te sluiten of deze gebruikt worden als beschermde verblijfplaatsen. Indien daadwerkelijk verblijfplaatsen aanwezig zijn in de gebouwen en deze worden gesloopt of door renovatie of verbouwing wezenlijk aangetast of verstoord, dan verliest het gebouw de functie voor vleermuizen. Een dergelijke aantasting, verstoring en vernietiging is in strijd met de Wet natuurbescherming.

Om te bepalen of eventuele verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming overtreden worden, is inzicht noodzakelijk in het daadwerkelijke gebruik en de functie van de panden in het plangebied voor de vleermuizen. Dit dient onderzocht te worden aan de hand van het meest recente vleermuisprotocol.

Vleermuizen gebruiken hun leefgebied door het jaar heen op verschillende manieren. Daarom is het nodig om het plangebied tussen de circa vier en zes keer verspreid over het actieve seizoen van de soorten (tussen mei en oktober) te bezoeken. Enkele bezoeken zijn nodig in de periode mei – augustus én enkele bezoeken zijn noodzakelijk in de periode augustus – september/oktober.

De (potentiele) verblijfplaatsen mogen in de regel van de Wet natuurbescherming niet zonder inzicht in het gebruik aangetast worden. Zonder een ontheffing in het kader van de Wnb, verleend door het bevoegd gezag, kunnen de activiteiten die de overtredingen veroorzaken, geen doorgang vinden.

Dergelijke activiteiten kunnen wel doorgang vinden als de initiatiefnemer in het bezit is van een ontheffing Wet natuurbescherming – soortbescherming en de bijbehorende maatregelen opgevolgd worden. Deze ontheffing kan verkregen worden indien onder meer onderbouwd wordt dat bij de activiteiten rekening gehouden wordt met de aanwezige beschermde soorten (een belangrijk criteria voor het verlenen van een ontheffing). Daarnaast dienen de activiteiten te voldoen aan twee overige criteria (er zijn geen andere alternatieven voor het voornemen en er is een wettelijk belang).

Een ontheffing wordt verleend als voldaan is aan drie toetscriteria van de ontheffingsprocedure. In de ontheffingsaanvraagprocedure zal onderbouwd moeten worden:

1. Of de gunstige staat van de soorten in het geding komt door het plan.
2. Of er alternatieven zijn voor het voornemen, waarbij de soorten minder geschaad worden.
3. Of er een wettelijk belang is.

Wanneer bovenstaande punten goed worden onderbouwd, wordt over het algemeen een ontheffing verleend voor de activiteiten en kunnen de activiteiten doorgang vinden.

Uit de Natuurtoets blijkt dat op basis van deze punten kan worden voldaan aan de criteria van het bevoegd gezag bij beoordeling van een ontheffingsaanvraag. Onder deze voorwaarden is, mede door het voorzien van effectieve soortgerichte maatregelen, de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in het geding en zal een ontheffing naar verwachting worden verleend.

Zorgplicht

In de Wet natuurbescherming is een zorgplicht opgenomen. De zorgplicht houdt in dat planten en dieren niet onnodig vernield/gedood of verstoord mogen worden. De initiatiefnemer/uitvoerder is verantwoordelijk voor een adequate naleving van de algemene zorgplicht tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

6.2.2 Gebiedsbescherming

Ter invulling van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn kan de Minister van Economische Zaken gebieden als Natura 2000-gebied of als bijzonder nationaal natuurgebied aanwijzen. Voor deze gebieden geldt op basis van de Wet natuurbescherming een zorgplicht, en voor Natura 2000-gebieden geldt bovendien een vergunningsplicht voor het uitvoeren van projecten en andere handelingen die de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten kunnen verslechteren, of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Dit wil zeggen dat ook handelingen buiten het beschermde gebied niet mogen leiden tot verlies aan kwaliteit in het beschermd gebied. In de ruime omgeving (25 kilometer) van Schiedam bevinden zich de volgende Natura 2000-gebieden: Oude Maas, Kinderdijk Boezems, Oudeland van Strijen, Solleveld & Kapittelduinen en Voornes Duin.

De Wet Natuurbescherming draagt Gedeputeerde Staten op om te zorgen voor de instandhouding van het binnen de eigen provincie gelegen deel van een landelijk ecologisch netwerk; het Natuurnetwerk Nederland. Het noordelijke deel van het in Schiedam gelegen gedeelte van het veenweidelandschap van Midden-Delfland behoort ingevolge de provinciale verordening tot het Natuurnetwerk Nederland. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij'-principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Toetsing

Uit de bureaustudie blijkt dat het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Oude Maas) op circa 7,5 kilometer afstand van het plangebied ligt. Hier komen echter geen stikstofgevoelige habitattypen voor. Op circa 16,5 kilometer afstand bevindt zich het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen, waar wél habitattypen voorkomen die gevoelig zijn voor stikstof. Door dit gegeven ligt dit natuurgebied en de overige Natura 2000-gebieden buiten de invloedssfeer van de meeste storingsfactoren zoals verstoring, verdroging en licht- en geluidverstoring. Als gevolg van deze storingsfactoren zijn significant negatieve effecten op de natuurlijke waarden van de Natura 2000-gebieden uit te sluiten.

Enkel kan verzuring en vermesting via de lucht verder reiken dan de directe omgeving van het plangebied. Gezien de grote omvang van het planvoornemen dienen AERIUS-berekeningen uitgevoerd te worden. Zodoende zal berekend worden in welke mate er op de Natura 2000-gebieden sprake is van stikstofdepositie en of door het plan de drempelwaarden worden overschreven.

Een vervolgonderzoek vanuit de Wet natuurbescherming is voor Natura 2000-gebieden, met uitzondering van AERIUS-berekeningen, niet aan de orde.

Aerius-berekeningen

In het kader van de ontwikkelingen op Schieveste is door Antea Group een AERIUS-berekening uitgevoerd. De uitgangspunten en resultaten zijn vervat in een memo, die als Bijlage 14 bij deze toelichting is gevoegd. In de berekening wordt rekening gehouden met de beoogde fasering van 3000 woningen en het voorzieningenprogramma. De AERIUS-berekening is uitgevoerd voor zowel de realisatiefase als de gebruiksfase van de voorgenomen ontwikkeling. Voor het maatgevende jaar 2023 is zowel de realisatiefase als de gebruiksfase berekend, voor het maatgevende jaar 2028 enkel de gebruiksfase.

Uit de berekeningen blijkt dat de AERIUS Calculator voor zowel de realisatiefase als de gebruiksfase een bijdrage berekent van niet meer dan 0,00 mol/ha/jaar op een stikstofgevoelige habitat van een Natura 2000-gebied. Op basis van dit resultaat kan de voorgenomen ontwikkeling doorgang vinden voor wat betreft het aspect stikstof.

6.2.3 Conclusie

In de stenen panden in het plangebied (zijnde de twee kantoorgebouwen, het DCMR-gebouw en LIFE college) is niet zonder nader onderzoek uit te sluiten of deze gebruikt worden als beschermde verblijfplaatsen voor vleermuizen. Indien deze gebouwen worden gesloopt of door verbouwing wezenlijk aangetast of verstoord, dient vervolgonderzoek plaats te vinden. Indien hier in de toekomst sprake van is, zal vervolgonderzoek worden uitgevoerd aan de hand van het meest recente vleermuisprotocol. Om dit te waarborgen, is in de regels van dit bestemmingsplan, om precies te zijn in de wijzigingsbevoegdheid om de sloop en nieuwbouw ter plaatse van de twee bestaande kantoorgebouwen aan de westzijde van het plangebied mogelijk te maken, een regeling opgenomen die ertoe verplicht dat nader onderzoek wordt uitgevoerd. Voor het DCMR-gebouw en het Lentiz Life-college is dit niet noodzakelijk omdat deze gebouwen in hun huidige vorm behouden zullen blijven. Mocht hier in de toekomst een (nu nog onvoorziene) verbouwing plaatsvinden dan kan worden vermeld dat de Wet natuurbescherming sowieso, los van dit bestemmingsplan, geldt.

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat de bijdrage op een stikstofgevoelige habitat van een Natura 2000-gebied niet meer dan 0,00 mol/ha/jaar bedraagt. Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Bij het afronden van dit ontwerpbestemmingsplan is bekend dat zeer recent een nieuwe versie van de AERIUS-software beschikbaar is gekomen. De uitgevoerde stikstofberekeningen konden niet op tijd worden aangepast. In het vast te stellen bestemmingsplan zal hiervan verslag worden gedaan.

6.3 Waterparagraaf

Ten behoeve van de uitvoering van de wettelijk verplichte watertoets is voor dit bestemmingsplan een waterparagraaf opgesteld. In het kader van het wetterlijk vooroverleg is deze paragraaf voorgelegd aan het Hoogheemraadschap van Delfland (verder: hoogheemraadschap). De volledige rapportage omtrent waterhuishouding is als bijlage 16 bij het bestemmingsplan gevoegd. Ook is een memo opgesteld waarin dieper is ingegaan op de potentiële oplossingen voor waterberging. Deze memo is opgenomen als bijlage 24. Een definitieve keuze zal bij de uitwerking van het structuurontwerp worden gemaakt.

In het huidige Masterplan zijn al diverse zaken aangekaart welke stroken met het beleid van de belanghebbende partijen. Denk hierbij aan de invulling van de openbare ruimte welke bijdraagt aan de eisen van de actoren t.b.v. groen, waterveiligheid, waterberging, maatregelen t.b.v. overstromingsrisico's, piekbuien en het voorkomen van langdurige droogte en extreme hitte. Daarnaast zijn in het Kwaliteitsplan Schieveste (5.3.2) enkele concrete uitgangspunten geformuleerd ten aanzien van de waterhuishouding voor de verdere planuitwerking:

- In het gebied wordt het neerslagwater niet gemengd met het vuile rioolwater (er wordt een apart vuilwaterriool aangelegd).
- Het plangebied moet een extreme bui, waarbij 60 mm/m² neerslag valt in een uur tijd, kunnen verwerken.
- Het risico op overstromingen voor Schieveste is beperkt. Bij ingrepen in het watersysteem en ingrepen die de kade betreffen, moet overleg worden gevoerd met het hoogheemraadschap en moeten de eisen voor de waterveiligheid worden gerespecteerd.
- In het gebied wordt het neerslagwater niet gemengd met het vuile rioolwater (daarvoor wordt een apart vuilwaterriool aangelegd).
- Inzichtelijk moet worden gemaakt wat droogte voor consequenties kan hebben voor (de bodem in) het plangebied en hoe de ontwikkeling hier op inspeelt. Langdurige droogte mag niet leiden tot schade aan de gebouwde omgeving en de beplanting. Ook moet zoveel mogelijk worden voorkomen dat de grondwaterstand tijdens droogte uitzakt.
- Voorkomen moet worden dat Schieveste in tijden van hitte extreem opwarmt. Indicatief is het streven het stedelijk gebied niet meer dan 2 °C meer te laten opwarmen dan het landelijke gebied in de omgeving.
- De waterkering langs de Schie bestaat uit een waterstaatswerk (8 meter aan weerszijden, gemeten vanuit de waterlijn) en een beschermingszone (nog eens 15 meter aan weerszijden van het waterstaatswerk). Ter plaatse van het waterstaatswerk is in principe geen bebouwing toegestaan. Het Hoogheemraadschap van Delfland hanteert als uitgangspunt dat gebouwen op een afstand van ten minste 10 meter vanaf de Schie worden gebouwd.

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, waaronder op het gebied van waterkwantiteit, waterkwaliteit en de waterafvoer. In de 'Rapportage Waterhuishouding' wordt hier uitgebreid aandacht aan besteed. Voldaan wordt aan de vereisten met betrekking tot de waterhuishouding. Het volgende

kan worden geconcludeerd.

Algemeen

In de inleiding van het waterhuishoudkundig rapport is het doel geformuleerd om meer helderheid te bieden in de wensen en eisen welke door de diverse belanghebbende partijen worden gesteld aan de nieuwe ontwikkeling voor Schieveste.

In het rapport zijn diverse thema's behandeld welke van belang zijn voor de verdere uitwerking in de ontwerp- en engineeringfase. Nog niet op alle onderdelen is een sluitend antwoord te formuleren, echter zijn wel de randvoorwaarden vastgesteld waarmee de ontwerpfase en de engineering gestart kan worden.

In het huidige Masterplan zijn al diverse zaken aangekaart welke stroken met het beleid van de belanghebbende partijen. Denk hierbij aan de invulling van de openbare ruimte welke bijdraagt aan de eisen van de actoren ten behoeve van groen, waterveiligheid, waterberging, maatregelen ten behoeve van overstromingsrisico's, piekbuien en het voorkomen van langdurige droogte en extreme hitte. In het komende ontwerpproces krijgen al deze thema's een invulling welke voldoet aan de gestelde eisen en wordt er verder ingegaan op de ondergrondse infrastructuur.

Riolering

In de periode voorafgaand aan het opstellen van dit rapport zijn er diverse overleggen gevoerd waarin de mogelijkheden voor de riolering zijn besproken. De gemeente Schiedam en het hoogheemraadschap Delfland zijn beide actoren die een belang hebben bij de uitwerking van het toekomstige rioolstelsel.

Tijdens het opstellen van dit rapport is er een beoordeling gedaan van het huidige rioolstelsel. Dit voldoet niet en kan geen deel uit maken van het toekomstige rioolstelsel. De ontwikkeling is van dusdanig formaat dat er in deze fase ook nog geen uitspraken gedaan kunnen worden over de uitwerking van de rioleringen voor hemelwaterafvoer (HWA) en droogweerafvoer (DWA).

De focus is dan ook komen te liggen op de invloeden op het toekomstige rioolstelsel van buiten af en welke eisen er gelden voor de uitwerking hiervan. De gemeente Schiedam heeft drie PvE's verstrekt voor de uitwerking van het HWA, DWA en drukriolering. Hierbij moet gezegd worden dat het PvE voor de drukriolering niet volledig aansluit aan de mogelijke omvang van een potentieel toekomstig benodigd drukrioleringssysteem.

In de ontwerp- en engineeringfase dient beoordeeld te worden welke type rioolssystemen mogelijk zijn, geschikt zijn en hoe zich dit verhoudt tot de overige disciplines welke gerealiseerd dienen te worden binnen de beperkt beschikbare ruimte. Hierbij moet gedacht worden aan het benodigde NUTS-tracé, waarvan de riolering al deel van uitmaakt, de bergende voorzieningen, de bouwkundige opgave en de maaiveldinrichting.

Tevens dient er rekenschap te worden gehouden met het gefaseerd realiseren van de toekomstige bebouwing en hoe het toekomstige rioolstelsel hierop kan worden uitgebreid. De uitwerking van het rioolstelsel dient te worden uitgevoerd door de ontwikkelcombinatie, het bevoegd gezag zal hier een afstemmende rol in hebben.

Grondwater

De gemeente Schiedam heeft diverse meetreeksen ter beschikking gesteld met daarin gegevens van juni 2010 tot april 2020. Deze gegevens dienen nog beoordeeld te worden door een hydroloog om een bepaling te doen van de gemiddelde hoogste en laagste grondwaterstanden (resp. GHG en GLG). Echter kan gezegd worden dat het gemiddelde grondwaterpeil zich bevindt op -0.60 m NAP.

Bij de ontwikkeling van Schieveste wordt er rekening mee gehouden dat er geen verslechtering zal

plaatsvinden ten opzichte van de huidige situatie. Na een analyse van de meetgegevens kan een beoordeling worden uitgevoerd van de ontwateringsdieptes binnen het plangebied. De ontwateringsdiepte zijn eisen welke gesteld worden door de gemeente, echter kunnen er in de toekomstige ontwikkeling redenen zijn om een diepere ontwateringsdiepte te eisen, bijv. vanwege bergende voorzieningen, nutsvoorzieningen etc.

Waterberging

Na de beoordeling van het voorgaande bestemmingsplan (februari 2012) is de conclusie getrokken dat de bestaande berging ontworpen is op de destijds voornomen ontwikkeling welke tot op heden niet volledig is gerealiseerd. Hierdoor kan gezegd worden dat de berging in de huidige situatie is overgedimensioneerd en reeds rekenschap houdt met een toekomstige hoeveelheid verhard oppervlak.

Voor het beoordelen van ruimtelijke plannen werkt het Hoogheemraadschap van Delfland met een watersleutel. In overleg met hen zijn de waardes vastgesteld welke de basis vormen voor de input van de watersleutel. De gehanteerde uitgangssituatie is de beoogde inrichting van het terrein in juni 2020. Tijdens de overleggen is tevens besloten om de bestaande bebouwing van DCMR en het Lentiz College niet op te nemen in de rekentoets. Het Lentiz College is reeds zelfvoorzienend en het DCMR is reeds opgenomen in het huidige rioolsysteem als belasting.

Bij de bepaling van de nieuwe benodigde hoeveelheid compenserende berging is geconcludeerd dat de gestelde eis vanuit de gemeente zorgt voor een grotere benodigde berging dan de eisen welke worden gesteld vanuit het Hoogheemraadschap Delfland. Dit is te verklaren vanwege het feit dat het waterschap het plan beoordeeld op de toegenomen hoeveelheid verhard oppervlak en de gemeente op de totale hoeveelheid afvoerend oppervlak.

In de ontwerp- en engineeringfase wordt een beoordeling gedaan welke systemen er toegepast kunnen worden om de berging binnen het plangebied te kunnen huisvesten. Hierin zal een scheiding worden gemaakt in welke systemen er toegepast kunnen worden op openbaar terrein en op particulier terrein.

In de openbare ruimte kan er een combinatie gevonden worden in het vasthouden, bergen en infiltreren. De mogelijkheden dienen gevonden te worden in de openbare ruimte en in het ontwerp daarvan, zoals open waterberging, regenwatervijvers en ondergrondse berging. Bij de uitwerking hiervan dient er rekenschap te worden gehouden met de beschikbare ruimte, invloed van het grondwater en de gefaseerde oplevering van bebouwing.

Op het particulier terrein kan men alleen gebruik maken van het principe vasthouden en bergen, gezien het geheel bestaat uit bebouwd oppervlak. De daken van toekomstige bebouwing bieden potentie voor het vasthouden van water, door bijvoorbeeld toepassing van waterdaken. Lagere, zichtbare daken worden vergroend en dragen bij aan de opvang van regenwater. De uitwerking van de mogelijke systemen is afhankelijk van de benodigde hoeveelheid berging, de bouwkundige uitgangspunten en de toepasbaarheid binnen de ontwikkeling.

Peilen

De gemeente Schiedam heeft een situatiemeting uitgevoerd van het plangebied en hiermee is er een goed beeld van de peilen binnen het gebied en van de aansluitende hoogtes. Voor de vervolgfase is het nog benodigd een aanvullende meting te verrichten voor de zone langs de Schie en hoe het plangebied hierop aansluit, denk onder andere aan de Parallelbrug, de Noorderbrug, de onderdoorgangen ter plaatse van het spoor en de A20. Aan te bevelen is om de situatiemeting in de nabije toekomst aan te vullen met dit gebied. Dit wordt in het vervolgtraject afgestemd met de gemeente Schiedam.

Memo waterbergingsmogelijkheden

Door SmitsRinsma is een memo opgesteld waarin dieper is ingegaan op de potentiële oplossingen voor waterberging. Deze volledige memo is opgenomen als bijlage 24. In de memo zijn oplossingsrichtingen aangedragen voor zowel particulier terrein (gebouwen) als openbaar terrein. Uit de memo blijkt dat er legio mogelijkheden zijn om water te kunnen bergen binnen de projectlocatie. Elke mogelijkheid heeft echter zijn eigen voor- en nadelen en kan zeer veel ruimte in beslag nemen in zowel vierkante meters als in beschikbare ondergrondse ruimte. Een definitieve keuze zal daarom bij de uitwerking van het structuurontwerp worden gemaakt, en samen met het bevoegd gezag worden uitgevoerd. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de locatie specifieke gegevens, zoals maaiveldpeilen, grondwaterstanden en het rioleringsstelsel. In alle situaties dient de koppeling met de Schie behouden te blijven, mocht men willen werken met compenserend oppervlaktewater. Deze koppeling is echter ook noodzakelijk voor de waterhuishouding in Schiedam Oost.

6.3.1 Conclusie

Het plan dient in de verdere uitwerking te voldoen aan de kaders zoals beschreven in het waterhuishoudkundig plan. In het komende ontwerpproces krijgen al de genoemde thema's een invulling welke voldoet aan de gestelde eisen en wordt er verder ingegaan op de ondergrondse infrastructuur. De waterhuishoudkundige aspecten van Schieveste leiden niet tot een belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

In het kader van het wettelijk vooroverleg heeft het Hoogheemraadschap van Delfland gereageerd op het concept-ontwerpbestemmingsplan. Naar aanleiding hiervan zijn enkele ondergeschikte wijzigingen in het bestemmingsplan doorgevoerd.

6.4 Archeologie

6.4.1 Beleidskader

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

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

6.4.2 Archeologische verwachting

Het plangebied maakt deel uit van een archeologisch kansrijk gebied. Op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Schiedam (2008) wordt aan de locatie een redelijk hoge tot hoge archeologische verwachting toegekend. De AWK geeft aan dat alle grondwerkzaamheden (inclusief heien) die een oppervlakte beslaan van meer dan 200 m² en tevens dieper reiken dan 100 centimeter beneden maaiveld dienen te worden getoetst op de noodzaak van archeologisch onderzoek. Op basis van het geldende bestemmingsplan 'Schieveste' gelden, op basis van in het verleden uitgevoerd veldonderzoek, reeds afwijkende dieptematen (2,0 en 3,5 meter beneden maaiveld).

De grondroerende werkzaamheden bestaan uit een herontwikkeling van het gehele gebied. Het Masterplan is aan Archeologie Rotterdam (BOOR) voorgelegd. De marges van toegestane verstoringsoppervlakte en -diepte zullen zeker worden overschreden. De werkzaamheden vormen daarmee een bedreiging voor eventueel in de ondergrond aanwezige archeologische waarden.

Het Masterplan voorziet in het behoud van twee bestaande gebouwen, die van DCMR en Lentiz. Het gebied eromheen wordt ingericht met bebouwing, afgewisseld met groen. Het nieuw te bebouwen oppervlak bedraagt 24.425 m² in totaal. Hoewel de afzonderlijke bouwplannen nog niet bekend zijn, is ervoor gekozen om het gehele gebied te onderwerpen aan een inventariserend veldonderzoek, verkennende fase. Voor het gebied werd eerder een IVO-verkennend uitgevoerd, maar dit onderzoek was veel te grof, zelfs voor een verkenning (Van Dasselaar 2007, Bijlage 5). Voor een deelgebied, plangebied Schieveste, 'De Amethyst', werd in 2017 nog een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd, een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek door middel van mechanische grondboringen. Dit gebied, dat min of meer centraal is gesitueerd in het huidige Masterplan, wordt niet nogmaals onderzocht (Wilbers 2017, Bijlage 6). Het is wel de bedoeling dat de boringen van dit onderzoek aan die van het nog uit te voeren onderzoek worden gerelateerd door het nieuwe onderzoeksteam. In de bijlage bij het Programma van Eisen (Bijlage 7) is een kaart opgenomen met nieuwe en oude boringen.

Aanvullend onderzoek

De reeds uitgevoerde onderzoeken hebben duidelijk gemaakt dat eventuele archeologische vindplaatsen zich lokaal zeer diep onder het huidige maaiveld kunnen bevinden. De bodemopbouw in het plangebied bestaat waarschijnlijk uit een ongeveer 6 meter dik antropogeen ophoogpakket met daaronder op ongeveer -5,0 meter NAP kleiafzettingen waarin bij het verkennend onderzoek fragmentjes laatmiddeleeuws aardewerk zijn aangetroffen. Ook in geval van dikke ophooglagen worden de archeologische niveaus bedreigd, bijvoorbeeld door heiwerkzaamheden. Het nieuwe veldonderzoek moet uitsluitsel geven over de landschappelijke situatie van voorbije periodes en zo een goede, gespecificeerde archeologische verwachting geven voor het gehele te ontwikkelen gebied. Daarnaast moet de diepteligging van het verleden landschap ten opzichte van het huidige maaiveld duidelijk in kaart worden gebracht, om zo de impact van de herontwikkeling van het gebied op het verleden landschap en eventuele archeologische waarden te kunnen inschatten.

Op basis van de archeologische verwachtingswaarde van het gebied en de aard en omvang van de voorgenomen werkzaamheden wordt het uitvoeren van een archeologisch vooronderzoek op de planlocatie noodzakelijk geacht. BOOR heeft de gemeente Schiedam geadviseerd om in het plangebied een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (te beginnen met de verkennende fase) uit te voeren. Hiervoor is een Programma van Eisen opgesteld (*Schoonhoven, 2020, Bijlage 7*), dat eisen stelt aan het aantal boringen, diepte van de boringen en uitvoering van het onderzoek. Op basis van het PvE wordt in een later stadium het benodigde onderzoek uitgevoerd.

6.4.3 Dubbelbestemming archeologie

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

De gronden van het bestemmingsplan hebben de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1 & 2'. Op grond van deze dubbelbestemming geldt een bouwverbod (met afwijkingsbevoegdheid) en een vereiste tot het hebben van een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden welke de aanbevolen oppervlakte- en dieptematen overschrijden. Een archeologisch onderzoek is verplicht gesteld om af te kunnen wijken van het bouwverbod of om de omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden te kunnen verlenen.

6.4.4 Conclusie

Het aspect Archeologie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

6.5 Bodem

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

6.5.1 Algemeen

Uit de resultaten van het verkennend bodem onderzoek (*Verkennend bodemonderzoek Schieveste te Schiedam, Antea Group, projectnummer 0436511.100, d.d. 26 juni 2020, Bijlage 19*) blijkt dat met betrekking tot de algemene bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie deze in onvoldoende mate inzichtelijk is gemaakt. De resultaten uit het verkennend bodemonderzoek komen grotendeels overeen met de uit de bodemkwaliteitskaart verwachte bodemkwaliteit, namelijk licht tot matig verontreinigd. Uitzondering hierop vormt een verontreiniging met minerale olie voor het DCMR gebouw (ter hoogte van de voormalige ligging van een 150kV-leiding) is aangetroffen. De omvang van deze verontreiniging is vastgelegd in het rapport '*Milieukundig rapport Parallelweg 1 te Schiedam*' van 13 december 2017 (nummer 17.10.0889.0719,), opgesteld door Milieuadviesbureau Adverbo. De omvang is ingeschat op circa 450 m³ sterk verontreinigd grondwater en op circa 70 m³ sterk verontreinigde grond. Voorafgaand aan de herinrichting is sanering van deze verontreiniging noodzakelijk.

In het verkennend bodemonderzoek is afgezien van onderzoek naar asbest en PFAS. Omdat de gemeente Schiedam onlangs een onderzoek heeft uitgevoerd naar de achtergrondconcentraties van PFAS binnen haar grondgebied, is aanvullend bodemonderzoek naar PFAS ter plaatse van het plangebied Schieveste niet meer noodzakelijk.

Op basis van de zintuiglijke waarnemingen uit het verkennend bodemonderzoek is het uitvoeren van een verkennend asbestonderzoek conform de NEN 5707 op het oostelijk deel van het plangebied noodzakelijk Omdat de bouwfasen die op deze gronden zijn voorzien pas in een later stadium worden gebouwd dan fase 1 zal dit onderzoek in een later stadium worden uitgevoerd.

6.5.2 PFAS

Het in het historische onderzoek genoemde PFAS onderzoek zal niet worden uitgevoerd. De gemeente heeft onderzoek gedaan naar de achtergrondconcentraties aan PFAS binnen haar grondgebied. De resultaten uit dit onderzoek zijn representatief voor gebieden binnen Schiedam, die niet verdacht zijn op de aanwezigheid van een puntbron, zoals het plangebied Schieveste. Een dergelijke kaart was ten tijde van het historisch onderzoek niet beschikbaar. Onderzoek naar PFAS is zodoende niet noodzakelijk voor toepassing van grond in de gemeente Schiedam.

6.5.3 Conclusie

De onderzoeksresultaten geven vanuit de Wet bodembescherming geen aanleiding tot het uitvoeren van nader bodemonderzoek, omdat de verhoogd aangetoonde gehalten overeenkomen met de bevindingen uit het vooronderzoek en de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Schiedam.

6.6 Externe veiligheid

6.6.1 Algemeen

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

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

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

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

Kaders in het Kwaliteitsplan Schieveste

Het Kwaliteitsplan Schieveste geeft kwaliteitskaders en randvoorwaarden van de gemeente Schiedam voor toekomstige ontwikkeling van Schieveste. Daarbij zijn de volgende milieutechnische randvoorwaarden op het gebied van externe veiligheid benoemd.

In geval van een calamiteit met een toxische wolk, een rookwolk, of hoge geurbelasting dient de mechanische ventilatie van de bebouwing centraal afgesloten te kunnen worden. In geval van een calamiteit dienen bewoners efficiënt en effectief gewaarschuwd te kunnen worden. Er dienen twee volwaardige onafhankelijke ontsluitingsroutes aan twee zijden van het plangebied te zijn. Met de ontsluiting langs de bioscoop en de huidige verbindingen onder de A20 is dit ook het geval. De gemeente onderzoekt of het systeem verder geoptimaliseerd moet worden. Het fietspad naar de Tjalklaan dient als 2^e calamiteitenroute en zal daartoe technisch geschikt worden gemaakt. In het gehele plangebied geldt, dat bij vestiging of uitbreiding van een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object bij een toename van het groepsrisico met meer dan 10% of indien het groepsrisico hoger is dan 0,1 x de oriënterende waarde een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico (conform de Visie externe veiligheid) moet plaatsvinden. In alle andere gevallen dient een beperkte verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden.

6.6.2 Visie Externe Veiligheid

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

De visie bevat een tweetal signaleringskaarten:

1. De eerste kaart geeft de zones aan waar nader onderzoek naar de externe veiligheid vereist is. De kaart is gebaseerd op de invloedsgebieden van de diverse voor de externe veiligheid relevante risicobronnen. Het plangebied is 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 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 ongewenst zijn. Andere functies zijn in principe aanvaardbaar, maar onderzocht dient te worden of door het treffen van aanvullende maatregelen het aantal slachtoffers kan worden beperkt.

6.6.3 Onderzoek

Ten behoeve van het MER en het bestemmingsplan is een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd, waarvan de rapportage is opgenomen als Bijlage 22 bij deze toelichting. In deze paragraaf zijn de belangrijkste conclusies opgenomen.

Met de ontwikkeling van Schieveste wordt de realisatie van nieuwe kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. In de omgeving van de locatie zijn de volgende relevante risicobronnen aanwezig:

- Vervoer gevaarlijke stoffen over de rijksweg A20;
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de Tjalklaan;
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de 's-Gravelandseweg;
- Hogedruk aardgastransportleiding W-521-03.

Groepsrisico

De locatie is gelegen binnen het verantwoordingsgebied van de rijksweg A20 en binnen het invloedsgebied voor GF3 en voor de toxische stoffen die over deze weg vervoerd worden. Tevens is het plangebied gelegen binnen het invloedsgebied GF3 van de Tjalklaan en de 's Gravelandseweg. Uit berekeningen van het groepsrisico voor de A20 blijkt dat zowel in de huidige als in de plansituatie een overschrijding van de oriëntatiewaarde plaatsvindt. Het GR neemt toe van 1,38 in de huidige situatie naar 2,90 in de plansituatie (Masterplan november 2019) met 3000 woningen en naar 3,33 in de plansituatie met 3500 woningen. Dit wordt veroorzaakt door het zeer hoge aantal aanwezigen dat wordt toegevoegd op een zeer korte afstand van de rijksweg A20.

Ook bevindt het plangebied zich binnen het invloedsgebied van de hogedruk aardgastransportleiding W-521-03, waardoor een verantwoording gegeven dient te worden van het groepsrisico. In zowel de huidige als de plansituatie wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico voor dit leidingtraject niet overschreden. Er treedt geen significante verandering van het GR op als gevolg van het bouwplan. De

reden hiervoor is dat het bouwplan zich op een relatief grote afstand van de leiding bevindt.

De ontwikkeling van het plangebied Schieveste past binnen de ambitie van de gemeente Schiedam om een aanzienlijke verstedelijkingsopgave te realiseren binnen de gemeente. Juist vanwege de grote omvang van het plan zijn er geen mogelijkheden om deze ruimtelijke ontwikkeling op een andere locatie te realiseren waarbij sprake zou zijn van een lager groepsrisico en een vergelijkbare bereikbaarheid met verschillende vervoersmodaliteiten.

Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid

In het plangebied worden geen functies mogelijk gemaakt die specifiek bedoeld zijn voor personen met een beperkte zelfredzaamheid, zoals ouderen of gehandicapten. Voor de beschouwde risicobronnen gelden verschillende maatgevende ongeval scenario's. In het geval van een plasbrand, BLEVE en fakkelbrandincident kan gevlucht worden, mits men zich niet binnen de 100% letaliteitscontour bevindt. In het geval van een toxisch scenario kunnen aanwezigen het beste binnen in gebouwen schuilen tegen de toxische effecten.

Voor de verschillende ongevalsituaties is het mogelijk om de volgende maatregelen te treffen tot de voorbereiding van bestrijding van rampen binnen het plangebied:

- in het stedenbouwkundig ontwerp rekening houden met de bereikbaarheid van hulpverleningsdiensten;
- effectieve bluswatervoorziening;
- splintervrij glas verblijfsruimtes en vluchtroutes aan A20-zijde;
- aanvullende brandwerendheid;
- "safe haven" principe: afsluitbare ramen, deuren en mechanische ventilatiesystemen;
- waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS);
- risicocommunicatie naar de bewoners/werknemers.

Door de extra maatregelen die getroffen kunnen worden om het plan veiliger te maken in het geval van een incident waardoor het aantal slachtoffers lager zal uitvallen is er, ondanks het hoge groepsrisico, sprake van een aanvaardbare veiligheidssituatie.

In het kader van dit bestemmingsplan is reeds overleg gepleegd met de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (zie ook hierna). Ook bij de uiteindelijke vergunningverlening dient formeel advies te worden gevraagd aan de VRR.

6.6.4 Verantwoording groepsrisico

In het externe veiligheidsonderzoek (Bijlage 22) is, in overleg met de VRR, een verantwoording van het groepsrisico gegeven, waarin - naast de algemene motivatie dat Schieveste de enige plek is waar, binnen de bestaande stad, een substantieel deel van de woningbouwopgave kan worden gerealiseerd - specifiek is ingegaan op de mogelijkheden tot zelfredzaamheid en de mogelijkheden tot voorbereiden van bestrijding van rampen. In de regels van dit bestemmingsplan (4.7.4 Maatregelen calamiteiten) is specifiek aangegeven dat bij nieuwe gebouwen naar het 'safe haven' principe wordt gestreefd: bebouwing waarbij deuren en ramen afsluitbaar zijn, en waarbij in grote gebouwen (die conform bouwregelgeving moet zijn voorzien van een brandbeveiligingsinstallatie), het luchtverversingssysteem uitgeschakeld kan worden.

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. Het meest recente advies is opgenomen als Bijlage 21 bij deze toelichting, welk advies ook is verwerkt in het externe veiligheidsonderzoek. De adviezen die door de VRR zijn gegeven zijn hieronder puntsgewijs toegelicht, waarbij cursief is aangegeven hoe hiermee in het bestemmingsplan is omgegaan.

Toxisch scenario

De voorgestelde maatregelen met betrekking tot de toxische scenario's die kunnen optreden, worden door de VRR als afdoende geacht wanneer zij in deze vorm worden uitgevoerd. *(Hiertoe is een juridische regeling opgenomen in de regels van het bestemmingsplan).*

Plasbranden

Voor het scenario plasbrand op de Rijksweg A20, zijn in een eerder stadium bouwkundige maatregelen door de VRR geadviseerd. Dit is een eis uit de Regeling Bouwbesluit 2012. In reactie daarop wordt in het EV-onderzoek een damwand met een hoogte van 50 centimeter voorgesteld om een eventuele plasbrand op te vangen. Dit kan een effectieve manier zijn om de plas tegen te houden, echter is het (vanwege de hoogte) niet afdoende in staat om ook de hittestraling tegen te houden. Dit resulteert erin dat voor een afstand van 30 meter vanaf de damwand waar de plas wordt tegengehouden, alsnog wordt geadviseerd om te voldoen aan de maatregelen zoals gesteld in artikel 2.4 tot en met 2.9 van de Regeling Bouwbesluit 2012. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan is een goede onderbouwing en berekening nodig om het effect van de beoogde damwand als gelijkwaardigheid aan te tonen. *(Uitgaande van deze vereisten is het bouwvlak zodanig gepositioneerd dat geen bebouwing is toegelaten binnen 30 meter van de snelweg. Daarmee zijn er geen juridische verplichtingen meer ten aanzien van plasbranden. In de verdere uitwerking van de plannen zal door de ontwikkelaar bekeken moeten worden in hoeverre maatregelen aan de gebouwen genomen kunnen worden om de effecten van de hittestraling nog verder te beperken).*

Aardgastransportleiding

In aanvulling op de onderbouwing met betrekking tot de aardgastransportleiding adviseert de VRR om met de eigenaren van de leidingen en overige partijen die in de nabijheid van de transportleidingen graafwerkzaamheden kunnen uitvoeren, afspraken te maken over het tijdstip van de graafwerkzaamheden. Ten tijde van aanwezigheid van grote aantallen personen in de objecten is het niet wenselijk dat er graafwerkzaamheden worden uitgevoerd. Daarnaast is het wenselijk dat de personen die aanwezig zijn, op de hoogte zijn van de werkzaamheden en de daarbij behorende risico's. Dit omdat het merendeel van de incidenten met transportleidingen wordt veroorzaakt door graafwerkzaamheden. *(De aardgastransportleiding is in het bestemmingsplan specifiek bestemd).*

Bluswatervoorzieningen

Wat betreft de voorgestelde eisen aan (de hoeveelheden en locaties van) het bluswater wijst de VRR er op dat dit bij de vergunningverlening zal worden getoetst. Echter, dit zal gedaan worden door het team Brandpreventie Noord, onderdeel van de afdeling Risicobeheersing van de VRR. Daarbij zullen niet de richtlijnen van de NVBR leidend zijn, maar de regionaal vastgestelde 'Handleiding advies bluswater en bereikbaarheid VRR'. *(Het EV-rapport is op dit onderdeel aangevuld).*

Overige aspecten

De VRR kan zich vinden in de wijze waarop invulling is gegeven aan de overige benoemde aspecten, waaronder de splintervrije beglazing en de risicocommunicatie. *(De OCS weegt in de verdere uitwerking af waar splinterwerend glas precies wordt toegepast, in afstemming met de VRR. Dit zal vermoedelijk in elk geval bij ontvluchtingsroutes het geval zijn).*

Conclusie

Door de extra maatregelen die getroffen kunnen worden om het plan veiliger te maken in het geval van een incident waardoor het aantal slachtoffers lager zal uitvallen is er, ondanks het hoge groepsrisico, sprake van een aanvaardbare veiligheidssituatie.

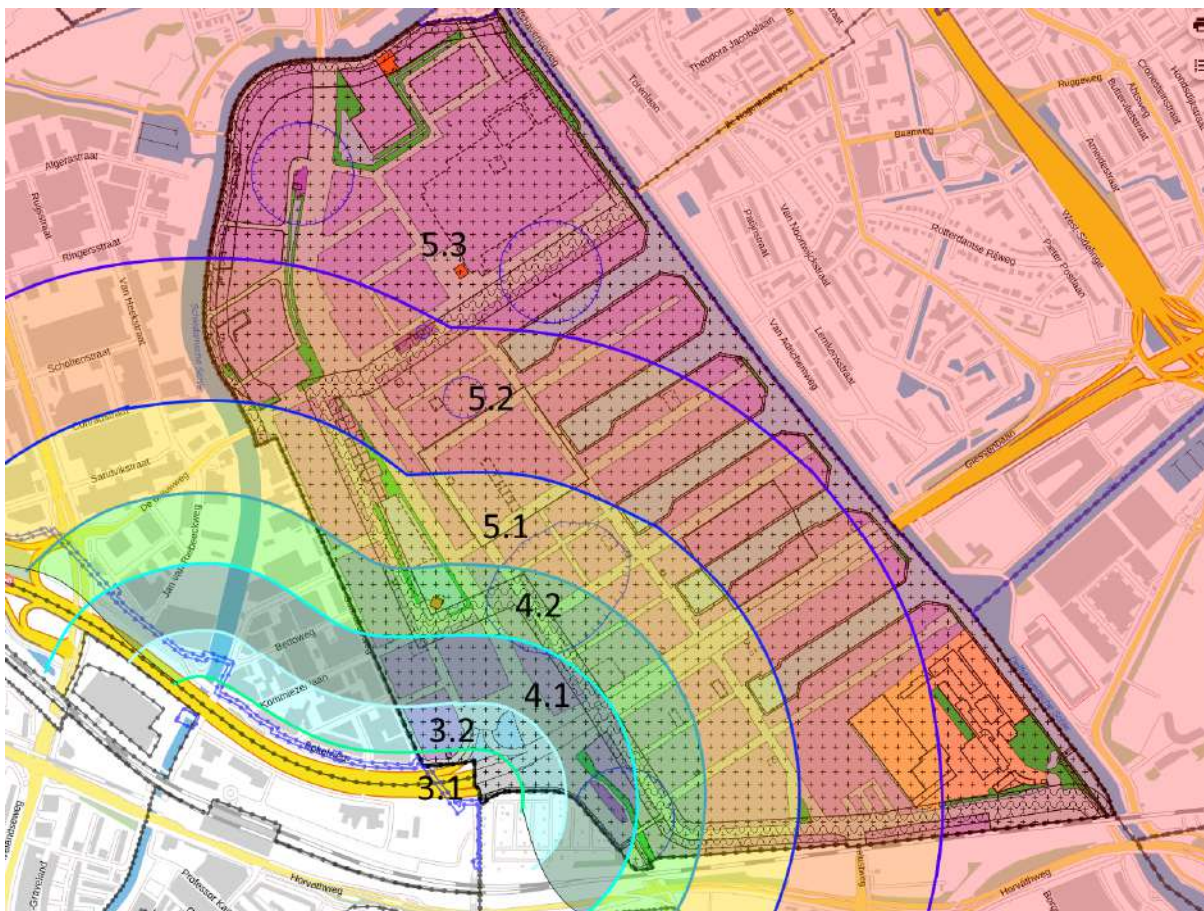
6.7 Milieuhinder bedrijvigheid

6.7.1 Kader en onderzoek

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

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

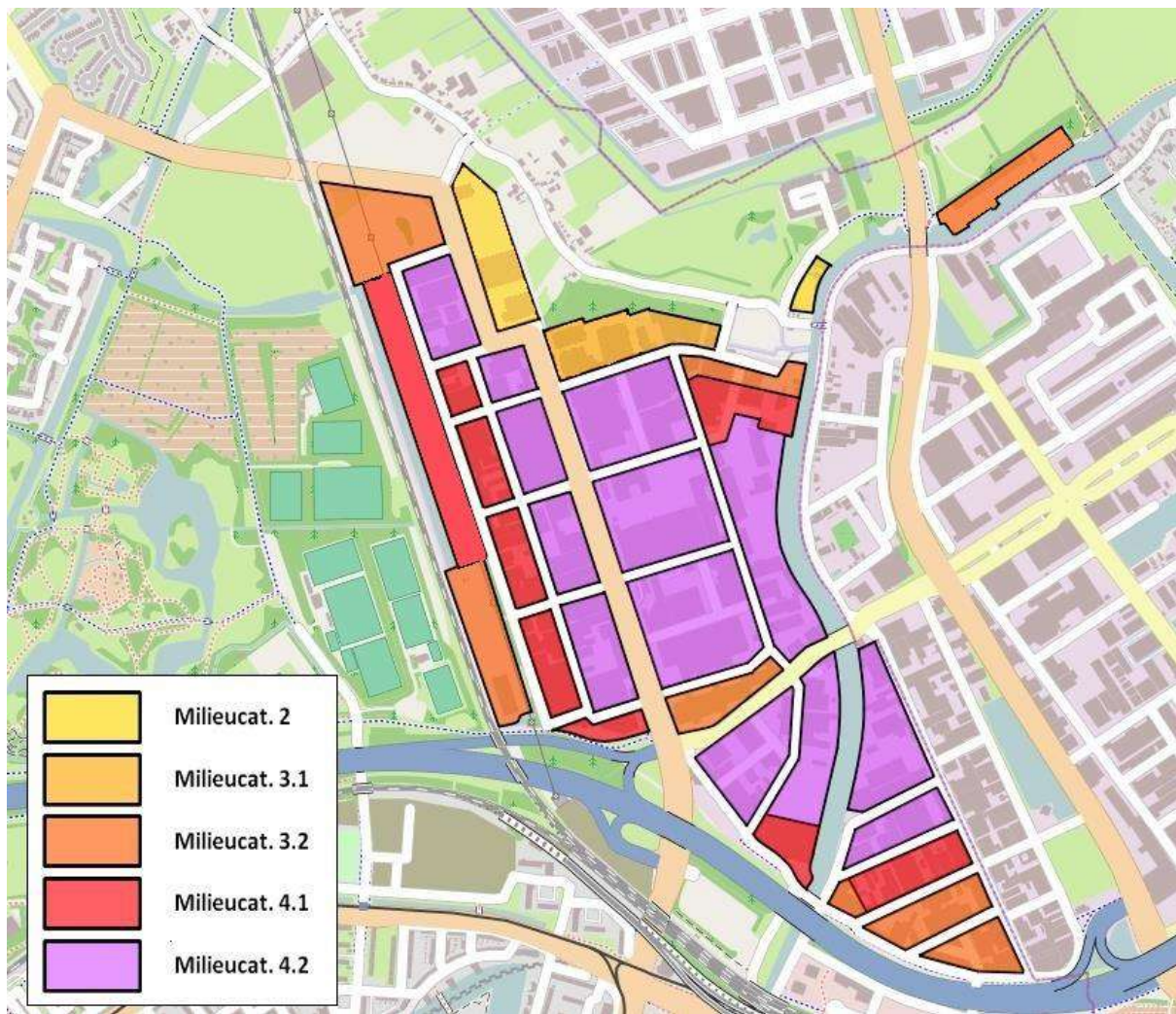
Op basis van dit zoneringsprincipe zou, om de realisatie van Schieveste mogelijk te maken, de volgende zonering moeten gelden voor het bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland:



Afbeelding 6.1.: zonering ten behoeve van realisatie Schieveste

Schiedam

Voor de Schiedamse delen van het bedrijventerrein geldt momenteel het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland 2004'. Op grond van dit bestemmingsplan zijn in de directe nabijheid van Schieveste bedrijfsactiviteiten tot maximaal milieucategorie 4.2 toegelaten. Voor een gedeelte van het bedrijventerrein voldoet het huidige bestemmingsplan niet aan de geadviseerde richtafstanden voor bedrijven. Voor dit bedrijventerrein is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding, dat naar verwachting eind 2020 zal worden vastgesteld. De milieuzonering zal in dit bestemmingsplan worden aangepast aan de voor de ontwikkeling van Schieveste vereiste milieuzonering. Het bestemmingsplan "s-Graveland & Spaanse Polder 2020" gaat uit van de volgende zonering:



Afbeelding 6.2.: milieuzonering Spaanse Polder / 's Gravelandse Polder

Om te beoordelen of sprake is van knelpunten is aanvullend gekeken of er momenteel bedrijven gevestigd zijn welke niet voldoen aan de gewenste milieuzonering bij realisatie van woningen op Schieveste. Op het Schiedamse gedeelte van het bedrijventerrein voldoen de volgende bedrijven niet aan de gewenste richtafstanden:

Bedrijf	Adres	Activiteit	Cat.	Richt-afstand	Afstand	Reden
Metoma	Bokelweg 10	Vervaardigen constructiewerken	3.2	100	90	Geluid
Autospuiterij Ferron	Bokelweg 26	Carosserieherstel / Autospuiterij	3.2	100	90	Geur
AAS Schadecentrum Rotterdam	Bokelweg 100	Carosserieherstel / Autospuiterij	3.2	100	90	Geur

Tabel 6.1.: richtafstanden Schieveste op Schiedams grondgebied, op basis van de VNG

Voor de bedrijven, alle gevestigd aan de Bokelweg, geldt dat sprake is van een beperkte overschrijding van de richtafstanden. Daarnaast zijn de bedrijven alle gevestigd op gronden welke in eigendom zijn van de gemeente Schiedam en waarvan de erfpacht op korte termijn terugkomt naar de gemeente. De

kavels aan de Bokelweg zullen vervolgens worden herontwikkeld in lijn met de in 2019 vastgestelde Ruimtelijke Economische Visie en Agenda en de bijbehorende “Visie 's-Gravelandsepolder & Spaanse Polder: hèt bedrijventerrein van de toekomst”.

Rotterdam

Voor het Rotterdamse gedeelte van het bedrijventerrein geldt het bestemmingsplan 'Spaanse Polder' uit 2014. Op grond van dit bestemmingsplan zijn bedrijfsactiviteiten tot maximaal milieucategorie 5.3 toegelaten op het gehele bedrijventerrein. Hoewel de gemeente Rotterdam in de toelichting stelt gebruik te maken van de VNG-publicatie, heeft dit niet geleid tot een op de bestaande woningen afgestemde milieuzonering. Het bestemmingsplan laat het daarom toe dat zware bedrijvigheid gevestigd kan worden op kortere afstand dan wordt geadviseerd.

De gemeente die verantwoordt deze keuze door te verwijzen naar aanvullende wet- en regelgeving, welke er op moet toezien dat een goed woon- en leefklimaat wordt gegarandeerd. Voor wat betreft geluid wordt verwezen naar de Wet geluidhinder en regelgeving samenhangend met een gezoneerd industrieterrein. Voor wat betreft het aspect gevaar is in het bestemmingsplan een regeling opgenomen voor Bevi-inrichtingen. Hoewel met deze bepalingen tot een bepaald niveau wordt voorkomen dat, uit het oogpunt van een goed woon- en leefklimaat en een goede bedrijfsvoering, knelpunten ontstaan, biedt de gehanteerde systematiek niet dezelfde waarborgen als de door de VNG geadviseerde zonering. In de Rotterdamse systematiek gelden in de eerste plaats geen aanvullende regels met betrekking tot geur en stof, waardoor het mogelijk blijft dat bedrijven die veel geur of stof veroorzaken te dicht op de woningen worden gevestigd. Daarnaast gelden voor wat betreft het aspect gevaar alleen regels voor Bevi-inrichtingen en ziet de regeling niet op andere inrichtingen die een (in afstand beperkte) risico-contour hebben.

Omdat geen sprake is van een volledig dekkende regeling is in eerste instantie gekeken hoe de zonering er uit ziet indien Schieveste wordt gerealiseerd, uitgaande van de VNG geadviseerde zonering (zie tabel 7.1). Om te beoordelen of sprake is van knelpunten is aanvullend gekeken of er momenteel bedrijven gevestigd zijn welke niet voldoen aan de gewenste milieuzonering. Op het Rotterdamse gedeelte van het bedrijventerrein voldoen de volgende bedrijven in de toekomstige situatie niet aan de gewenste richtafstanden:

Bedrijf	Adres	Activiteit	Cat.	Richt-afstand	Afstand	Reden
Zinkunie	Schuttevaerweg 41B	Vervaardigen lood, zink en tin	4.2	300	290	Geluid
Berser Shipping Holland	Schuttevaerweg 96	Opslag gevaarlijke stoffen	5.1	500	430	Gevaar
Tapwacht Services & Techniek	Sonnemerestraat 5	Groothandel appendages e.d.	3.2	100	90	Geluid
Steon Engineering Plastics	Thurledeweg 5	Vervaardigen producten kunststof	4.1	200	195	Geur

Tabel 6.2.: richtafstanden Schieveste op Rotterdams grondgebied, op basis van de VNG

Net als in Schiedam geldt voor de bedrijven dat slechts in beperkte mate sprake is van een overschrijding van de richtafstanden. Voor twee bedrijven geldt dat deze overschrijding samenhangt met het aspect geluid, wat wordt gereguleerd via de voor het industrieterrein geldende geluidscontour. Voor Berser Shipping geldt dat dit bedrijf de bedrijfsvoering recent heeft aangepast en gestopt is met de opslag van gevaarlijk stoffen waardoor het feitelijke invloedsgebied aanzienlijk kleiner is dan de

voorgeschreven 500 meter. Ook in het bestemmingsplan wordt voor dit bedrijf uitgegaan van een kleinere milieucontour.

Voor Rotterdam geldt dat de ontwikkeling van Schieveste niet zal leiden tot een beperking van de bedrijfsvoering van de momenteel in het gebied aanwezige bedrijven. Voornoemde neemt niet weg dat het bestemmingsplan ruimte biedt dat in de toekomst bedrijven zich vestigen op het industrieterrein welke niet voldoen aan de richtafstanden. Uitgaande van de beperkingen die het Rotterdamse bestemmingsplan zelf stelt kunnen dit zijn:

- inrichtingen met een invloedsgebied voor geur groter dan 50 meter;
- inrichtingen met een invloedsgebied voor stof groter dan 50 meter;
- niet Bevi-inrichtingen met een risico-contour groter dan 50 meter.

De woningbouw op Schieveste zou in de toekomst in theorie een belemmering kunnen vormen bij het verlenen van omgevingsvergunningen (milieu) voor bedrijven met invloedsgebieden als omschreven in de hiervoor genoemde opsomming. Dit risico is echter beperkt.

6.7.2 Conclusie

Voor zover de bedrijven zijn gelegen in Schiedam is door de gemeente reeds een nieuw bestemmingsplan voor het Schiedamse gedeelte van het bedrijventerrein Spaanse Polder in procedure gebracht. Onderdeel hiervan is het verlagen van de milieucategorieën, zodat de milieucontouren van de bedrijven niet meer over Schieveste liggen. Rotterdam heeft, conform provinciaal beleid de hoogst mogelijke milieucategorie opgenomen. Gezien de nabijheid van gevoelige functies is het echter onwaarschijnlijk dat bedrijvigheid in deze categorie zich ter plaatse kan vestigen.

6.8 Verkeer

Het Masterplan gaat voor bereikbaarheid uit van de kernwaarde “Ultiem verbonden”. Dat betekent dat Schieveste multimodaal wordt verbonden voor zowel voetganger, fietser, automobilist, en met openbaar vervoer. Met de directe ligging aan het station Schiedam Centrum wordt gestreefd naar een autovrij gebied, met de focus op duurzame mobiliteit en verbondenheid. Dit wordt bereikt door onder andere de auto-ontsluiting te beperken tot de bestaande Schievesteweg en de bestaande fietsstructuren richting Delft, Schiedam en Rotterdam te versterken.

Kaders in het Kwaliteitsplan Schieveste

In de aanloop naar de ontwikkeling van Schieveste zijn in het Kwaliteitsplan Schieveste (5.3.2) uitgangspunten geformuleerd ten aanzien van verkeer en (duurzame) mobiliteit.

De gemeente is voornemens een nieuwe verbinding te realiseren ter hoogte van Lentiz, tussen Schieveste en Schiedam-Oost. Samen met deze fysieke verbinding ontstaat er zo ook de mogelijkheid tot een functionele verbinding tussen de twee wijken. Schieveste kan zich op die manier inbedden in het stedelijk weefsel van de stad. Bijvoorbeeld doordat scholen in Schiedam-Oost nu ook goed bereikbaar worden vanuit Schieveste. Het voorzieningenprogramma op Schieveste kan omgekeerd ook voldoen aan een vraag van Schiedam-Oost.

De ligging van Schieveste in een stedelijk gebied met hoge dichtheden nabij het station en openbaarvervoersknooppunt Schiedam Centrum biedt de mogelijkheid tot een optimaal gebruik van het openbaar vervoer. Mobiliteitsmanagement zal worden ingezet om het autogebruik te minimaliseren. De bestaande infrastructuur zal daarbij optimaal worden benut en de capaciteit van de toevoerwegen zal worden verbeterd om de bereikbaarheid te waarborgen indien nodig. Met het oog op toekomstige ontwikkelingen en trends, kan bij de ontwikkeling van Schieveste maximaal worden ingezet op het gebruik van deelauto's. De gemeente Schiedam hanteert voor het bepalen van de parkeernorm voor deelauto's de regel dat elk deelauto vijf reguliere auto's vervangt. Daarnaast kan elektrisch vervoer worden gestimuleerd door parkeergarages te voorzien van oplaadpunten voor elektrische voertuigen (zowel auto's als fietsen). Ten behoeve van de verblijfskwaliteit in het binnengebied kan nader worden onderzocht of het mogelijk is elektrisch aangedreven mobiliteit de voorkeur te geven bij leveranciers en bezorgers.

Ten aanzien van de parkeernorm van Schieveste voor auto's wordt gesteld dat deze afwijkt van het reguliere parkeerbeleid. Gemiddeld over het hele plangebied berekend wordt uitgegaan van 0,3 autoparkeerplaats per woning of lager. Afhankelijk van de doelgroep en verwacht – te onderzoeken – mobiliteitspatroon kan overleg plaatsvinden over een andere parkeernorm. Deze parkeernorm dient te worden gemotiveerd door toepassing van verschillende alternatieven voor vervoer in het plangebied en geborgd door het zorgdragen voor het blijvend aanbieden van deze professionele mobiliteitsdiensten aan gebruikers (MaaS oa deelauto).

6.8.1 Onderzoek

In het verkeersonderzoek (Bijlage 18) zijn de effecten van de alternatieven en varianten van de ontwikkeling van Schieveste op de verkeerssituatie in beeld gebracht. Ook is aandacht besteed aan parkeren. Op basis van het onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd.

Uitgangspunten en varianten

In het verkeersonderzoek zijn een tweetal varianten beschouwd met 3.000 en 3.500 woningen. Ook is gekeken naar een alternatieve mobiliteitsvariant. Deze komt voort uit een infrastructurele maatregel, namelijk het laten vervallen van de Overschieseweg als autoroute voor het gedeelte tussen het Stationsplein en de Noorderweg. Deze variant komt voort uit de wens om de verkeersveiligheid rondom het station te waarborgen.

In het onderzoek is ook een zogenoemde 'modal split' opgenomen. Dit is de verdeling tussen diverse modaliteiten, namelijk auto, fiets en openbaar vervoer. Hierdoor kan goed inzichtelijk worden gemaakt wat bijvoorbeeld het verwachte autogebruik wordt ten opzichte van openbaar vervoer en fiets. In de huidige situatie is er alleen een aantal kantoren en een middelbare school aanwezig. Hierdoor is er geen goede vergelijking te maken met de geplande ontwikkelingen, omdat deze grotendeels zal bestaan uit woningen. Daarom is de modal split van de gehele gemeente Schiedam berekend. De verwachting is dat het autogebruik met twee procentpunten toeneemt ten nadele van het fiets- en ov-gebruik richting het prognosejaar 2030, zonder de ontwikkeling van Schieveste (de referentiesituatie).

Voor het onderzoek naar de verkeersafwikkeling van Schieveste zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het binnengebied van Schieveste, de enfilade, wordt autovrij. Er wordt een lage parkeernorm gehanteerd, vanwege directe aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer en de stedenbouwkundige uitgangspunten en kernkwaliteiten van Schieveste. De parkeernorm voor auto's bedraagt gemiddeld over het hele gebied 0,3 autoparkeerplaats per woning of lager. Deze norm is haalbaar als er naast het aanbod aan OV ook alternatieve vervoersdiensten worden geboden, zoals deelauto's en professionele mobiliteitsdiensten. In de te onderzoeken alternatieven en varianten wordt eerst worst-case geredeneerd uitgegaan van de gemeentelijke (hogere) parkeernorm. In de optimalisatievariant wordt vervolgens uitgegaan van de lagere parkeernorm. Voor de overige voorzieningen gelden in alle alternatieven en varianten de gemeentelijke parkeernormen.
- Het gebied wordt voor het autoverkeer ontsloten via de noordelijke parallelweg, de Schievesteweg. Het autoverkeer kan het gebied primair aan de noordwestzijde verlaten, via de bestaande brug over de Schie, via de Noorderweg. Secundair kan het autoverkeer gebruik maken van de bestaande tunnel onder de A20 door, richting bedrijventerrein Spaanse Polder.
- De Overschieseweg, die in de bestaande situatie langs de Schie in zuidelijke richting loopt, wordt mogelijk afgesloten voor autoverkeer. Hierover is nog geen definitieve beslissing genomen en het bestemmingsplan laat beide opties open. In de te onderzoeken alternatieven varianten worden beide situaties opgenomen.
- In het gebied zelf rijdt het autoverkeer over de noordelijke parallelweg, de Schievesteweg, van waaruit men de auto kan parkeren in één van de drie parkeerhuizen. Ook verkeer voor diensten, zoals afvalinzameling en postbezorging, kan via deze weg de woningen bereiken. Uitsluitend calamiteitenverkeer kan ook in oostelijke richting het gebied in- en uitrijden.
- De gebouwde parkeervoorzieningen bestaan uit 9 lagen en zijn berekend op circa 400 parkeerplaatsen per parkeerhuis. (Deel)mobiliteit krijgt hier een plek op de begane grond, waarmee het zichtbaar en toegankelijk is. De parkeerhuizen staan (grotendeels) los van de andere bebouwing op Schieveste. Hiermee zijn de gebouwen flexibel en demontabel en daarmee in staat mee te veranderen bij veranderende ambities en behoeften in de toekomst.
- Fietsen dient voor de nieuwe bewoners de comfortabelere keuze te zijn in verhouding tot de auto. Openbare fietsparkeerplaatsen zijn gesitueerd in de plint van het gebouwencluster langs het spoor, zodat de openbare ruimte wordt ontlast. Privé fietsparkeerplaatsen zijn georganiseerd in de plinten van de gebouwen.
- De fietsdoorsteek 'Boerhaavetunnel' (onderdoorgang) is voorzien onder de Horvathweg door.

Onderzoeksresultaten

Bereikbaarheid

De directe nabijheid van trein- en metrostation Schiedam Centrum maakt het plangebied uitstekend bereikbaar per OV. Uit het onderzoek blijkt dat de bereikbaarheid van het plangebied via het openbaar vervoer in de toekomst in alle gevallen gewaarborgd blijft. Daarbij komt dat in het kader van het project PHS (Programma Hoogfrequent Spoor) het aantal treinen op de spoorlijn de komende jaren zal toenemen. Dat komt de bereikbaarheid van Schieveste ten goede.

Ook voor wat betreft de autobereikbaarheid blijft het gebied goed bereikbaar. De verbinding via de Noorderweg en via het bedrijventerrein Spaanse Polder richting de A20 zorgt voor een goede bereikbaarheid van Schieveste. Daarnaast kan via de Overschieseweg ook snel het centrum van Schiedam bereikt worden. Het onderzoek geeft ook gekeken naar de mobiliteitsvariant, waarbij de Overschieseweg als autoroute voor het gedeelte tussen het Stationsplein en de Noorderweg komt te vervallen. De mobiliteitsvariant beperkt vanzelfsprekend de bereikbaarheid van het gebied vanaf de noordoostzijde. Echter gaat het maar om een klein deel van het verkeer van en naar Schieveste waarop deze maatregel effect heeft.

Verkeersstromen

De ontwikkeling van Schieveste leidt tot een verkeerstoename, maar niet tot nieuwe knelpunten in de verkeersdoorstroming. Ook in combinatie met andere ontwikkelingen buiten het plangebied is er weinig ruimte voor verkeersgroei. Door in Schieveste in te zetten op een lagere parkeernorm van 0,3 pp per woning (de optimalisatievariant) en het stimuleren van gebruik van OV en fiets, zal dit leiden tot minder verkeer dan in de andere onderzochte varianten.

Wel zijn er een aantal aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid. Op de punten waar autoverkeer en fietsverkeer elkaar kruist zijn potentiële verkeersonveilige punten. Hierbij moet gedacht worden aan het kruispunt Noorderweg – Overschieseweg, Schievesteweg – tunnel A20 en de nieuwe oversteek over de Horvathweg. Op deze punten dient goed onderzocht te worden hoe de toename van het autoverkeer niet tot een grote toename van het aantal verkeersongevallen gaat leiden. Daarnaast is de ontsluiting aan de noordkant van Schieveste via de Spaanse Polder ook een aandachtspunt. Deze wegen zijn niet geschikt voor grote aantallen doorgaand verkeer, waardoor onveilige verkeerssituatie kunnen ontstaan. In de nadere uitwerking van het inrichtingsplan dient dit goed uitgewerkt te worden om verkeersonveilige situaties te voorkomen. Dat geldt ook voor de fietsinfrastructuur. Het fietsgebruik neemt toe op alle wegen in Schieveste. Het is daarom van belang dat de fietsinfrastructuur op orde is om deze toename goed te faciliteren.

Modal split

De analyse van de modal splits van de onderzochte alternatieven en varianten laat zien dat het aandeel autogebruik afneemt en het aandeel OV en fiets toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Deze mobiliteitsshift is een positieve ontwikkeling om het autogebruik te ontmoedigen en sluit aan op de focus van Schieveste: duurzame mobiliteit en verbondenheid voor OV, fiets en voetganger.

6.8.2 Parkeren

Het binnengebied van Schieveste wordt autovrij en krijgt een lage parkeernorm van gemiddeld maximaal 0,3 pp per woning (met afwijkingsbevoegdheid voor een nog lagere norm). Deze lage norm is haalbaar als er naast het aanbod aan OV ook alternatieven worden geboden, zoals deelauto's en professionele mobiliteitsdiensten. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat een lage parkeernorm voor Schieveste tevens positieve effecten heeft op de verkeerssituatie rondom het gebied.

Het gebied wordt ontsloten via de noordelijke parallelweg, waar men de auto kan parkeren in één van de drie parkeerhuizen. Deze gebouwde parkeervoorzieningen bestaan uit 9 lagen en zijn berekend op circa 400 parkeerplaatsen per parkeerhuis. (Deel)mobiliteit kan hier een plek krijgen op de begane grond, waarmee het zichtbaar en toegankelijk is. De parkeerhuizen staan (grotendeels) los van de andere bebouwing op Schieveste. Hiermee zijn de gebouwen flexibel en demontabel en daarmee in staat mee te veranderen bij veranderende ambities en behoeften in de toekomst.

Resultaten verkeersonderzoek

In het verkeersonderzoek is gekeken naar de gemeentelijke norm en de afwijkende, lagere parkeernorm (gemiddeld maximaal 0,3 pp/woning). Ook is onderscheid gemaakt in wel of geen dubbelgebruik.

Uit de parkeerbalans blijkt dat wanneer wordt gerekend met de gemeentelijke parkeernorm, er bij zowel met als zonder dubbelgebruik en bij beide alternatieven (3.000 / 3.500 woningen en voorzieningen) onvoldoende parkeerplaatsen zijn.

De ambitie voor is de ontwikkeling van Schieveste is een parkeernorm van gemiddeld maximaal 0,3 parkeerplaats per woning of zelfs lager. Deze norm is doorberekend als de 'optimalisatievariant', eveneens met en zonder dubbelgebruik.

Op basis van de optimalisatievariant (zowel 3.000 woningen en voorzieningen als 3.500 woningen en voorzieningen), met de lagere parkeernorm van gemiddeld 0,3 parkeerplaats per woning (of lager) en zonder dubbelgebruik in parkeren ontstaat een tekort van 145 parkeerplaatsen. In dezelfde situatie, maar mét het toepassen van dubbelgebruik, blijkt echter dat er wel voldoende parkeerplaatsen zijn (tabel 7.3). Daarbij ontstaat een overschot van 150 parkeerplaatsen.

Parkeerbalans 3.500 woningen en voorzieningen met verlaagde parkeernorm 0,3 pp/woning

	Aantal parkeerplaatsen, geen dubbelgebruik	Aantal parkeerplaatsen, wel dubbelgebruik
Parkeerbehoefte	1.345	1.050
Beschikbaar aantal parkeerplaatsen	1.200	1.200
Resultaat	- 145	150

Tabel 7.3.: Parkeerbehoefte per functie in Schieveste, bron: Verkeersonderzoek Schieveste, Antea, opgenomen op blad 59 als tabel 5.27.

De lagere parkeernorm van 0,3 wordt voor Schieveste gerechtvaardigd door de goede OV-bereikbaarheid, het gebruik van deelauto's en fietsinfrastructuur. Ook moet er worden ingezet op mobiliteitsmanagement om het autogebruik te verminderen en dienen er voldoende veilige fietsenstallingen aanwezig te zijn op de ontwikkellocatie. Dit wordt momenteel verder onderzocht en uitgewerkt. Wanneer onverhoopt blijkt dat op basis van de gemiddelde parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning er toch een tekort dreigt te komen, dan bestaat de mogelijkheid om de ruimte in de parkeerhuizen flexibel uit te breiden. In het uiterste geval kan in de omgeving worden gezocht naar alternatieve parkeerplaatsen (bijvoorbeeld in de Euroscop).

Er kan worden geconcludeerd dat, met inachtneming van de verdere uitwerking van het beoogde mobiliteitsmanagement, het plan voorziet in voldoende parkeerplaatsen op basis van de gestelde (lagere) parkeernormen, waarbij voldoende flexibiliteit is ingebouwd om eventuele tekorten binnen of direct nabij het plangebied op te lossen.

6.8.3 Fietsparkeren

Openbare fietsparkeerplaatsen zijn gesitueerd in de plint van het gebouwencluster langs het spoor. In het Masterplan is hiervoor circa 6.900 m² bvo gereserveerd. Deze fietsparkeervoorziening is toegankelijk vanaf beide stationsentrees en onderdoorgangen, om de overstap tussen fiets en openbaar vervoer te bevorderen. In het openbaar gebied worden veel minder plekken georganiseerd, om een rommelig beeld te voorkomen.

Privé fietsparkeerplaatsen zijn georganiseerd in de plinten van de gebouwen en zijn daarmee optimaal toegankelijk. Door het fietsparkeren helder en laagdrempelig te organiseren over het gehele gebied, passeren bewoners altijd eerst hun fiets voordat zij hun auto bereiken.

Resultaten verkeersonderzoek

Ook zijn, om de fiets aantrekkelijk te maken, goede fietsvoorzieningen van belang. Bijvoorbeeld een stalling waar een fiets veilig en eenvoudig geplaatst kan worden (bij voorkeur binnen of overdenkt). Ook snelle en directe fietsverbindingen vergroten de aantrekkelijkheid van de fiets. Onderdeel van het plan is een nieuwe fietsverbinding onder het spoor door richting de wijk Oost, en verder richting het centrum van Schiedam. Hierdoor wordt de aantrekkelijkheid om de fiets te gebruiken verder vergroot.

Voor de parkeerbalans van fietsparkeerplaatsen voor woningen, kantoren en voorzieningen wordt uitgegaan van de fietsparkeerkencijfers van CROW. Dit moet bij de verdere planvorming nader worden uitgewerkt.

6.8.4 Conclusie

Het aspect verkeer vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

6.9 Geluid

6.9.1 Algemeen

Het Stedenbouwkundig Masterplan op Hoofdlijnen gaat uit van een stedelijk woongebied (maximaal 3.500 woningen), met tevens werkgelegenheid en ondersteunende voorzieningen. Ook gaat het Masterplan uit van een verlenging van de huidige stationskap in oostelijke richting en een ondertunneling onder het spoor door richting de Boerhaavelaan/Schiedam-Oost.

In de planontwikkeling zijn in het ontwerp van Schieveste, ter plaatse van de openingen tussen de verschillende gebouwen, geluidsschermen (variërend in hoogte van 15 tot 30 meter) opgenomen. Daarnaast is aan de westzijde van het plan langs het spoor voorzien in het plaatsen van een geluidsscherm met een hoogte van 4 meter +BS langs het spoor tussen de stationskap en de Schie.

Op grond van de Wet geluidhinder zijn normen gesteld met betrekking tot de maximale geluidsbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen. Op grond van de Wet geluidhinder moet aan deze normen worden voldaan indien een woning binnen een wettelijke geluidszone is gelegen. Het plangebied is gelegen binnen de volgende wettelijke geluidszones van:

- Rijkswegen, te weten de A12;
- Binnenstedelijke wegen, te weten de Horvathweg;
- Hoofdspoorwegen, te weten het traject Rotterdam-Schiedam Delft;
- Metrowegen, te weten het traject Rotterdam-Schiedam-Hoek van Holland/Spijkenisse;
- Industrierrein 's-Gravenlandse Polder/Spaanse Polder.

Hogere waarden (geluid)

Op grond van het bepaalde in artikel 83 en 110a van de Wet geluidhinder kunnen hogere waarden (geluid) worden vastgesteld indien de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï wordt overschreden. Hogere waarden (geluid) kunnen worden vastgesteld tot maximaal 63 dB voor binnenstedelijke wegen en tot maximaal 53 dB voor het wegverkeerslawaaï ten gevolge van rijkswegen.

Op grond van het bepaalde in artikel 59 en 110a van de Wet geluidhinder kunnen hogere waarden (geluid) worden vastgesteld indien de voorkeursgrenswaarde voor industrielawaaï wordt overschreden. Hogere waarden (geluid) kunnen worden vastgesteld tot maximaal 55 dB(A).

In hoofdstuk VII "Zones langs spoorwegen" Wgh en in hoofdstuk 4 Bgh is de zonering van spoorwegen (en ook van tram en metro) en het daarbij horende normenstelsel geregeld. Bij spoorweglawaaï is de breedte van de zone onder andere afhankelijk van het aantal sporen en de verkeersintensiteit. In de Regeling Zonekaart spoorwegen is per spoortraject de zonebreedte vastgesteld. Deze zonebreedte

varieert van 100 tot maximaal 1300 meter. Binnen deze zone is de Wgh van toepassing.

De hoogte van de voorkeursgrenswaarde en de maximale hogere waarde is onder andere afhankelijk van het soort geluidsgevoelige bestemming en toepassing van nieuwbouw of bestaande bouw.

6.9.2 Onderzoek

Voor dit bestemmingsplan (en het MER) is door KuiperCompagnons een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De volledige rapportage is opgenomen als Bijlage 11 Deelonderzoek Geluid, MER en bestemmingsplan 'Schieveste 2020', KuiperCompagnons, d.d. 4 september 2020.

In het onderzoek zijn de geluidsbelastingen bepaald ten gevolge van het wegverkeerslawaai, industrielawaai, railverkeerslawaai alsmede de gecumuleerde geluidsbelastingen van deze bronnen samen uitgedrukt in de dosismaat $L_{vl,cum}$ (genormeerd voor wegverkeerslawaai). De geluidsbelastingen zijn bepaald voor de situaties met een verlenging van de stationskap alsmede de situatie met de bestaande kap.

Voor de rijkswegen en hoofdspoorwegen wordt bij een groot aantal woningen de ten hoogste toelaatbare waarde overschreden. Daarnaast is er sprake van verhoogde geluidsbelastingen ten gevolge van het verkeer op de Parallelweg (30 km/uur) en het nestgeluid van binnenvaart- en zeeschepen binnen het industrieterrein Havens Noord-West/Oost-Frankenland (geen onderdeel van gezoneerde bronnen).

Voor de geluidsbronnen is onderzocht welke bron- en overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelastingen te verlagen en het aantal woningen met een te hoge geluidsbelasting te verminderen.

Voor de rijkswegen, hoofdspoorwegen en metrowegen is het mogelijk om de geluidsbelasting te verlagen door (een combinatie van) bronmaatregelen. Voor het toepassen van bronmaatregelen geldt echter dat hiervoor overeenstemming dient te worden bereikt met de bronbeheerders (Rijkswaterstaat, ProRail en RET). Afstemming over de toepassing van bronmaatregelen dient nog plaats te vinden met de bronbeheerders. Voor de rijkswegen en hoofdspoorwegen is het daarnaast noodzakelijk dat de bronmaatregelen ook worden vertaald in een verlaging van de vigerende geluidproductieplafonds. Hiervoor dient een afzonderlijke procedure te worden doorlopen.

Op dit moment wordt vooral voor de hoofdspoorwegen (op termijn) een verlaging van de geluidproductieplafonds realistisch geacht, omdat uit het nalevingsverslag over 2018 blijkt dat er ter hoogte van Schieveste sprake is van een geluidsruimte van ca. 5 tot 6 dB. Dit is ruimte tussen de geluidproductie, waarmee in het onderzoek is gerekend, en de werkelijke geluidproductie in 2018.

De verwachting is dat ook in de toekomst, bij uitvoering van het programma hoogfrequent spoor, de geluidruimte nog zo groot is dat een substantiële verlaging mogelijk is. De gemeente Schiedam zal in overleg treden met ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) om op afzienbare termijn te komen tot de mogelijke verlaging van de geluidproductieplafonds. Ook voor de rijkswegen zijn er mogelijkheden om de geluidsemissie te verlagen door (een combinatie van) bronmaatregelen. Medewerking aan de maatregelen wordt echter minder kansrijk geacht. Wel dient de gemeente Schiedam in overleg met Rijkswaterstaat te bezien of een verlaging van de geluidproductieplafonds mogelijk is en welke kosten hiermee zijn gemoeid. Op basis van het kostenplaatje dient te worden beoordeeld of maatregelen financieel doelmatig zijn.

Uit het onderzoek volgt dat overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen) in het algemeen om verschillende redenen niet (financieel) doelmatig zijn. Een uitzondering vormen hierbij:

- een verlenging van het 4,0 meter hoge geluidsscherm langs het spoor in westelijke richting over de Schie;
- verhoging van de geluidsschermen tussen de gebouwen binnen Schieveste, alsmede het toevoegen van extra schermen op de gebouwen aan de oostzijde van Schieveste.

Voor de geluidsbelasting ten gevolge van de Horvathweg respectievelijk het industrieterrein 's-Gravenlandse Polder/Spaanse Polder geldt dat het niet doelmatig is om maatregelen te treffen.

De gevels waar sprake is van een overschrijding van genoemde bronnen ondervinden immers een veel hogere geluidsbelasting ten gevolge van de hoofdspoorwegen, metrowegen of rijkswegen. Dit geldt eveneens voor het geluid ten gevolge van het verkeer op de Parallelweg.

Omdat het op dit moment niet mogelijk is rekening te houden met bronmaatregelen zal de overschrijding van de ten hoogste toelaatbare waarden voor de rijkswegen en spoorwegen moeten worden opgelost door gebouwgeïntegreerde maatregelen (afgesloten galerijen, gevelschermen zoals vliesgevels, coulissenschermen, gesloten borstweringen en (deels) afsluitbare buitenruimtes). Dit wordt in de nadere (deel)uitwerking van het Masterplan onderzocht en nader uitgewerkt. Mochten gebouwgeïntegreerde maatregelen niet afdoende zijn dan dienen de betreffende gevels of delen van gevels als 'dove' gevels te worden uitgevoerd. In veel gevallen kan het in de praktijk mogelijk zijn om de geluidsbelasting, bij de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, met gebouwgeïntegreerde maatregelen, te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde. Hiermee is in dit stadium echter geen rekening gehouden door het ontbreken van definitieve gebouwontwerpen en woningplattegronden.

Geluidsluwe gevel

Met de gebouwgeïntegreerde maatregelen zal het eveneens mogelijk zijn om bij veel woningen de geluidsbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde zodat er sprake is van een geluidsluwe gevel, die als eis is opgenomen in het gemeentelijk geluidsbeleid. In de praktijk zal het echter met name bij de woontorens met eenzijdig georiënteerde woningen niet mogelijk zijn om aan de eis met betrekking tot een geluidsluwe gevel te voldoen. Voor deze situaties is een ontheffing van het gemeentelijk geluidsbeleid noodzakelijk. Voor deze appartementen kan, indien buitenruimtes aanwezig zijn, gekozen worden voor afsluitbare buitenruimtes, waarbij in gesloten toestand wel wordt voldaan aan deze eis. Indien geen buitenruimtes aanwezig zijn bestaat de mogelijkheid de geluidsbelasting te reduceren door een gebouwgebonden geluidsscherm. Indien het niet mogelijk is aan de voorwaarden te voldoen is akoestische compensatie noodzakelijk, conform het Kwaliteitsplan Schieveste.

Compenserende factoren

Ter plaatse van het binnengebied van Schieveste is, met uitzondering van een deel van het plein aan de Schie, sprake van een gecumuleerde geluidsbelasting voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï of industrielawaaï die lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Bij de realisatie van de woningen kunnen nog de volgende compenserende factoren worden meegenomen; een zwevende dekvloer, akoestisch ontkoppelen van installaties (o.a. liftschachten) en een hogere geluidwering van de gevels, afgestemd op de gecumuleerde geluidsbelasting $L_{vl,cum}$, ten gevolge van alle geluidsbronnen (wegverkeer-, railverkeer- en industrielawaaï samen). Dit laatste is als aanvullende eis opgenomen in het Kwaliteitsplan Schieveste.

Beoordeling gecumuleerde geluidsbelasting (wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai)

De gecumuleerde geluidsbelasting is van belang voor de beoordeling of de vaststelling van hogere waarden niet leidt tot onaanvaardbare geluidsniveaus door de samenloop van geluidsbelastingen. Voor deze beoordeling is met name de samenloop van het geluid van de rijkswegen en hoofdspoorwegen van belang.

Voor de rijkswegen is het noodzakelijk om de geluidsbelasting door maatregelen te beperken tot ten hoogste 53 dB, de hoofdspoorwegen tot ten hoogste 68 dB en het industrielawaai 55 dB(A). De gecumuleerde geluidsbelasting $L_{vl,cum}$ zal in dit geval maximaal ca. 65 dB kunnen bedragen.

Voor wegverkeerslawaaï voor lokale wegen kan een hogere waarde tot 63 dB worden verleend, na toepassing van de aftrek van 5 dB. Op basis van de Wet geluidhinder wordt een geluidsniveau van 68 dB (zonder de aftrek van 5 dB) derhalve acceptabel geacht. Uit de voorgaande beschouwing blijkt dat de gecumuleerde geluidsbelasting $L_{vl,cum}$ maximaal 65 dB kan bedragen. Dit is lager dan 68 dB, zodat de cumulatie niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.

Conclusies ten behoeve van het MER

In het rapport is, ten behoeve van het MER, eveneens gekeken naar de geluidbelasting voor verschillende alternatieven en de milieueffecten als gevolg van fasering in de aanleg van Schieveste. Op basis van de cumulatieve geluidsbelasting $L_{vl,cum}$ wordt geconcludeerd dat de realisatie van Schieveste zorgt voor een verbetering van de totale geluidskwaliteit in het onderzoeksgebied. Op individueel pandniveau treden er wel verslechtingen op, maar deze zijn < 1 dB en daarmee niet significant. Voor de nieuwbouw binnen Schieveste geldt dat de in het Masterplan geïntegreerde geluidsschermen, tussen de verschillende gebouwdelen en het geluidsscherm langs het spoor aan de westzijde van de bestaande stationskap, zorgen voor een reductie van de hoogte van de in het plangebied optredende geluidsbelastingen ten gevolge van het weg- en railverkeerslawaaï. Een verlenging van de bestaande stationskap zorgt voor een forse reductie van de geluidsbelastingen ten gevolge van het railverkeerslawaaï in het gebied direct achter de verlengde kap. Tot slot blijkt dat de geïntegreerde geluidsschermen en de verlenging van de stationskap geen significante invloed hebben op de geluidsbelasting ten gevolge van het industrielawaai. Deze onderzoeksresultaten zullen in het kader van de MER worden meegenomen in de verdere keuze voor geluidreducerende maatregelen. De uitkomsten hiervan worden nader toegevoegd aan deze paragraaf.

6.9.3 Conclusie

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 59, 83 en 110a van de Wet geluidhinder worden ten behoeve van de ontwikkeling van Schieveste voor veel woningen hogere waarden vastgesteld. In de nadere planuitwerking wordt gekeken naar de uitwerking van de benodigde bron- en overdrachtsmaatregelen en wordt hieraan een financieel doelmatige invulling gegeven. Het ontwerp-besluit hogere grenswaarden wordt gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd: het is opgenomen als Bijlage 27 bij de toelichting. De gemeente Schiedam zal in overleg treden met ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) om op afzienbare termijn te komen tot de mogelijke verlaging van de geluidproductieplafonds van spoor en snelweg, maar dit zal zeker niet geformaliseerd zijn ten tijde van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

6.10 Trilling

6.10.1 Kader

Gezien de nabijheid van een spoorlijn is het raadzaam om trillingshinder te betrekken bij de omschreven ruimtelijke keuzes ten aanzien van nieuwbouw.

In de "Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen" wordt de 'Quick Scan trillingen' als instrument aangewezen om te bepalen of nader trillingsonderzoek noodzakelijk is. Deze handreiking is gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving, en geeft aan wat de mogelijkheden zijn om tijdig en concreet rekening te houden met hinder door spoortrillingen bij nieuwbouw. Ook legt de handreiking uit hoe deze mogelijkheden kunnen worden benut. De handreiking heeft op zichzelf geen juridische status, maar krijgt betekenis als het bevoegd gezag de mogelijkheden die de handreiking noemt, toepast in een besluit.

De handreiking is gericht op nieuwbouwinitiatieven en niet op bestaande gebouwen in de nabijheid van spoortracés. De handreiking is wel bruikbaar bij omvangrijke renovaties en gebouwtransformaties waarbij sprake is van een functieverandering die afwijkt van het vigerende bestemmingsplan.

SBR-richtlijn

Een belangrijk en voor veel situaties te gebruiken hulpmiddel is de SBR-richtlijn "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen". Deze richtlijn bestaat uit drie delen:

- Deel A, Schade aan gebouwen
- Deel B, Hinder voor personen in gebouwen
- Deel C, Storing aan apparatuur

Deze richtlijn sluit grotendeels aan bij internationale richtlijnen, waarbij veel aandacht wordt besteed aan het meten van trillingen. Over het algemeen wordt dan ook verwezen naar deze richtlijn wanneer een trillingsonderzoek is voorgeschreven en uitgevoerd. Naast aandacht voor de meting van trilling bevat de richtlijn ook een beoordelingssystematiek. De richtlijnen hebben alleen betrekking op trillingen die van buiten het te beoordelen gebouw komen. Dat houdt in dat het gaat om trillingen die via de ondergrond en de funderingen het gebouw bereiken. Bij deel B (hinder voor personen in gebouwen) worden de trillingen gemeten op vloeren, omdat daar de hinder optreedt.

6.10.2 Onderzoek

Voor het project Schieveste in Schiedam is in het kader van voorliggend bestemmingsplan door DGMR een Quick Scan trillingen uitgevoerd, overeenkomstig de in "Handreiking Nieuwbouw en spoortrillingen" gegeven aanbeveling. De Quick Scan is opgenomen als Bijlage 17. In deze Quick Scan is een beoordeling van de trillingsrisico's voor het project gemaakt op basis van de projectinvulling, de bodemgesteldheid op de kavel, de spooruitvoering en het spoorgebruik van de nabije sporen. Deze beoordeling richt zich op het risico van de meest nabije treinsporen. De metrosporen zijn in dit verband niet relevant.

Door de slappe bodemopbouw en lage rijsnelheden van treinen door station Schiedam is de invloed van reizigerstreinen voor dit project gering. Op meer dan 20 meter afstand tot het spoor wekken reizigerstreinen naar verwachting geen voelbare trillingen op in de bebouwing, mits deze bebouwing bestaat uit appartementenbouwen van tenminste vijf verdiepingen en deze worden uitgevoerd met een betonnen draagconstructie. Wel kunnen de maatgevende goederentreinen op deze afstand tot voelbare trillingen leiden.

Verwacht wordt dat trillingen door goederentreinen op meer dan 30 meter afstand tot het spoor voldoen aan de SBR-B, uitgaande van een appartementenbouw van vijf of meer verdiepingen met een betonnen draagconstructie. Niet uitgesloten is dat op 20 meter afstand van het spoor al (zonder ingrijpende maatregelen) kan worden voldaan aan de richtlijn, maar dit vergt nader onderzoek. Binnen 20 meter afstand tot het spoor is naar verwachting alleen hoogbouw mogelijk en/of bebouwing van minimaal vijf bouwlagen zonder woon- of logiesfunctie.

Qua gebouwconstructie is het van belang dat vloeren niet gevoelig zijn voor de door treinen opgewekte dominante frequenties. Dit door voor de laagste buig-eigenfrequentie van vloeren (gebruikscondities) een ondergrens van 10 Hz aan te houden. Dit geldt zeker voor gebouwen binnen 50 meter afstand tot het spoor. Voor grondgebonden woningen (tot drie bouwlagen) en lichtgewicht bouwconstructies in staal of hout is nader onderzoek nodig of deze kunnen voldoen aan de SBR-B, in elk geval binnen een afstand van 50 meter tot het spoor.

Samenvatting trillingsrisico's

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de verwachte trillingsrisico's als functie van de afstand tot het spoor en de daarbij geadviseerde invulling.

- 11-20 meter: alleen hoogbouw, nader onderzoek door meting en modelvorming nodig;
- 20-30 meter: alleen kantoren en appartementenbouw van meer dan of gelijk aan 5 lagen, nader onderzoek door meting en mogelijk ook modelvorming nodig, aanvullende eisen aan vloerstijfheid;
- 30-50 meter: hoogbouw en appartementenbouw (beton) geen probleem, nader onderzoek voor laagbouw en lichte bouwwijzen (hout/staalskelet), aanvullende eisen vloerstijfheid;
- 50-100 meter: nader onderzoek voor houtskeletbouw;
- >100 meter nader onderzoek niet vereist.

Afbeelding 6.3.: Afstanden 10-20-30-50-100 meter uit het hart van de zuidelijk gelegen spoorlijn ten opzichte van de beoogde bouwhoogten uit het Masterplan.

Toetsing

Op basis van de bouwhoogten uit het masterplan is bepaald voor welke gebouwen in beginsel nader onderzoek benodigd is. Een overzicht van deze contouren ten opzichte van het masterplan is opgenomen in afbeelding 6.3. Binnen 50 meter uit het hart van de zuidelijk gelegen spoorlijn zijn meerdere appartementenblokken voorzien. Deze hebben (op basis van het masterplan) een bouwhoogte van respectievelijk maximaal 6,15, 27, 30, 33 36 en 72 meter. Al deze blokken, met uitzondering van het accent van 72 meter, zijn aan te merken als laagbouw. Voor laagbouw binnen deze zone van 50 meter geldt dat nader onderzoek benodigd is. Bij gebruik van lichte bouwwijzen (hout/staalskelet) dient ook voor hoogbouw nader onderzoek plaats te vinden en gelden eisen aan de vloerstijfheid. Voor de overige bebouwing die tot 100 meter uit de spoorlijn is voorzien, dient onderzoek plaats te vinden indien gebruik wordt gemaakt van houtskeletbouw.

6.10.3 Conclusie

Bij nadere uitwerking van het bouwplan dient, naargelang de ligging van de gebouwen en bijbehorende keuze voor bouwconstructie, nader onderzoek te worden uitgevoerd. Hiertoe is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen. De onderzoeksverplichting is in de regels vereenvoudigd en teruggebracht naar twee afstandenmaten vanaf het spoor, namelijk bebouwing tot 50 meter en tussen 50-100 meter. In beginsel vormt de richtlijnen uit de SBR-richtlijn 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen', deel B, het uitgangspunt, waaraan zoveel als redelijkerwijs mogelijk, moet worden voldaan.

Bovenstaande risico's worden meegenomen in de verdere uitwerking en waar nodig worden bouwkundige maatregelen getroffen waarmee de trilling in de toekomstige gebouwen wordt beperkt.

6.11 Luchtkwaliteit

6.11.1 Kader

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/m² als jaargemiddelde concentratie. Voor PM_{2,5} geldt een maximale grenswaarde van 25,0 µg/m².

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

In het Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Indien een project een effect heeft van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂, 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.

Luchtkwaliteit in Schiedam

In 2019 heeft de gemeente het Actieplan Lucht & Geluid (2019-2022) vastgesteld. Met de maatregelen in dit actieplan wordt mede een bijdrage geleverd aan het realiseren van de ambities van het college: Schiedam als een gezonde, aantrekkelijke, leefbare, groene en bereikbare stad, waar het prettig wonen, werken, ondernemen en recreëren is. Duurzaamheid is daarin het fundament voor alle acties in de komende periode, en vormt samen met stedelijke ontwikkeling, mobiliteit en gezondheid de rode draad door dit actieplan.

Schiedam voldoet momenteel overal aan de Europese normen, en dus ook Nederlandse normen voor fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en Stikstofdioxide (NO₂). Wel is er sprake van een overschrijding van de WHO-advieswaarde voor roet (EC, de belangrijkste gezondheids-indicator). Met het oog op de fors lagere grenswaarden die door vele officiële instanties aanbevolen worden voor een gezonde leefomgeving (WHO, GGD, Gezondheidsraad) kiest Schiedam voor de volgende doelstelling, aangevuld met een onderzoek naar hoe Schiedam in 2030 aan de WHO-normen kan gaan voldoen:

"Schiedam kiest voor gezonde lucht voor iedere Schiedammer. Binnen vijf jaar (2022) is het doel daarom om de volgende drie (jaargemiddelde) waarden te halen:"

	2017 <i>(huidige waarden)</i>	2022 <i>(einde planperiode)</i>	2030 <i>stip op horizon - op basis van WHO normen</i>
Stikstofdioxide NO₂	<40 µg/m ³	<35 µg/m ³	WHO Update in 2020
Fijnstof PM_{2,5}	<16 µg/m ³	<14 µg/m ³	<10 µg/m ³
Roet EC	<1,9 µg/m ³	<1,5 µg/m ³	'Gezonde' norm = <1,17 µg/m ³

Om dit te bereiken zet de gemeente in op:

1. investeren in slimme monitoring
2. voorkomen van toename hinder bij nieuwe ontwikkelingen
3. bronmaatregelen

Belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen in Schiedam de komende jaren zijn het plan 'havenontwikkeling' en het bouwen van vele nieuwe woningen. De keuzes die Schiedam hier maakt, hebben impact voor zowel de geluidsbelasting als de luchtkwaliteit. Dit gaat op voor zowel de bouwfase (overlast bouwverkeer en de bouw zelf) als de fase waarin de woningen/gebouwen in gebruik zijn genomen. Ook keuzes over bijvoorbeeld ontsluitingswegen spelen hier een rol. Daarom worden zowel geluidsbelasting als luchtkwaliteit belangrijke factoren in deze ontwikkelingsplannen.

Bij nieuwe ontwikkelingen kan een beperkte verslechtering acceptabel zijn. Elke ruimtelijke ontwikkeling leidt tot meer verkeersbewegingen en daarmee tot een beperkte toename van luchtverontreinigende stoffen. Een dergelijke lokale toename (mits beperkt) moet dus acceptabel zijn vanuit de gedachte dat het voor de hele stad beter wordt. Daarom worden zowel geluidsbelasting als luchtkwaliteit belangrijke factoren in de integrale afweging van deze ontwikkelingsplannen. Het doel is altijd om tot slimme keuzes te komen en zo hinder voor de inwoners van Schiedam tot een minimum te beperken.

Voor onder andere de bouw van Schieveste geldt dat het (zware) bouwverkeer veel overlast zal geven,

met name door de voortdurende aanvoer van bouwmaterialen. Daarom is het belangrijk dat er tijdig slimme keuzes gemaakt worden. Door de gemeente moet nog worden onderzocht wordt hoe de bevoorrading van deze bouwprojecten zo duurzaam mogelijk kan worden vormgegeven, in samenspraak met de relevante bouwbedrijven in Schiedam. Het doel is een efficiënte en duurzame aan- en afvoer van bouwmaterialen én bouwvakkers, zoveel mogelijk elektrisch en op de minst verstorende tijden, met als resultaat minder gevaar en hinder op en rond de bouwplaats. Een mogelijke uitkomst hiervan zou een 'bouwhub' kunnen zijn buiten het centrum, waarbij de bouwmaterialen eerst hier binnenkomen.

Ook wordt betoogd dat woningbouwprogramma's in de buurt van OV-knooppunten lenen zich goed voor een aanpak met elektrische deelauto's, wat kansen biedt voor de bouwplannen op onder meer Schieveste.

Kaders in het Kwaliteitsplan Schieveste

In het Kwaliteitsplan Schieveste is een norm opgenomen voor de luchtkwaliteit in Schieveste. Binnen woningen geldt dat er een zodanig ventilatie- en/of filtersysteem moet worden toegepast dat de WHO-advieswaarden van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per jaar voor PM_{10} en $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per jaar voor $\text{PM}_{2,5}$ in de binnenlucht niet worden overschreden. Ook dienen maatregelen getroffen te worden die bevorderend zijn voor de luchtkwaliteit in het openbare gebied.

6.11.2 Onderzoek

In het kader van de totstandkoming van het Masterplan is een studie uitgevoerd naar de impact van het plan op de luchtkwaliteit (Bijlage 13). Het onderzoek geeft inzicht in de mate van beïnvloeding en gaat na of dit leidt tot verslechtering dan wel verbetering van de luchtkwaliteit. Het gaat dan met name om de stoffen NO_2 , PM_{10} (fijnstof) en roet (EC, elementair koolstof).

In de studie is gekeken naar de emissies vanaf de A20 en bijbehorende invoeg- en uitvoegstroken, tot zover deze langs het plan liggen en een klein deel van het onderliggende wegennet. In het rapport wordt gesproken over een zogenaamde 'canyon'. Deze ligt tussen de bebouwing van Schieveste en Spaanse Polder. Het binnengebied van Schieveste ligt buiten de canyon.

Uit het verkregen beeld kan worden afgeleid dat voor de hoogbouw op locaties binnen de canyon (dus tussen de noord- en zuidgevels van de bebouwing langs de snelweg) sprake is van een significante verhoging; buiten de canyon is in een beperkt gebied een lichte verlaging van de concentraties zichtbaar. Dit effect is het meest uitgesproken voor de NO_2 concentraties. Voor PM_{10} en EC is het effect veel minder zichtbaar. Deze verlaging is alleen voor NO_2 groter dan $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in een beperkte strook van 100 á 150 meter achter de gevels (zowel ten noorden als ten zuiden van de A20). Het effect van de hoogbouw (noch negatief noch positief) is bij omwonenden, dus ook in de Spaanse Polder, nergens significant.

De berekende concentraties aan NO_2 , PM_{10} en EC overschrijden (in 2023) alleen op en direct langs de A20 de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$; de streefwaarden worden buiten de canyon nergens overschreden. De streefwaarde van EC wordt ook op de weg (A20) in 2023 niet overschreden. In 2030 is nergens sprake van een overschrijding van streefwaarden van NO_2 , PM_{10} en EC. Ook bij omwonenden is nergens een significant effect te verwachten. De luchtkwaliteit van bewoners van Schieveste zelf is beter dan in de meeste straten van Schiedam; voor de woningen die gelegen zijn vanaf 40 meter hoogte is de invloed van wegverkeer vrijwel nihil.

De NO₂ en PM₁₀ bijdragen van de A20 nemen bij een hogere bouwhoogte snel af. Vanaf 40 meter hoogte is het effect van de weg tot vrijwel nul gedaald. Op de meeste locaties (langs de gevel van de hoogbouw-noordzijde) is er een toename van de NO₂ concentraties door realisatie van fase 1 van de hoogbouw op grondniveau met gemiddeld enkele µg/m³. Voor PM₁₀ en EC is het beeld wisselend: soms een kleine toename soms een beperkte afname, zowel bij fase 1 als na 5 fasen. Vanaf 40 meter is de bijdrage van wegen en dus van de hoogbouw vrijwel nihil. Na realisatie van fase 5 is op de meeste plaatsen een kleine afname te zien langs de gevels.

Gevolgen van fasering

Zowel na fase 1 als na de realisatie van fase 5 is het effect op de luchtkwaliteit verwaarloosbaar. De luchtkwaliteit wordt gedomineerd door enerzijds de achtergrondconcentraties en anderzijds de nabijheid van de A20. Het extra verkeer door planrealisatie valt hierbij geheel in het niet en heeft slechts een verwaarloosbaar effect op de luchtkwaliteit. Effecten op de luchtkwaliteit worden vooral bepaald door de schermwerking van de hoogbouw. Fasering bepaalt dan nog enigszins waar (lokaal) een (lichte) verbetering optreedt en waar niet.

Conclusie

Zowel voor PM₁₀ als voor NO₂ voldoet het voorgestelde project aan de eisen van de Wet milieubeheer, titel 5.2. De berekende concentraties NO₂, PM_{2,5} en EC voldoen in 2023 ook aan de streefwaarden van de gemeente Schiedam. De invloed van Schieveste op de gezondheid van omwoners door luchtkwaliteit is te verwaarlozen: geen verbetering en geen verslechtering.

Advies GGD

Ondanks dat wordt voldaan aan de wettelijke normen inzake luchtkwaliteit, adviseert de GGD op dit onderdeel negatief over Schieveste. De GGD kijkt immers naar gezondheidkundige waarden en gaat in haar beoordeling inzake luchtkwaliteit uit van een afstandsnorm. Vooral in de 100 meter-zone rondom een snelweg is gezondheidsschade door luchtverontreiniging het grootst. Schieveste is geheel gelegen binnen deze 100 meter-zone van een snelweg (A20). Deze locatie is daarom vanuit gezondheidkundig perspectief niet ideaal. Door middel van een uitgebreide belangenafweging en gezien het feit dat ontwikkeling wel voldoet aan de voorgenoemde wetgeving op dit punt is ervoor gekozen toch woningbouw te gaan realiseren.

Door de GGD is tevens geadviseerd om te kijken naar inlaat van de ventilatievoorzieningen, en deze zodanig te positioneren dat zij van de bron af worden gesitueerd. Voor de toekomstige woningen is hiertoe in de regels van het plan middels een spelregel bepaald dat er een zodanig ventilatie- en/of filtersysteem moet worden toegepast dat de WHO-advieswaarden in de woning niet worden overschreden.

6.11.3 Conclusie

Het project voldoet aan de eisen van Wet milieubeheer op het gebied van Luchtkwaliteit. Wel is de locatie gelegen op zeer korte afstand van een sterk luchtverontreinigde bron, namelijk de A20. Hiertoe is een spelregel opgenomen waarin is bepaald dat de binnenwaarde van de woningen moet voldoen aan de wettelijke WHO-advieswaarden. Daarmee voldoet het plan eveneens aan de kaders zoals beschreven in het Kwaliteitsplan. Door de wandvorming van bebouwing langs de A20 verbetert de luchtkwaliteit in het binnengebied aanzienlijk ten opzichte van de huidige situatie.

6.12 Luchtvaart

6.12.1 Kader en juridische beschouwing

In het kader van de Luchtvaartwet zijn er mede vanuit Europese wetgeving bepalingen en restricties opgenomen ten aanzien van hoogbouw in gebieden rondom vliegvelden.

In februari 2019 is het toen voorliggende concept-Masterplan voor Schieveste toegestuurd aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), met de vraag hier over (op informele basis) te adviseren. De LVNL heeft het verzoek beoordeeld en tevens doorgelegd naar de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT).

LVNL geeft aan dat uitvoering van de ontwikkeling met hoogtes tot 70 meter een goede kans van slagen lijkt te hebben. Hogere gebouwen vragen om een nadere onderbouwing; zie paragraaf 6.12.3. De LVNL heeft aangegeven dat onder andere de hoeveelheid en exacte situering van de hogere torens van invloed zijn en dat overleg moet plaatsvinden wanneer de definitieve plaatsing van de torens duidelijk is. Bij bebouwing boven de 70 meter dient in ieder geval overleg plaats te vinden met de Inspectie Leefomgeving & Transport. ILT geeft aan dat plannen worden getoetst aan internationale burgerluchtvaartcriteria die zijn opgesteld door de International Civil Aviation Organisation (ICAO). De ICAO heeft criteria met betrekking tot hoogtebeperkingen rondom luchthavens opgenomen.

Doel hiervan is het luchtruim rond luchthavens vrij te houden van obstakels om zodoende vliegtuigoperaties van en naar de luchthaven veilig te kunnen uitvoeren. Hoewel het luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport nog moet worden vastgesteld, wordt door ILT alvast getoetst aan de concept-hoogtebeperkingsvlakken van de ICAO. Schieveste ligt in de invloedssfeer van Rotterdam The Hague Airport. Individuele afwijkingen hierbij zijn mogelijk, echter is de voorwaarde dat een overschrijding geen afbreuk doet aan de luchtvaartveiligheid.

Juridische beschouwing

ICAO-criteria

Ter bescherming van de vertrek- en naderingsprocedures van vliegtuigen gelden er hoogtebeperkingen rond luchthavens op basis van internationale burgerluchtvaartcriteria. Deze beperkingen vinden hun oorsprong in de internationale ICAO-criteria.

Het gaat in de eerste plaats om hoogtebeperkingen. Deze bewerkstelligen dat in beginsel geen objecten (oftewel: 'obstakels') met een bepaalde hoogte worden opgericht die de vliegveiligheid in gevaar kunnen brengen. Daarnaast gelden er diverse beperkingen die ervoor zorgen dat de vliegveiligheid niet anderszins in gevaar wordt gebracht, zoals beperkingen ten aanzien van bestemmingen die apparatuur voor radiocommunicatie, navigatie en plaatsbepaling verstoren of die vogels aantrekken.

ICAO-document over luchthavens: Annex 14

Het ICAO-document Annex 14 maakt als bijlage deel uit van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart, gesloten op 7 december 1944. Nederland dient zich hier verdragsrechtelijk aan te houden, omdat Nederland het Verdrag van Chicago van 7 december 1944, het 'verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart', heeft geratificeerd.

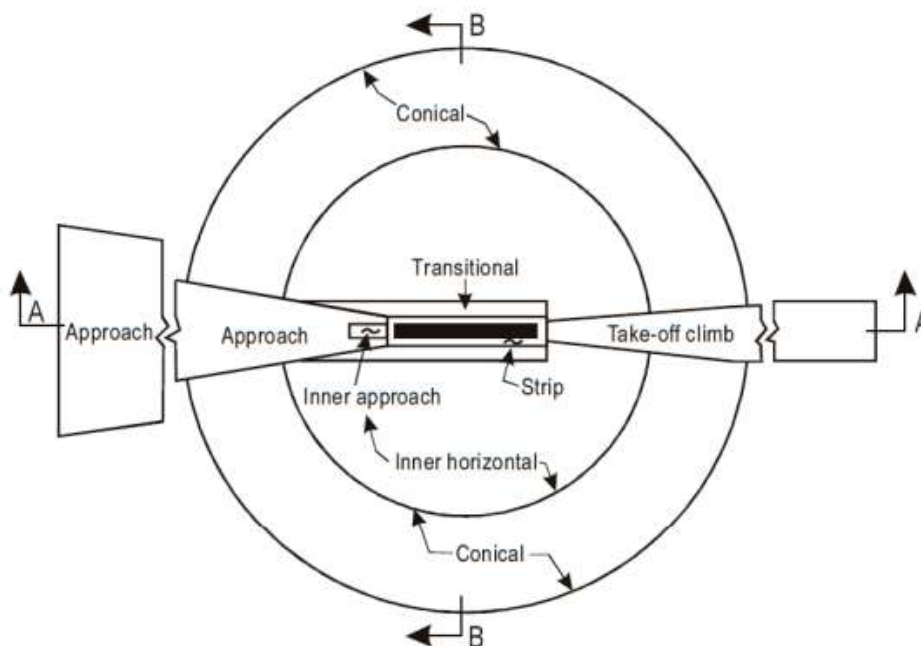
In hoofdstuk 4 van Annex 14 – Aerodromes – zijn voorschriften opgenomen over hoogerrestricties voor objecten op en rond luchthavens. Doel hiervan is het luchtruim rond luchthavens vrij te houden van obstakels om zodoende vliegtuigoperaties van en naar de luchthaven veilig te kunnen uitvoeren. Zo wordt voorkomen dat de omgeving van een luchthaven ongecontroleerd wordt volgebouwd.

In Annex 14, hoofdstuk 4 zijn de hoogtebeperkingsvlakken ('Obstacle Limitation Surfaces') beschreven. Het betreft driedimensionale vlakken waarvan de afmetingen en hellingen zijn opgenomen in Tabel 4-1 ('Dimensions and slopes of obstacle limitation surfaces - approach runways') en Table 4-2 ('Dimensions and slopes of obstacle limitation surfaces – runways meant for takeoff').

De hoogtebeperkingsvlakken zijn samengesteld uit meerdere vlakken. In zijn totaliteit gaat het om de volgende vlakken:

- approach surface;
- take-off surface;
- transitional surface;
- inner horizontal surface;
- conical surface;
- OFZ (inner approach-, inner transitional- en balked landing surface);
- outer horizontal surface.

In dit verband wordt naar onderstaande afbeelding verwezen waarin de verschillende beperkingsvlakken zijn weergegeven.



Bron afbeelding: Figuur 4-1 'Obstacle limitation surface', ICAO Annex-14.

De ICAO Annex 14-voorschriften geven voor elk type obstakelvlak aan hoe moet worden omgegaan met bestaande objecten die door de obstakelvlakken steken en hoe om te gaan met nieuwe objecten die strijdig zijn met de hoogtelimitering van de obstakelvlakken.

Schieveste ligt binnen het hoogtebeperkingsvlak 'inner horizontal vlak' oftewel 'inner horizontal surface'. Hierna zal dan ook uitsluitend op dit hoogtebeperkingsvlak worden ingegaan.

Hoogtebeperkingsvlak 'inner horizontal surface'

Met de 'inner horizontal surface' wordt beoogd rondom een luchthaven een obstakelvrije ruimte te creëren voor vliegtuigen die door omstandigheden afwijken van de normale vliegprocedures. Het doel van de 'inner horizontal surface' is om het luchtruim te beschermen dat benodigd is voor het visueel manoeuvreren ('circling') van naderend verkeer in de buurt van de luchthaven alvorens te landen. Het vormt kortom een zone, waarin het luchtruim rondom luchthavens vrijgehouden dient te worden van

obstakels, rondom de luchthaven (baaneinden) met een straal van 4000 meter.

De vertaling van de Annex-14 obstakelvlakken en de ICAO-regelgeving omtrent de 'inner horizontal surface' naar het Nederlandse recht

Algemeen

De exploitatie van een vliegveld gebeurt op basis van een zogeheten luchthavenbesluit. Dit besluit is gekoppeld aan de Wet luchtvaart. Een luchthavenbesluit regelt wat er op een luchthaven aan vliegverkeer mag plaatsvinden en bevat onder andere beperkingen ten aanzien van de ruimtelijke ordening met als oogmerk het waarborgen van de veiligheid van het vliegverkeer.

De luchthaven Rotterdam is ingevolge artikel 8.1 lid 3, onder d, van de Wet luchtvaart een luchthaven van nationale betekenis. Gelet op artikel 8.70 lid 1 van de Wet luchtvaart wordt het luchthavenbesluit gelet daarop bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld.

In artikel 8.70 lid 2 van de Wet luchtvaart is bepaald dat artikel 8.47 lid 1 en 2 van de Wet luchtvaart van overeenkomstige toepassing wordt verklaard.

In artikel 8.70 lid 3 van de Wet luchtvaart is het volgende bepaald over de maximale hoogte van objecten:

“3. Het luchthavenbesluit bevat omtrent de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven in ieder geval regels ten aanzien van:

(...)

c. de bestemming en het gebruik van de grond waaronder begrepen de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de vliegveiligheid.”.

In artikel 8.70 lid 4 van de Wet luchtvaart is voorts het volgende bepaald:

“Bij het vaststellen van het luchthavenbesluit worden de nadere regels, bedoeld in artikel 8.44, vierde lid, en artikel 8.47, derde lid, in acht genomen.”.

Ingevolge artikel 8.47 lid 1 van de Wet luchtvaart moet – ten behoeve van de ruimtelijke indeling van het gebied van én rond de luchthaven – in het luchthavenbesluit onder andere het beperkingengebied vastgesteld worden:

“In het luchthavenbesluit worden ten behoeve van de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven, het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld.”.

Met betrekking tot het beperkingengebied is artikel 8.47 lid 3, onder c, van de Wet luchtvaart voorts van belang:

3. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld omtrent de in luchthavenbesluiten op te nemen regels omtrent de vaststelling van het luchthavengebied en het beperkingengebied. Deze maatregel stelt ten aanzien van het beperkingengebied in ieder geval regels ten aanzien van:

(...)

c. de bestemming en het gebruik van de grond waaronder begrepen de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de vliegveiligheid.”.

Kortom: ingevolge artikel 8.47 lid 3, onder c, van de Wet luchtvaart moeten ten behoeve van de vliegveiligheid **hoogtebeperkingen** worden verbonden aan een luchthavenbesluit.

Deze beperkingen zijn nader uitgewerkt bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. De nationale regelgeving waarin beschermingsvlakken worden gedefinieerd betreffen:

- het Besluit burgerluchthavens, en;
- de Regeling burgerluchthavens.

In het Besluit burgerluchthavens zijn de ruimtelijke beperkingen opgenomen in verband met de vliegveiligheid.

Ingevolge artikel 9, lid f, van het Besluit burgerluchthavens bevat een luchthavenbesluit een gebied met **hoogtebeperkingen** in verband met de vliegveiligheid:

“1. Het luchthavenbesluit bevat in ieder geval:

(...)

f. een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid;”.

Ten aanzien van hoogtebeperkingen geldt ingevolge artikel 14 van het Besluit burgerluchthavens, voor zover van belang, het volgende:

“1. In het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid is geen obstakel toegestaan dat hoger is dan de bij ministeriële regeling vastgestelde waarden.

2. Het eerste lid geldt niet indien:

(...)

b. vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit voor het obstakel een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit is verleend,

(...)

4. Bij ministeriële regeling wordt bepaald op welke wijze het gebied wordt vastgesteld.”.

Hiermee is beoogd om bepaalde objecten met een bepaalde hoogte ruimtelijk niet toe te staan. In het luchthavenbesluit dient het gebied met hoogtebeperkingen als beperkingengebied te worden vastgesteld. Gemeenten dienen vervolgens deze ruimtelijke beperkingen in hun bestemmingsplannen te verwerken.

De ministeriële regeling waarnaar wordt verwezen betreft de Regeling Burgerluchthavens. De Regeling burgerluchthavens bevat regels omtrent het vaststellen van de gebieden waarin deze beperkingen gelden en omtrent het vaststellen van de hoogte- en andere beperkingen die in deze gebieden gelden.

In artikel 8 van de Regeling burgerluchthavens wordt het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid gedefinieerd:

“1. Het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid als bedoeld in artikel 14 van het besluit wordt vastgesteld overeenkomstig de voorschriften en aanbevelingen van hoofdstuk 4 van deel I (Aerodrome Design and Operations) van bijlage 14 van het verdrag, met uitzondering van de onderdelen 4.1.11, 4.1.12, 4.1.17 tot en met 4.1.24, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.10 tot en met 4.2.12, 4.2.14, 4.2.15, 4.2.18 tot en met 4.2.21, 4.2.25, 4.2.27, 4.3.1, 4.3.2, 4.4.1, 4.4.2, figuur 4-2 en de in tabel 4-1 opgenomen inner approach surface, inner transitional surface en balked landing surface en de daarbij behorende dimensies, en met dien verstande dat: (...).”

De Regeling burgerluchthavens geeft dus aan, kort samengevat, de voorschriften en aanbevelingen van ICAO Annex 14 met betrekking tot obstakelbeperkingen over te nemen. Hiermee wordt impliciet aangegeven dat de aanbevelingen van toepassing worden verklaard. Tegelijkertijd worden een aantal voorschriften en aanbevelingen uitgezonderd. Daaronder zitten o.a. de recommendations met betrekking tot de 'inner horizontal surface'. Daarmee is nationaalrechtelijk sprake van een strenger

regime dan is voorgeschreven op basis van de ICAO Annex 14.

In artikel 14 lid 2, onder b, van het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat artikel 14 lid 1 van het Besluit burgerluchthavens niet geldt indien vóór het tijdstip van de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit voor het obstakel een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit is verleend.

Doorwerking luchthavenbesluit naar bestemmingsplan

Ingevolge artikel 8.70 jo. artikel 8.47 lid 2 is artikel 8.8 van de Wet luchtvaart van overeenkomstige toepassing verklaard. In artikel 8.8 van de Wet luchtvaart is het volgende bepaald:

“1. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan of de beheersverordening, bedoeld in artikel 3.38 van de Wet ruimtelijke ordening voor een gebied dat is gelegen binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied, wordt het luchthavenindelingbesluit in acht genomen.

2. Voor het gebied dat ligt binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied, waarvoor geen bestemmingsplan of beheersverordening geldt in overeenstemming met het besluit en voor het bestemmingsplan geen toepassing is gegeven aan artikel 8.9, derde lid, geldt het besluit als een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. Voor zover het besluit geldt als voorbereidingsbesluit, is artikel 3.7, vijfde lid, van die wet niet van toepassing.

3. De gemeenteraad is verplicht binnen een jaar of een andere bij het besluit te bepalen termijn nadat het besluit in werking is getreden het bestemmingsplan of de beheersverordening overeenkomstig het besluit vast te stellen.

4. Indien een bestemmingsplan of een beheersverordening niet in overeenstemming is met het besluit, is het college van burgemeester en wethouders verplicht aan degenen die inzage verlangen in het bestemmingsplan of de beheersverordening, tevens inzage te verlenen in het besluit.”

Gemeenten dienen gelet op deze bepaling de ruimtelijke beperkingen uit een luchthavenbesluit die betrekking hebben op hun grondgebied in het bestemmingsplan te verwerken. Gemeenten hebben een jaar de tijd – vanaf het moment dat het luchthavenbesluit in werking is getreden – om het bestemmingsplan overeenkomstig het luchthavenbesluit vast te stellen of te herzien. Tot die tijd geldt het luchthavenbesluit als een voorbereidingsbesluit ex artikel 3.7 van de Wro.

N.B.: artikel 8.8 van de Wet luchtvaart is in dit geval nog niet van toepassing omdat er nog geen luchthavenbesluit is. Deze bepaling wordt pas relevant op het moment dat het voorgenomen luchthavenbesluit in werking is getreden.

Afwijkingsmogelijkheid via verklaring van geen bezwaar dan wel ontheffing

Zoals hiervoor is aangegeven, is in artikel 8.70 lid 2 van de Wet luchtvaart bepaald dat artikel 8.47 lid 2 van de Wet luchtvaart van overeenkomstige toepassing is verklaard. In artikel 8.47 van de Wet luchtvaart is bepaald welke regels voor de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond een luchthaven in een luchthavenbesluit moeten worden opgenomen. In artikel 8.47 lid 2 van de Wet luchtvaart worden een aantal bepalingen van de 'Schipholwet' van overeenkomstige toepassing verklaard. De bepaling luidt als volgt:

“De artikelen 8.5, derde tot en met vijfde lid, 8.6, 8.7, eerste en derde lid, 8.8, 8.9, 8.10, 8.11 en 8.12, eerste tot en met vierde lid, zijn van overeenkomstige toepassing met dien verstande dat de verklaring

van geen bezwaar, bedoeld in artikel 8.9, derde lid, respectievelijk de ontheffing, bedoeld in artikel 8.12, derde lid, wordt verleend door gedeputeerde staten.”

De artikelen 8.8 tot en met 8.12 van de Wet luchtvaart (gelezen in combinatie met artikel 8.47 van de Wet luchtvaart) regelen de doorwerking van de diverse ruimtelijke bepalingen uit het luchthavenbesluit en de mogelijkheid om daarvan ontheffing te verlenen. Hierdoor kan voor bepaalde ruimtelijke initiatieven binnen een beperkingengebied worden afgeweken van de ruimtelijke regimes zoals deze zijn vastgesteld.

Hierna wordt ingegaan op artikel 8.9 lid 3 van de Wet luchtvaart en artikel 8.12 lid 2 en 3 van de Wet luchtvaart.

Verklaring van geen bezwaar (8.9 lid 3 Wet luchtvaart)

Door de van toepassing verklaring van artikel 8.9 lid 3 van de Wet luchtvaart (via artikel 8.70 lid 2 jo. artikel 8.47 lid 2 van de Wet luchtvaart) kan voor ruimtelijke initiatieven binnen een beperkingengebied een afwijking van de ruimtelijke regimes worden toegestaan. Een dergelijke afwijking kan het bevoegd gezag bijvoorbeeld toestaan voor ruimtelijke initiatieven in de gebieden waar beperkingen gelden gelet op de vliegveiligheid. **De minister (van Infrastructuur en Waterstaat) dient daarvoor een verklaring af te geven dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft.**

Ontheffing (artikel 8.12 lid 2 en 3 Wet luchtvaart)

Door de van toepassing verklaring van artikel 8.12 lid 2 en 3 van de Wet luchtvaart (via artikel 8.70 lid 2 jo. artikel 8.47 lid 2 van de Wet luchtvaart) geldt binnen het beperkingengebied (gelet op de vliegveiligheid) een verbod voor het oprichten van tijdelijke bouwwerken waarvoor geen bouwvergunning is vereist. Denk aan: bouwkransen of andere tijdelijke hoge constructies. Van dit verbod kan door het van toepassing verklaarde artikel 8.12 lid 3 van de Wet luchtvaart een ontheffing worden verleend door het bevoegd gezag. Een ontheffing kan alleen worden geweigerd in het belang van de vliegveiligheid. Aan een ontheffing kunnen beperkingen en voorschriften worden verbonden. De minister (van Infrastructuur en Waterstaat) kan een ontheffing verlenen van het verbod.

Toepassing in het concrete geval bij Rotterdam The Hague Airport

Voorgeschiedenis regelgeving Rotterdam The Hague Airport

Tot 2009 was de besluitvorming over luchthavens gereguleerd in de Luchtvaartwet. Sinds 2009 is de in de Luchtvaartwet opgenomen procedure voor aanwijzing van luchtvaartterreinen vervangen door de in de Wet luchtvaart neergelegde procedure op grond waarvan voor die luchthaven een luchthavenbesluit wordt vastgesteld.

Tot 1 mei 2013 functioneerde Rotterdam The Hague Airport op basis van een aanwijzingsbesluit, welke verankerd was in de Luchtvaartwet (oud). Met de inwerkingtreding van de Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) is voor luchthavens een nieuw stelsel van bepalingen in werking getreden. Op 1 mei 2013 is het aanwijzingsbesluit (oud) vervangen door een omzettingsregeling (de 'Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport'). Vanaf dat moment geldt het nieuwe stelsel voor burgerluchthavens, zoals opgenomen in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, voor Rotterdam The Hague Airport. Deze omzettingsregeling moet vervangen worden door een geheel nieuw en volledig luchthavenbesluit op basis van de Wet luchtvaart. De omzettingsregeling blijft van kracht tot het moment waarop voor de luchthaven een luchthavenbesluit is vastgesteld en deze in werking is getreden.

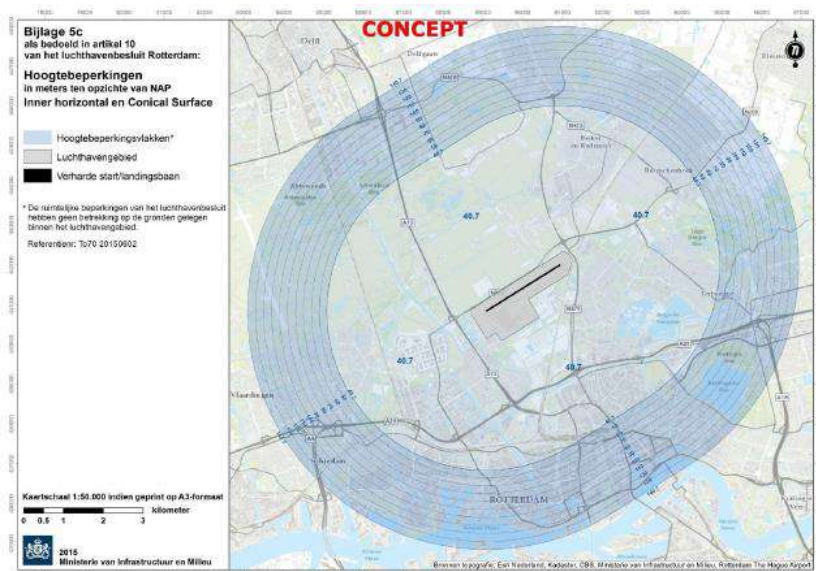
Huidige stand van zaken regelgeving Rotterdam The Hague Airport

Voor het vliegveld Rotterdam The Hague Airport is een nieuw luchthavenbesluit in voorbereiding, maar

dit is nog niet vrijgegeven als (voor)ontwerp.

Omdat voor Rotterdam The Hague Airport nog een luchthavenbesluit vastgesteld dient te worden, zijn tot dat moment de in paragraaf 4.1 van dit memo behandelde nationaalrechtelijk voorgeschreven **hoogtebeperkingsgebieden** voor Rotterdam The Hague Airport nationaalrechtelijk **niet vastgelegd**. Het bepaalde in artikel 8.70 jo. artikel 8.47 van de Wet luchtvaart heeft betrekking op het (nog) vast te stellen luchthavenbesluit. Deze artikelen hebben zelf géén rechtstreekse werking richting bestemmingsplannen.

Overigens, er is al wel conceptkaartmateriaal opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (voorheen: ministerie van Infrastructuur en Milieu) voor de hoogtebeperkingen 'inner horizontal surface' en 'conical surface' voor het in voorbereiding zijnde luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport:



Bron afbeelding: bijlage bij brief IL&T van 30 maart 2020 (kenmerk: ILT-2020/15365)

Omdat voor Rotterdam The Hague Airport nog een luchthavenbesluit vastgesteld dient te worden (en gelet daarop de bepalingen in artikel 8.70 jo. artikel 8.47 lid 2 van de Wet luchtvaart niet rechtstreeks van toepassing zijn in het onderhavige geval), is de vraag of de bepalingen c.q. criteria omtrent de **hoogtebeperkingsgebieden** anderszins (al), bijvoorbeeld rechtstreeks, van toepassing zijn in het onderhavige geval.

Zoals hierboven reeds uiteen is gezet, is Nederland verdragsrechtelijk gebonden aan ICAO Annex 14, omdat dit als bijlage deel uitmaakt van het Verdrag van Chicago dat (onder andere) door Nederland is ondertekend.

Het gegeven dat er nog geen luchthavenbesluit is genomen voor Rotterdam The Hague Airport neemt dan ook niet weg dat Nederland verdragsrechtelijk gebonden is aan de ICAO Annex-14 criteria, omdat dit als bijlage deel uitmaakt van het Verdrag van Chicago dat (onder andere) door Nederland is ondertekend. Dit betekent, kort samengevat, met betrekking tot het vlak 'inner horizontal surface' dat Nederland verdragsrechtelijk de aanbevelingen op grond van de ICAO Annex 14-criteria in acht moet nemen bij, bijvoorbeeld, het toestaan van nieuwe (tijdelijke) obstakels in de 'inner horizontal surface' van Rotterdam The Hague Airport. Dit betekent dat de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan – indien en voor zover er nog geen luchthavenbesluit ligt – de ICAO-criteria, uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, in de belangenafweging dient te betrekken.

Door middel van een aeronautische studie kunnen de belangen van de luchthaven in het besluitvormingsproces over het bestemmingsplan, worden afgewogen. Dit blijkt ook uit informatie van IL&T. In het 'Informatiebulletin hoogtebeperkingen op en rond luchthavens' (d.d. 18 april 2017) van IL&T wordt – voor zover hier relevant – het volgende opgemerkt (waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen tijdelijke en vaste objecten die door het 'inner horizontal surface'-vlak steken):

Nieuwe **vaste** objecten die door de 'inner horizontal surface'-vlak steken

Bij aanvragen om door de 'inner horizontal surface'-vlak te mogen steken geldt het volgende criterium: nieuwe objecten worden (in beginsel) niet toegestaan, tenzij:

- de bevoegde autoriteit van mening is dat het object is gelegen in de schaduw van een niet te verwijderen object, of
- nadat een 'aeronautical study' (oftewel: een luchtvaarttechnische studie) heeft aangetoond dat het nieuwe object geen gevolgen heeft op de veiligheid of gevolgen heeft voor de continuïteit voor vliegoperaties.

6.12.2 Onderzoek - vliegveiligheid

In lijn met het bovenstaande heeft de gemeente Schiedam aeronautisch adviesbureau To70 opdracht gegeven om een aeronautische studie op te stellen voor het project Schieveste. Het rapport is opgenomen als Bijlage 4. Er is gekeken in hoeverre genoemde bepalingen en restricties daadwerkelijk van invloed zullen zijn op de voorgestelde bouwhoogten in Schieveste.

Uit de aeronautische studie is gebleken dat, ondanks dat de beoogde bebouwing de Inner Horizontal Surface doorsnijdt, deze zowel de huidige als toekomstige vliegoperaties niet negatief zal beïnvloeden en daarmee dus geen belemmering zal vormen voor de luchtvaart en de belangen van Rotterdam The Hague Airport:

"Kort samengevat concluderen wij in de voorliggende aeronautische studie dat, ondanks dat de beoogde bebouwing de IHS doorsnijdt, deze bebouwing geen belemmeringen met zich meebrengt voor de veiligheid en/of continuïteit van de bedrijfsactiviteiten van Rotterdam The Hague Airport en daarmee samenhangende vliegoperaties. Van negatieve effecten op de luchtvaart is dan ook geen sprake."

Aan deze conclusie liggen de volgende vaststellingen ten grondslag:

- De beoogde bebouwing ligt grotendeels buiten de instrumentvliegprocedure beschermingsvlakken. Voor het deel waar de beoogde bebouwing voor een instrumentvliegprocedure wel in het beschermingsvlak ligt, heeft deze geen invloed op de minimum vlieghoogtes;
- De beoogde bebouwing ligt grotendeels buiten de CNS-beschermingsvlakken. De beoogde bebouwing doorsnijdt enkel het CNS-beschermingsvlak voor ILS DME van baan 06, maar niet de overige vlakken die de ILS van baan 06 beschermen. Het ILS DME signaal kan verstoord worden op de locatie van de beoogde bebouwing en deels daarachter, welke na circa 5 km hersteld zal zijn. Verder is het niet aannemelijk dat een vliegtuig in de buurt zal zijn van de beoogde bebouwing 2.8 km van de baandrempel tijdens een ILS-nadering. Hiermee kan veilig worden aangenomen dat de werking van de ILS op baan 06 niet verstoord zal worden, omdat de ILS DME systeem enkel gebruikt zal worden met de overige ILS-systemen (ILS GP en LOC). De Nederlandse Luchtverkeersleiding (LVNL), welke belast is met het toetsen en beoordelen van obstakel gerelateerde verstoringen van CNS-signalen, heeft na een initiële toetsing eveneens aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de voorgestelde bouwplannen tot 70 m. Bebouwing hoger dan 70 m kan het ILSDME-signaal verstoren. De mate van verstoring is afhankelijk van meerdere aspecten zoals positionering en materiaalgebruik. Dit maakt dat de mate van verstoring nog bepaald moet worden op basis van een detailstudie van het uitgewerkte plan. Een dergelijke detailstudie is nog niet mogelijk in deze fase van de planvorming.

- De beoogde bebouwing ligt in een reeds bebouwd gebied, en bevindt zich daarmee in een gebied met overige obstakels. Het is dan ook niet aannemelijk dat de voorgestelde bouwplannen een potentiële uitwijkmogelijkheid in geval van een noodsituatie verhinderen.
- Het is ook niet aannemelijk dat de beoogde bebouwing beperkingen c.q. belemmeringen met zich mee brengt voor toekomstige aanpassingen aan luchthaven- en luchtwegen (met dien verstande dat concrete aanpassingen überhaupt niet aan de orde zijn).

Resumerend

Ingevolge artikel 8.47 lid 1 van de Wet luchtvaart moet – ten behoeve van de ruimtelijke indeling van het gebied van én rond de luchthaven – in het luchthavenbesluit onder andere het beperkingengebied vastgesteld worden. Er is nog geen zicht op een luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport. Een ontheffing van het luchthavenbesluit is dan ook niet aan de orde. Om de belangen van Rotterdam The Hague Airport toch op een volwaardige manier af te kunnen wegen in het gemeentelijke besluitvormingsproces, heeft aeronautisch adviesbureau To70 (onder andere) beoordeeld of de door de gemeente beoogde woningbouwplannen conflicteren met de hoogtebeperkingsvlakken van Rotterdam The Hague Airport. Hierbij wordt in dit rapport hetzelfde toetsingskader en daarmee samenhangende technische beoordelingen uitgevoerd als wanneer er wél een vastgesteld luchthavenbesluit voorhanden zou zijn. Het conceptrapport is tevens aan ILT voorgelegd en daarbij is verzocht om een (onderbouwde) reactie. IL&T heeft ervoor gekozen om te volstaan met enkele (niet nader onderbouwde) stellingen. De stellingen van IL&T zijn door To70 in de aeronautische studie betrokken en meegewogen. To70 concludeert dat de door de gemeente beoogde woningbouwontwikkeling niet conflicteert met de belangen van Rotterdam The Hague Airport en de belangen van het luchtvaartverkeer.

In dit verband wordt voor de volledigheid opgemerkt dat het huidige geldende bestemmingsplan 'Schieveste' drie torens (hoogteaccenten) toelaat (voor gemengde functies) met een hoogte van (maximaal) 65 meter, 80 meter en respectievelijk 95 meter. (Daarbij is de hoogte via een aanduiding 'vrijwaringszone' in beginsel overigens begrensd op 50 m en is een afwijkingsbepaling opgenomen: *"Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde onder a voor het bouwen gebouwen hoger dan 50 m, voor zover deze zijn toegelaten op grond van de regels van de andere bestemmingen waarmee de aanduiding 'Vrijwaringszone' samenvalt, mits vooraf advies is ingewonnen bij de Luchtverkeersleiding Nederland waaruit blijkt dat het bouwen tot een hogere hoogte geen onaanvaardbaar gevaar of hinder oplevert voor de veiligheid van de luchtvaart"*).

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan in 2012 heeft de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat toestemming verleend voor deze bouwhoogtes. Omdat deze bouwhoogtes zijn vastgelegd in het bestemmingsplan, zonder dat de ILT nog een adviesplicht is toebedeeld, kunnen deze bouwhoogtes nu ook al benut worden door de grondeigenaar zonder dat dat beperkingen oplevert voor de luchthaven (immers de Inspectie heeft met die bouwhoogten ingestemd).

6.12.3 Onderzoek - radarverstoring

Door To70 is tevens een onderzoek gedaan naar de impact van de radar ILS 06 Rotterdam DME. In het onderzoek is een situatieschets gemaakt op basis van de meest recente bouwplannen en locaties van radiobakens in de omgeving. Deze zijn beoordeeld aan de hand van Building Restructured Area (BRA), Eurodoc 015. Ook heeft een expert judgement plaatsgevonden op basis van schaduwvlakken achter de bebouwing, vormgeving en oriëntatie van de bebouwing en in relatie tot te verwachten luchtruim gebruik.

Het advies luidt als volgt:

- bij huidige positionering en dimensies is het waard om Bouwvlak A in overweging te laten nemen;

- afronden van hoek gevels is aan te bevelen;
- electromagnetische absorptie in bouw materiaal;
- oriëntatie, zo dicht naar haaks als mogelijk, op de lijn naar het DME-hart plaatsen.

Het advies zal worden meegenomen in de architectonische en bouwkundige uitwerking van het plan. De volledige rapportage is opgenomen als bijlage 25.

6.12.4 Conclusie

Het aspect 'luchtvaart' vormt geen belemmering voor voorliggend plan.

6.13 Geur

Met betrekking tot geur is de provinciale 'Geuraanpak kerngebied Rijnmond' van toepassing. Het beleid streeft er naar om door middel van het toepassen van de beste beschikbare technieken te komen tot een situatie waarbij op de terreingrens geen geur afkomstig van een inrichting waarneembaar is (maatregelenniveau I). Het beleid laat ruimte een lager maatregelenniveau vast te leggen waarbij geen geur wordt waargenomen bij een geurgevoelige locatie (maatregelenniveau II) of geen geuroverlast wordt veroorzaakt bij een dergelijke locatie (maatregelenniveau III). Het op een inrichting van toepassing zijnde maatregelenniveau wordt in de voor een inrichting geldende omgevingsvergunning (milieu) als voorwaarde gesteld.

Grondregel is dat geen sprake mag zijn van geurwaarneming en geurhinder. Een geuremissie van 1,0 ge/m³ als 98 percentiel wordt als toelaatbaar geacht, omdat de waargenomen geur bij een dergelijke immissie feitelijk als verwaarloosbaar kan worden beschouwd.

Voor het aspect geur wordt verwezen naar paragraaf 6.7 Milieuhinder bedrijvigheid, waarin het aspect geur is gemotiveerd.

6.14 Windhinder

6.14.1 Kader en onderzoek

In het Kwaliteitsplan Schieveste (5.3.2) is aangegeven dat bij verdere planuitwerking van de positionering van de bebouwing (en met name de hoogteaccenten) aantoonbaar moet worden gemaakt dat, in geval van valwinden en andere luchtstromen rondom de gebouwen, de verblijfskwaliteit in het binnengebied binnen acceptabele normen blijft.

Door DGMR Bouw B.V. is een windklimaatonderzoek uitgevoerd voor de ontwikkeling van het project Schieveste in Schiedam (*Windhinder stedenbouwkundig onderzoek, DGMR Bouw B.V., 24 oktober 2019, kenmerk B.2018.1273.00.R002*). Het windklimaat is beoordeeld met de eisen uit de NEN 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving'. Zodra het te hard waait gaan mensen hinder ondervinden van wind. Bij een snelheid van circa 20 km/h verwaait haar, krijgt de wind te veel vat op kleding en kunnen mensen problemen krijgen met lopen.

Windhinder op een bepaalde plek is het aantal uur per jaar dat het op deze plek harder waait dan de gestelde grens van 20 km/h. In de NEN 8100 zijn vijf kwaliteitsplassen opgenomen, A t/m E, waarbij A overeenkomt met het minst aantal uren en E met het grootste aantal. Hoe iemand het windklimaat ervaart hangt af van zijn activiteit. In een park of speeltuin is meer behoefte aan een rustiger windklimaat dan op een parkeerplaats. De norm beschrijft een drietal activiteitsklassen (tabel 7.4):

1. doorlopen, bijvoorbeeld op een parkeerterrein;
2. slenteren, bijvoorbeeld in een winkelstraat of bij een gebouwingang;
3. langdurig zitten, bijvoorbeeld op een bankje in een park.

De waardering van het lokale windklimaat wordt gekwalificeerd met goed, matig of slecht.

Overschrijdingskans dat $v > 5$ m/s in procenten van het aantal uur per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteiten		
		1. Doorlopen	2. Slenteren	3. Langdurig zitten
< 2.5	A	Goed	Goed	Goed
2.5 - 5.0	B	Goed	Goed	Matig
5.1 - 10.0	C	Goed	Matig	Slecht
10.1 - 20.0	D	Matig	Slecht	Slecht
> 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Tabel 7.4.: beoordeling van het lokale windklimaat ten aanzien van windhinder (NEN 8100)

Conclusie

Het overgrote deel van de gebouwtoegangen heeft een goed tot matig windklimaat. Bij een aantal gebouwtoegangen is het windklimaat slecht en zijn maatregelen nodig om deze te verbeteren. De meeste parkjes hebben een goed windklimaat. Ook hier geldt dat een aantal parkjes een minder windklimaat hebben en dat op deze plekken maatregelen noodzakelijk zijn om het windklimaat te verbeteren.

De meeste doorloopgebieden hebben een goed tot matig windklimaat. Alleen buiten het plangebied, aan de westkant, is er sprake van een slecht windklimaat. Daar zijn maatregelen noodzakelijk om het windklimaat te verbeteren. Aan de oostkant van het plangebied is sprake van een matig windklimaat op de plaats waar het fietspad onder het spoor door gaat.

Binnen het plangebied is heel beperkt sprake van een 'beperkt risico' voor windgevaar. Zolang daar sprake is van een doorloopgebied is dit acceptabel. Buiten het plangebied is er aan de oostkant en westkant sprake van een beperkt risico op windgevaar. Ook hier geldt dat dat acceptabel is zolang sprake is van een doorloopgebied. Op de mogelijke terrassen is op veel plaatsen windhinder. Bij het realiseren van terrassen moet men rekening houden met maatregelen.

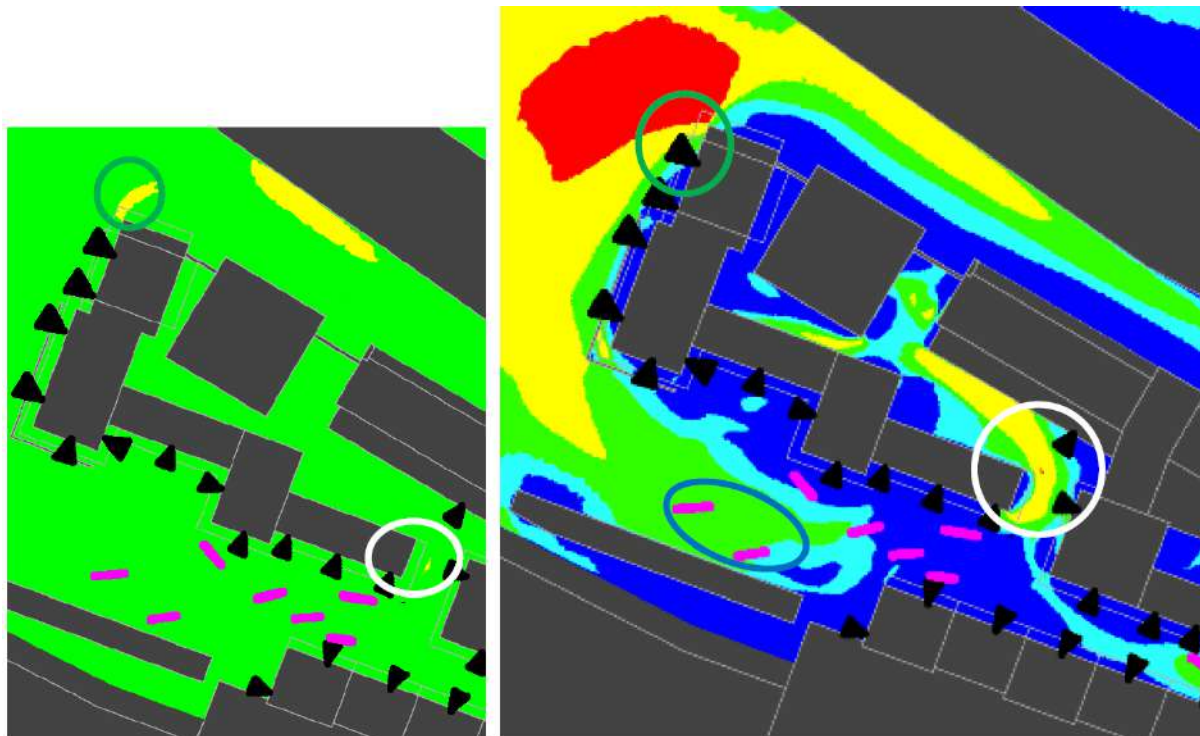
De hierboven benoemde kritische gebieden zijn in het rapport nader beschouwd, waarbij mogelijke maatregelen worden beschreven. Bij het definitieve ontwerp van de gebouwen en de buitenruimte worden deze maatregelen nader uitgewerkt.

De meest kritische gebieden zijn hieronder toegelicht.

Westkant van het plangebied

De westkant van het plangebied wordt gedomineerd door een hoge toren en een relatief open gebied, waar de wind vrij kan toestromen. Deze locaties bepalen voor een groot gedeelte het optreden van windgevaar en windhinder (afbeelding 7.3a). Ter plaatse van de groene cirkel is een luifel aanwezig, die twee keer zo breed gemaakt kan worden om windgevaar direct langs de gevel te verminderen. Verder van het gebouw af dient te worden gekeken naar andere maatregelen, zoals windschermen en bomen/struiken. Ter plaatse van de witte cirkel is het windklimaat matig tot slecht. Een luifel heeft hier geen effect, dus zullen alternatieve maatregelen moeten worden gezocht. Ter plaatse van de blauwe

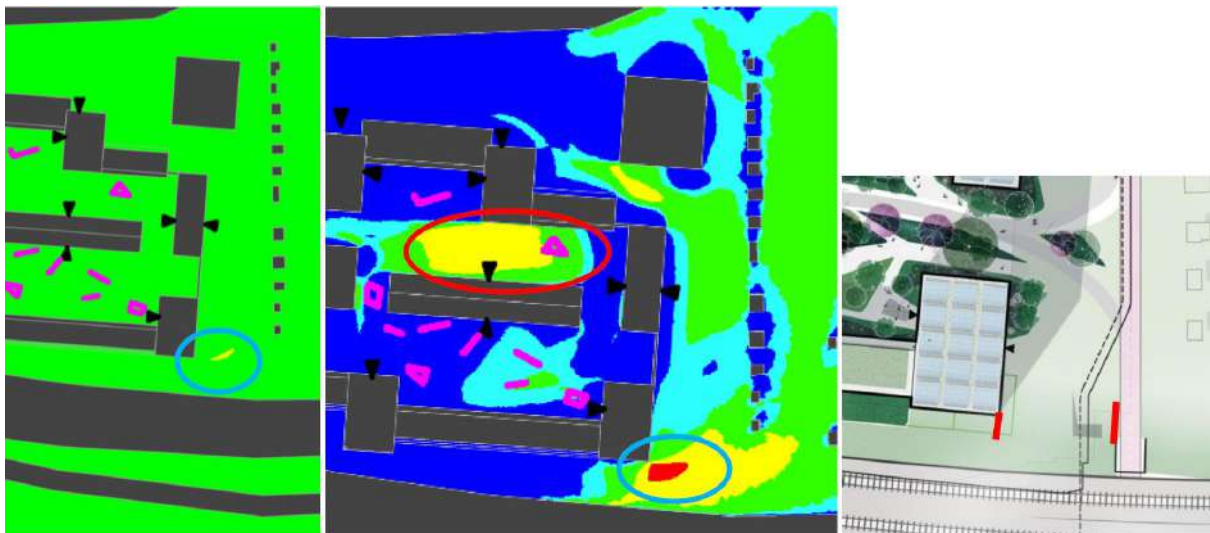
cirken hebben verschillende bankjes een slecht windklimaat. Maatregelen zoals (half doorlatende) windschermen en/of bomen en struiken kunnen het windklimaat verbeteren. Een andere optie is het verplaatsen van deze bankjes naar gebieden met minder windhinder.



Afbeelding 7.3a.: kans op windgevaar (links) en windhinder (rechts) aan de westkant van het plangebied. Met blauwe cirkels zijn de gebieden met 'beperkt risico' weergegeven.

Oostkant van het plangebied

Ter plaatse van de rode cirkel treedt windhinder op, welke met name wordt veroorzaakt door het oostelijk gelegen hoge gebouw. Dit gebied is daarom minder geschikt voor verblijfs-elementen zoals bankjes en parkjes. Ook het windklimaat bij het bestaande gebouw is slecht. Maatregelen op maaiveld, zoals windschermen en bomen/struiken kunnen het windklimaat hier verbeteren. Ter plaatse van de blauwe cirkel is sprake van windhinder, en een beperkt risico op windgevaar. Om het windklimaat op het fietspad, naar de onderdoorgang onder het spoor toe, te verbeteren kan een scherm nabij de hoek van het gebouw of nabij het fietspad effectief zijn (afbeelding 7.3). Dit scherm dient een hoogte van minimaal twee meter te hebben.



Afbeelding 7.3b.: kans op windgevaar (links) en windhinder (rechts) aan de oostkant van het plangebied. Met blauwe cirkels zijn de gebieden met 'beperkt risico' weergegeven.

6.14.2 Conclusie

Het aspect windhinder vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van Schieveste. Indien nodig zal voor de afzonderlijke fases, ten tijde van de vergunningaanvraag, nader onderzoek worden uitgevoerd. Dit is juridisch geborgd in de regels.

6.15 Kabels en leidingen

In de omgeving van het plangebied zijn diverse planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig. Het betreft een ondergrondse hoogspanningsleiding, een warmtetransportleiding en een gasleiding. In afbeelding 7.4 is de ligging van deze leidingen in en rondom het plangebied weergegeven.

Ondergrondse hoogspanning

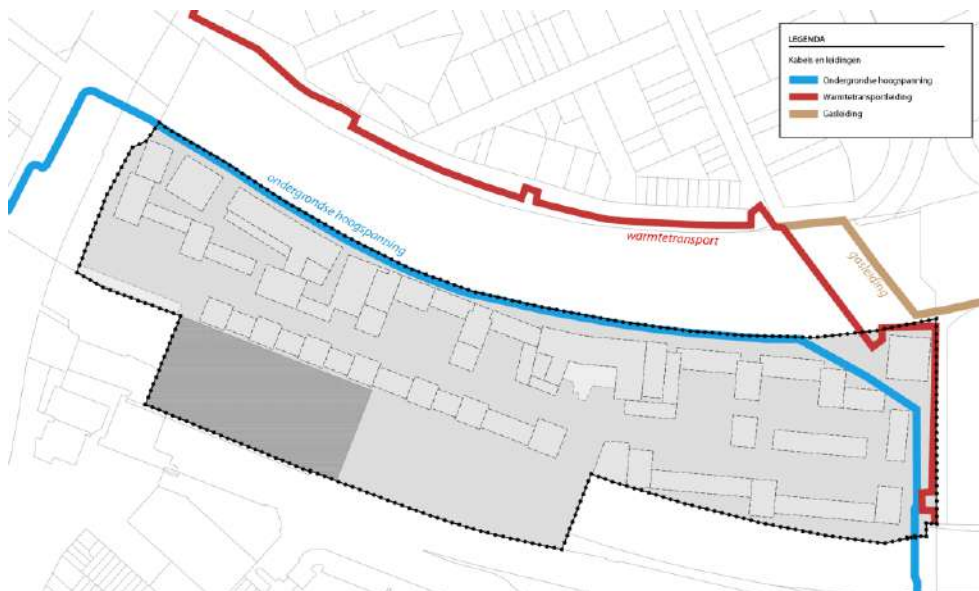
Aan de noordzijde van het plangebied, evenwijdig aan de rijksweg is een ondergrondse hoogspanningsleiding aanwezig. In het vigerende bestemmingsplan is hiervoor een dubbelbestemming "Leiding - Hoogspanningsverbinding" opgenomen. Deze leiding zal mogelijk worden omgelegd, ter plaatse van de enfilade. Momenteel wordt nog onderzocht of op die locatie een gebundelde leidingstraat kan worden gerealiseerd, al dan niet in combinatie met een ondergrondse waterberging. In het voorliggende plan is vooralsnog de vigerende regeling één op één overgenomen, met aanvullend een wijzigingsbevoegdheid die het omleggen van deze leiding mogelijk maakt.

Wamtetrasportleiding

Aan de uiterste noordoostzijde van het gebied is een warmteleiding aanwezig, bestaande uit twee buisleidingen. In de nabijheid van deze leiding is op basis van het masterplan in een latere bouwphase een appartementengebouw voorzien. Indien de werkzaamheden plaatsvinden binnen de opgenomen dubbelbestemming "Leiding - Warmtetrasportleiding" dient vooraf advies te worden ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder waaruit blijkt dat de belangen van de leidingbeheerder niet worden geschaad. Dit advies is afgedwongen in de regels van het bestemmingsplan.

Gasleiding

Tot slot zijn ten noordoosten van het plangebied gronden bestemd voor een aardgastransportleiding met een diameter van ten hoogste 16 inch en een druk van ten hoogste 40 bar. Deze leiding wordt niet aangetast met de ontwikkeling van Schieveste. Uiteraard is de leiding in het externe veiligheidsonderzoek wel meegenomen. De zakelijke rechtstrook van de leiding valt voor een klein deel in het onderhavige bestemmingsplangebied. Dit is voorzien van de dubbelbestemming "Leiding - Gas"



Afbeelding 7.4.: Overzichtsskaart ligging kabels en leidingen rondom het plangebied

6.16 Bezonnning

Het doel van een bezonningsstudie is het inzichtelijk maken van eventuele gewijzigde schaduwval in de omgeving ten gevolge van de toekomstige ontwikkeling van het plangebied Schieveste. Gezien de bouwhoogte van de gebouwen ten opzichte van de woningen in de omgeving is vanuit ruimtelijke en maatschappelijke overwegingen een bezonningsstudie gewenst. In het Kwaliteitsplan Schieveste (5.3.2) is aangegeven dat bij verdere planuitwerking van de positionering van de bebouwing (en met name de hoogteaccenten) aantoonbaar moet worden gemaakt dat ondanks de schaduwwerking de verblijfskwaliteit in het binnengebied binnen acceptabele normen blijft. Als uitgangspunt is genomen dat de bebouwing aan de zuidzijde van het binnengebied niet hoger mag zijn dan de openbare ruimte daar breed is om zon tot op het maaiveld te kunnen garanderen.

Voor bezonnning geldt geen wettelijk vastgestelde norm. Gelet op het ontbreken van een norm wordt als richtlijn het volgende criterium gehanteerd (lichte TNO-norm): 'Ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag op één van de gevels van woningen, in de periode van 19 februari tot 21 oktober, waarbij de ramen in de gevel direct beschienen dienen te worden door zonlicht'. Bij het bepalen van de bezonnning is de situatie op 19 februari maatgevend; als op deze dag aan de norm wordt voldaan, zal dat ook in de overige maanden (tot en met 21 oktober) het geval zijn. Als meetpunt wordt in beginsel uitgegaan van het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.

Gezien de bouwhoogte van de gebouwen en de realisatie van een hoogstedelijk gebied, is vanuit ruimtelijke en maatschappelijke overwegingen een bezonningsstudie gewenst. In de studie wordt gekeken naar de gewijzigde bezonning voor drie scenario's: de feitelijke situatie, de huidige, maximaal planologische situatie en de toekomstige situatie. Bij de beoordeling van de bezonning op en de schaduweffecten van de geplande nieuwbouw is de situatie weergegeven op 21 maart (of 21 september), 21 juni (hoogste zonnestand) en 21 december (laagste zonnestand), waarbij 21 maart en 21 september nagenoeg gelijkwaardig zijn.

Onderzoeksresultaten

Door KuiperCompagnons is in april 2020 een bezonningstudie uitgevoerd. Deze is als Bijlage 8 opgenomen bij deze toelichting. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling van Schieveste niet leidt niet tot significante vermindering van de bezonning op de omgeving. Wel treedt vermindering van bezonning op bij de bestaande gebouwen van DCMR en Lentiz Life. Op een aantal geveldelen wordt niet meer voldaan aan de lichte TNO-norm, terwijl hier in de huidige situatie wel aan wordt voldaan. Echter, deze gebouwen betreffen geen woningen en conform het oorspronkelijke kantoren-Masterplan was het al de bedoeling om hoogbouw rondom deze gebouwen te realiseren.

Voor de nieuwe bebouwing binnen Schieveste geldt dat bij het merendeel van de nieuwbouw en op alle dakvlakken voldaan zal worden aan de lichte TNO-norm. Het bouwprogramma en de positionering van de bouwwerken onderling heeft echter tot gevolg dat niet overal voldaan wordt aan de norm. Dit betreft specifiek :

- de geveldelen van de onderste verdiepingen bij fase 1, 2 en 5, vooral in de 'binnenhoeken';
- de binnenhoek van de zuidwestzijde op de onderste in fase 3, en
- de gevels van de laagbouw aan de spoorzijde niet in fase 4

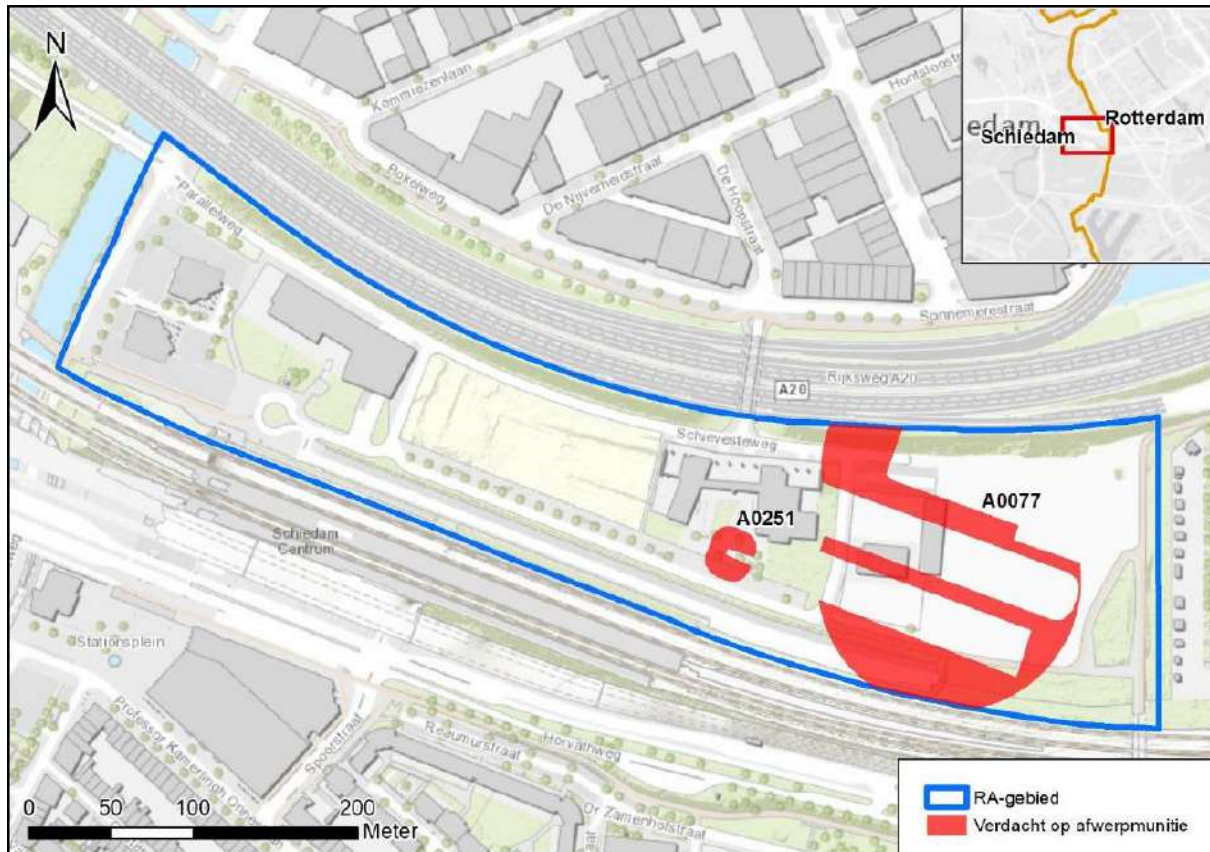
De schaduwwerking op een beperkt deel van de gevel, en daarmee het niet volledig voldoen aan de lichte TNO-norm, wordt uit het oogpunt van een goed woon- en leefklimaat in dit gevel acceptabel geacht. Hierbij wordt in de eerste plaats het grote maatschappelijk belang tot het realiseren van nieuwe woningen, waarbij het bij projecten met een omvang als Schieveste, onvermijdelijk is dat ook bij een optimale positionering van de bebouwing een deel van de gevels niet zal voldoen aan de norm. Dit nadeel voor een beperkt deel van de woningen weegt daarbij niet op tegen de voordelen van deze locatie, zoals het wonen in de nabijheid van een station, het hoge voorzieningenniveau en de hoge kwaliteit van de buitenruimte.

Aanvullend geldt dat de betreffende geveldelen een groot deel van het jaar (van maart tot en met september) wel voldoen aan de normen. Daarnaast betreft het met name de laatste verdiepingen, die in de meeste gevallen niet zullen worden gebruikt voor woningen, maar voor andere voorzieningen.

6.17 Niet gesprongen explosieven

Door Saricon is een Risicoanalyse Conventionele Explosieven (RA) uitgevoerd in verband met toekomstige werkzaamheden binnen het project Schieveste te Schiedam.

Een vooronderzoek is gedaan naar de aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven in het plangebied (*Risicoanalyse conventionele explosieven Schieveste te Schiedam, Saricon, 5 november 2019*, Bijlage 10). Geconcludeerd wordt dat vervolgonderzoek enkel nodig is voor gebieden die buiten fase 1 liggen. Voor het realiseren van de eerste fase zijn geen belemmeringen voorzien. Voor de overige fases is nader onderzoek nodig betreffende twee verdachte gebieden (A0251 en A0077, opgenomen in afbeelding 7.5). Hiertoe is een aanduiding met een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels en op de verbeelding van voorliggend plan.



Afbeelding 7.5.: de op conventionele explosieven verdachte gebieden A0251 en A0077 binnen het risicoanalyse-gebied Schieveste.

Hoofdstuk 7 Juridische aspecten

7.1 Algemene juridische opzet

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

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

Opbouw regels

De regels zijn als volgt gestructureerd:

- Hoofdstuk 1 van de regels geeft de algemene bepalingen weer. Het betreft de begripsbepalingen (artikel 1) waarin de in het plan voorkomende begrippen worden gedefinieerd. In artikel 2 (wijze van meten) wordt aangegeven hoe de voorgeschreven maatvoering (zoals goothoogte, bouwhoogte, inhoud en oppervlakte) in het plan gemeten moet worden.
- In hoofdstuk 2 zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. Per bestemming is bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels gelden. Tevens zijn waar mogelijk flexibiliteitsbepalingen opgenomen. Uitgangspunt is om tenminste de bestaande planologische situatie te bestemmen (zie paragraaf 2.2 en 2.3).
- 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.

7.2 Enkelbestemmingen

7.2.1 Verkeer - Railverkeer

Binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' zijn het station, de spoorwegen, rail- en metroverkeer; evenals kleinschalige, bij railverkeer en/of een station behorende voorzieningen, zoals horeca, detailhandel of een informatiepunt mogelijk. Daarnaast zijn ook geluidwerende voorzieningen, waaronder een verlengde stationskap en/of overkapping van het spoor toegelaten binnen deze bestemming. Ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' kan in ieder geval een onderdoorgang worden gerealiseerd. Deze aanduiding is voor de duidelijkheid opgenomen, omdat een onderdoorgang ook elders binnen de bestemming niet expliciet is uitgesloten.

7.2.2 Woongebied

Het te ontwikkelen woongebied van Schieveste heeft de globale eindbestemming 'Woongebied' gekregen. Naast woningen zijn binnen de bestemming ook kantoren, maatschappelijke voorzieningen, detailhandel (maximaal 2.000 m² b.v.o in het totale woongebied), dienstverlening, kleinschalige leisure en/of horeca en bedrijven uit maximaal categorie 3.1 mogelijk. Ook het aanleggen van verkeer-, parkeer-, verblijfsfuncties en groenfuncties is toegestaan, evenals waterhuishoudkundige voorzieningen, tuinen en erven. Aan huis verbonden beroepen of bedrijfsactiviteiten zijn onder voorwaarden mogelijk.

Binnen de bestemming zijn maximaal 3.000 wooneenheden toegestaan (met een wijzigingsbevoegdheid desgewenst te verruimen naar maximaal 3.500 woningen), waarvan minimaal 30% in sociale sector moet vallen. Voor kantoren en het overige programma is een maximaal gezamenlijk oppervlak b.v.o bepaald.

De bestaande gebouwen van het Lentiz Life college en de DCMR zijn voorzien van de aanduiding 'specifieke vorm van woongebied - toegestane functies'. Voor deze gebouwen zijn de toegestane functies uit het voorgaande bestemmingsplan 'Schieveste uit 2012' voor zover nog niet mogelijk binnen de nieuwe bestemming overgenomen, te weten sport en speelvoorzieningen, theaters en muziek- en conferentiecentra. Ook de toegestane bouwhoogte, 50 meter en 17 meter, is overgenomen uit het voorgaande plan. Voor het DCMR-gebouw (aanduiding 'specifieke vorm van kantoor - 2') en de twee bestaande kantoorstorens aan de westzijde (aanduidingen 'specifieke vorm van kantoor - 1') is daarnaast het thans aanwezige oppervlak aan kantoren specifiek geregeld. Hier is het realiseren van woningen uitgesloten.

Voor de toekomstige bebouwing zijn geen specifieke bouwvlakken en -hoogten opgenomen. De verbeelding is globaal van aard. Binnen het ruime bouwvlak mag in principe overal worden gebouwd. Echter, alle milieuonderzoeken zijn gebaseerd op de situering van de bebouwing en de geluidschermen uit het Masterplan. Die situatie is daarmee gemotiveerd. Indien bij de uiteindelijke bouwaanvraag blijkt dat toch op een andere situering en hoogte wordt ingezet, regelt een specifieke bepaling in de regels dat alsdan een aantal milieuaspecten nader moet worden beschouwd. Verder zijn, naast de meer standaard bouw- en gebruiksregels, ook spelregels opgenomen. Het regelen van deze meer 'zachte' aspecten van het Masterplan in het bestemmingsplan is mogelijk op basis van de verbrede reikwijdte-status van het plan. Integraal is bebouwing tot 70 meter toegestaan. Voor één van de hoogteaccenten is een vlak met een afwijkende bouwhoogte (90 meter) opgenomen op de verbeelding. De hogere toren (121 meter) in de laatste fase van het plan is alleen mogelijk als de bestaande twee kantoorstorens aan de westzijde zijn gesloopt. Hiertoe is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Als de wijzigingsbevoegdheid (geheel of gedeeltelijk) wordt toegepast, mogen de meters kantoren die daar dan vervallen, worden ingezet voor nieuwe kantoren.

Verder zijn spelregels opgenomen voor het programma, de enfilade, het onverhard oppervlak, groenvoorzieningen, maatregelen voor calamiteiten en een norm voor de luchtkwaliteit binnen de woningen.

De totale bebouwde oppervlakte dient verdeeld te zijn over maximaal 50% van de totale oppervlakte van de bestemming 'Woongebied'. De overige 50% dient onverhard te blijven en verharding in de buitenruimte wordt zo veel mogelijk beperkt. Ook geldt een groennorm van minimaal 5 m²/woning, met waar mogelijk een dubbele gebruiksfunctie en dient de enfilade publiek en autovrij te zijn, met voldoende bezonning. Daarmee wordt een hoogstedelijk gebied nagestreefd en wordt gestuurd op voldoende kwalitatieve openbare ruimte en groen voor de toekomstige bewoners. Door maatregelen voor calamiteiten en luchtkwaliteit op te nemen in de regels van het bestemmingsplan worden deze aspecten van veiligheid en gezondheid juridisch geborgd, aanvullend op de overig geldende milieuwet- en regelgeving.

Voor het benodigde nadere onderzoek naar niet-gesprongen explosieven in het oostelijke deel van het plangebied is een aanduiding, gekoppeld aan een voorwaardelijke verplichting, opgenomen.

7.3 Dubbelbestemmingen

7.3.1 Leiding - Gas

De ten noorden van het plangebied aanwezige hogedrukaardgastransportleiding kruist het plangebied in de uiterste noordoosthoek. Voor de leiding en de zakelijke rechtstrook (2x4 meter) is de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' opgenomen, met een beschermend stelsel (inclusief omgevingsvergunningplicht) wat de leiding beoogt te beschermen tegen graafschade.

7.3.2 Leiding - Hoogspanningsverbinding

De in het plangebied aanwezige ondergrondse hoogspanningsleiding is met een dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' aangeduid op de verbeelding. Ter plaatse van deze leiding geldt binnen de op de verbeelding aangegeven belemmeringszone een bouwverbod. Voor het aanleggen van werken en werkzaamheden binnen deze dubbelbestemming is een omgevingsvergunning vereist. Afwijken van het bouwverbod of het verlenen van een omgevingsvergunning is mogelijk indien de belangen van de leidingbeheerder niet worden geschaad.

7.3.3 Leiding - Warmtetransportleiding

Met de dubbelbestemming 'Leiding - Warmtetransportleiding' wordt de aan de noordoostzijde van het gebied gelegen warmwaterleiding beschermd. De dubbelbestemming kent een bouwverbod voor het bouwen binnen de beschermingszone van de leiding, met uitzondering van bouwwerken ten dienste van deze bestemming met een hoogte van maximaal 3 meter. Niet op de grond rustende delen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals uitkragingen en overspanningen van een viaduct zijn wel toegelaten, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder waaruit blijkt dat de belangen van de leidingbeheerder niet worden geschaad. Dit advies is afgedwongen in de regels van het bestemmingsplan.

7.3.4 Waarde - Archeologie

Voor het gehele plangebied gelden twee archeologische (verwachtings)waarden (zie Archeologie). Deze verwachtingswaarden worden beschermd door middel van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1 en 2'. Binnen deze dubbelbestemming is in de regels een bouwverbod en aanlegvergunning gegeven voor bouw- en graafwerkzaamheden welke de in de regels genoemde oppervlakte en dieptemaat overschrijden. 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. Aan het verlenen van een ontheffing of aanlegvergunning kunnen aanvullende voorwaarden worden verbonden. Aanvullend is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waardoor deze bij het verkrijgen van nadere informatie geheel of gedeeltelijk kan worden verwijderd.

7.3.5 Waterstaat - Waterkering

De waterstaatsfunctie is in het bestemmingsplan bestemd als 'Waterstaat - Waterkering'. Deze dubbelbestemming dient ter bescherming en waterbeheersing. In de regels is bepaald dat alleen gebouwd mag worden volgens de van kracht zijnde bestemming van deze gronden, mits de waterstaatsbelangen zich daartegen niet verzetten. Bouwen ten behoeve van een van kracht zijnde bestemming is pas mogelijk na toestemming van burgemeester en wethouders, waarbij advies wordt ingewonnen bij het Hoogheemraadschap van Delfland. Een vergelijkbare regeling geldt voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de aanleg van werken en werkzaamheden.

7.4 Overige bepalingen

7.4.1 Algemene aanduidingsregels

Aanvullend op de (algemene) bouwregels gelden enkele bijzondere bouwbepalingen die met een aanduiding in de geometrische plaatsbepaling zijn weergegeven. Het betreft (toelatings-)regels omtrent de bouw van nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in de Wet geluidhinder, binnen en buiten de aanduiding 'Geluidzone - industrie'.

7.4.2 Algemene afwijkingsregels

In het bestemmingsplan is zoveel mogelijk bij recht bestemd. 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 en geluidwerende voorzieningen.

7.4.3 Parkeren, laden, lossen en stallen

Parkeren

Bij ruimtelijke ontwikkelingen geldt de vereiste dat, om parkeerproblemen te voorkomen, voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid. Normaal gesproken wordt de vraag of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid beantwoord op basis van de berekenwijze van de parkeerbehoefte uit de door het college vastgestelde 'Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017' en de uitgebreide jurisprudentie die op dit onderdeel is ontstaan, zoals bepaald in het bestemmingsplan 'Parapluplan Parkeren' (vastgesteld op 05-06-2018 door de gemeenteraad van Schiedam).

De hoofdregel is dat bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd op eigen terrein, in dit geval binnen het plangebied van Schieveste. Voor Schieveste wordt, op basis van het verkeersonderzoek (zie voorts paragraaf 6.8.2) en het Kwaliteitsplan Schieveste een lagere parkeernorm gehanteerd. Deze lagere parkeernorm is gebaseerd op de multimodaal ontsloten ligging van de planlocatie in de Randstad, de beoogde doelgroep en de verschillende ontwerp-toepassingen die sturen op het verminderen van autobezit. Ook moet er worden ingezet op mobiliteitsmanagement om het autogebruik te verminderen en dienen er voldoende veilige fietsenstallingen aanwezig te zijn op de ontwikkellocatie.

Hiertoe zijn in de planregels de volgende normen opgenomen:

- voor woningen: gemiddeld, gerekend over het hele plangebied, 0,3 pp per woning;
- andere gebruiksfuncties als genoemd in artikel 4.1: 0,9 pp per 100 m² b.v.o.

Het bevoegd gezag kan afwijken van de norm indien op een andere wijze in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, door duurzaam gebruik van parkeerplaatsen in een naburige

parkeervoorziening binnen een straal van 300 meter of wanneer blijkt de koopakte bij verkoop van woningen wordt afgezien van een private parkeerplaats. Ook kan een lagere norm na afwijking worden toegepast als uit monitoring blijkt dat er een kleinere behoefte is aan parkeerplaatsen, of als het autoparkeren op een andere adequate manier wordt opgelost.

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. Het is 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. Gelet op het hoge fietsgebruik en om wildparkeren van fietsen te voorkomen is het wenselijk dergelijke stallingsvoorzieningen te hebben. Voor woningen geldt op grond van het Bouwbesluit tevens een verplichting voor het hebben van een (fietsen)berging. In paragraaf 6.8.3 is hier nader op ingegaan.

Voor fietsparkeren geldt eveneens dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. De grote verscheidenheid aan functies en multimodaal ontsloten ligging maakt dat het lastig is hiervoor op voorhand normen op te nemen. De aard, omvang, situering en noodzaak van deze voorziening is om deze reden op basis van de specifieke eigenschappen van de ruimtelijke ontwikkeling van Schieveste bepaald. Hierbij is uitgegaan van een laag percentage autobezit, en een hoog aandeel aan fietsgebruik. In het bestemmingsplan zijn hiertoe de volgende normen opgenomen:

- minimaal 3 fietsparkeerplaatsen per woning, groter dan 50 m²; gemiddeld, gerekend over het hele plangebied;
- minimaal 2 fietsparkeerplaatsen per woning, kleiner dan 50 m²; gemiddeld, gerekend over het hele plangebied.

7.4.4 Algemene wijzigingsregels

Tot slot zijn nog een aantal algemene regels opgenomen, waarmee het bevoegd gezag het plan kan wijzigingen indien beperkte wijzigingen plaatsvinden in de bestemmingsgrens of het profiel van een weg, voor zover dit noodzakelijk is om het plan aan de werkelijke toestand van het terrein aan te passen. Ook is een regeling opgenomen voor het toevoegen van de dubbelbestemming 'Waterstaat - waterkering', met een bijbehorende verbodsbepaling, ten gevolge van het aanleggen, verleggen en/of verplaatsen van een waterkering. Tot slot is het onder voorwaarden mogelijk dat (de ligging van) dubbelbestemmingen voor (ondergrondse) leidingen worden toegevoegd, verwijderd of gewijzigd.

Hoofdstuk 8 Economische uitvoerbaarheid

8.1 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.

Op basis van de proefverkaveling uit het Masterplan van de OCS is de voorgestelde ontwikkeling van Schieveste als woningbouwlocatie getoetst op financiële haalbaarheid. De haalbaarheidsstudie laat een neutraal resultaat zien. Hiermee vindt de toets op de economische uitvoerbaarheid plaats die nodig is voor de herziening van het bestemmingsplan. Deze haalbaarheidsstudie toont aan dat, na interne en externe toetsing, er kansen liggen voor een financieel haalbare gebiedsontwikkeling. De onderhandelingen over de gronduitgifteovereenkomsten tussen gemeente en OCS om Schieveste te kunnen realiseren, bepalen hoe deze ontwikkeling financieel voor de gemeente gaat uitpakken en welk risicoprofiel de gemeente daarbij kiest. In de gesloten grondreserveringsovereenkomst van december 2018 is de fasering, het tijdspad voor de eerste gronduitgifte en het langjarige commitment van de OCS geborgd.

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.

8.2 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.

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

Hoofdstuk 9 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Participatie

In het Kwaliteitsplan wordt gesteld dat ten aanzien van de ontwikkeling van Schieveste een zorgvuldig participatieproces plaats moet vinden. Hierbij dient het bestaande gemeentelijke beleid rond participatie (bijvoorbeeld de Visienota Open Schiedam) in acht te worden genomen. Voor het project Schieveste vraagt de gemeente stakeholders vooral zorgvuldig te informeren en te raadplegen. Onder zorgvuldig verstaat de gemeente dat stakeholders vooraf weten welke invloed zij hebben, welke randvoorwaarden er zijn, wat het uiteindelijke doel is en wat er met de input wordt gedaan. Daar waar mogelijk en wenselijk voor de ontwikkeling van Schieveste (bijvoorbeeld bij de uitwerking van deelgebieden), heeft de gemeente de wens geuit om stakeholders intensiever te betrekken door ze bijvoorbeeld een adviserende rol te geven.

Het participatie heeft al plaatsgevonden tot aan de totstandkoming van dit Masterplan en zal gecontinueerd worden in de fase van verdere uitwerking.

Resultaten overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het wettelijk verplicht vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept-ontwerpbestemmingsplan in september/oktober 2020 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 concept-ontwerpbestemmingsplan Schieveste 2021'. Deze nota vormde de basis voor de aanpassing naar het ontwerpbestemmingsplan. De reactienota is opgenomen als Bijlage 26 bij dit ontwerpbestemmingsplan. Naar aanleiding van de vooroverlegreacties is het bestemmingsplan op onderdelen aangepast.

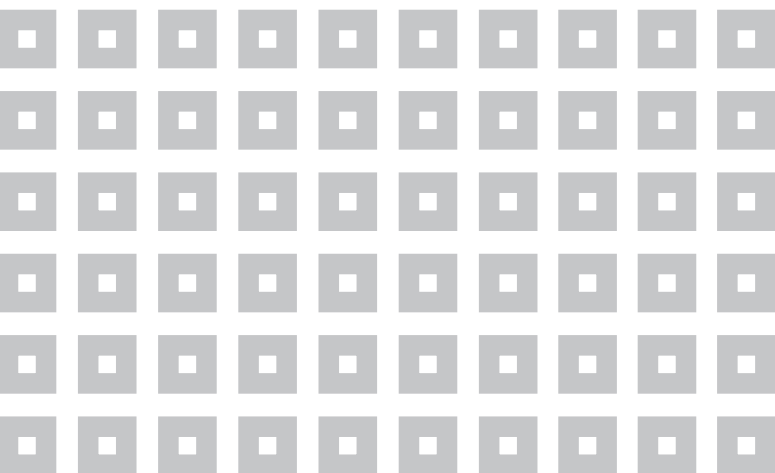
Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende zes weken als ontwerp ter inzage gelegd. Tijdens deze periode heeft een ieder de mogelijkheid gehad om zienswijzen tegen het plan in te dienen. Van de eventueel te ontvangen zienswijzen wordt te zijner tijd in deze paragraaf verslag gedaan.

Beroep

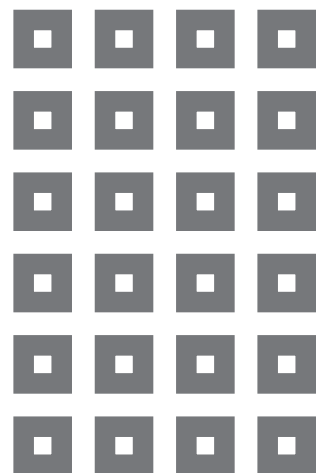
De vaststelling van het bestemmingsplan is op de in artikel 3.8, derde lid van de Wro voorgeschreven wijze bekend gemaakt. Belanghebbenden kunnen binnen de wettelijke beroepstermijn tegen het besluit tot vaststellen van het bestemmingsplan beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad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

Bijlagen bij de toelichting



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape



e-mail: kuiper@kuiper.nl
www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek
Gebouw Thee 0
Van Nelleweg 3042
3044 BC Rotterdam
T 010 433 00 99
F 010 404 56 69