Schiedam

Spaanse Polder en ‘s-Graveland 2004

Bestemmingsplan deel 1

december 2005

schiedam

spaanse polder en 's-graveland 2004

bestemmingsplan deel 1

procedure

plannummer	datum	raad	gedeputeerde staten	beroep
11939.00	2 sept. 2005	12 dec. 2005		

opdrachtleider : drs A.Th.M. Hoedemaker

toelichting

Inhoud van de toelichting 1

Inleiding toelichting

DEEL I Ontwikkelingsvisie en bestemmingsregeling

1. Inleiding blz. 5
- 1.1. Voorgeschiedenis 5
- 1.2. De opgave 5
- 1.3. Ligging en begrenzing van het plangebied 7
- 1.4. Vigerende regeling 7
- 1.5. Planvorm en planproces 8

2. Huidige situatie 11
- 2.1. Positionering plangebied 11
- 2.2. Beleidskader 13
- 2.3. Knelpunten 15

3. Ontwikkelingsvisie 17
- 3.1. Visie op de ontwikkeling van het plangebied 17
  - 3.1.1. Strategische visie en beleidslijnen 17
  - 3.1.2. Beleidsplan Spaanse Polder (tekst d.d. 2 juli 2004) 17
  - 3.1.3. Stedenbouwkundige visie 's-Graveland 21
- 3.2. Uitwerking 22
  - 3.2.1. Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004) 22
  - 3.2.2. Schiedams plangebied 27
  - 3.2.3. Beeldkwaliteitplan 29

4. Juridische planbeschrijving 31
- 4.1. Inleiding 31
- 4.2. Planvorm 31
- 4.3. Bestemmingsregeling 31

5. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid 35
- 5.1. Economische uitvoerbaarheid 35
- 5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid 35
- 5.3. Handhavingsbeleid 36

6. Overleg ex artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening 39

DEEL II Achtergronden, onderzoek en analyse

1. Inleiding blz. 5

2. Ruimtelijke analyse 7
- 2.1. Ligging en begrenzing plangebied 7
- 2.2. Oriëntatie, zichtrelaties en identiteit 7
- 2.3. Structurerende elementen 12

3. Functionele analyse 15
3.1. Bedrijven 15
3.2. Horeca 16
3.3. Detailhandel 17
3.4. Wonen 18
3.5. Overige functies 19

4. Verkeer en vervoer 21
4.1. Ontsluiting autoverkeer 21
4.2. Openbaar vervoer 22
4.3. Ontsluiting langzaam verkeer 22
4.4. Parkeren 22
4.5. Goederentransport 23
4.6. Knelpunten en oplossingen 23

5. Milieu 27
5.1. Milieueffectbeoordeling 27
5.2. Bedrijven, milieuzonering en duurzaamheid 27
5.3. Geluidshinder 32
5.3.1. Wegverkeerslawaai 32
5.3.2. Spoorweglawaai 32
5.3.3. Industrielawaai 34
5.4. Luchtkwaliteit 36
5.4.1. Beleid en normstelling 36
5.4.2. Onderzoeksopzet 38
5.4.3. Toetsing 39
5.4.4. Conclusie en afweging 42
5.5. Bodemkwaliteit 43
5.6. Planologisch relevante leidingen en straalpaden 44
5.7. Externe veiligheid 45
5.7.1. Inleiding 45
5.7.2. Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen 45
5.7.3. Vervoer gevaarlijke stoffen plangebied 45
5.7.4. Externe veiligheid en bedrijven 46
5.8. Rotterdam Airport 50

6. Waterhuishouding 53
6.1. Beleidskader water 53
6.1.1. Rijksbeleid 53
6.1.2. Provinciaal beleid 53
6.1.3. Regionaal beleid 53
6.2. Proces watertoets 54
6.3. Huidige situatie 54
6.4. Watervisie 57
6.5. Implementatie visie en perspectief op uitvoering 58
6.5.1. Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004) 58
6.5.2. Schiedams plangebied 61

7. Ecologie 65
7.1. Inleiding 65
7.2. Huidige situatie 66
7.3. Effecten 67
7.4. Onderzoek flora en fauna woongebied Polderweg 67
7.5. Conclusies 68

8. Archeologie en cultuurhistorie 69

Bijlagen:

1. Vigerende bestemmingsplannen.
2. Geraadpleegde literatuur.
3. Beleidskader.
4. Doelgroepenbeleid.
5. Structuurplan Van Nelle Ontwerpfabriek (concept).
6. Bedreigingen voor de ontwikkeling van de Spaanse Polder.
7. Overzicht bedrijven (functioneel), horeca en bedrijfswoningen.
8. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten.
9. Toelichting op de algemene aanpak milieuzonerring met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.
10. Verslag mondelinge Inspraak Schiedam.
11. Nota van Inspraak en vooroverleg Schiedam.
12. Nader onderzoek flora en fauna bestemmingsplangebied Spaanse- en 's-Gravelandsepolder.
13. Onderzoek luchtkwaliteit.

Inleiding toelichting

Aanleiding

De bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland zijn gelegen op het grondgebied van de gemeenten Rotterdam en Schiedam. In de "Strategische visie Bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid", opgesteld in februari 2000, is geconstateerd dat deze bedrijventerreinen aan een opknapbeurt toe zijn. De strategische visie heeft geleid tot beleidslijnen voor de revitalisering van de Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid die in de beide gemeenten zijn vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders of de gemeenteraad.
Revitalisering van de bedrijventerreinen kan worden bereikt door herstructurering in ruimtelijke (ruimtelijke maatregelen) en functionele (clustering) zin. Met het oog hierop is voor de Spaanse Polder een Beleidsplan (De Spaanse Polder revitaliseert, hierna Beleidsplan Spaanse Polder genoemd) opgesteld dat richting geeft aan de gewenste vernieuwing in zowel het ruimtelijk, het economisch als het milieuspoor. Voor het bedrijventerrein 's-Graveland, waarvan 's-Graveland-zuid deel uitmaakt, is een stedenbouwkundige visie (25 november 2003) opgesteld die concrete aanbevelingen bevat voor de verdere ruimtelijk-economische ontwikkeling van dit terrein.
Om de gewenste ruimtelijk-functionele herstructurering van de bedrijventerreinen mogelijk te maken, zijn in het ruimtelijk spoor een actueel en ontwikkelingsgericht bestemmingsplan en een inspirerend beeldkwaliteitplan/stedenbouwkundige randvoorwaarden noodzakelijke instrumenten.
In het gebied 's-Graveland-zuid is herstructurering noodzakelijk. In het overige deel van het bedrijventerrein 's-Graveland zijn in beperkte mate ruimtelijke maatregelen gewenst om het gebied ook voor de toekomst zijn functie als gemengd bedrijventerrein te kunnen laten behouden. Om de ruimtelijke en functionele samenhang tussen beide plandelen te behouden heeft de gemeente Schiedam ervoor gekozen om voor het gehele bedrijventerrein 's-Graveland het bestemmingsplan te actualiseren.

Eén proces, twee bestemmingsplannen

De gemeenten Rotterdam en Schiedam hebben besloten het proces van revitalisering door herstructurering gezamenlijk aan te pakken. Met het oog hierop zijn in één gezamenlijk planproces twee bestemmingsplannen opgesteld voor enerzijds het Rotterdamse deel van het bedrijventerrein en anderzijds het Schiedamse deel van het bedrijventerrein. Beide plannen vertonen grote gelijkenis. Elk plan bestaat uit een unieke plankaart met een bijbehorende set voorschriften en is voorzien van een toelichting. Deze toelichting is gelijk voor beide plannen en heeft in principe betrekking op het gehele plangebied. Alleen wanneer dat voor een goed begrip noodzakelijk is, wordt specifieke aandacht besteed aan afzonderlijke situaties per plandeel. In de voorschriften is aangegeven of het voorschrift betrekking heeft op beide bestemmingsplannen of slechts van toepassing is op één van de beide plangebieden.

Het voorontwerpbestemmingsplan Spaanse Polder en 's-Graveland 2004 d.d. 2 juli 2004 is medio 2004 door de beide gemeenten Rotterdam en Schiedam in het overleg ex artikel 10 Bro gezonden. In de periode november-december 2004 heeft het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van de inspraak ex artikel 6a WRO in beide gemeenten ter inzage gelegen en is aan belanghebbenden de mogelijkheid geboden op het plan in te spreken.

Omdat de gemeente Schiedam op korte termijn over een vastgesteld bestemmingsplan wil beschikken, heeft de gemeente besloten, het verwerken van inspraak en overleg via een eigen spoor te laten verlopen.
In het thans voorliggende ontwerpbestemmingsplan Spaanse Polder en 's-Graveland 2004 van de gemeente Schiedam, zijn de inspraak- en overlegreacties die betrekking hebben op het Schiedamse plandeel verwerkt. In samenhang hiermee zijn de plankaart en de voorschriften aangepast. Ook de toelichting is op onderdelen aangevuld en geactualiseerd.
Voorzover de toelichting specifiek betrekking heeft op het Rotterdamse plandeel, is de tekst van het voorontwerpbestemmingsplan gehandhaafd en als het ware "bevroren". In de tekst is dat per paragraaf of onderdeel daarvan aangegeven door de toevoeging "tekst d.d. 2 juli 2004".
De voorschriften zijn naar aanleiding van de inspraak- en overlegreacties aangepast. Om de samenhang met de plankaart voor het Schiedamse plandeel te behouden en omdat in een later stadium de voorschriften die betrekking hebben op het Rotterdamse plandeel ook op onderdelen zullen wijzigen, is besloten in het Schiedamse plan alleen de voorschriften op te nemen die van toepassing zijn op het Schiedamse plandeel.

Opbouw toelichting

De toelichting bestaat uit twee delen: het eerste deel beschrijft in beknopte vorm de opgave, de ontwikkelingsvisie en de vertaling hiervan in de juridische regeling van het bestemmingsplan, het tweede deel beschrijft de achtergronden en het onderliggende onderzoek. Deze twee delen zijn in twee rapporten weergegeven. Deel 1 vormt het hoofdrapport van de toelichting en deel 2 is het achtergrondenrapport waarin ook de bijlagen zijn opgenomen.

DEEL I Ontwikkelingsvisie en bestemmingsregeling

1. Inleiding

In het eerste hoofdstuk wordt ingegaan op de aanleiding, de opgave en het doel van dit bestemmingsplan. Vervolgens worden het plangebied en de vigerende regelingen voor het plangebied kort beschreven. Daarna komen de planvorm en het planproces aan bod. Het hoofdstuk sluit af met een beschrijving van de opbouw van deel 1 van de toelichting.

1.1. Voorgeschiedenis

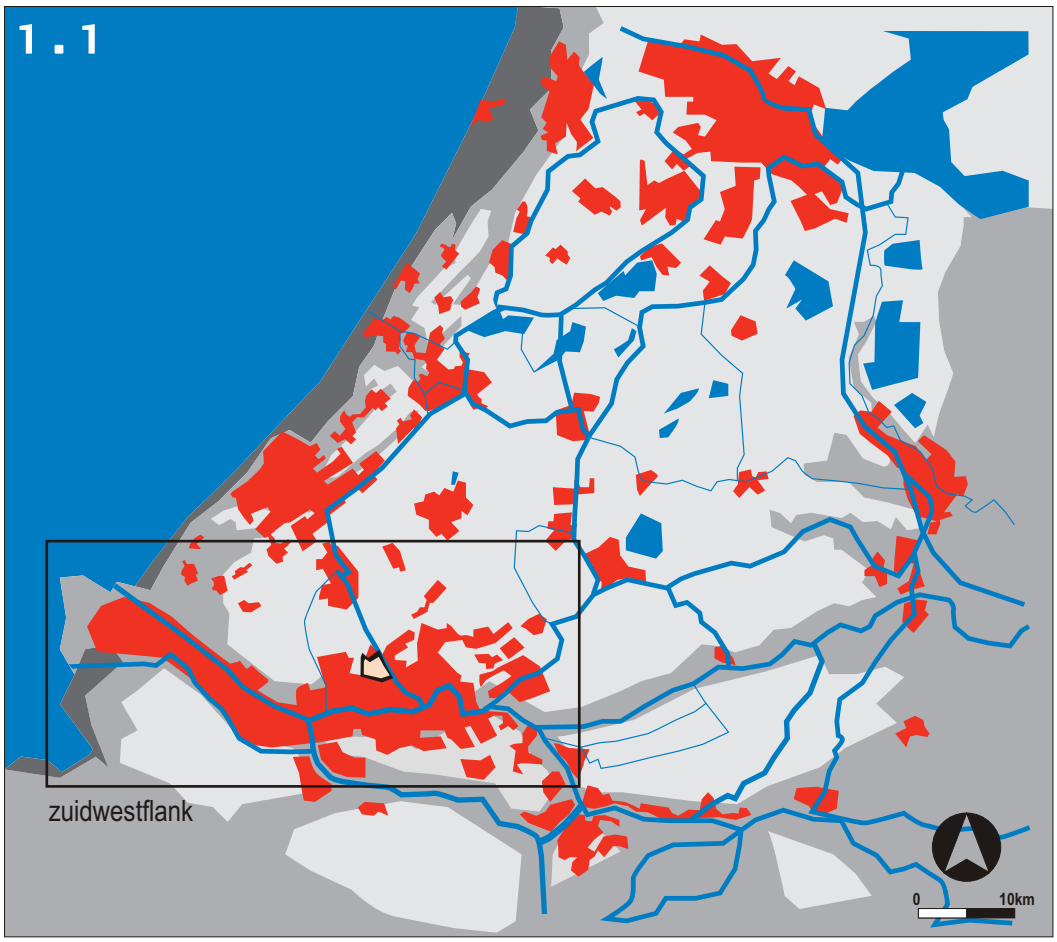
Voor het plangebied in de gemeente Rotterdam dateren de eerste ideeën over de inrichting van de Spaanse Polder als bedrijventerrein uit de jaren twintig van de vorige eeuw. In 1946 werd voor het eerst een plan voor de inrichting van de Spaanse Polder vastgesteld. In het officieel goedgekeurde plan voor de Spaanse Polder "Uitbreidingsplan in onderdelen Spaanse Polder" uit 1958 is het gehele plangebied uit 1946 nagenoeg ongewijzigd overgenomen. Het bestemmingsplan uit 1958 vigeert nog steeds voor het overgrote deel van de Spaanse Polder. In dit plan is voor het merendeel van het gebied maar één bestemming voor bedrijvigheid opgenomen, te weten "Industrieterrein voor handel en nijverheid". Deze bestemming liet heel veel interpretatieruimte. In 1966 zijn door middel van een wijzigingsprocedure de bebouwingsvoorschriften aangescherpt. Omdat deze voorschriften ook toen niet voldoende gedefinieerd zijn, is het tot op de dag van vandaag onduidelijk welke bedrijven wel en welke niet zijn toegestaan in de Spaanse Polder. Dit is één van de belangrijkste oorzaken van de enorme verscheidenheid aan bedrijven die op het bedrijventerrein is ontstaan.

Voor het plangebied in de gemeente Schiedam vigeren bestemmingsplannen die zijn vastgesteld in 1944 en 1955. Ook hier heeft het grootste deel van het gebied maar één bestemming (Industrieterrein voor handel en nijverheid), waardoor uiteindelijk een grote verscheidenheid aan bedrijven op het bedrijventerrein is ontstaan.

In de jaren tachtig van de vorige eeuw is reeds een eerste start gemaakt met de revitalisering van de Spaanse Polder. Vanwege de nadruk op de fysieke aspecten had het toenmalige beleid echter overwegend een ad hoc karakter. Er was vooral sprake van symptoombestrijding.
De steeds verdergaande verpaupering van de Spaanse Polder en de beperkte resultaten van de tot dan toe gekozen herstructureringsaanpak, alsmede het tekort aan geschikte bedrijventerreinen in de Rotterdamse regio hebben aanleiding gegeven tot het ontwikkelen van een nieuwe integrale, gebiedsgerichte beleidsaanpak voor de Spaanse Polder en het aangrenzende gebied 's-Graveland-zuid.

1.2. De opgave

De Rotterdamse regio heeft grote behoefte aan meer ruimte voor bedrijven en aan dicht bij de stad gelegen bedrijventerreinen, die geschikt zijn voor bedrijven uit zwaardere milieucategorieën.
De bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland zijn zulke terreinen: dicht bij het centrum, goed bereikbaar via de snelweg en geschikt voor zwaardere bedrijven (tot en met milieucategorie 4). De Spaanse Polder en het zuidelijk deel van 's-Graveland zijn echter toe aan een opknapbeurt: het kan moderner, veiliger en schoner. Een aantal gebouwen is toe aan een facelift. Verder hebben allerlei bedrijven zich hier in de loop der jaren gevestigd die niet behoren tot de primaire doelgroep. Bovendien zijn de vigerende bestemmingsplannen voor de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland voor een belangrijk deel verouderd en niet meer toereikend.



Ligging plangebied

Tegen deze achtergrond is een onderdeel opgenomen in het Rotterdamse collegeprogramma "Ruimte voor bedrijven" voor de Spaanse Polder, waarin de onderstaande hoofddoelstelling is geformuleerd tot 2015:
"Op een termijn van circa 15 jaar, in samenwerking en afstemming met de gemeente Schiedam, de Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid revitaliseren tot een modern gemengd terrein met de verschijningskwaliteit die bij een dergelijk terrein hoort."

Op basis van deze doelstelling is door de gemeente Rotterdam een beleidsvoorstel opgesteld voor een consistente, integrale aanpak van de revitalisering van de Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid. Dit voorstel bevat de beleidsuitgangspunten, die als kapstok dienen voor het te voeren beleid en de vele concrete acties die daaruit voortvloeien en heeft geresulteerd in het raadsbesluit "Beleidslijnen voor revitalisering van de Spaanse Polder tot 2015" van 19 april 2001 (gemeente Rotterdam). Hierin is nog eens bevestigd dat bij de toekomstige (her)ontwikkeling intensief en duurzaam ruimtegebruik gestimuleerd dient te worden. Daarnaast heeft de gemeenteraad van Rotterdam opdracht gegeven het voorgestelde beleid nader uit te werken in een concreet actieplan voor de periode tot 2006, wat heeft geresulteerd in het "Plan van Aanpak fase 1 tot 2006", dat door het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam is vastgesteld op 14 januari 2003 en dat op 4 september 2000 door de gemeente Schiedam is vastgesteld. Hierin staan de acties en projecten beschreven die tot 2006 in het kader van de revitalisering zullen worden uitgevoerd. Onderdeel hiervan is het uitvoeren van diverse (sectorale) onderzoeken en het opstellen van een integraal gebiedsgericht Beleidsplan Spaanse Polder, een beeldkwaliteitplan/stedenbouwkundige randvoorwaarden en een nieuw bestemmingsplan.

Doel van het bestemmingsplan is om een toetsingskader te bieden voor de nieuwe ontwikkelingen in de vorm van een actueel en op de gewenste situatie toegesneden bestemmingsregeling, waarmee de herstructurering van de Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid mogelijk wordt gemaakt.

1.3. Ligging en begrenzing van het plangebied

De zuidwestelijke flank van de Randstad, tegenwoordig ook bekend als de Deltametropool, wordt gevormd door de in oost-westrichting uitgestrekte, stedelijke agglomeratie van Rotterdam die via Schiedam en Vlaardingen tot aan de Maasvlakte loopt. Het plangebied ligt aan de noordzijde van deze stedelijke agglomeratie, voor een deel (oosten) op het grondgebied van Rotterdam en voor een ander deel (westen) in Schiedam (zie figuur 1.1). Het plangebied wordt globaal begrensd door de spoorlijn Den Haag-Rotterdam aan de west- en zuidzijde, de Delfshavense Schie aan de oostzijde en door het bedrijventerrein Rotterdam Noordwest aan de noordzijde.

In de directe omgeving liggen woongebieden (Schiedam, Oud Mathenesse, Spangen in het zuiden en Overschie ten oosten van het plangebied), een recreatiegebied (Sportpark Thurlede en het Prinses Beatrixpark ten noordwesten) en het bedrijvenpark Rotterdam Noordwest (ten noorden van het plangebied). Op iets grotere afstand ligt het vliegveld Rotterdam Airport.
In de directe omgeving van de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland zijn nieuwe werklocaties in voorbereiding: het bedrijvenpark Schieveen ten noorden van het vliegveld Rotterdam Airport en de ontwikkelingslocatie Schieveste nabij station Schiedam Centrum.

In deel 2 van de toelichting wordt nader ingegaan op de ruimtelijk-economische positionering van het plangebied binnen de regio (zie hoofdstuk 2, Ruimtelijke analyse).

1.4. Vigerende regeling

Figuur 1.2 en tabel 1.1 geven een overzicht van de binnen het plangebied vigerende bestemmingsplannen.

Tabel 1.1 Overzicht vigerende regelingen

gemeente	naam bestemmingsplan	vastgesteld gemeenteraad d.d.	goedgekeurd door GS
Rotterdam	Uitbreidingsplan in onderdelen "Spaanse Polder"	19-06-1958	27-10-1958
Rotterdam	Bestemmingsplan Giessenplein	10-10-1996	11-11-1997
Schiedam	Uitbreidingsplan industrieterrein bewesten de Schie, plan in Hoofdzaak	maart 1944	juni 1944
Schiedam	Aanvullend plan in hoofdzaak "Spaanse Polder"	29-4-1955	2-8-1955
Schiedam	Plan van uitbreiding gemeente Schiedam (Plan in hoofdzaak)	4-6-1944	11-7-1945

In de vigerende bestemmingsplannen heeft het plangebied voornamelijk de bestemming Industrieterrein (bedoeld voor handel en nijverheid). Verder worden onder meer bestemd: wegen, de spoorlijn en enkele recreatieterreinen. Voor een beschrijving per bestemmingsplan wordt verwezen naar deel 2, bijlage 1.

1.5. Planvorm en planproces

Planvorm

Het nieuwe bestemmingsplan moet voldoen aan de volgende eisen:

- er moet sprake zijn van een passende regeling voor de bestaande bedrijven, die recht doet aan de huidige bedrijfsactiviteiten;
- gewenste ontwikkelingen in het kader van de herstructurering van de ruimtelijke en functionele structuur moeten mogelijk gemaakt worden.

Dit betekent dat het bestemmingsplan voldoende gedetailleerd moet zijn om de huidige situatie te kunnen vastleggen en voldoende globaal en flexibel om veranderingen mogelijk te maken. Met het oog hierop is gekozen is voor een gedetailleerd bestemmingsplan en (voor het Rotterdamse plangebied) voor aanvullende, globale gebiedsbestemmingen die de gewenste toekomstige invulling van het plangebied mogelijk maken.

De achtergrond om twee lagen, enerzijds een gedetailleerde perceelsbestemming en anderzijds een globale gebiedsgeoriënteerde benadering, neer te leggen is gelegen in de wens om enerzijds de huidige stand van zaken planologisch te bestendigen, doch tevens de ontwikkelingsvisie voor Spaanse Polder beleidsmatig vast te kunnen leggen en planologisch te faciliteren.

- De gedetailleerde bestemming vormt de eerste laag van het bestemmingsplan. Het uitgangspunt hierbij vormt de bestaande situatie alsmede de direct uit die situatie voortvloeiende autonome ontwikkelingen. Deze worden in het bestemmingsplan tot op perceelsniveau aangegeven. In deze eerste laag worden de in het plangebied aanwezige en in aanmerking komende functies op een passende wijze bestemd. Op de plankaart zijn deze perceelsbestemmingen aangegeven.
- De tweede laag betreft de globale gebiedsgeoriënteerde benadering. Het betreft stimuleringsbeleid dat is opgenomen voor het plandeel van Rotterdam en neergelegd in een aparte (extra) plankaart. Deze gebiedsbenadering geeft aan welke ruimtelijke en functionele ontwikkeling er clustergewijs binnen Spaanse Polder wordt nagestreefd (ontwikkelingsvisie). Het betreft het clusteren van soorten bedrijven en daarop aansluitend aanpassingen aan de ruimtelijke structuur (zie voor een nadere toelichting bijlage 4, Deel II). Om deze clustering (visie) planologisch mogelijk te kunnen maken zijn er vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden opgenomen in het bestemmingsplan.

Voor het Schiedamse plangebied kunnen de gewenste ontwikkelingen gerealiseerd worden binnen de 1^{e} laag (directe bestemmingen zonder wijzigingsbevoegdheden). Voor dit deel van het plangebied zijn dus geen gebiedsbestemmingen van toepassing.

Op deze planvorm en de opzet en inhoud van de voorschriften wordt nader ingegaan in hoofdstuk 4, Juridische planbeschrijving.

ROTTERDAM-SCHIEDAM
Spaanse Polder en 's-Graveland

1 : 10.000

rbvi Rotterdam

206.10435.00 0JAA-fig

Uitbreidingsplan in onderdelen Spaanse Polder (1958), gemeente Rotterdam

bestemmingsplan Giessenplein (1996), gemeente Rotterdam

Uitbreidingsplan Industrieterrein bewesten de Schie
Plan in Hoofdzaak, gemeente Schiedam

Aanvullend Plan in Hoofdzaak "Spaanse Polder", gemeente Schiedam

Plan van uitbreiding, gemeente Schiedam

figuur 1.2

vigerende bestemmingsplannen

Planproces

Het opstellen van het bestemmingsplan maakt deel uit van een breder planproces, gericht op het revitaliseren van de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid door middel van herstructurering. Hiervoor is de "Strategische Visie Bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid" (februari 2000) van Buck Consultants International het uitgangspunt geweest. De door de gemeenten te volgen beleidslijnen zijn vervolgens verwoord in interne notities aan gemeenteraad of college van burgemeester en wethouders.

Ten behoeve van het revitaliseringproces is door de gemeenten Rotterdam en Schiedam een Beleidsplan "De Spaanse Polder revitaliseert; een integrale gebiedsgerichte beleidsnotitie" opgesteld als stedenbouwkundig, economisch en milieutechnisch kader voor gewenste ontwikkelingen. In samenhang hiermee heeft de gemeente Schiedam voor het bedrijventerrein 's-Graveland de Stedenbouwkundige visie bedrijventerrein 's-Graveland en Spaanse Polder Schiedam (november 2003) opgesteld.
Beleidsplan en Stedenbouwkundige visie vormen samen de basis voor het Beeldkwaliteitplan Spaanse Polder-'s-Graveland d.d. maart 2005. Dit beeldkwaliteitplan heeft tot doel een samenhangende, ruimtelijk kwalitatieve inrichting van het bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland tot stand te brengen.

Al deze plandocumenten vormen bouwstenen voor het voorliggende bestemmingsplan en het beeldkwaliteitplan/stedenbouwkundige randvoorwaarden. Een samenvatting van deze documenten is weergegeven in hoofdstuk 2 (Huidige situatie) en hoofdstuk 3 (Ontwikkelingsvisie).

Het bestemmingsplan Spaanse Polder en 's-Graveland 2004 is voorbereid door een werkgroep bestaande uit medewerkers van de gemeente Schiedam (afdeling Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling en afdeling Milieu), van de gemeente Rotterdam (OBR en dS+V) en het adviesbureau RBOI. Een overzicht van gebruikte en geraadpleegde literatuur is op genomen in deel 2, bijlage 2.
Op cruciale momenten in het planproces is over de inhoud van het voorgestane beleid en de op te stellen regelgeving overleg gevoerd met andere partijen, zoals de waterbeheerder en de DCMR.
Om gebruikers van het plangebied en andere belanghebbenden intensief bij het voorbereiden van het bestemmingsplan te kunnen betrekken zijn tussentijds informatie- en inspraakmogelijkheden geboden. De hoofdlijnen van het voorontwerpbestemmingsplan zijn aan alle ondernemers tijdens een informatieavond op 14 april 2004 en een inspraakbijeenkomst op 13 december 2004 toegelicht.

Opbouw deel 1

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige situatie op de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland. Hierbij komen de ruimtelijke en economische positionering aan bod, het relevante beleidskader en de knelpunten in de huidige situatie. Hoofdstuk 3 gaat in op de ontwikkelingsvisie voor het plangebied en de maatregelen die voorgesteld worden om de gewenste situatie te bereiken. In hoofdstuk 4 komen de planvorm en de juridische planbeschrijving aan de orde. Hoofdstuk 5 gaat in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan en hoofdstuk 6 geeft de resultaten van het overleg ex artikel 10 Bro weer.

2. Huidige situatie

In dit hoofdstuk wordt allereerst een korte karakteristiek gegeven van het plangebied. In deel 2 wordt hier dieper op ingegaan in de hoofdstukken 2 en 3 (Ruimtelijke analyse en Functionele analyse). Ook wordt kort de beleidsomgeving beschreven waarbinnen de planvorming plaatsvindt (paragraaf 2.2). Vervolgens komen in paragraaf 2.3 de knelpunten in het plangebied aan de orde.

2.1. Positionering plangebied

Ruimtelijke positionering

Het bedrijventerrein Spaanse Polder is in combinatie met het bedrijventerrein 's-Graveland een opmerkelijk groot industrieel bedrijventerrein dicht bij de stad en in feite ingepast in de stad. In samenhang hiermee bevinden zich op relatief korte afstand van het bedrijventerrein grote woonconcentraties (belangrijke arbeidspool). Ook kantoren verschijnen steeds meer op en nabij het bedrijventerrein. De nabijheid van milieuhinderlijke functies (bedrijven) en gevoelige functies (woningen) kan aanleiding geven tot problemen. Enerzijds kan milieuhinder van bedrijven en verkeer de kwaliteit van de woon- en leefomgeving aantasten, anderzijds kunnen nabijgelegen woningen de ontwikkelingsmogelijkheden van de bedrijven beperken. De ambitie om op het bedrijventerrein een zo ruim mogelijk vestigingsbeleid te voeren komt hiermee onder druk te staan. Met het oog hierop is het gehele bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland in 1990 gezoneerd in het kader van de Wet geluidhinder en is rondom het bedrijventerrein een zone industrielawaai vastgesteld.

Het bedrijventerrein ligt gunstig ten opzichte van snelwegen, Rotterdam Airport en het havengebied. De A20 loopt dwars door het bedrijventerrein, deels op een verhoogd talud, deels over een viaduct, en is daarmee zeer gezichtsbepalend. Vanaf de snelweg is tot ver in de Spaanse Polder en 's-Graveland de voornamelijk tweelaagse bebouwing goed zichtbaar. Tot een echte wisselwerking tussen de snelweg en de omliggende representatieve bedrijvigheid is het echter nooit gekomen.
In ruimtelijke zin bepalen enkele elementen het beeld: de snelweg, de spoorlijn Rotterdam-Den Haag, de Delfshavense en Schiedamse Schie en de Matlingeweg, in samenhang met de sterk orthogonale structuur van de Industrieweg, de 's-Gravelandseweg en de De Brauwweg/Vlaardingweg. Langs de Schiedamse Schie (Overschieseweg) ligt een cultuurhistorisch waardevol lint met deels kleinschalige (woon-)bebouwing.
Kenmerkende gebouwen zijn: de Spaanse Toren, het Van Nellecomplex, de Tollens verffabriek en het bedrijfsverzamelgebouw Spaanse Kubus (hoek Matlingeweg/Vlaardingweg). Ten zuiden van het plangebied ligt de ontwikkelingslocatie Schieveste (kantoren en woningen).

Het plangebied is goed ontsloten op de omliggende rijkswegen (A20 en A13). Als gevolg van files op de rijkswegen ontstaat echter op de Matlingeweg veelvuldig congestie. Op die momenten maakt veel sluipverkeer gebruik van de wegen in de Spaanse Polder. Daarnaast levert de beperkte capaciteit van de Doenkadeknoop (de aansluiting met de A13) problemen op. Hierdoor vermindert zowel de bereikbaarheid als de ontsluiting van de Spaanse Polder.

De interne bereikbaarheid van het bedrijventerrein 's-Graveland is goed. Er is een fijnmazig stelsel van wegen vanuit een ruim opgezette hoofdas ('s-Gravelandseweg). Dit geldt ook voor het Schiedamse deel van de Spaanse Polder waar de Strickledeweg dezelfde functie vervult.

Parkeren vindt in hoofdzaak in de openbare ruimte plaats.

De in het plangebied gevestigde bedrijven zijn voornamelijk weggebonden en maken nauwelijks nog gebruik van het aanwezige water, zoals de Delfshavense Schie met de havenbekkens. Het water wordt daarom meer en meer recreatief gebruikt. Bij het Van Nellecomplex is recent een aanlegplaats voor de watertaxi gerealiseerd en aan de Schiedamse Schie is van oudsher een jachthaven aanwezig.

De laanbeplanting langs de 's-Gravelandseweg, de groene zone langs de spoorlijn Rotterdam-Den Haag en het groengebied ten noorden van de Polderwetering, Polderweg en Schiekade, vormen de belangrijkste structurerende groene elementen in het plangebied.

Economische positionering

De economische betekenis van de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland is groot, zowel wat betreft de aard van de werkzaamheden als het aantal arbeidsplaatsen.

Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)

In het Rotterdamse deel van de Spaanse Polder zijn ongeveer 600 bedrijven gevestigd met in totaal circa 8.500 werkzame personen. De grootste sector in de Spaanse Polder is de groothandel en handelsbemiddeling. Omdat het bedrijventerrein gunstig ligt ten opzichte van het centrum en een aantal woonwijken trekken veel bedrijven profijt van een grote arbeidspool op korte afstand.

Rond een aantal bedrijven met een beeldbepalende en/of trekkende rol voor het gebied (Campina, Mebin, Verstegen, Van Nelle Ontwerpfabriek e.d.) vindt autonome clustervorming plaats. Deze bedrijven stimuleren de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid en dragen daarmee bij aan de versterking van de basis voor de Rotterdamse dienstensector. Vooralsnog beperkt zich dit grotendeels tot de foodproductie en -groothandel, autohandel en -reparatie en design.

De Spaanse Polder beschikt over een aantal relatief grote kavels, waardoor grote, ruimtevragende bedrijven tot en met milieucategorie 4 hier een vestigingsplaats hebben kunnen vinden. Een deel van de grote kavels in de Spaanse Polder is echter reeds gesplitst of gesplitst in gebruik.
In de Spaanse Polder is een aantal bedrijven en functies aanwezig die niet optimaal passen in het vestigingsmilieu dat het bedrijventerrein kent. Autobedrijven domineren daarnaast belangrijke delen van het gebied. Zij behoren niet tot de primaire doelgroep en een aantal van deze bedrijven is te krap gehuisvest, waardoor men oneigenlijk gebruikmaakt van de openbare ruimte. Overigens kampen meer bedrijven met een te krappe huisvesting. Verder is er een groep ondernemers die juist de "anonimiteit" zoekt van een groot bedrijventerrein. Door de aard van hun bedrijfsvoering dragen zij bij aan de soms rommelige uitstraling van het bedrijventerrein en aan het gevoel van onveiligheid dat een aantal ondernemers, medewerkers en bezoekers aangeeft te voelen.

In de loop der jaren is de watergerelateerde bedrijvigheid enorm afgenomen. Het gevolg is dat er nog nauwelijks gebruikgemaakt wordt van de havenbekkens. Nieuwe bedrijven zijn van het water afgekeerd. Het gevolg is niet-gebruikte ruimte in de vorm van de havenbekkens, terwijl ruimte voor bedrijven gewenst is. De uitstraling van de Spaanse Polder is mede daardoor matig, vooral richting het woongebied Overschie.

In het plangebied bevinden zich diverse horecabedrijven, van sociaal culturele centra tot fastfoodrestaurants. Ook zijn er van oudsher (bedrijfs)woningen en woonschepen in het plangebied aanwezig.

Schiedams plangebied

In het Schiedamse plangebied zijn circa 290 bedrijven gevestigd. Het grootste aantal arbeidskrachten is werkzaam in de zakelijke dienstverlening en in handel in onroerende goederen (circa 2.250 personen), gevolgd door bijna 2.000 werkzame personen in de deelsectoren groothandel en handelsbemiddeling en handel en reparatie van auto's.

Het bedrijventerrein 's-Graveland heeft een gemengd karakter. Er bevinden zich naast veelsoortige bedrijven uit met name de milieucategorieën 2 en 3, ook enkele kantoren en detailhandelsbedrijven in volumineuze goederen.

Aan de noord- en westzijde van het bedrijventerrein zijn in beperkte mate nog vestigingsmogelijkheden voor bedrijven aanwezig. Enerzijds nabij het knooppunt van openbaar vervoer (tram en trein) en anderzijds in de groenzone nabij de bovengrondse hoogspanningsverbinding.

In het plangebied zijn bedrijfswoningen, enkele burgerwoningen en horecabedrijven aanwezig alsmede een woonwagencentrum.

Op beide bedrijventerreinen is de samenwerking tussen bedrijven onderling en met de gemeenten in het verleden minimaal geweest. Gezamenlijke faciliteiten voor bedrijven ontbreken, bijvoorbeeld op het gebied van vervoersmanagement.

2.2. Beleidskader

Om het proces van revitalisering door middel van herstructurering met succes te kunnen uitvoeren dienen de ontwikkelingsvisie en het daarop afgestemde bestemmingsplan aan te sluiten op het beleid van rijk en provincie. In het ruimtelijk-economisch beleid van rijk en provincie is in toenemende mate aandacht voor "verouderde" bedrijventerreinen (zie de Nota Ruimte en de provinciale Nota Halfweg). Het ruimtelijk beleid van de gemeenten Rotterdam en Schiedam sluit hierop aan. In deel 2, bijlage 3 wordt een beknopt overzicht gegeven van het relevante ruimtelijke beleidskader. Het van toepassing zijnde sectorale beleid wordt ook verwoord in deel 2 van de toelichting waar verslag wordt gedaan van het sectorale onderzoek.

In Rotterdam staan de versterking en verbreding van de stadseconomie door het behoud van bedrijvigheid en het verbeteren van het vestigingsklimaat in het beleid centraal.
In het verlengde hiervan zijn voor de Spaanse Polder de volgende beleidsuitgangspunten geformuleerd:
- het primaat van de Spaanse Polder ligt bij het gebruik voor "bedrijfsdoeleinden";
- in deelgebieden binnen de Spaanse Polder dient het clusteren van gelijksoortige en elkaar versterkende bedrijven gestimuleerd te worden (clusterbeleid);
- om clustering van bedrijven mogelijk te maken dient uitbreidings- en schuifruimte gecreëerd te worden;
- op strategische locaties dient intensief en duurzaam ruimtegebruik gestimuleerd te worden;
- onderzoek dient plaats te vinden naar het vergroten van de bereikbaarheid en er dient in bereikbaarheid geïnvesteerd te worden;
- aan bedrijven moet een investeringsperspectief geboden worden.

In het ruimtelijk-economisch beleid van de gemeente Schiedam staan het versterken en verbreden van de economische structuur en het creëren van werkgelegenheid centraal.

De gemeenten Rotterdam en Schiedam zetten gezamenlijk in op revitalisering door middel van herstructurering van de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid. Grootschalige bedrijfsverplaatsingen zijn daarbij – mede om financiële redenen – niet aan de orde. Wel wordt gestreefd naar het clusteren van gelijksoortige typen bedrijfsactiviteiten omdat daarmee naar verwachting een bijdrage wordt geleverd aan het oplossen van de grootste knelpunten in het te revitaliseren gebied. Naast het clusterbeleid, dat ervoor moet zorgen dat op bepaalde delen van het bedrijventerrein een optimale mix van bedrijven en functies van een bepaalde sector ontstaat, is het doelgroepenbeleid ontwikkeld (zie deel 2, bijlage 4). De Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid zijn in eerste instantie bedoeld voor bedrijven die zich bezig houden met business-to-business (niet op publiek gerichte bedrijven). Uitzonderingen worden gemaakt voor:
- het Van Nellecomplex;
- activiteiten in milieucategorie 3 en 4 die niet-publiektrekkend zijn;
- detailhandel in auto's, boten en caravans;
- reeds gevestigde autobedrijven of vervanging hiervan;
- autobedrijven en botenhandel in het transportcluster of autobedrijven/botenhandel met showrooms in de randgebieden.

De clustering betreft een beleidsintentie die met name gericht is op nieuwe bedrijven. Het clusterbeleid betreft een tweede beleidsgerichte laag die indicatief in het bestemmingsplan is benoemd op gebiedsniveau. Indien geïnteresseerde bedrijven zich melden voor vestiging op de Spaanse Polder, wordt ernaar gestreefd om betreffend bedrijf zich in een passend cluster te laten vestigen. Dit in goed overleg en op vrijwillige basis. Het doelgroepenbeleid is leidend en behoud van werkgelegenheid en het stimuleren van de lokale economie zijn hier van belang.

Het doel van de gemeenten is om het vestigingsklimaat in de verschillende clusters te stimuleren opdat het voor de bedrijven in de verschillende branches een aantrekkelijke locatie wordt (bijvoorbeeld door het bieden van faciliteiten en voorzieningen, spin-of en dergelijke). Voor bedrijven die niet direct in de clusters lijken te passen, maar die wel tot de primaire doelgroep behoren, te weten groothandel en industrie, geldt dat er altijd plaats is binnen de Spaanse Polder. Daarnaast zijn er ook bedrijven die niet tot de primaire doelgroep behoren, maar die de gemeente ruimte wil geven voor vestiging: de secundaire doelgroep. Onder deze secundaire doelgroep vallen in ieder geval business-to-business-bedrijven die behoren tot hinderwetcategorie 3 en 4 en business-to-business-bedrijven die gebruikmaken van bedrijfshallen met eventueel beperkte bijbehorende kantoorruimte. Als deze bedrijven zich melden voor een locatie, zal er binnen het projectteam Spaanse Polder nader worden bekeken in hoeverre de functie passend geacht wordt. Hetzelfde geldt voor verhuizingen, verplaatsingen en uitbreidingen (binnen het plangebied). Zolang een bedrijf binnen de doelgroep van de Spaanse Polder past, maar misschien niet direct tot het cluster waar het bedrijf naar toe wil verhuizen, is er geen probleem. Dit is niet zonder meer aan de orde indien een bedrijf dat niet in de Spaanse Polder "thuishoort" een verplaatsingswens heeft, te denken valt bijvoorbeeld aan sociaal-culturele voorzieningen, stichtingen en detailhandel (alleen auto's, boten en caravans toegestaan). Voor sociaal-culturele voorzieningen, stichtingen en overige activiteiten gericht op particulieren ligt hier een Gemeenteraadsbesluit aan ten grondslag (19 april 2001).
De clusters op het bedrijventerrein moeten zich voor een groot deel nog ontwikkelen. Deze ontwikkeling wordt gestimuleerd door:
- het voeren van een clustergericht vestigingsbeleid;
- het nader afstemmen van het vestigingsmilieu op deze cluster door specifieke faciliteiten te bieden ten behoeve van clusters;
- het promoten van de Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid als vestigingsgebied voor bedrijven en functies die passen binnen deze clusters.

Met het doelgroepenbeleid wordt gestreefd naar een optimale benutting van de ruimte door aan te geven welke typen bedrijven zijn toegestaan op het bedrijventerrein.

Het herstructureringsproces in de Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid wordt ondersteund door subsidies van de provincie in het kader van DECOR en rijkssubsidiegelden, omdat het een duurzame, intensieve herinrichting betreft in de Spaanse Polder en herstructurering met aandacht voor onder meer verbetering van de ontsluiting in 's-Graveland-zuid.

Het beleid voor het Rotterdamse deel van het bedrijventerrein is primair gericht op het vestigen van bedrijven. Vrijkomende ruimte in de Spaanse Polder is primair bestemd voor officieel geregistreerde bedrijven (niet zijnde horeca, detailhandel en zuivere kantooractiviteiten). De inzet van het beleid is dat het gebied ook in de toekomst een bedrijventerrein blijft en niet (gedeeltelijk) transformeert naar een kantoren- of woonlocatie. In het Plan van Aanpak Revitalisering Spaanse Polder is aangegeven dat bij het terugdringen van "vreemde functies" in het gebied prioriteit wordt gegeven aan functies die belemmerend werken voor bedrijven in de directe omgeving:
- aanwezige detailhandel, met uitzondering van detailhandel voor auto's, boten en caravans;
- woonfuncties (waaronder woonschepen), omdat woningen leiden tot milieubeperkingen voor omliggende bedrijven;
- aanwezige sociaal culturele centra, kunstvoorzieningen en voorzieningen voor culturele minderheden, clubgebouwen en hobbyruimten, etc.

In samenhang hiermee kunnen ondersteunende voorzieningen (administratieve diensten, dag-horeca, kopieerservices etc.) op centrale plaatsen in het gebied wel worden toegestaan.

Het beleid van de gemeente Schiedam is er op gericht het gemengde karakter van het bedrijventerrein 's-Graveland te handhaven. Het zuidelijk deel van 's-Graveland is betrokken in het revitaliseringsplan voor de Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid.

Het welstandsbeleid voor de bedrijventerreinen is voor de gemeente Rotterdam verwoord in de Ontwerp Koepelnota Welstand Rotterdam (gemeente Rotterdam, september 2003) en voor de gemeente Schiedam in de Nota architectuur & welstand 2004 (gemeente Schiedam, april 2004).

Sinds november 2003 heeft Rotterdam een nieuw verkeer- en vervoerplan voor de periode 2003-2020. Eén van de uitgangspunten in dit nieuwe beleidsplan is dat onder een aantal voorwaarden "mobiliteit mag". De infrastructuur wordt in dat geval gefaciliteerd. Dit geldt met name voor economische ontwikkelingsgebieden zoals de Spaanse Polder, waarbij extra groei van bedrijven en werkgelegenheid leidt tot extra autoverkeer. Meer dan voorheen wordt gestuurd op het bundelen en ordenen van het verkeer. Dit betekent dat het overgrote deel van het verkeer wordt geconcentreerd op de hoofdwegen en dat sluipverkeer wordt tegengegaan.
Het gebruik van fiets en openbaar vervoer wordt blijvend gestimuleerd. Daarbij gaat de aandacht vooral uit naar het versterken van ketenmobiliteit en de bijbehorende netwerken.

Het milieubeleid van de gemeenten Rotterdam en Schiedam is gericht op het ontwikkelen van een duurzaam bedrijventerrein en het versterken van het imago en de uitstraling van de Spaanse Polder en 's-Graveland. In het "Milieuonderzoek Spaanse Polder" (BECO, 2003) worden met het oog hierop onder meer de volgende aanbevelingen gedaan:
- richt een belangenvertegenwoordiging Spaanse Polder op;
- richt een parkmanagementorganisatie op;
- start met de uitvoering van een beperkt aantal gezamenlijke initiatieven;
- verbeter de informatieoverdracht tussen en naar de bedrijven;
- concretiseer de revitaliseringsplannen en maak de resultaten zichtbaar.

2.3. Knelpunten

Een aantal belangrijke knelpunten in het plangebied heeft geleid tot de beleidskeuze om een proces van revitalisering door middel van herstructurering van de bedrijventerreinen in gang te zetten. Hieronder wordt een beknopt overzicht van deze knelpunten gegeven. In deel 2 van de toelichting wordt in de verschillende hoofdstukken nader op deze knelpunten ingegaan.

In de nota "Beleidslijnen voor revitalisering van de Spaanse Polder tot 2015" (gemeente Rotterdam, april 2001) van de gemeente Rotterdam en collegestukken van de gemeente Schiedam "Revitalisering Spaanse Polder/'s-Graveland-zuid" (2000) is aangegeven dat er op de bedrijventerreinen vijf belangrijke knelpunten zijn, die aangepakt moeten worden in het kader van de revitalisering:
- een tekort aan uitbreidingsmogelijkheden voor veel bedrijven;
- veel criminaliteit en onveiligheid;
- onvoldoende representativiteit en uitstraling van het terrein in stedenbouwkundig opzicht;
- het ontbreken van voldoende beheer en handhaving;
- een geringe organisatiegraad van en samenwerking tussen ondernemers.

Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)
In het Beleidsplan Spaanse Polder worden deze knelpunten voor het Rotterdamse plangebied verder uitgewerkt:

* Steeds vaker worden grote kavels gesplitst ten behoeve van meer kleinschalige ("ongewenste") functies. Dit heeft tot gevolg dat er onvoldoende ruimte resteert voor grotere bedrijven. Ook is er een ongewenst groot aantal autobedrijven gevestigd op het bedrijventerrein.

* De gebruiksmogelijkheden van het onroerend goed laat vaak te wensen over. Er is sprake van leegstand omdat "voor de markt" is gebouwd in plaats van voor specifieke eindgebruikers. De bedrijven waarvoor het plangebied bestemd is moeten vaak veel investeren in onroerend goed: op korte termijn kan dat lastig zijn, zeker in economisch slechtere tijden.

* Onoverzichtelijke ruimtelijke situaties zoals in het gebied Almstraat/Vliststraat, "verrommeling", bijvoorbeeld door opslag op de havenkoppen, en verpaupering dreigen het gebied in een negatieve spiraal te brengen en roepen een gevoel van onveiligheid op bij de gebruikers van het bedrijventerrein.

* Door het veelvuldig voorkomen van verkeersopstoppingen in de spitsuren komen ontsluiting en bereikbaarheid in het geding. De matige interne bewegwijzering zorgt voor extra ver-

keersbewegingen en kan er toe leiden dat bezoekers wegblijven. Ook is er sprake van onvoldoende parkeervoorzieningen en een grote parkeerdruk.

* Er is een tekort aan openbare ruimte en de kwaliteit van de openbare ruimte laat te wensen over.

* Door de aanwezigheid van (steeds meer) sociaal-culturele voorzieningen en woonfuncties op het bedrijventerrein worden de mogelijkheden voor (grotere) bedrijven beperkt.

* De in het plangebied aanwezige (bedrijfs-)woningen passen niet binnen de vigerende bestemmingen. Deze woningen ondervinden milieuhinder van de bedrijven om hen heen.

* Omdat er nauwelijks wateropvanggebieden aanwezig zijn, wordt het risico van wateroverlast vergroot.

* Het duurzaam en efficiënt omgaan met energie, water en afval kan verbeterd worden.

In deel 2, bijlage 6 staan alle bedreigingen voor de ontwikkeling van het Rotterdams plangebied puntsgewijs genoemd.

Schiedams plangebied

Voor het Schiedamse plangebied worden in de Stedenbouwkundige visie 's-Graveland en Spaanse Polder de volgende knelpunten aangegeven:

* De oriëntatie en situering van de bebouwing op het bedrijventerrein is op dit moment teveel naar binnen gekeerd. De structurerende elementen en de landschappelijke onderlegger geven aanleiding de structuur en oriëntatie meer naar "buiten" te richten. De overgangen naar en de visuele relatie met de omgeving kunnen worden verbeterd.

* De streng orthogonale structuur maakt de bouwmassa als geheel vlak waardoor het gebied niet goed "leesbaar" is.

* De historisch landschappelijke elementen, zoals de Schie en de Polderweg, kunnen meer structurerend worden ingezet.

* De belangrijke ontsluitingslijnen, A20 en spoor, kunnen visueel meer bij het plangebied worden betrokken. Het bedrijventerrein heeft langs de spoorlijn een rommelig en onsamenhangend karakter. De typologie, oriëntatie en uitstraling van de bebouwing langs de A20 kan beter op de ruimtelijke situatie aansluiten.

* De continuïteit van de 's-Gravelandseweg laat te wensen over (ongelijke profielopbouw).

* De bereikbaarheid van het bedrijventerrein kan worden verbeterd door de hiërarchie van straten duidelijk te maken en de doorstroming te verbeteren. Voor langzaam verkeer is de verkeersveiligheid een aandachtspunt. Ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer is een knelpunt.

* De openbare ruimte is rommelig en staat vol met geparkeerde auto's.

* Het watersysteem kent te weinig circulatie en de ruimtelijke en belevingskwaliteit van het water kan beter benut worden. De Schie heeft potenties als groene recreatieve route.

3. Ontwikkelingsvisie

In paragraaf 3.1 wordt ingegaan op de belangrijkste onderdelen van de functionele en ruimtelijke toekomstvisie op het plangebied. Deze visie op de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland moet in de komende 15 jaar gerealiseerd worden door nauwe samenwerking en afstemming tussen de gemeente Schiedam, de gemeente Rotterdam en de op de bedrijventerreinen gevestigde ondernemers en bedrijven.
De met de ontwikkelingsvisie samenhangende voorstellen worden in paragraaf 3.2 beschreven. Deze voorstellen worden op basis van dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

3.1. Visie op de ontwikkeling van het plangebied

3.1.1. Strategische visie en beleidslijnen

In de Strategische Visie Bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid (februari 2000) is aangegeven dat een meer samenhangende en gediversifieerde economische structuur gewenst is. In het "noordelijk deel" van de Spaanse Polder (ten noorden van de A20) dient daarbij de nadruk te liggen op de stuwende sectoren zoals handel, industrie en distributie met relatief veel toegevoegde waarde. In dit deelgebied is een sterker accent op de food- en transportclusters gewenst.
Het "zuidelijk deel" van de Spaanse Polder en het bedrijventerrein 's-Graveland kenmerken zich vooral door een representatieve omgeving met zakelijke dienstverlening en andere bedrijfsactiviteiten. Hier is de visie gericht op het handhaven van de aanwezige veelsoortigheid van bedrijven en het transformeren van het deelgebied 's-Graveland-zuid tot een zogenoemd "flatted factories cluster".
Voor het gehele gebied wordt gestreefd naar een intensiever en meer duurzaam ruimtegebruik.

In de nota "Beleidslijnen voor revitalisering van de Spaanse Polder tot 2015" (gemeente Rotterdam, april 2001) van de gemeente Rotterdam en de collegestukken van de gemeente Schiedam "Revitalisering Spaanse Polder/'s-Graveland-zuid" (2000) is de strategische visie vertaald in concrete beleidslijnen. Centraal hierin staat het uitgangspunt dat het gehele plangebied primair bestemd is voor bedrijven. Vormen van detailhandel (met uitzondering van detailhandel in auto's, boten en caravans), woonfuncties en sociaal-culturele centra zullen worden teruggedrongen. Het vestigingsbeleid is met name doelgroepgericht, waarbij er een primaire en secundaire doelgroep gedefinieerd is. Hierbij wordt gestreefd naar clustervorming, dat wil zeggen dat soortgelijke bedrijven die elkaars economisch functioneren versterken zoveel mogelijk in elkaars nabijheid worden gesitueerd. Intensief en duurzaam ruimtegebruik wordt gestimuleerd, met name op die plekken waar herontwikkeling van grote of in het zicht liggende kavels aan de orde is. Ten slotte wordt gezocht naar uitbreidingsruimte en het creëren van schuifruimte voor bedrijven in de Spaanse Polder.

De Strategische Visie Bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid is vertaald en uitgewerkt in het Beleidsplan Spaanse Polder (2004) en de Stedenbouwkundige visie 's-Graveland en Spaanse Polder Schiedam (2003). Het beleidsplan heeft betrekking op het Rotterdamse plangebied en de stedenbouwkundige visie betreft het Schiedams plangebied.

Hieronder worden de belangrijkste elementen uit deze visies beknopt beschreven. Voorzover noodzakelijk wordt hier in deel 2, in de hoofdstukken Ruimtelijke analyse en Functionele analyse nader op ingegaan.

3.1.2. Beleidsplan Spaanse Polder (tekst d.d. 2 juli 2004)

Het beleidsplan schetst in wervende teksten een streefbeeld dat in de komende 15 jaar tot stand kan komen. Dit streefbeeld wordt onderstaand weergegeven.

Het bedrijventerrein Spaanse Polder wordt een modern bedrijventerrein dat ruimtelijk goed is ingepast en functioneel is ingericht. De grote kavels bieden plaats aan bedrijven die behoren tot maximaal milieucategorie 4 en die zich elders in de stad niet kunnen vestigen vanwege schaalgrootte en milieubelasting. Het gaat hierbij zowel om lokaal als regionaal georiënteerde bedrij-

ven. Niet-commerciële activiteiten, zoals sociale werkplaatsen, die vallen in de milieucategorieën 3 en 4 zijn toegestaan. Bedrijven met een publiekstrekkende functie behoren niet tot de doelgroep. Als uitzondering op deze regel biedt de Spaanse Polder beperkt plaats aan auto- en scheepsbedrijven die leveren aan particulieren. Voor ondersteunende voorzieningen voor bedrijven, zoals daghoreca, wordt aan de hoofdontsluitingswegen in beperkte mate ruimte geboden. Langs deze hoofdontsluitingswegen zijn ook enkele standplaatsen voor de verkoop van frites, broodjes en dergelijke mogelijk.

De havenbekkens bieden ontwikkelingsmogelijkheden voor duurzame vormen van functiemenging en intensivering. Door de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg over de havenkoppen kunnen de hier doodlopende straten met elkaar worden verbonden. Daardoor verbetert de verkeerscirculatie, neemt het keren op de weg af en wordt de veiligheid vergroot. Bovendien blijft het waterareaal van de havenbekkens behouden, waarmee het ruimtegebruik geïntensiveerd is.

Op de langere termijn neemt de clustervorming van gelijksoortige bedrijven toe. Bij het vrijkomen van kavels zal door middel van vestigingsbeleid gestimuleerd worden dat zich op die plek een bedrijf vestigt dat past binnen het aanwezige cluster. De clusters bestaan uit bedrijven die op grond van hun gunstig economisch ontwikkelingsperspectief in het plangebied gewenst zijn èn die optimaal profiteren van het vestigingsklimaat in de verschillende deelgebieden. De clustering zorgt er voor dat diverse ondernemingen elkaar in grote mate versterken. Door clustering van bedrijven te stimuleren kan de samenwerking tussen bedrijven toenemen. Het clusterbeleid kan ook milieuvoordelen opleveren, zoals het terugdringen van mobiliteit, het gezamenlijk gebruik van voorzieningen en de uitwisseling van energie en/of water. In figuur 3.1 is de globale begrenzing van de clusters weergegeven.

Het kenmerkende streefbeeld van de clusters die op het bedrijventerrein worden voorzien, is in het onderstaande kader vermeld.

Kenmerken van de clusters

Foodcluster

Het foodcluster bestaat in de eerste plaats uit bedrijven die zich bezighouden met het produceren van voedingsmiddelen en dranken, verwerking van tabak en groothandel in voedings- en genotmiddelen. Deze bedrijven leveren aan horeca of fooddetailhandel.

- Het noordelijk deel van de Matlingeweg vormt de "etalage" van het foodcluster.
- Diverse reeds lang gevestigde ondernemingen uit het foodcluster hebben zich kunnen uitbreiden.
- Ontbrekende onderdelen/producten van onder meer de foodgroothandel, zijn in het gebied gekomen (meer exotische producten).
- Bedrijven uit het foodcluster profiteren van gezamenlijke faciliteiten, bijvoorbeeld op het gebied van milieuzorg.

Transportcluster (inclusief recycling en autobedrijven)

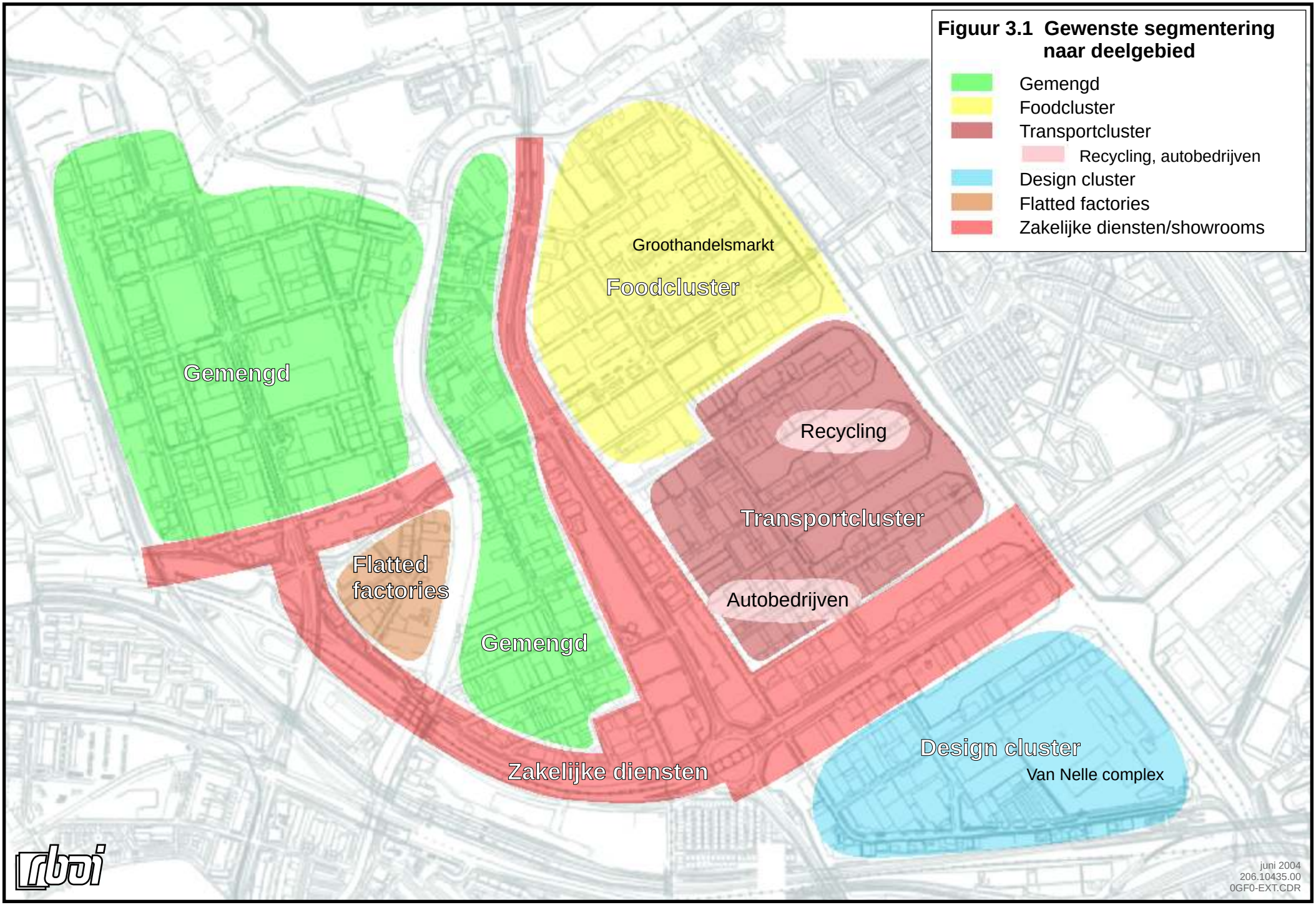
Het transportcluster bestaat in de eerste plaats uit bedrijven die zich bezighouden met transport en distributie, vervaardiging, handel en reparatie van auto's, motorfietsen, aanhangwagens en opleggers, vervaardiging van en groothandel in andere transportmiddelen, voorbereiding tot recycling en recycling.

- Verschillende bedrijven uit met name de recyclingsector werken op een vernieuwende manier (bijv. geheel overdekt, gebruikmakend van innovatieve milieubeschermende voorzieningen).
- Het betreffende deelgebied beschikt nog altijd over een aantal grotere kavels.
- Met name de bereikbaarheid van de kavels en de laad- en losmogelijkheden zijn goed geregeld.
- Tweedehands autohandel en -reparatie heeft een duidelijke plek gekregen in het gebied. Er zijn specifieke voorzieningen getroffen om (milieu-)hinder van deze ondernemingen tegen te gaan en te controleren. Ondernemingen die zich niet aan de regels hielden, zijn hard aangepakt. Ten opzichte van 2004 is het aantal autobedrijven in het gebied gestabiliseerd.
- Het havengebied wordt intensiever ingericht en gebruikt.
- De kavels op de havenkoppen zijn zo ingevuld, dat de overlast voor Overschie beperkt is.

Designcluster (ontwerpbureaus, multimediasector, grafische industrie en audiovisuele diensten)

Het designcluster huisvest in de eerste plaats bedrijven die zich bezighouden met ontwerpen, uitgeven, drukken en reproductie van opgenomen media, radio en televisie.

- De zuidkant van rijksweg A20 vormt deels de nieuwe "etalage" van het designcluster.
- Een aantal prominente handels- en industriebedrijven die al lange tijd in het gebied zijn gevestigd, blijft het beeld bepalen.
- Het aantal werknemers in het gebied is aanzienlijk gegroeid en het aantal faciliteiten is hierop afgestemd (met name op het gebied van vervoersmanagement).
- De Van Nelle Ontwerpfabriek heeft een Status Aparte gekregen. Hier vinden designbedrijven, recreatieve en culturele functie onderdak.


Figuur 3.1 Gewenste segmentering naar deelgebied
Gemengd
Foodcluster
Transportcluster
Recycling, autobedrijven
Design cluster
Flatted factories
Zakelijke diensten/showrooms
Groothandelsmarkt
Foodcluster
Gemengd
Recycling
Transportcluster
Autobedrijven
Flatted factories
Gemengd
Zakelijke diensten
Design cluster
Van Nelle complex
juni 2004
206.10435.00
0GF0-EXT.CDR

Gemengd cluster (kleinschalige, industriële bedrijvigheid en handelsactiviteiten)

Het gemengde cluster bestaat uit alle bedrijven uit de primaire en secundaire doelgroep.

- De dominante positie van autobedrijven is afgezwakt, waardoor een meer gemengd gebied is ontstaan.
- Doodlopende straten zijn uit het gebied verdwenen en de oriëntatie van de bedrijven is meer extern gericht.
- De nieuwe inrichting van het openbaar gebied zorgt voor een functionele verbetering van het gebied en een nettere uitstraling.

Zakelijke dienstverlening

Het cluster zakelijke dienstverlening bevindt zich in de randen (Matlingeweg en A20). In de randen zijn ondersteunende (zakelijke) diensten en showrooms voor groothandel in auto's of boten toegestaan. De ondersteunende dienstverlening moet duidelijk gerelateerd zijn met de bedrijven op de bedrijventerreinen Spaanse Polder, 's-Graveland of Rotterdam Noord-west. Verder zijn bedrijven uit de primaire en secundaire doelgroep toegestaan. De functies mogen niet beperkend zijn voor de ontwikkelingsmogelijkheden van bedrijven uit de primaire en secundaire doelgroep.

- Showrooms langs de hoofdassen vormen de etalage van achterliggende groothandel en industrie (ook showrooms van officiële dealers van nieuwe en gebruikte auto's).
- Daarnaast zijn op een aantal plaatsen langs de hoofdassen kleine voorzieningencentra ontstaan (ondersteunende horeca en bedrijfsdiensten).
- De mogelijkheden voor kantoorfuncties en andere nevenfuncties zijn langs deze hoofdassen verruimd, maar zijn ondergeschikt gebleven aan de bedrijfsfunctie.
- Zeker in de randen is in hoge mate van intensivering van het ruimtegebruik bereikt.

Flatted factories cluster (bedrijfsverzamelgebouwen met kantoorachtige uitstraling)

Dit cluster is gelegen ten westen van de Schie en ten zuiden van de De Brauwweg (het gebied 's-Graveland-Zuid). Flatted factories staat voor gestapelde bedrijvigheid. Dat wil zeggen dat gemengde kleinschalige industrie en groothandel gestapeld worden waarbij bijzondere eisen worden gesteld aan de stedenbouwkundige vormgeving van gebouwen. Gedacht wordt aan kennisintensieve bedrijvigheid, research en developmentbedrijven, lichte productiebedrijven, etc.

- Grote bedrijfsverzamelgebouwen in meerdere lagen met een kantoorachtige uitstraling en een representatieve verschijningsvorm bepalen het beeld
- Mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik zijn benut, gebouwen bieden mogelijkheden om verschillende activiteiten te huisvesten.
- De intensief bebouwde zuidwestoever van de Schie richting Schiedam is (semi) openbaar ingericht met een meer stedelijk karakter.

Naast de clusters worden ook "randen" aangegeven. De randen vallen samen met de belangrijkste verkeersassen/zichtassen in de Spaanse Polder, te weten de Matlingeweg, de A20 en een deel van de Vlaardingweg (tussen de kruising met de Matlingeweg en de kruising Vlaardingweg/Industrieweg). Hiermee overlapt het gedeeltelijk de grenzen van de clusters. De gebouwen en kavels die aan deze zichtassen grenzen worden gedefinieerd als randgebieden. Deze locaties vragen om een bepaalde representativiteit, kwaliteit en samenstelling van bedrijven. Om die reden worden de randen als een apart onderdeel aangemerkt binnen het clusterbeleid.
In de randen zijn ondersteunende (zakelijke) diensten, showrooms en detailhandel in volumineuze artikelen zoals auto's (branchegroep 1) toegestaan. Verder zijn bedrijven uit de primaire en secundaire doelgroep in ieder geval toegestaan. De ondersteunende (zakelijke) diensten moeten een duidelijke link hebben met de bedrijven in het gebied Spaanse Polder, 's-Graveland en/of Bedrijvenpark Noordwest. De functies mogen niet beperkend zijn voor de ontwikkelingsmogelijkheden van bedrijven uit de primaire en secundaire doelgroep.

Het bedrijventerrein biedt op termijn geen ruimte voor sociaal-culturele voorzieningen en sportvelden. Deze dienen naar gunstiger gelegen locaties verplaatst te worden. Ook de woonfunctie op het bedrijventerrein dient afgebouwd te worden. In de authentieke woningen langs de Overschieseweg is ruimte voor kleine dynamische bedrijvigheid die ervoor zorgt dat de beschermde panden van het historische lint behouden blijven.

Waar bedrijven of andere functies verdwijnen, ontstaat ruimte voor uitbreiding van de bedrijfsbebouwing en van het waterareaal. Voor de Spaanse Polder is vooral de waterkwaliteit en het waterbergend vermogen van belang[1)]. Er dient minimaal 5% oppervlaktewater aanwezig te zijn

1) De gemeenten en de waterbeheerder hebben hun visie op een duurzamer stedelijk watersysteem nader uitgewerkt in streefbeelden, die zijn opgenomen in de waterplannen van Rotterdam en Schiedam. Volgens het Waterplan Rotterdam geldt voor de Spaanse Polder het streefbeeld "Compacte Stad". Dit streefbeeld wordt gekenmerkt door een sterke mate van verstedelijking en intensief ruimtegebruik. De belevingswaarde van het water staat centraal. Hierop wordt nader ingegaan in deel 2 van de toelichting, hoofdstuk Waterhuishouding.

en minimaal 5% van de oevers moeten natuurvriendelijk ingericht zijn. De waterkwaliteit dient te voldoen aan de van toepassing zijnde grenswaarden.

Bedrijvigheid en andere meer gevoelige functies zoals wonen, dienen gescheiden te worden. Daarom wordt een zogenaamde "inwaartse" milieuzonering voor bedrijven toegepast op het bedrijventerrein, waarbij wordt uitgegaan van de aanwezigheid van gevoelige functies rondom de bedrijventerreinen.

Er zullen verschillende maatregelen (zie paragraaf 3.2 Uitwerking) genomen worden om de bereikbaarheid van het bedrijventerrein te verbeteren, onder meer door het sluipverkeer te weren en wegprofielen van ontsluitingswegen aan te passen.

Het openbaar gebied moet vrij zijn van opslag en geparkeerde auto's en de bewegwijzering moet worden verbeterd. De groen- en waterstructuur kan worden verbeterd langs de ontsluitingswegen en rond het Van Nellecomplex door sloten en vijvers te verbreden. Dit kan de rangorde van de infrastructuur ondersteunen en de representativiteit van het bedrijventerrein verbeteren (Matlingeweg, Vlaardingweg).

Intensivering van ruimtegebruik door functiemenging en -stapeling (onder andere wateropvang voor hergebruik in kelders of op het dak) wordt mogelijk gemaakt, ondermeer op de locatie waar zich nu de sportvelden ten noordwesten van het Giessenplein bevinden. Bij nieuw gebouwde bedrijven dient rekening gehouden te worden met waterberging en parkeren op eigen terrein.

Kansen voor recreatieve ontwikkelingen zijn aanwezig op en langs de Delfshavense en Schiedamse Schie, bij het Van Nellecomplex en langs de fietsroutes naar onder andere Midden-Delfland.

De Overschieseweg is nog steeds duidelijk herkenbaar als het historische lint met een kenmerkende kleinschaligheid door de aard van de bebouwing, de open ruimtes tussen de gebouwen, de verspringende rooilijn, de rooilijndichtheid en de aanwezige groenelementen.

3.1.3. Stedenbouwkundige visie 's-Graveland

De Stedenbouwkundige visie Bedrijventerrein 's-Graveland en Spaanse Polder (25 november 2003) is gericht op het realiseren van een voor de langere termijn kwalitatief goed, modern en duurzaam bedrijventerrein, dat gekenmerkt wordt door een gemengd karakter en een levendige uitstraling. Op basis van een analyse van bestaande kenmerken en kwaliteiten wordt vanuit een ruimtelijk raamwerk van wegen, spoorlijnen en water een samenhangend streefbeeld geschetst voor de langere termijn.

Het streefbeeld voor de gewenste ruimtelijke en functionele structuur van het bedrijventerrein 's-Graveland kan op drie schaalniveaus worden beschreven:

- hoofdstructuur: structurele elementen (wegen, water, spoorlijn) zijn met elkaar verbonden; gebieden en structuren zijn verknoopt tot een helder ruimtelijk kader voor het bedrijventerrein;
- randen: de situering en oriëntatie van de bebouwing richt zich op de omgeving; de interne structuur is gekoppeld aan de historische, landschappelijke onderlegger en de belangrijkste ontsluitingslijnen; het bedrijventerrein presenteert zich eenduidig naar buiten en is herkenbaar in haar omgeving;
- interne structuur: de inrichting van de aanwezige ruimte is verdicht en het gebruik is geïntensiveerd; specifieke plekken versterken de ruimtelijke structuur; bouwhoogtes en bouwmassa's zijn hierop afgestemd.

Hieronder wordt dit streefbeeld nader uitgewerkt.

De oriëntatie en situering van de bebouwing op het bedrijventerrein dient meer naar "buiten" te worden gericht. De belangrijke ontsluitingslijnen – A20 en spoor – kunnen visueel meer bij het plangebied betrokken worden en de kwaliteiten van historisch-landschappelijke elementen, zoals de Schiedamse Schie en de Polderweg, kunnen zowel in ruimtelijke als functionele zin meer benut worden.

Het ruimtelijk inpassen van voorzieningen in de bebouwingszones langs de 's-Gravelandseweg en /of de Schiedamse Schie draagt bij aan een afwisselend ruimtelijk beeld en kan de ruimtelijk-functionele betekenis van het plangebied versterken. Aan de randen langs de A20 en de spoorlijn wordt gestreefd naar een meer eenduidig ruimtelijk-functioneel beeld, waardoor de herkenbaarheid van het bedrijventerrein wordt vergroot. Langs de A20 kan ruimte geboden worden aan showrooms, detailhandel in volumineuze artikelen (branchegroep 1) en zakelijke dienstverlening.
De betekenis van de 's-Gravelandseweg als centrale as kan ook worden verbeterd door met name de aansluitingen in het noorden en in het zuiden naar het centrum met dezelfde profielopbouw in te richten.

Het gebied tussen de Schiedamse Schie en de De Brauwweg ('s-Graveland-zuid) maakt deel uit van het herstructureringsgebied Spaanse Polder. Hier dient in de ruimtelijke structuur de specifieke ligging, centraal in het plangebied en grenzend aan structurerende elementen (A20/Schiedamse Schie) meer tot uitdrukking komen. De overgangen naar en de visuele relatie met de omgeving dienen daartoe te worden verbeterd. De Schiedamse Schie kan daarbij als waardevol ruimtelijk element beter worden benut, als route voor langzaam verkeer en als groenblauwe ader voor de ruimtelijke structuur.

De kwaliteiten van de Polderweg (historisch lint, groen, water) moeten worden behouden en beter worden benut door bestaande bedrijvigheid uit te plaatsen en de woonfunctie en de groen- en waterstructuur verder uit te werken. Ten noorden van de Polderweg is ruimte aanwezig voor de ontwikkeling van een kleinschalig woongebied met een eigen karakter (water, groen). De nabij gelegen rand van het bedrijventerrein en de overgang hiervan naar de polder moeten hierop worden afgestemd.

Gestreefd wordt naar een intensiever gebruik van de beschikbare ruimte (toename bebouwingshoogte, dubbel grondgebruik). De intensivering van het grondgebruik op het bedrijventerrein dient een tweeledig doel. Aan de ene kant draagt het bij aan een duurzaam gebruik van de schaarse ruimte. Aan de andere kant kan de uitbreiding van het bouwvolume ingezet worden voor een verlevendiging van de ruimtelijke uitstraling van het bedrijventerrein.
De zone langs de spoorlijn naar Den Haag biedt ruimte voor nieuwe bedrijven, zeker wanneer de hier gelegen bovengrondse hoogspanningsverbinding ondergronds wordt gebracht. Ook nabij het nieuwe eindpunt van de tram is nog ruimte aanwezig voor de vestiging van bedrijven. Op termijn zal nabij de kruising van de 's-Gravelandseweg met de spoorlijn Rotterdam-Den Haag een station gerealiseerd worden.

De rommelige en door parkeren overvolle openbare ruimte kan in een groot deel van het gebied worden verbeterd. Door een andere organisatie van het parkeren, namelijk op eigen terrein, neemt de kwaliteit van de openbare ruimte belangrijk toe. Bij nieuwbouw en herstructurering moet het parkeren op eigen terrein opgelost gaan worden. Dit dient samen met laden/lossen aan boven-, zij- of achterkant te gebeuren.

3.2. Uitwerking

De in het Beleidsplan Spaanse Polder en de Stedenbouwkundige Visie uitgewerkte ontwikkelingsvisies voor de bedrijventerreinen zijn vertaald in een aantal concrete voorstellen voor aanpassing en ontwikkeling van het plangebied. Deze concrete voorstellen worden hieronder beschreven, allereerst voor het Rotterdamse deel van het plangebied en vervolgens voor het Schiedamse deel van het plangebied. Een deel van deze voorstellen kan concreet vertaald worden in het bestemmingsplan door het opnemen van een passende regeling in kaart en voorschriften. Andere voorstellen hebben betrekking op flankerend beleid dat in samenhang met het bestemmingsplan tot uitvoering moet worden gebracht.

3.2.1. Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)

Verbetering en versterking stedenbouwkundige structuur

Almstraat/Vliststraatgebied

De ruimtelijke structuur van het gebied rond de Almstraat/Vliststraat wordt ingrijpend gewijzigd door de aanleg van nieuwe ontsluitingswegen en een directe aansluiting op de Matlingeweg. In

samenhang hiermee ontstaat er ruimte voor nieuwe bedrijven waarvan de representatieve gevel op de hoofdas gericht moet zijn. Langs de Matlingeweg wordt een nieuw verkooppunt voor motorbrandstoffen mogelijk gemaakt.

Historisch lint langs de Overschieseweg

De huidige van oudsher aanwezige woonfunctie van het lint langs de Schie dient in de loop van de tijd te verdwijnen, omdat deze functie niet samengaat met een intensief bedrijfsmatig gebruik van gronden. De kenmerkende fysieke verschijningsvorm dient echter behouden te blijven.
Het wonen wordt in het bestemmingsplan niet positief bestemd, aan alle percelen wordt een bestemming Bedrijfsdoeleinden toegekend.
De cultuurhistorische waarde van het bebouwingslint zal worden beschermd door omzichtig om te gaan met de open ruimtes tussen de gebouwen, de verspringende rooilijnen en de rooilijndichtheid. Het historische lint wordt tevens opgenomen in de Koepelnota welstand. De Schiedamse Schie en de Overschieseweg worden ongewijzigd gehandhaafd. De Overschieseweg kan wel meer een functie als recreatieve fietsroute krijgen tussen het stedelijk gebied van Schiedam/Rotterdam en Delfland.

Intensivering en representatie langs de snelweg A20

De verwevenheid tussen snelweg en omliggende bebouwing moet worden vergroot, waarbij wordt ingezet op intensivering van grondgebruik en versterking van de representativiteit van de bebouwing.
De bebouwing langs en ter hoogte van de A20 wordt gekenmerkt door aaneengesloten representatieve gevels met onderbrekingen voor uitzicht over de Spaanse Polder. Dit betekent dat op een aantal plekken de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan de hoogte van de bovenkant van het wegdek van de A20 (7 m). Elk bouwblok langer dan 200 m kent daarom ten minste twee onderbrekingen in het gevelbeeld vanaf 7 m hoogte ten opzichte van het maaiveld. Een onderbreking is ten minste 20 m breed. Per bouwblok geldt een minimale bouwhoogte van 7 m over de volledige gevellengte. Ook geldt dat per bouwblok 30% van de gevellengte niet hoger mag zijn dan 7 m. Dit geldt tot aan de achtergevel en is bedoeld voor doorzicht naar de Spaanse Polder. Voor de overige 70% van de gevellengte van een bouwblok geldt een minimumbouwhoogte van 15 m; hiervan mag 70% tot maximaal 45 m worden bebouwd. De genoemde minimumbouwhoogten gelden voor een diepte van 5 m vanaf de zijde van de A20.

Intensivering rondom de Matlingeweg: het Giessenplein, de Thurledevijver en de omgeving van Tollens

Het grondgebruik nabij de beide hoofdentrees tot het bedrijventerrein Spaanse Polder, bij het Giessenplein en bij de brug over de Schiedamse Schie, wordt geïntensiveerd en krijgt een meer representatieve inrichting waarbij bedrijfsfuncties gecombineerd worden met water en groen.
De sportvelden aan de Matlingeweg nabij het Giessenplein bieden ruimte voor bedrijfsbebouwing (torens) en waterberging. Ook in de Thurledevijver kan nieuwe bedrijfsbebouwing gecombineerd worden met behoud c.q. uitbreiding van het waterareaal.
Het gebied nabij de verffabriek Tollens biedt ruimte voor aansprekende bedrijfsbebouwing in combinatie met water en groen (vergroting Tollensvijver).
Bedrijven die nu met hun achterkant naar de Matlingeweg zijn gericht, dienen aan deze zijde een aansprekende, representatieve gevel te krijgen en aldus bij te dragen aan de visuele uitstraling van deze centrale ontsluitingsas.

Van Nellecomplex

Voor het Van Nellecomplex is een conceptstructuurplan Ontwerpfabriek Van Nelle (1999) opgesteld (zie deel 2, bijlage 6). Het terrein is in bezit van Van Nelle NV en wordt in eigen beheer geherstructureerd. De kavel is op dit moment slechts voor 30% bebouwd, waardoor er mogelijkheden zijn voor verdichting en een intensiever grondgebruik. Daarbij dient wel rekening te worden gehouden met de bijzondere cultuurhistorische betekenis van het Van Nellecomplex en gelden er derhalve randvoorwaarden en wensen voor wat betreft de architectonische kwaliteit van de gebouwen en de uitbreiding van het waterareaal. Met name het middenterrein biedt ruimtelijke mogelijkheden, waarbij rekening gehouden moet worden met de aanwezigheid van bedrijven in de randzone van het complex.
Ter plaatse van de Schuttevaerweg zijn er slechts beperkt bouwmogelijkheden, omdat aanwezige open zichtlijnen behouden moeten blijven. Om dezelfde reden is de bouwhoogte in de omgeving van het Van Nellecomplex beperkt tot 20 m.

Functies waarbij (Schie)water (her)gebruikt wordt, zijn gewenst. De vrijheden rondom vestiging die in de randen gelden, gelden ook voor het Van Nellecomplex. Daarom zijn zowel publiekstrekkende functies als nevenfunctie toegestaan, mits ze gelieerd zijn aan de monumentenstatus. Het gaat hierbij om recreatieve, culturele en (beperkt) commerciële functies.

Herstructurering en intensivering havenbekkens

Op dit moment vindt nog studie plaats naar de mogelijkheden van herstructurering van de havenbekkens. Een ander, meer intensief gebruik van de havenbekkens is mogelijk in combinatie met een nieuwe verbindingsweg over de havenbekkens. De haalbaarheid hiervan wordt onderzocht. Indien het haalbaar is om een weg over de havenbekkens te realiseren, ontstaat een aantal herkenbare gebieden met duidelijke ingangen en een centrale ontsluitingsweg van waaraf alle bedrijven bereikt kunnen worden. Tevens wordt daarmee een aantal doodlopende straten opgeheven.
Een belangrijk aandachtspunt in de lopende studie is de noodzaak het waterbergend vermogen te handhaven.
Gegeven het lopende onderzoek is met deze ontwikkeling in het voorliggende bestemmingsplan nog geen rekening gehouden.

Kavelgrootte en -splitsing

In het uitgifte- en erfpachtbeleid van de gemeente Rotterdam zullen in afwijking van het huidige beleid, per kavel randvoorwaarden gesteld worden aan het gebruik en de inrichting van het terrein. Dit draagt bij aan het streven naar een intensiever grondgebruik en het behoud en de vorming van grotere kavels. Vooral bedrijven uit het Food- en Transportcluster hebben relatief grote kavels nodig voor een goede bedrijfsvoering.

Bouwhoogte en bebouwingspercentage

Om een intensief grondgebruik te stimuleren en om zichtlijnen of andere ruimtelijke karakteristieken te behouden of te ontwikkelen, worden in het bestemmingsplan specifieke voorschriften opgenomen inzake bouwhoogte en bebouwingspercentage.
Voor het plangebied geldt een maximale bouwhoogte van 45 m in verband met beperkingen die voortvloeien uit de ligging nabij Rotterdam Airport. Gebouwen hoger dan 45 m vallen binnen de Obstakel Beheergebieden van Rotterdam Airport en behoeven een vrijstellingsadvies en ontheffing.
Verspreid over de Spaanse Polder is en wordt in verschillende bouwhoogten gebouwd. Vooral vanaf de A20 is dat goed te zien. Naast forse gebouwen met een voorgevel gericht naar de weg, staan kleine, lage panden die niet boven de weg uitsteken. Omwille van een sterkere presentatie van de Spaanse Polder naar het publiek wordt gestreefd naar een intensievere, dus ook hogere bebouwing langs de belangrijke doorgaande wegen. Langs de A20 geldt daarom een minimale bouwhoogte van 7 m, langs de Matlingeweg en de Thurledeweg van 10 m en langs de Industrieweg van 7 m. Deze bouwhoogte dient gerealiseerd te worden over minimaal 30% van de gevel met een diepte van 5 m. In deze differentiatie komt ook de hiërarchie in de ontsluitingsstructuur tot uitdrukking.

Voor de gronden langs de Overschieseweg is geen minimale bouwhoogte opgenomen. Het is gewenst bij de verdere ontwikkeling van dit gebied rekening te houden met de huidige schaal en de cultuurhistorische kwaliteiten van deze zone.
Ook voor het Van Nellecomplex is geen minimale bouwhoogte opgenomen. De hier te realiseren bouwhoogten dienen te worden afgestemd op de aanwezige monumentale bebouwing.

Bouwkavels mogen in principe tot 100% bebouwd worden. Omdat het parkeren op eigen terrein opgelost moet worden is in dat geval intensiveren alleen mogelijk door dubbel grondgebruik, dus op eigen dak of kelder. Ook voor waterberging kan dubbel grondgebruik aan de orde zijn. Langs het spoor Rotterdam-Den Haag wordt hiervan afgeweken, hier geldt een bebouwingspercentage van maximaal 40% zodat doorzicht naar het spoorviaduct mogelijk blijft.

Vergroten van veiligheid en uitstraling op kavelniveau

Tijdelijke bebouwing is over het algemeen niet gewenst. Erfafscheidingen aan de voorkant van het pand zijn medebepalend voor de uitstraling van een gebied. Daarom is het belangrijk dat erfafscheidingen aan minimale kwaliteit- en uniformiteiteisen voldoen. In het beeldkwaliteitplan zal dit punt verder worden uitgewerkt.

Bouwen in de kavelgrens is in veel gevallen niet gewenst, omdat dan een deel van de bedrijfsactiviteiten naar het openbaar gebied wordt verplaatst. Bouwen in de kavelgrens is daarom alleen aanvaardbaar als er oplossingen op eigen terrein aanwezig zijn voor het parkeren, laden en lossen en stallen van vrachtwagens.
In nieuwbouwsituaties wordt laden en lossen in het openbaar gebied niet meer toegestaan en dient te geschieden op eigen terrein. De bestaande laad- en loszones blijven bestaan, maar mogen niet meer gebruikt worden voor opslag. Nieuwe laad- en loszones zullen niet meer worden toegestaan, behalve voor bestaande bedrijven die aangewezen zijn op het openbaar gebied voor laden en lossen (onder meer omdat er gebouwd is tot in de kavelgrens).

Verkeer

Parklane

De Parklane loopt vanaf het Drooglever Fortuynplein via het Marconiplein door de Spaanse Polder naar de Doenkade/A13, en verbindt diverse stedelijke milieus in westelijk Rotterdam met eenzelfde profiel en hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. In de Spaanse Polder maken de Matlingeweg en de Tjalklaan deel uit van de Parklane. Het opknappen van de Parklane kan veel bijdragen aan het totale imago van de Spaanse Polder. Maatregelen die in dat kader zijn voorzien betreffen het intensiveren van het ruimtegebruik in de zones langs de Parklane, het realiseren van een hoogwaardige groenstructuur, het realiseren van een veilige verkeersafwikkeling, de inrichting van fraaie entrees en de bouw van representatieve gevels.

De Schuttevaerweg dient als parallelweg losgekoppeld te worden van de Matlingeweg en kan omgevormd worden tot een soort rondweg. In samenhang met het beperken van het aantal aansluitingen op de Parklane en het opwaarderen van de Industrieweg kan in het oostelijk deel van de Spaanse Polder een veel duidelijker rasterstructuur van wegen en bedrijfskavels worden gerealiseerd.
Door de Amstelstraat en de Linschotenstraat niet meer aan te laten sluiten op de Matlingeweg, wordt de doorstroming van het verkeer op de Matlingeweg verbeterd. Het plaatsen van verkeerslichten op de Matlingeweg zorgt ervoor dat de resterende zijwegen goed te bereiken zijn. Ook het invoeren van een "groene golf" draagt bij aan een betere doorstroming van het verkeer.

Industrieweg

Het wegdek, de belijning en de bebording op de Industrieweg worden aangepakt, zodat de verkeersveiligheid toeneemt. Op een aantal plaatsen wordt de vormgeving of het overzicht verbeterd en voor iedere kruising wordt nagegaan of deze nog aan de veiligheidseisen voldoet. De kruising met de Vlaardingweg wordt volledig heringericht om de verkeersveiligheid te verbeteren.
De Industrieweg wordt door middel van een viaduct onder het spoor verbonden met de Horvathweg/Spaanseweg. Zo ontstaat een directe (fiets-)verbinding met de woonwijken van Delfshaven. Gelijktijdig wordt het wegprofiel van de Industrieweg aangepast, waarmee ook de verkeersveiligheid wordt verhoogd. Als gevolg hiervan zal de Industrieweg meer fiets- en autoverkeer gaan verwerken. Met het oog hierop is het van belang de fietsstroken langs het zuidelijk deel door te trekken naar het noorden, zodat een duidelijke en veilige route ontstaat.

Sluipverkeer

Onderzoek laat zien dat een belangrijk deel van het sluipverkeer in zowel Overschie als de Spaanse Polder gebruikmaakt van de Spaansebrug. Om dit sluipverkeer tegen te gaan zijn voorstellen ontwikkeld die variëren van een volledige afsluiting tot een spitsafsluiting. De brug zou dan wel beschikbaar moeten blijven voor openbaar vervoer, fiets en hulpdiensten. Dit betekent dat het meest oostelijk deel van de Vlaardingweg geen onderdeel meer uitmaakt van de primaire ontsluitingsstructuur. Door de afsluiting van de brug wordt de hoeveelheid verkeer op de Vlaardingweg zodanig beperkt dat de kruising Vlaardingweg-Matlingeweg voldoende capaciteit heeft om het verkeer te verwerken dat op het bedrijventerrein zelf moet zijn. Deze maatregel blijft van kracht tot de realisering van de verwachte rijksweguitbreidingen (A13/A16 en A4).

Verkeersveiligheid

Op grote delen van de Industrieweg kan de veiligheid worden vergroot door te zorgen dat het wegdek, de belijning en de bebording in orde zijn. Op een aantal andere plaatsen is het belangrijk extra aandacht te geven aan de vormgeving van wegen en kruisingen. Verder zal voor iedere kruising worden nagegaan of deze nog aan de veiligheidseisen voldoet.

De kruising van de Industrieweg met de Vlaardingweg wordt betiteld als black-spot. Deze kruising staat hoog op de lijst van gevaarlijke plekken in Rotterdam. Een volledige herinrichting van deze kruising is noodzakelijk.

Parkeren en bewegwijzering

Om de parkeerdruk op de openbare ruimte te verminderen wordt het parkeren op eigen terrein gestimuleerd en het stallen van vrachtwagens langs de doorgaande weg door gerichte maatregelen tegengegaan. Met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen die in de gemeentelijke bouwverordening zijn vastgelegd.
Het Kleinpolderplein moet worden opgenomen in de ANWB-bewegwijzering. De interne bewegwijzering moet verbeterd en geüniformeerd worden.

Openbare ruimte

Voor de inrichting wordt op de Matlingeweg, de Schie-oever bij het Van Nellecomplex en de havenkoppen een hoog ambitieniveau voor de buitenruimte nagestreefd. Voor de rest van Spaanse Polder geldt een standaardniveau. Bij de herinrichting van de openbare ruimte wordt gestreefd naar versterking van de ruimtelijke uitstraling en een herkenbare hiërarchie van wegen. Brede, groene en representatieve profielen kenmerken de hoofdontsluitingswegen (het "groene" kruis van Matlinge- en Vlaardingweg). Voor de gebiedsontsluitingen wordt uitgegaan van een smaller profiel met bomen. De inrichting van de overige straten is vergelijkbaar met woonstraten, dat wil zeggen de groenstructuur is hier ondergeschikt aan de functie ten behoeve van bedrijven.
Binnen de openbare ruimte van het verblijfsgebied (de gronden met de bestemming VG) en de verkeerswegen (de gronden met de bestemming VV) wordt de mogelijkheid geboden reclamemasten en antennedragers voor telecommunicatie op te richten. Dit sluit aan bij het "Ruimtelijk beleid ten aanzien van zendmasten voor mobiele telecommunicatie in Rotterdam" van de gemeente Rotterdam en de Nota Antenne-installaties van de gemeente Schiedam.

Water

Mede op basis van het watertoetsoverleg is een wateradvies opgesteld dat de visie van de waterbeheerder, het Hoogheemraadschap van Delfland, bevat en dat tegelijkertijd richtinggevend is voor de ontwikkelingen voor de komende planperiode. In dit wateradvies worden vier thema's onderscheiden:
- waterkwantiteit;
- waterkwaliteit;
- ecologische verbindingszones;
- waterkeringen.

Ruimtelijke maatregelen in het kader van de herstructurering dienen mede gericht te zijn op het realiseren van de gewenste situatie ten aanzien van deze vier thema's. Voor een nadere toelichting op het waterbeleid wordt verwezen naar deel 2, hoofdstuk 6.

In het gebied Almstraat/Vliststraat zal op korte termijn begonnen worden met de aanleg van een gescheiden rioolsysteem. Het is de bedoeling zo veel mogelijk kansen aan te grijpen om de verdere aanleg hiervan in de gehele Spaanse Polder te realiseren.
De bergingsvijver bij Tollens wordt vergroot ter compensatie van het verlies aan waterberging in de Almstraat/Vliststraat. In de Thurledevijver kan bebouwing worden opgericht met behoud van het waterareaal. Op termijn kunnen ook de sportvelden ten oosten van de Thurledevijver omgezet worden in een waterpartij met bebouwing (kantoren).
Voor de herontwikkeling van het Van Nellecomplex wordt door de waterbeheerder een waterareaal van 10% als randvoorwaarde gesteld.

Water als ruimtelijke kwaliteit komt tot uitdrukking door meer water te gebruiken als onderdeel van de openbare ruimte en bij het eventueel opwaarderen van de havenbekkens.

Beeldkwaliteitplan

In een beeldkwaliteitplan zullen in woord en beeld en voor verschillende schaalniveaus de uitgangspunten worden geformuleerd voor de gewenste stedenbouwkundige en architectonische vormgeving van de bebouwde en onbebouwde ruimte. Het in het Beleidsplan Spaanse Polder geschetste streefbeeld is daarbij het uitgangspunt. In het beeldkwaliteitplan zal primair aandacht worden besteed aan de vormgeving van en verschijningsvorm van de structurerende

elementen (entrees, hoofdontsluitingswegen, waterlopen, randen en overgangszones, grenzen van bedrijvenclusters) en in het bijzonder aan de plekken waar deze elementen samenkomen. Hier zijn concrete, richtinggevende uitspraken gewenst over de inrichting van de openbare ruimte en onbebouwde terreinen (profielen, materiaalgebruik) en over de bebouwing op de aangrenzende gronden (bouwmassa, hoogte, geleding, etc.).

Milieu

Milieuzonering

De Spaanse Polder is aangewezen als bedrijventerrein voor bedrijven uit de milieucategorieën 3 en 4. Bij de milieuzonering voor bedrijven is voor de Spaanse Polder het model van inwaarts zoneren toegepast (zie deel 2, hoofdstuk 5.2). Wat betreft Overschie is hierbij uitgegaan van mogelijk toekomstige woonbebouwing direct nabij de Delfshavense Schie. Hiermee zijn de ontwikkelingsmogelijkheden voor het westelijk deel van Overschie gemaximaliseerd.
Voor het Van Nellecomplex is een andere methode toegepast. In het Van Nellecomplex kunnen zich allerlei recreatieve, culturele en beperkt commerciële functies vestigen die voldoen aan het conceptstructuurplan Ontwerpfabriek Van Nelle. Uitgangspunt is dat deze functies geen belemmeringen mogen opwerpen voor de nabijgelegen bedrijven. Handhaving van deze milieuzonering heeft een hoge prioriteit.

Duurzame ontwikkeling

Duurzame ontwikkeling is (vooralsnog) grotendeels een vrijblijvende inspanning van betrokken partijen. Toch wordt in het kader van de revitalisering ingezet op een duurzame ontwikkeling van het bedrijventerrein.
In het kader hiervan wordt een belangenvereniging van bedrijven opgericht en wordt een informatiecentrum in de Spaanse Polder geopend. De activiteiten waar in eerste instantie mee gestart gaat worden zijn gericht op:

- coördinatie en afstemming van nieuwe (bouw)activiteiten die plaatsvinden, gericht op vermindering van de milieubelasting;
- onderzoek naar de mogelijkheden voor een duurzaam groen- en waterbeheer;
- het stimuleren van activiteiten gericht op energie efficiency;
- het in samenwerking met DCMR stimuleren van duurzaam ondernemen bij individuele bedrijven;
- onderzoek naar de mogelijkheden voor collectief personenvervoer.

3.2.2. Schiedams plangebied

Het streefbeeld dat in de Stedenbouwkundige visie bedrijventerrein 's-Graveland en Spaanse Polder Schiedam en in paragraaf 3.1.3 van deze toelichting is verwoord, zal op verschillende manieren en op verschillende schaalniveaus totstandkomen. Voor enkele gebiedsdelen zijn in de visie de stedenbouwkundige ontwikkelingsmogelijkheden verkend. Hieronder worden de voorgestelde maatregelen per gebiedsdeel beknopt beschreven.

Driehoek De Brauwweg-A20-Strickledeweg

In dit deelgebied dient de interne ruimtelijke en functionele structuur verdicht te worden en afgestemd te worden op de bijzondere ligging nabij de A20 en de Schie. Gewenste maatregelen zijn:

- het intensiveren van het grondgebruik, onder andere door het realiseren van hogere bouwhoogten (tot 21 m) en het bouwen in de "gevellijn", de naar de weg gekeerde rooilijn;
- het inpassen van "flatted factories", gebouwen waarin meerdere bedrijven die elkaar ondersteunen, gevestigd zijn;
- vergroten van het wateroppervlak bij de entree van het plangebied bij de A20.

Door de Schie als historisch landschappelijk element structurerend in te zetten wordt de ruimtelijk-functionele relatie met de Schie versterkt. Gewenste maatregelen zijn:

- het realiseren van plekken aan de Schie;
- het ontwikkelen van recreatieve mogelijkheden langs de Schie, al dan niet in combinatie met hier te vestigen horecabedrijven;
- het realiseren van een langzaamverkeersverbinding op de oostoever van de Schie in het verlengde van de Overschieseweg.

De ruimtelijk-functionele relatie met de A20 dient te worden versterkt. Gewenste maatregelen zijn:
- het stimuleren van publiekgerichte functies zoals showrooms en zakelijke dienstverlening in de zone langs de A20;
- het verbeteren van de inrichting van de toegang tot het deelgebied vanaf de A20;
- een onderscheid in vorm en volume maken tussen bedrijven op maaiveld en bedrijven op niveau, die meer zichtbaar zijn vanaf de A20.

Omgeving Polderweg

De Polderweg dient als historisch landschappelijk element structureel te worden ingezet. De kwaliteiten van dit lint moeten daarbij worden behouden. Gewenste maatregelen zijn:
- het camoufleren van het bedrijventerrein aan de zuidzijde met groen;
- het omzetten van het productiebos naar een duurzaam bos;
- het inpassen van nieuw water;
- het realiseren van een nieuw woongebied aan de noordzijde van de Polderweg, met een bijzondere woonomgeving waarin wonen nauw is verbonden met water en groen;
- in de uitwerking van dit woongebied streven naar een open structuur met ruimte voor groen en water tussen bebouwingsclusters.

Bebouwingszone Schie tussen de De Brauwweg en Polderweg

De Schie dient in deze zone structureel als historisch landschappelijk element te worden ingezet. Gewenste maatregelen zijn:
- het verbeteren van het ruimtelijk beeld van de westoever door de oever groen en ecologisch in te richten en de verrommelde zones achter de bedrijven met groen aan het zicht te onttrekken;
- het afstemmen van de ontwikkelingsmogelijkheden van bedrijven op de recreatieve mogelijkheden van de Schie;
- de oriëntatie van de bedrijven naar de weg en het water verbeteren;
- recreatieve plekken aan de Schie maken, waardoor de Schie optimaal beleefbaar wordt.

Spoorzone en zone bovengrondse hoogspanningsverbinding

De ruimtelijke structuur en visuele uitstraling van deze zone dient versterkt te worden, waardoor de zone een meer continu karakter krijgt. Gewenste maatregelen zijn:
- het ondergronds brengen van de hoogspanningsverbinding;
- het versterken van de spoordijk als groene lijn;
- het inpassen van nieuw water en het verbeteren van de watercirculatie;
- het handhaven van zichtlijnen vanuit de dwarsstraten ten oosten van deze zone;
- het realiseren van een herkenbaar ruimtelijk en functioneel beeld.

's-Gravelandseweg

De 's-Gravelandseweg dient voor het plangebied de primaire ruimtelijke en functionele verbinding/ontsluiting te worden. Gewenste maatregelen zijn:
- ruimte reserveren voor een openbaarvervoerlijn;
- realisering van een station nabij de kruising met de spoorlijn Rotterdam-Den Haag;
- behoud en versterking van het laankarakter (meer bomen en groen);
- realiseren van vrijliggende fietspaden;
- bijzondere aandacht voor de vormgeving van aansluitingen op de 's-Gravelandseweg;
- mogelijkheden bieden aan de 's-Gravelandseweg voor extra bouwaccenten, zodat de relatief vlakke bouwmassa's reliëf krijgen;
- parkeren op eigen terrein afdwingen en zoveel mogelijk aan de zij- en achterzijde van percelen;
- op publiek gerichte voorzieningen als detailhandelsbedrijven in volumineuze artikelen in de zone direct grenzend aan de 's-Gravelandseweg mogelijk maken.

Bebouwingshoogte

Er wordt een ruimtelijke hiërarchie aangebracht door het aangeven van maximale bebouwingshoogten. In algemene zin wordt een maximale bebouwingshoogte van 15 m aanvaardbaar geacht. Dit biedt aanwezige bedrijven ruimte voor intensivering van het gebruik van beschikbare gronden.

Langs de belangrijkste wegen in het plangebied wordt incidenteel, in de vorm van accenten, een bouwhoogte van maximaal 45 m mogelijk gemaakt. Zichtlocaties langs de A20 hebben massa nodig, hier is een bouwhoogte van 21 m gewenst.

Bebouwingspercentage

Het mogelijk maken van een bebouwingspercentage van 100% heeft intensiever gebruik van de ruimte tot doel. Door een intensiever gebruik van het bedrijventerrein af te dwingen wordt meer ruimte voor uitbreiding en/ of verplaatsing gecreëerd. Op deze manier worden verjonging en vernieuwing gestimuleerd. Uitzondering is de jachthaven waar een bebouwingspercentage van 5% geldt. Met betrekking tot het parkeren wordt gebruikgemaakt van de parkeernormen die in de gemeentelijke bouwverordening zijn opgenomen.

3.2.3. Beeldkwaliteitplan

Het Beleidsplan Spaanse Polder en de Stedenbouwkundige visie Bedrijventerrein 's-Graveland en Spaanse Polder vormen de bouwstenen voor het Beeldkwaliteitplan Spaanse Polder – 's-Graveland d.d. maart 2005.

Het Beeldkwaliteitplan (BKP) heeft tot doel het in de verschillende plannen verwoorde hoge ambitie niveau waar te kunnen maken en een samenhangende, ruimtelijk kwalitatieve inrichting van het bedrijventerrein tot stand te brengen. Het BKP verbeeldt de gewenste stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van de gebouwde en ongebouwde omgeving.

In het BKP worden vanuit een samenhangende visie de verschillende planonderdelen geschetst en wordt een streefbeeld geformuleerd. Om dit streefbeeld te kunnen bereiken wordt per planonderdeel een aantal uitwerkingsregels geformuleerd, waarbij wordt aangegeven door wie actie moet worden ondernomen.

In het BKP zijn ook meer algemene beeldkwaliteitseisen ten aanzien van architectuur, uitstraling en presentatie van gebouwen, reclame-uitingen en hekwerken opgenomen.

In een uitvoeringsprogramma wordt een overzicht gegeven van de planonderdelen, de maatregelen en de gevolgen in tijd en geld.

4. Juridische planbeschrijving

4.1. Inleiding

Het Rotterdamse en Schiedamse plandeel kennen beide hun eigen juridische regeling in de vorm van een plankaart en voorschriften. Hierbij is wel getracht dezelfde begrippen en voorschriften te hanteren, zodat zoveel mogelijk sprake is van een uniforme regeling.
De juridische planbeschrijving is bedoeld als verantwoording van de planvorm en de systematiek van de voorschriften en als juridische toelichting op de voorschriften. Omdat voor beide plandelen een aparte regeling is getroffen, is ervoor gekozen ook de juridische planbeschrijving op te splitsen in een Schiedamse en een Rotterdamse juridische planbeschrijving. Dit hoofdstuk bevat de juridische planbeschrijving van het Schiedamse plangebied. Hier en daar zal wel een relatie worden gelegd met het Rotterdamse deel. De juridische planbeschrijving zal worden opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan van het Rotterdamse plangebied.

4.2. Planvorm

Voor de juridische regeling van het bestemmingsplan Bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland gelden twee uitgangspunten:
1. een passende regeling bieden voor de bestaande bedrijven, die recht doet aan de huidige bedrijfsactiviteiten en ruimte biedt voor autonome ontwikkelingen daarbinnen;
2. een toetsingskader bieden voor de herstructurering van de ruimtelijke en functionele structuur van het gebied, zodat gewenste ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt en ongewenste ontwikkelingen worden voorkomen.

Deze twee uitgangspunten gelden zowel voor het Rotterdamse als het Schiedamse deel van het plangebied.
De bestaande situatie en direct daaruit voortvloeiende autonome ontwikkelingen worden geregeld in bestemmingen op perceelsniveau (hoofdstuk II van de voorschriften), waarin aan alle in het plangebied aanwezige en daarvoor in aanmerking komende functies een passende bestemming wordt toegekend. Op de plankaart zijn deze perceelsbestemmingen aangegeven. Dit levert een gedetailleerd kaartbeeld op. De bestemmingen op perceelsniveau bieden daarmee het juridisch-planologisch kader voor het beheer van de bestaande situatie.

Voor het Schiedamse deel van het plangebied is gebleken dat de bestemmingsregeling op perceelsniveau voldoende bruikbaar is om ook de nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken en te toetsen. Nieuwe functies zijn in dit plandeel mogelijk via specifieke (sub)bestemmingen dan wel via de flexibiliteitinstrumenten in de vorm van specifieke of algemene vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden. Voorts is voor het Schiedamse deel door middel van een zogenoemde beschrijving in hoofdlijnen een koppeling gemaakt met het beeldkwaliteitplan/stedenbouwkundige randvoorwaarden en het welstandsbeleid.

4.3. Bestemmingsregeling

De bestemmingsregeling biedt het juridisch-planologisch kader voor het beheer van de bestaande situatie op het bedrijventerrein. Tevens biedt deze laag van het bestemmingsplan het juridisch-planologisch kader voor de ontwikkelingen in het Schiedamse deel.

Als basis voor het bestemmen is een milieuzonering voor het plangebied opgesteld die aangeeft welke milieucategorieën van bedrijven toelaatbaar zijn (algemene toelaatbaarheid). Bij het opstellen van deze milieuzonering is uitgegaan van de in en nabij het plangebied aanwezige woningen. Aan de hand van deze milieuzonering is bepaald of de aanwezige bedrijven passen binnen de ter plaatse toegelaten zwaarte van bedrijfsactiviteiten en is indien nodig, een specifiek op het bestaande gebruik gerichte subbestemming toegekend (maatbestemming). Nieuw te vestigen bedrijven, die passen binnen de aangegeven milieuzonering of maatbestemming,

kunnen zich op het desbetreffende perceel in principe vrij vestigen. Nieuw te vestigen bedrijven uit een hogere milieucategorie kunnen zich niet direct vestigen.

De milieucategorie van bedrijven wordt bepaald aan de hand van de Staat van Bedrijfsactiviteiten die is opgenomen als bijlage 2 bij de voorschriften van het bestemmingsplan. Maatwerk per bedrijf is hierbij in voorkomende gevallen noodzakelijk.

Het prostitutiebeleid van Schiedam is vastgelegd in de nota "Schiedams prostitutiebeleid", zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 21 augustus 2000. Uitgangspunt van dit beleid is consolidatie van de bestaande situatie. Hieruit volgt dat alleen bestaande seksinrichtingen positief worden bestemd.
In het plangebied zijn geen seksinrichtingen aanwezig.
Het prostitutiebeleid van Schiedam is in dit plan verwerkt door in bestemmingen waar een seksinrichting in beginsel binnen de doeleindenomschrijving mogelijk zou kunnen zijn, deze expliciet uit te sluiten. In dit plan betreft dit dienstverlenende bedrijven, zoals deze mogelijk zijn in de bestemming Gemengde Doeleinden.
In de overige bestemmingen passen seksinrichtingen niet binnen de doeleindenomschrijving.

Binnen de bestemmingsregeling wordt enige flexibiliteit geboden door in het bestemmingsplan vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden op te nemen. Dit voorkomt dat voor elke (geringe) verandering of afwijking van de bouw- en gebruiksvoorschriften een herziening van het bestemmingsplan of een zelfstandige projectprocedure (artikel 19 WRO) nodig is.

Bedrijfsdoeleinden

Het spreekt voor zich dat de bestemming Bedrijfsdoeleinden (artikel 10) de dominante bestemming is binnen dit bestemmingsplan. De definitie van bedrijf binnen dit plan is te vinden in de begripsbepalingen (artikel 1). Hiertoe behoren zowel bedrijven gericht op het vervaardigen, bewerken, installeren en verhandelen van goederen als dienstverlenende bedrijven. Horecabedrijven, zelfstandige kantoren, zelfstandige showrooms en zelfstandige detailhandel passen niet binnen deze bestemming.
Op bepaalde bestemmingsvlakken is reeds aanwezige detailhandel in volumineuze artikelen positief bestemd. Daarbij is een onderscheid gemaakt naar de aard van de verhandelde goederen (branchegroep 1 en branchegroep 2, zie de betreffende begripsbepaling). Andere detailhandel is uitgesloten.
In het Schiedamse deel van het plangebied is detailhandel in volumineuze artikelen, branchegroep 1 toegestaan langs de 's-Gravelandseweg en A20 (gronden met de subbestemming dv). Detailhandel in volumineuze goederen is gedefinieerd in artikel 1.
Om te voorkomen dat op de gronden, bestemd voor bedrijven, zelfstandige kantoren worden gevestigd, is in de bestemmingsregeling bepaald dat ten hoogste 50% (met een maximum van 2.000 m²) van het bedrijfsvloeroppervlak mag worden gebruikt voor kantoorfuncties. Hiermee zijn kantoorfuncties als onderdeel van de bedrijfsvoering van de bedrijven binnen de bestemming toegestaan. Zelfstandige kantoren worden niet toegestaan.

Binnen de bestemming Bedrijfsdoeleinden worden over het algemeen ruime bebouwingsmogelijkheden geboden. Indien geen bebouwingspercentage is aangegeven – zoals voor het merendeel van het plangebied het geval is – mogen gronden geheel worden bebouwd. Er geldt een aantal uitzonderingen.
In het gebied tussen de Schie, de Nieuwpoortweg en de De Brauwweg is om stedenbouwkundige redenen (de zogenoemde "flatted factories") een nadere aanwijzing "gevellijn" van toepassing. Gebouwen dienen in deze gevellijn te worden gebouwd, tenzij hiervoor vrijstelling is verleend door burgemeester en wethouders.
In het gebied langs de spoorlijn dient bij nieuwe bouwplannen rekening te worden gehouden met de op de plankaart aangegeven zichtlijnen, die bedoeld zijn om bebouwingsvrije stroken te realiseren in het verlengde van de bestaande zijstraten van de Fokkerstraat.
Binnen de bestemming Bedrijfsdoeleinden dient ook ruimte gevonden te worden voor laden en lossen, opslag en parkeren. Binnen de bestemming Bedrijfsdoeleinden is een bijzonder gebruiksvoorschrift opgenomen over de opslag van goederen op onbebouwde grond (in de openlucht). Om de parkeervoorzieningen in de representatieve ruimte tussen bedrijfspanden en het openbaar gebied (bestemming VV of VGr) te beschermen en overlast voor andere bedrijven te voorkomen, is vastgelegd dat onbebouwde ruimte binnen 5 m vanaf de bestemmingsgrens met

de bestemmingen VV en VGr, niet mag worden gebruikt voor opslag. Op de overige onbebouwde gronden is opslag toegestaan tot een stapelhoogte van 4 m. Terzake van het parkeren wordt meer dan voorheen gestuurd op parkeren op eigen terrein. Daarbij worden de parkeernormen uit de gemeentelijke bouwverordening gehanteerd. Alleen bij uitzondering worden op openbaar gebied aanvullende parkeervoorzieningen gerealiseerd.

Voor het Schiedamse plandeel geldt over het algemeen 15 m als maximale bouwhoogte. Ter plaatse van de nadere aanwijzing “hoogteaccent” kan nadat vrijstelling is verleend door burgemeester en wethouders worden gebouwd tot 45 m.
Binnen het plangebied van Schiedam is 1 benzineservicestation met LPG aanwezig en 1 benzineservicestation zonder LPG. Bij deze servicestations is bijbehorende detailhandel toegestaan tot ten hoogste 125 m² per station. Voor het station met LPG gelden specifieke rijksregels met betrekking tot de externe veiligheid, waarvan de belangrijkste het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is. Deze regels bestaan onder andere uit afstandsnormen tussen het LPG-vulpunt en (beperkt) kwetsbare objecten. Op de regelgeving rond LPG-stations wordt in deel 2 in het hoofdstuk milieu onder externe veiligheid nader ingegaan.

Kantoren
In het Schiedamse plandeel zijn de bestaande kantoren nabij de kruising 's-Gravelandseweg-De Brauwweg positief bestemd, ter plaatse kunnen eveneens nieuwe kantoren worden opgericht. Hier gelden de bestemmingen Kantoordoeleinden (artikel 12) en Kantoor- en Horecadoeleinden (artikel 13).
Zoals onder bedrijfsdoeleinden is opgemerkt, zijn kantoren als onderdeel van bedrijven binnen de bestemming Bedrijfsdoeleinden mogelijk binnen een bepaalde maatvoering.
Solitaire kantoren worden niet mogelijk gemaakt en voor zover aan de orde moeten eventuele kantooractiviteiten gelieerd zijn aan een bedrijf en ondergeschikt aan de hoofdfunctie voor dit bedrijf (zoals opgenomen in de provinciale Nota Regels voor Ruimte).

Horecabedrijven
In het Schiedamse plandeel zijn twee bestaande horecabedrijven positief bestemd en voorzien van een eigen beperkt bouwvlak. Daarnaast is horeca mogelijk gemaakt in het oostelijk deel van het plangebied langs de Schie binnen de bestemming Bedrijfs- en Horecadoeleinden tot een maximum van 250 m² brutovloeroppervlak per vestiging. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het maximumvloeroppervlak tot ten hoogste 500 m² (zie artikel 11). In de gemeentelijke "Nota Horecabeleid" is opgenomen dat aan de horecasector de nodige ontwikkelingsruimte geboden dient te worden teneinde de in bestuurlijke kring levende wens tot versterking van de stadseconomie te kunnen realiseren. Gelet hierop is bovengenoemde vrijstellingsbevoegdheid opgenomen. Genoemde vrijstelling wordt verleend indien een horecabedrijf een positieve toevoeging voor de gemeente is. Hiervan is sprake indien de stadseconomie versterkt wordt en de aantrekkelijkheid en levendigheid van de stad wordt vergroot. Hierbij wordt tevens aandacht besteed aan het ondernemerschap, de uitstraling en de sfeer van het bedrijf.
Horeca-activiteiten in de vorm van standplaatsen (broodjeskraam, patatkraam) binnen de diverse verkeersbestemmingen en binnen groenvoorzieningen zullen worden gereguleerd via vergunningen op grond van de APV.
Horeca-activiteiten die behoren tot de normale bedrijfsvoering van de bedrijven, zoals bedrijfskantines, zijn mogelijk binnen de bestemming Bedrijfsdoeleinden.

Gemengde doeleinden
Voor het noordwestelijke deel van het plangebied, nabij de spoorlijn, is de bestemming Gemengde Doeleinden (GD, artikel 15) opgenomen. Binnen deze bestemming zijn (dienstverlenende) bedrijven, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en horecabedrijven mogelijk. Tevens zijn binnen deze bestemming verblijfsgebied en voorzieningen voor openbaar vervoer mogelijk. Ter plaatse van de nadere aanwijzing (z) mogen geen gebouwen worden gebouwd, voor het overige gebied geldt een bouwhoogte van 15 m.

Jachthaven
Voor de jachthaven aan de Algerastraat is de specifieke bestemming Jachthaven opgenomen (artikel 16). Binnen de bestemming wordt een in omvang en aard beperkte horecavoorziening mogelijk gemaakt.

Woongebied

Voor het nieuw te ontwikkelen woongebied nabij de Polderweg is de globale bestemming Woongebied (artikel 17) opgenomen, die mogelijkheden biedt voor een nog nader uit te werken invulling van dit gebied. Binnen deze bestemming zijn in een ruime opzet vrijstaande en twee-aaneengebouwde woningen mogelijk. De bouwvoorschriften zijn afgestemd op het bestemmingsplan Polderwetering e.o., dat een vergelijkbaar gebied binnen de gemeente Schiedam betreft.
In de doeleindenomschrijving is vastgelegd dat ten hoogste 90% van het gebied gebruikt kan worden voor het wonen. Voor gebruik voor wegen, groen en water geldt geen maximum.

Woonwagencentrum

Voor het woonwagencentrum is voorzien in een gelijknamige bestemming (artikel 18), waarin ten hoogste 20 standplaatsen zijn voorzien. De omvang van een standplaats is gelimiteerd op 200 m². Per standplaats geldt een bebouwingspercentage van 60% voor gebouwen en overkappingen.

Verkeersbestemmingen, openbare ruimte en water

De A20 heeft een bovenstedelijke functie. Deze heeft de bestemming Verkeersdoeleinden-Autosnelweg gekregen (VA). Wegen met een gebiedsontsluitende functie en een doorstroomfunctie hebben de bestemming Verkeersdoeleinden-Verkeersweg (VV) gekregen. Voor het overige hebben de wegen de bestemming Verkeersdoeleinden-Verblijfsgebied (VG) gekregen. Deze wegen hebben geen gebiedsontsluitende of doorstroomfunctie en dienen in hoofdzaak ter ontsluiting van de aanliggende (bedrijfs)percelen. De inrichting is zodanig, dat kan worden geladen en gelost en geparkeerd. De gemiddelde snelheid is lager dan op de doorstroomwegen.
Daar waar wegen van verschillende orde kruisen en wegen kruisen met spoor en water, is een dubbelbestemming opgenomen om duidelijk te maken dat beide functies hier zijn toegestaan. De bestemming VA maakt het mogelijk om onder de snelweg parkeervoorzieningen te creëren.
Ten behoeve van de spoorlijn Den Haag-Rotterdam zijn vier bestemmingen opgenomen (artikel 25 t/m 28).
Met het voornemen om ter plaatse van de kruising van de 's-Gravelandseweg met de spoorlijn Rotterdam-Den Haag een station te realiseren is in dit bestemmingsplan rekening gehouden. De toegekende bestemmingen maken de realisering van een toekomstig station mogelijk.
De groenvoorzieningen (begeleidend groen) zijn binnen de bestemmingen Verkeersdoeleinden-verkeersweg (VV) en Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied (VG) ondergebracht. Het structurerende groen en groen van grotere omvang is in een afzonderlijke bestemming Groenaanleg (GR) opgenomen.
Binnen de bestemmingen VV en VG is voorzien in een vrijstellingsregeling ten behoeve van het oprichten van reclamemasten en antenne-installaties voor telecommunicatie. Bij de toepassing van deze vrijstellingsbevoegdheid wordt gebruikgemaakt van het gemeentelijk beleid ter zake.
Voor water is in de eerste plaats de bestemming Water (WA) voorzien. Water is echter ook mogelijk binnen de verkeersbestemmingen, binnen de bestemming Groenaanleg en binnen de bestemmingen Bedrijfsdoeleinden, Horecadoeleinden, Kantoordoeleinden en binnen de bestemming Woondoeleinden.
Voor het gebied ten oosten van de Matlingeweg is de bestemming Groenaanleg en Water (GRWA) opgenomen.

Waterkeringsdoeleinden, Archeologisch waardevol gebied en Leidingen

De desbetreffende gronden hebben, naast een secundaire bestemming, tevens de primaire bestemming Waterkeringsdoeleinden, Archeologisch waardevol gebied respectievelijk Leidingen. Het bebouwen van deze gronden ten behoeve van de secundaire bestemming (bijvoorbeeld bedrijfsdoeleinden) is uitsluitend toegestaan als hiervoor vrijstelling is verkregen van burgemeester en wethouders. Hierbij zal aan de belangen verbonden aan de waterkering, de archeologie dan wel de leidingen worden getoetst.
Voor de gronden met de medebestemmingen Leidingen en Archeologisch waardevol gebied geldt voorts een aanlegvergunningenstelsel voor genoemde werken of werkzaamheden. Ook hierbij zal worden getoetst aan de belangen verbonden aan de leiding respectievelijk de archeologische waarden.

5. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.1. Economische uitvoerbaarheid

Rotterdam plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)

Voor een toelichting op de economische uitvoerbaarheid van de in dit plan voorgenomen ontwikkelingen wordt verwezen naar een afzonderlijk toegevoegde bijlage.

Schiedams plangebied

Het bedrijventerrein 's-Graveland is een bestaand bedrijventerrein. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor revitalisering, verduurzaming en herstructurering van (delen van) dit bedrijventerrein. Daarvoor is een Plan van aanpak opgesteld, waarbij een aantal projecten gedefinieerd is. Het bestemmingsplan is afgestemd op dit Plan van aanpak (Strategische visie bedrijventerrein Spaanse Polder en 's Graveland-Zuid).
De totale kosten bedragen naar verwachting circa € 15 miljoen. In de gemeentelijke meerjarenbegroting is een bedrag opgenomen van € 8,5 miljoen, waarvan de dekking bestaat uit onder andere een bijdrage van de provincie Zuid-Holland ter grootte van € 2,4 miljoen voor 's-Graveland-Zuid uit het Ontwikkelings Fonds Bedrijventerreinen (OFB) en € 2,4 miljoen voor het kruispunt in de De Brauwweg en de Bokelweg en Strickledeweg uit de TIPP-regeling 4^{e} tender. Voorts wordt een deel van het plan van aanpak uitgevoerd door en op kosten van op het terrein gevestigde bedrijven en zal aanvullend een beroep worden gedaan op andere subsidiemogelijkheden. Zo is een zogenaamde TOPPER-subsidie aangevraagd bij het Ministerie van Economische Zaken voor de kosten van verwerving in een groot gedeelte van 's-Graveland-Zuid. De resterende kosten zullen moeten worden bekostigd uit de inkomsten van nog op het terrein aanwezige uitgeefbare percelen.

Het geplande woongebied aan de Polderweg valt niet binnen het Plan van aanpak. Voor dit gebied is een financieel-economische haalbaarheidsstudie verricht. Op basis van de in dit bestemmingsplan opgenomen uitgangspunten voor de woningbouw, kan worden geconcludeerd dat het programma kostendekkend is.

5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)

In het kader van de gemeentelijke inspraakverordening is op 14 april 2004 een informatieavond gehouden. Het voorontwerpbestemmingsplan d.d. 2 juli 2004 is vanaf 19 november 2004 gedurende vier weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun schriftelijke reacties kenbaar te maken.
De terinzagelegging heeft geresulteerd in een aantal reacties. Deze reacties zijn in bijlage 11 (deel II) samengevat en van commentaar voorzien.

Schiedams plangebied

In het kader van de gemeentelijke inspraakverordening is op 14 april 2004 een informatieavond gehouden. Het voorontwerpbestemmingsplan d.d. 2 juli 2004 is van 19 november 2004 tot en met 16 december 2004 gedurende vier weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun schriftelijke reacties kenbaar te maken. Op 13 december 2004 is een inspraakbijeenkomst georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst is een aantal mondelinge inspraakreacties ingediend. Van de mondelinge inspraakreacties is een inspraakverslag (zie deel II, bijlage 10) opgesteld. Dit inspraakverslag heeft van 17 december 2004 tot en met 13 januari 2005 ter visie gelegen. Gedurende deze termijn was het ook mogelijk op het verslag te reageren.
De ontvangen inspraakreacties zijn in de Nota van Inspraak en overleg d.d. augustus 2005 samengevat en beantwoord (zie deel II, bijlage 10 en 11). Deze beantwoording leidt op onderdelen tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

5.3. Handhavingsbeleid

Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)

Op 16 april 2002 hebben burgemeester en wethouders de "Kadernota handhaving dS+V" vastgesteld, waarin de beleidsuitgangspunten voor de handhaving op het gebied van de dS+V zijn vastgelegd. In de nota is de wijze waarop het handhavingsbeleid wordt georganiseerd beschreven. Zo is onder andere een handhavingscommissie ingesteld, die advies uitbrengt. Het beleid is gericht op programmatisch handhaven (bijvoorbeeld horeca, kinderdagverblijven, verblijfsinrichtingen). Hierbij ligt de prioriteit bij veiligheid.

Schiedams plangebied

Algemeen

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de (gemeentelijke) overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor de daadwerkelijke controle en handhaving ligt bij de gemeente, hoewel ook de Commissaris der Koningin op basis van artikel 63 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bevoegd is om provinciale ambtenaren aan te wijzen, die worden belast met de opsporing van feiten die in het bestemmingsplan strafbaar zijn gesteld. Daarnaast kunnen ook derden belanghebbenden vorderen dat de bepalingen van het bestemmingsplan worden nageleefd.

De rol van het rijk ten aanzien van handhaving is veel prominenter dan dat van de provincie. De Inspectie voor de Ruimtelijke Ordening (IRO) is op basis van artikel 52 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening belast met het houden van toezicht op de naleving van deze wet en op de hieruit voortvloeiende voorschriften. Als zodanig kan de Inspecteur worden aangemerkt als toezichthouder.

Handhaving kan nadrukkelijk plaatsvinden via publiekrechtelijke maar tevens via privaatrechtelijke en strafrechtelijke weg. Dit laatste is afhankelijk van het Openbaar Ministerie. In het ruimtelijk bestuursrecht is de gemeente op grond van de Gemeentewet bevoegd tot het toepassen van bestuursdwang en het opleggen van een dwangsom ten aanzien van ontwikkelingen die strijdig zijn met de belangen van het bestemmingsplan. Deze vormen van handhaving vallen onder de zogenoemde repressieve handhaving. Hiermee wordt gedoeld op de middelen en/of het instrumentarium waarmee de gemeente naleving kan afdwingen, dan wel tegen normafwijkend gedrag correctief kan optreden.
De wijze van toepassing is geregeld in afdeling 5.3. van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Daarnaast wordt onderscheiden de preventieve handhaving. Deze komt voornamelijk tot uitdrukking in het toezicht op het gebruik van gronden en gebouwen. Preventieve handhaving geschiedt over het algemeen door informele middelen waaronder bijvoorbeeld informeel contact tussen de met handhaving belaste personen en de grondgebruikers. Hoewel het effect van dergelijke middelen niet goed meetbaar is, wordt aan deze middelen toch zeker betekenis toegekend.

Daarnaast zijn in het plan instrumenten van toezicht opgenomen. Genoemd worden de vrijstellingsbevoegdheden, wijzigingsbevoegdheden en de bevoegdheid nadere eisen te stellen. Deze instrumenten maken een toetsing mogelijk voordat met de beoogde activiteit (bouwen, gebruiken, het verrichten van werken en/of werkzaamheden) een aanvang wordt gemaakt. De te nemen besluiten op basis van de genoemde bevoegdheden dienen te berusten op een deugdelijke motivering.

Recente ontwikkelingen

Het handhavingsbeleid staat de laatste jaren hoog op de politieke agenda. Ook in de gemeente Schiedam krijgt de handhaving van wetten en regelgeving de laatste jaren meer nadrukkelijk de aandacht. Het college van Burgemeester en wethouders van Schiedam hebben het Handhavingprogramma 2004 vastgesteld. Het college heeft prioriteiten benoemd voor het handhavingprogramma 2004. De gekozen prioriteiten en aandachtspunten zijn met alle partijen besproken om te komen tot een uitvoeringsprogramma. Dit heeft geleid tot het formuleren van actiepunten en doelstellingen.

Voor de taken op het werkveld van het Bouwen en Wonen wordt naast het opstellen van een handhavingprogramma tevens een aantal beleidsuitgangspunten met betrekking tot het toezicht en handhaving te worden vastgesteld die duidelijkheid verschaffen zowel voor de gemeente als haar ingezetenen. Hiervoor wordt de nota "Toezicht en Handhaving gebouwde omgeving Schiedam" uitgewerkt. In deze nota wordt het beleid en de structuur van de gemeente Schiedam voor het taakveld van het Bouwen en Wonen gepresenteerd. De nota is bedoeld om politieke, beleidsmatige en organisatorische uitgangspunten met betrekking tot het toezicht en de handhaving van met name bouw- en sloopregelgeving en bestemmingsplannen vast te leggen en anderzijds de handhavers een standaardinstrumentarium aan te reiken.

Met deze nota wil het college een globaal haalbaar streefniveau voor de naleving van wet- en regelgeving vastleggen. Bestuurlijke vaststelling wordt op korte termijn verwacht.

6. Overleg ex artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening

Schiedams Plangebied

Het voorontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland d.d. 2 juli 2004. is door de gemeente Schiedam op 23 augustus 2004 in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening aan de volgende instanties toegezonden:

1. Provinciale Planologische Commissie Provincie Zuid-Holland, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag;
2. Vrom-inspectie regio Zuid-West, Postbus 29036, 3100 GA Rotterdam;
3. Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek, Coördinator Regio West, Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort;
4. Eneco energie Delfland NV, Energieweg 20, 2627 AZ Delft;
5. Ministerie van Economische zaken regio Zuid-West, Postbus 29013, 3001 GA Rotterdam;
6. Gastransportservices Directie West, Postbus 444, 2740 AK Waddinxveen;
7. Ministerie van VROM, Dictoraat-Generaal Milieu, Postbus 30941, 2500 GX Den Haag;
8. Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland, Postbus 556, 3000 AN Rotterdam;
9. NV openbaar Nutsbedrijf Schiedam, Postbus 79, 3100 AB Schiedam;
10. B.V. Transportnet Zuid-Holland, Postbus 329, 2270 AH Voorburg (Tennet bv, Arnhem);
11. Kamer van Koophandel Rotterdam, Postbus 450, 3000 AL Rotterdam;
12. Hoogheemraadschap van Delfland, Postbus 3061, 2601 DB Delft;
13. Waterbedrijf Europoort afdeling Regio, Postbus 8622, 3009 AP Rotterdam;
14. Burgemeester en wethouders van Rotterdam, Postbus 70016, 3000 KV Rotterdam;
15. NV Elektriciteitsbedrijf Zuid-Holland, Galileistraat 7, 3029 AL Rotterdam;
16. DCMR milieudienst Rijnmond, Postbus 843, 3100 AV Schiedam;
17. KPN, Postbus 9107, 7300 HR Apeldoorn;
18. Brandweer Waterweg, Postbus 56, 3100 AB Schiedam;
19. RET Rotterdamse Elektrische Tram, Postbus 112, 3000 AC Rotterdam;
20. Stadsregio Rotterdam, Postbus 21051, 3100 AB Rotterdam;
21. Stichting Zuid-Hollandse milieufederatie, G.W. Burgerplein 5, 3021 AS Rotterdam;
22. NS Vastgoed, Postbus 2319, 3500 GH Utrecht;
23. NV NS Railinfrabeheer, Postbus 2625, 3000 CP Rotterdam;
24. ONS Ingenieursbureau, Van Heekstraat 15, 3100 AB Schiedam.

De volgende instanties hebben meegedeeld geen opmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan te hebben:

1. Gastransportservices Directie West, Postbus 444, 2740 AK Waddinxveen;
2. NV Nederlandse Spoorwegen, Postbus 2025, 3500 HA Utrecht.

De volgende instanties hebben opmerkingen over het voorontwerpbestemmingsplan:

1. Provinciale Planologische Commissie Provincie Zuid-Holland, Postbus 90602 LP Den Haag;
2. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort;
3. Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland, Postbus 556, 3000 AN Rotterdam;
4. Brandweer Waterweg, postbus 56, 3100 AB Schiedam;
5. Hoogheemraadschap van Delfland, Postbus 3061, 2601 DB Delft;
6. Vrom-inspectie regio Zuid-West, Postbus 29036, 3100 GA Rotterdam;
7. Tennet bv, Postbus 718, 6800 AS Arnhem;
8. ONS Ingenieursbureau, Van Heekstraat 15, 3100 AB Schiedam;
9. Kamer van Koophandel Rotterdam, Postbus 450, 3000 AL Rotterdam.

In de Nota van inspraak en vooroverleg d.d. augustus 2005 zijn de ontvangen overlegreacties samengevat en beantwoord (zie deel II, bijlage 11). De reacties hebben er toe geleid dat het bestemmingsplan op onderdelen is aangepast en aangevuld. In samenhang met actuele ontwikkelingen ten aanzien van met name externe veiligheid en luchtkwaliteit, is de milieuparagraaf in overleg met de provincie en de inspectie VROM op belangrijke onderdelen herzien.

voorschriften

Inhoud van de voorschriften 1

Hoofdstuk I Inleidende algemene en technische bepalingen blz. 3

Artikel 1 Begripsbepalingen 3
Artikel 2 Wijze van meten 7
Artikel 3 Werking wettelijke regelingen 7
Artikel 4 Bebouwingsnormen 7
Artikel 5 Aanvullende werking bouwverordening 7
Artikel 6 Percentages en dubbeltelbepaling 8
Artikel 7 Bestaande afstanden en andere maten 9
Artikel 8 Hoogteaanduidingen 10
Artikel 9 Beeldkwaliteit en welstand 11

Hoofdstuk II Bestemmingen 13

Artikel 10 Bedrijfsdoeleinden (B) 13
Artikel 11 Bedrijfs- en Horecadoeleinden (BH) 15
Artikel 12 Kantoordoeleinden (K) 17
Artikel 13 Kantoor- en Horecadoeleinden (KH) 17
Artikel 14 Horecadoeleinden (H) 18
Artikel 15 Gemengde Doeleinden (GD) 19
Artikel 16 Jachthaven (Rjh) 20
Artikel 17 Woongebied (WG) 21
Artikel 18 Woonwagencentrum (WW) 23
Artikel 19 Verkeersdoeleinden-autosnelweg (VA) 24
Artikel 20 Verkeersdoeleinden-autosnelweg, Water (VAWA) 24
Artikel 21 Verkeersdoeleinden-verkeerswegen (VV) 25
Artikel 22 Verkeersdoeleinden-verkeerswegen, Water (VVWA) 25
Artikel 23 Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied (VG) 26
Artikel 24 Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied, Water (VGWA) 26
Artikel 25 Spoorweg (S) 27
Artikel 26 Spoorweg, Verkeersdoeleinden-autosnelweg (SVA) 27
Artikel 27 Spoorweg, Verkeersdoeleinden-verkeersweg (SVV) 28
Artikel 28 Spoorweg, Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied (SVG) 28
Artikel 29 Water (WA) 29
Artikel 30 Groenaanleg (GR) 29
Artikel 31 Groenaanleg en Water (GRWA) 29
Artikel 32 Primair waterkeringsdoeleinden 30
Artikel 33 Leidingen 31
Artikel 34 Archeologisch waardevol gebied 32

Hoofdstuk III Overige algemene bepalingen 33

Artikel 35 Algemene vrijstellingsbevoegdheid 33
Artikel 36 Algemene wijzigingsbevoegdheden 33
Artikel 37 Algemeen procedurevoorschrift 34
Artikel 38 Gebruik 34

Hoofdstuk IV Overgangs- en slotbepalingen 35

Artikel 39 Overgangsbepalingen 35
Artikel 40 Strafbepaling 35
Artikel 41 Titel 35

Bijlagen:

1. Staat van Horeca-activiteiten.
2. Staat van Bedrijfsactiviteiten.
3. Beeldkwaliteitplan Spaanse Polder – 's-Graveland.

Hoofdstuk I Inleidende algemene en technische bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

1. het plan
het bestemmingsplan Spaanse Polder en 's-Graveland 2004 van de gemeente Schiedam vervat in de kaart en deze voorschriften.

2. de kaart
de gewaarmerkte kaart nr. 278.10435.00 met bijbehorende verklaring, bestaande uit 1 kaartblad, waarop de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden zijn aangewezen.

3. aan-huis-gebonden beroep/bedrijf
een beroep of bedrijf welke vanwege de beperkte omvang in een gedeelte van de woning en de daarbij behorende bebouwing wordt uitgeoefend door de bewoner.

4. aan- en uitbouw
een aan een hoofdgebouw aangebouwd gebouw dat in bouwkundig opzicht te onderscheiden is van het hoofdgebouw.

5. antennedrager
antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

6. antenne-installatie
installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een techniekkast opgenomen apparatuur, met de daarbijbehorende bevestigingsconstructie.

7. bebouwing
een of meer gebouwen en/of andere bouwwerken.

8. bebouwingsgrens
op de plankaart aangegeven lijn welke niet door bebouwing mag worden overschreden (behoudens overschrijdingen die krachtens deze voorschriften zijn of kunnen worden toegestaan).

9. bedrijf
een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, bewerken, installeren en verhandelen van goederen dan wel op het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop c.q. levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstelde goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

10. bed&breakfast
het als nevenactiviteit, naast een woonfunctie, verstrekken van logies, waaraan het verstrekken van consumpties ondergeschikt is en welke door hun beperkte omvang in een woning of de daarbijbehorende aan- of bijgebouwen, met behoud van de woonfunctie, kunnen worden uitgeoefend.

11. bestaande bouwwerken
bouwwerken, die op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit plan zijn of worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet.

12. bestemmingsvlak
een op de kaart aangegeven vlak met eenzelfde bestemming.

13 bijgebouw
een vrijstaand, afzonderlijk van het hoofdgebouw, niet voor bewoning dienend, in bouwkundig opzicht te onderscheiden en in functioneel opzicht ondergeschikt gebouw.

14. bouwblok
een terrein dat blijkens de plantekening geheel of grotendeels door wegen, als bedoeld in dit bestemmingsplan, wordt begrensd en waarop ingevolge deze voorschriften gebouwen zijn toegestaan.

15. bouwperceel
een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

16. bouwwerk
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

17. brutovloeroppervlakte/bedrijfsvloeroppervlakte (bvo)
de totale vloeroppervlakte van kantoren, winkels, horeca, bedrijven of woningen met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen, dienstruimten en aan- en bijgebouwen.

18. detailhandel in volumineuze artikelen
een detailhandelsbedrijf dat vanwege de aard en de omvang van de gevoerde artikelen een groot oppervlak nodig heeft, te onderscheiden in de volgende branchegroepen:
branchegroep 1
- detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke goederen;
- detailhandel in zeer volumineuze goederen, zoals auto's, keukens, badkamers, boten, motoren, caravans, landbouwwerktuigen en grove bouwmaterialen en daarmee rechtstreeks samenhangende artikelen, zoals accessoires, onderhoudsmiddelen, onderdelen en/of materialen;

branchegroep 2
- tuincentra;
- grootschalige meubelbedrijven inclusief in ondergeschikte mate woninginrichting en stoffering;
- bouwmarkten.

19. detailhandel
het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ten verkoop, verkopen en/of leveren van goederen, geen motorbrandstoffen zijnde, aan degene die, die goederen voor gebruik, of verbruik, anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit, aanwenden.

20. dienstverlenende bedrijven
bedrijven waarin geen van het bedrijf zelf afkomstige goederenstroom door het bedrijf gaat, zoals bedrijven, die onderhouds- en reparatiewerkzaamheden en/of ten behoeve van derden montage- en installatiewerkzaamheden verrichten.

21. dienstwoning/bedrijfswoning
een woning in of bij een gebouw of op een terrein, kennelijk slechts bedoeld voor (het huishouden van) een persoon, wiens huisvesting daar gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein noodzakelijk is.

22. gebouw
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

23. geluidszoneringsplichtige inrichting
een inrichting, bij welke ingevolge de Wet geluidhinder rondom het terrein van vestiging in een bestemmingsplan een geluidszone moet worden vastgelegd.

24. hoofdgebouw
een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

25. horeca
een ruimte bestemd voor het bedrijfsmatig verschaffen van logies en/of het bedrijfsmatig ten behoeve van gebruik ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken.

26. kantoren
ruimten, welke blijkens hun indeling en inrichting zijn bestemd voor administratieve werkruimte.

27. maatschappelijke voorzieningen
voorzieningen van sociale, culturele, medische, educatieve, recreatieve, levensbeschouwelijke aard dan wel ten behoeve van de openbare dienst.

28. milieudeskundige
de DCMR Milieudienst Rijnmond of een andere door burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige.

29. nutsvoorzieningen
voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling, telefooncellen en apparatuur voor telecommunicatie.

30. peil
- voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van de kruin van de weg;
- voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang na voltooiing van de aanleg van dat terrein;
- indien een bouwwerk aan meer dan een weg wordt gebouwd, is het peil van de hoogstgelegen weg maatgevend.

31. praktijkruimte/atelier
een werkruimte voor de uitoefening van administratieve, medische c.q. paramedische of daarmee gelijk te stellen beroepen of werkzaamheden, dan wel een werkruimte ten behoeve van een kunstenaar.

32. risicovolle inrichtingen
inrichtingen als bedoeld in artikel 2 lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

33. seksinrichting
de voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden; onder een seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een seksbioscoop, een seksautomatenhal, een sekstheater, een parenclub, of een prostitutiebedrijf waaronder tevens begrepen een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar.

34. showroom
een uitstallingsruimte voor groothandels- of productiebedrijven ten behoeve van wederverkopers of afnemers voor het gebruik in het eigen bedrijf, waarbij geen sprake is van detailhandel.

35. speelautomatenhal
een gebouw of een gedeelte van een gebouw waarin ten behoeve van het publiek meer dan twee speelautomaten in de zin van artikel 30 van de Wet op de Kansspelen zijn opgesteld.

36. verkoopvloeroppervlak (vvo)
de voor het publiek toegankelijke winkelruimte.

37. woning
een (gedeelte van een) gebouw, dat dient ter huisvesting van één afzonderlijk huishouden. Van zelfstandige huisvesting is sprake indien de woning beschikt over een eigen toegang en bewoond kan worden zonder dat de bewoner(s) afhankelijk is (zijn) van wezenlijke voorzieningen buiten die woning. Onder huishouden wordt verstaan: een alleenstaande dan wel twee of meer personen die een duurzame gemeenschappelijke huishouding voeren.

38. woonwagen
een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.

Artikel 2 Wijze van meten

1. Bij de toepassing van deze voorschriften geldt de volgende wijze van meten:
a. de oppervlakte van een gebouw of ander bouwwerk wordt gemeten tussen de verticale projecties van de buitenzijde van de gevels;
b. de inhoud van een gebouw of ander bouwwerk wordt gemeten buitenwerks en boven peil;
c. de hoogte van een gebouw of ander bouwwerk (bouwhoogte) wordt gemeten vanaf het hoogste punt van dat gebouw of ander bouwwerk tot het peil, schoorstenen en antennes – met een hoogte van maximaal 3 m – uitgezonderd;
d. de goot- of boeibordhoogte van een gebouw wordt gemeten vanaf de horizontale snijlijn van gevelvlak en dakvlak tot aan het peil;
e. de breedte van een gebouw wordt gemeten van en tot de buitenkant van een zijgevel dan wel het hart van een gemeenschappelijke scheidingsmuur, met dien verstande, dat wanneer de zijgevels verspringen of niet evenwijdig lopen, het gemiddelde wordt genomen van de kleinste en de grootste breedte;
f. de afstand van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens wordt gemeten vanaf het dichtst bij de perceelsgrens gelegen punt van de gevel van het gebouw, haaks op de perceelsgrens;
g. de bouwhoogte van een antenne-installatie wordt gemeten tussen de onderkant en het hoogste punt van de antenne-installatie.

Artikel 3 Werking wettelijke regelingen

De wettelijke regelingen waarnaar in de voorschriften van dit plan wordt verwezen, gelden zoals deze luidden op het moment van vaststelling van dit plan.

Artikel 4 Bebouwingsnormen

Op de voor bebouwing bestemde gronden dienen – onverminderd hetgeen daartoe in de desbetreffende voorschriften is bepaald – de op de plankaart aangegeven bebouwingsnormen in acht genomen te worden.

Artikel 5 Aanvullende werking bouwverordening

De voorschriften van stedenbouwkundige aard van paragraaf 2.5 van de bouwverordening blijven uitsluitend van toepassing, voorzover het betreft:
a. bereikbaarheid van bouwwerken voor wegverkeer. Brandblusvoorzieningen;
b. bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
c. de ruimte tussen bouwwerken;
d. parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen.

Artikel 6 Percentages en dubbeltelbepaling

Percentages

1. Een op de kaart of in de voorschriften aangegeven percentage, geeft aan hoeveel van het bouwvlak van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en overkappingen. Bij het ontbreken van een percentage mag het bouwvlak volledig worden bebouwd, tenzij in hoofdstuk II anders is bepaald.

Dubbeltelbepaling

2. Gronden welke in aanmerking zijn genomen bij het verlenen van een bouwvergunning waaraan uitvoering is of kan worden gegeven, blijven bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 7 Bestaande afstanden en andere maten

1. Indien afstanden tot, en hoogten, inhoud, aantallen en/of oppervlakten van bestaande bouwwerken die gebouwd zijn met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet, op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp van het plan meer bedragen dan ingevolge hoofdstuk II is voorgeschreven, mogen deze maten en hoeveelheden als maximaal toelaatbaar worden aangehouden.

2. In die gevallen dat afstanden tot, en hoogten, inhoud, aantallen en/of oppervlakten van bestaande bouwwerken, die gebouwd zijn met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet, op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp van het plan minder bedragen dan ingevolge hoofdstuk II is voorgeschreven, mogen deze maten en hoeveelheden als minimaal toelaatbaar worden aangehouden.

3. In het geval van (her)oprichting van gebouwen is het bepaalde in lid 1 en 2 uitsluitend van toepassing indien het geschiedt op dezelfde plaats.

Artikel 8 Hoogteaanduidingen

1. Voor de ten hoogst toelaatbare bouwhoogte van gebouwen dienen de op de kaart aangegeven hoogten in acht genomen te worden, tenzij in hoofdstuk II anders is bepaald. Indien op de kaart geen hoogteaanduiding is ingeschreven, geldt voor de maximaal toelaatbare goot- dan wel bouwhoogte het bepaalde in lid 3, tenzij in hoofdstuk II anders is bepaald.

2. De ten hoogst toelaatbare hoogten mogen worden overschreden door antenne-installaties, mits deze voldoen aan het bepaalde in lid 3, schoorstenen, liftkokers, trappenhuizen en andere ondergeschikte bouwdelen. Voorzover in lid 3 of in hoofdstuk II een goothoogte of boeibordhoogte is aangegeven, mag de ten hoogst toelaatbare hoogte tevens worden overschreden door hellende dakvlakken, topgevels en dakkapellen, tenzij in hoofdstuk II anders is bepaald.

3. De maximaal toelaatbare goot- of boeibordhoogte en/of bouwhoogte van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste bedragen:

	goothoogte/boeibord-hoogte in meters	**bouwhoogte in meters**
van hoofdgebouwen		45
van bijgebouwen	3	4,5
van aan- of uitbouwen	3	4,5
van erf- en terreinafscheidingen grenzend aan openbaar gebied	-	1
van erf- en terreinafscheidingen elders	-	2
van geluidsschermen	-	6
van lichtmasten	-	9
van reclamevoorzieningen	-	2,5
van overig straatmeubilair	-	6
van vrijstaande antenne-installaties ten behoeve van telecommunicatie, niet zijnde schotelantennes en zonder techniekkast	-	15
van vrijstaande antenne-installaties ten behoeve van mobiele telecommunicatie	-	5
van antenne-installaties die op bouwwerken zijn gebouwd, niet zijnde schotelantennes	-	5
van schotelantennes	-	3
van tuinmeubilair	-	2
van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde	-	3

Afdekking van gebouwen

4. Voorzover noch in deze voorschriften noch op de plankaart regels zijn opgenomen ten aanzien van de afdekking van gebouwen, mogen deze gebouwen zowel met een kap als plat worden afgedekt.

Straalpad

5. Op de gronden waarboven blijkens de kaart een straalpad is gelegen, mag de bouwhoogte van een bouwwerk in geen enkel opzicht meer bedragen dan de hoogte die wordt verkregen door interpolatie van de op de kaart bij het straalpad ingeschreven hoogtematen.

Artikel 9 Beeldkwaliteit en welstand

Beschrijving in Hoofdlijnen

1. Het Beeldkwaliteitplan Spaanse Polder en 's-Graveland, d.d. maart 2005, wordt door Burgemeester en Wethouders als richtlijn gehanteerd bij de uitvoering van de voorschriften van het bestemmingsplan, zoals de afstemming van het gemeentelijk beleid in dit kader, de gronduitgifte, de afspraken met de partijen over de uitvoering van het bestemmingsplan, hantering van bevoegdheden op grond van gemeentelijke verordening en de inrichting en beheer van de buitenruimte. Het accent ligt hierbij op een zorgvuldig beheer.
2. Het welstandsbeleid voor het plangebied is vervat in de Nota Architectuur en Welstand, waarin ook zijn opgenomen de welstandscriteria zoals bedoeld in artikel 12a van de Woningwet. Voor licht-bouwvergunningsplichtige bouwwerken gelden tevens de op het moment van aanvraag vigerende loketcriteria voor welstandstoetsing. Voorzover het beeldkwaliteitplan criteria bevat inzake het uiterlijk en de plaatsing van een bouwwerk zullen deze onderdeel uitmaken van de welstandsnota zoals genoemd in artikel 12a van de Woningwet. Bij de toepassing van artikel 12 lid 3 van de Woningwet (coördinatie tussen bestemmingsplan en welstandsnota) wordt het Beeldkwaliteitplan geacht onderdeel uit te maken van de voorschriften van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk II Bestemmingen

Artikel 10 Bedrijfsdoeleinden (B)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Bedrijfsdoeleinden (B) zijn bestemd voor:

a. ter plaatse van de bestemmingsaanduiding B(2): bedrijven voorzover deze voorkomen in categorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, alsmede:
   1. ter plaatse van de subbestemming B(2)gh: een groothandel in bouwmaterialen voorzover dit bedrijf voorkomt in categorie 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten;
   2. ter plaatse van de subbestemming B(2)gd: detailhandelsbedrijven in volumineuze artikelen, branchegroep 1 en 2;
   3. ter plaatse van de subbestemming B(2)dv: detailhandelsbedrijven in volumineuze artikelen, branchegroep 1;

b. ter plaatse van de bestemmingsaanduiding B(3): bedrijven voorzover deze voorkomen in categorie 1, 2, en 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, alsmede:
   1. ter plaatse van de subbestemming B(3)sch: een scheepswerf voorzover dit bedrijf voorkomt in categorie 4 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten;
   2. ter plaatse van de subbestemming B(3)gd: detailhandelsbedrijven in volumineuze artikelen, branchegroep 2;
   3. ter plaatse van de subbestemming B(3)dv: detailhandelsbedrijven in volumineuze artikelen, branchegroep 1;

c. ter plaatse van de bestemmingsaanduiding B(4): bedrijven voorzover deze voorkomen in categorie 1 tot en met 4 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, alsmede ter plaatse van de subbestemming B(4)dv: detailhandel in volumineuze artikelen, branchegroep 1;
d. ter plaatse van de bestemmingsaanduiding Bbsl: een benzineservicestation met verkoop van LPG;
e. ter plaatse van de bestemmingsaanduiding Bbs: een benzineservicestation zonder verkoop van LPG;
f. ter plaatse van de subbestemming Bn: een nutsvoorziening;
g. ter plaatse van de subbestemming Bg: een gemaal;
h. bijbehorende voorzieningen zoals showrooms en kantoren als ondergeschikte onderdelen van de bedrijven, (ontsluitings)wegen, laad- en losvoorzieningen, geluidsschermen, parkeervoorzieningen, groenaanleg en water;

met dien verstande dat:

i. zelfstandige kantoren niet zijn toegestaan;
j. risicovolle inrichtingen niet zijn toegestaan, met uitzondering van de inrichting zoals bedoeld in lid 1, sub d.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de (sub)bestemming uitsluitend worden gebouwd:

a. gebouwen;
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3. Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:

a. bedrijfswoningen zijn niet toegestaan;
b. per bedrijf mag het kantoorvloeroppervlak niet meer bedragen dan 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak, met een maximum van 2.000 m²;
c. het verkoopvloeroppervlak van de bij een benzineservicestation behorende detailhandel mag ten hoogste 125 m² bedragen;
d. indien gebouwen niet in de zijerfafscheiding worden gebouwd, dient de afstand van gebouwen tot de zijerfscheiding ten minste 2,5 m te bedragen;
e. het bepaalde sub d is niet van toepassing op gebouwen met een bouwhoogte van ten hoogste 3,2 m;
f. ter plaatse van de nadere aanwijzing (z) mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
g. ter plaatse van de nadere aanwijzing "gevellijn" dienen gebouwen in deze lijn te worden gebouwd;

h. 10 m ten weerszijde van de nadere aanwijzing "zichtlijn" mogen geen bouwwerken worden gebouwd;

Bijzondere gebruiksvoorschriften

4. Het is verboden de gronden met de nadere aanwijzing (z) en andere onbebouwde gronden te gebruiken voor de opslag van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 m.

5. Het is verboden onbebouwde gronden binnen 5 m vanaf de bestemmingsgrens voorzover deze gronden grenzen aan gronden met de bestemmingen Verkeersdoeleinden-verkeerswegen (VV) of Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied (VG) te gebruiken voor de opslag van goederen.

Vrijstellingsregeling maximale bouwhoogten

6. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van de op grond van de aanduidingen op de plankaart geldende maximale bouwhoogte, waarbij geldt dat:

- ter hoogte van de nadere aanwijzing "Hoogteaccent" vrijstelling kan worden verleend ten behoeve van het bouwen van een hoofdgebouw met een bouwhoogte van ten hoogste 45 m.

Vrijstellingsregeling nadere aanwijzing "gevellijn"

7. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 3 sub g indien dit niet leidt tot een onevenredige aantasting van de stedenbouwkundige structuur.

Nadere eisenregeling aanwijzing "gevellijn"

8. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen omtrent de situering van hoofdgebouwen, indien binnen het betreffende bouwvlok vrijstelling is verleend op grond van lid 7 gericht op de stedenbouwkundige inpassing van de bebouwing.

Vrijstellingsbevoegdheden Staat van Bedrijfsactiviteiten

9. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1:

a. teneinde bedrijven toe te laten die voorkomen in één categorie hoger dan genoemd in lid 1, voorzover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm, alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden te behoren tot de algemeen toelaatbare categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten;
b. teneinde bedrijven toe te laten die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn genoemd, voorzover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) geacht kan worden te behoren tot de algemeen toelaatbare categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

10. Alvorens omtrent het verlenen van een vrijstelling als bedoeld in lid 9 te beslissen, wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de milieudeskundige omtrent de aard van het bedrijf en de invloed daarvan op de omgeving.

Artikel 11 Bedrijfs- en Horecadoeleinden (BH)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Bedrijfs- en Horecadoeleinden (BH) zijn bestemd voor:

a. ter plaatse van de bestemmingsaanduiding B(4)H: bedrijven voorzover deze voorkomen in categorie 1 tot en met 4 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten; waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen niet zijn toegestaan.
b. horecabedrijven voorzover deze voorkomen in categorie 1 en 2 van de Staat van Horeca-activiteiten, met een maximale brutovloeroppervlakte van 250 m² per vestiging;
c. ter plaatse van de subbestemming B(4)Hdv: tevens voor detailhandelsbedrijven in volumineuze artikelen, branchegroep 1;

alsmede voor:

d. bijbehorende voorzieningen zoals (ontsluitings)wegen, parkeervoorzieningen, groen en water.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

a. gebouwen;
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3. Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:

a. bedrijfswoningen zijn niet toegestaan;
b. per bedrijf mag het kantoorvloeroppervlak niet meer bedragen dan 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak, met een maximum van 2.000 m²;
c. indien gebouwen niet in de zijerfafscheiding worden gebouwd, dient de afstand van gebouwen tot de zijerfscheiding ten minste 2,5 m te bedragen;
d. het bepaalde sub c is niet van toepassing op gebouwen met een bouwhoogte van ten hoogste 3,2 m;
e. ter plaatse van de nadere aanwijzing "gevellijn" dienen gebouwen in deze lijn te worden gebouwd.

Vrijstellingsregeling maximale bouwhoogten

4. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van de op grond van de aanduidingen op de plankaart geldende maximale bouwhoogte, waarbij geldt dat:

- ter hoogte van de nadere aanwijzing "Hoogteaccent" vrijstelling kan worden verleend ten behoeve van het bouwen van een hoofdgebouw met een bouwhoogte van ten hoogste 45 m.

Vrijstellingsregeling maximale oppervlakte horecavestiging

5. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1 sub b, teneinde horecabedrijven toe te laten met een groter brutovloeroppervlak, met dien verstande dat het brutovloeroppervlak niet groter mag zijn dan 500 m² per vestiging.

Vrijstellingsregeling nadere aanwijzing "gevellijn"

6. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 3 sub e indien dit niet leidt tot een onevenredige aantasting van de stedenbouwkundige structuur.

Nadere eisenregeling aanwijzing "gevellijn"

7. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen omtrent de situering van hoofdgebouwen, indien binnen het betreffende bouwblok vrijstelling is verleend op grond van lid 6 gericht op de stedenbouwkundige inpassing van de bebouwing.

Bijzonder gebruiksvoorschrift

8. Het is verboden onbebouwde gronden te gebruiken voor de opslag van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 m.

Vrijstellingsbevoegdheden Staat van Bedrijfsactiviteiten

9. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1 sub b:

a. teneinde bedrijven toe te laten die voorkomen in één categorie hoger dan genoemd in lid 1 sub a, voorzover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden te behoren tot de algemeen toelaatbare categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten;
b. teneinde bedrijven toe te laten die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn genoemd, voorzover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) geacht kan worden te behoren tot de algemeen toelaatbare categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

10. Alvorens omtrent het verlenen van een vrijstelling als bedoeld in lid 9 te beslissen, wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de milieudeskundige omtrent de aard van het bedrijf en de invloed daarvan op de omgeving.

Artikel 12 Kantoordoeleinden (K)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Kantoordoeleinden (K) zijn bestemd voor:
a. kantoren;
alsmede voor:
b. bijbehorende voorzieningen zoals (ontsluitings)wegen, parkeervoorzieningen, groen en water.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:
a. gebouwen;
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3. Voor het bouwen geldt de bepaling dat bedrijfswoningen niet zijn toegestaan.

Vrijstellingsregeling maximale bouwhoogten

4. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van de op grond van de aanduidingen op de plankaart geldende maximale bouwhoogte, waarbij geldt dat:
- ter hoogte van de nadere aanwijzing "Hoogteaccent" vrijstelling kan worden verleend ten behoeve van het bouwen van een hoofdgebouw met een bouwhoogte van ten hoogste 45 m.

Artikel 13 Kantoor- en Horecadoeleinden (KH)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Kantoor- en Horecadoeleinden (KH) zijn bestemd voor:
a. kantoren;
b. horecabedrijven voorzover deze voorkomen in categorie 1 van de Staat van Horeca-activiteiten, met een maximale brutovloeroppervlakte van 250 m² per vestiging;
alsmede voor:
c. bijbehorende voorzieningen zoals (ontsluitings)wegen, parkeervoorzieningen, groen en water.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:
a. gebouwen;
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3. Voor het bouwen geldt de bepaling dat bedrijfswoningen niet zijn toegestaan.

Vrijstellingsregeling maximale oppervlakte horecavestiging

4. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1 sub b, teneinde horecabedrijven toe te laten met een groter brutovloeroppervlak, met dien verstande dat het brutovloeroppervlak niet groter mag zijn dan 500 m² per vestiging.

Artikel 14 Horecadoeleinden (H)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Horecadoeleinden (H), zijn bestemd voor:

a. horecabedrijven voorzover deze voorkomen in categorie 1 en 2 van de Staat van Horeca-activiteiten;

alsmede voor:

b. bijbehorende voorzieningen zoals (ontsluitings)wegen, parkeervoorzieningen, groen en water;

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

a. gebouwen;
b. bouwwerken geen gebouwen zijnde.

3. Voor het bouwen geldt de bepaling dat bedrijfswoningen niet zijn toegestaan**.**

Artikel 15 Gemengde Doeleinden (GD)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Gemengde Doeleinden (GD) zijn bestemd voor:
a. dienstverlenende bedrijven, waarbij geldt dat seksinrichtingen niet zijn toegelaten;
b. kantoren;
c. maatschappelijke voorzieningen;
d. bedrijven voorzover deze voorkomen in categorie 1, 2 en 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen niet zijn toegestaan;
e. horecabedrijven voorzover deze voorkomen in categorie 1 en 2 van de Staat van Horeca-activiteiten, met een maximale brutovloeroppervlakte van 250 m² per vestiging;
f. verblijfsgebied en voorzieningen voor openbaar vervoer;
g. bij deze doeleinden behorende voorzieningen zoals (ontsluitings)wegen, nutsvoorzieningen, groen, water en parkeervoorzieningen.

Bouwvoorschriften

2. Op deze gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:
a. gebouwen;
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3. Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:
a. bedrijfswoningen zijn niet toegestaan;
b. ter plaatse van de nadere aanwijzing (z) mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Vrijstellingsregeling maximale oppervlakte horecavestiging

4. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1 sub e, teneinde horecabedrijven toe te laten met een groter brutovloeroppervlak, met dien verstande dat het brutovloeroppervlak niet groter mag zijn dan 500 m² per vestiging.

Bijzonder gebruiksvoorschrift

5. Het is verboden onbebouwde gronden te gebruiken voor de opslag van goederen.

Vrijstellingsbevoegdheden Staat van Bedrijfsactiviteiten

6. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in:
a. lid 1 sub d teneinde bedrijven toe te laten die voorkomen in één categorie hoger dan genoemd in lid 1 sub d, voorzover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden te behoren tot de algemeen toelaatbare categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten;
b. lid 1 sub d teneinde bedrijven toe te laten die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn genoemd, voorzover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) geacht kan worden te behoren tot de algemeen toelaatbare categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

7. Alvorens omtrent het verlenen van een vrijstelling als bedoeld in lid 6 te beslissen, wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de milieudeskundige omtrent de aard van het bedrijf en de invloed daarvan op de omgeving.

Artikel 16 Jachthaven (Rjh)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart, aangewezen voor Jachthaven (Rjh), zijn bestemd voor:
a. een jachthaven ten dienste van de pleziervaart, met de bijbehorende voorzieningen als kaden, dammen, taluds en steigers;
b. water;
c. een horecabedrijf met een maximale oppervlakte van 200 m², voorzover deze voorkomt in categorie 1 en 2 van de Staat van Horeca-activiteiten;
d. de bij deze doeleinden behorende voorzieningen, zoals (ontsluitings)wegen en paden, parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 genoemde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:
a. gebouwen, zoals een clubgebouw en botenloods;
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard, als een brug, een duiker, een steiger, een vlonder, beschoeiing en meerpalen.

3. Voor het bouwen geldt de bepaling dat bedrijfswoningen niet zijn toegestaan.

Artikel 17 Woongebied (WG)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor “Woongebied (WG)“ zijn bestemd voor:
a. het wonen en in samenhang met het wonen voor de uitoefening van een aan-huis-gebonden beroep/bedrijf, voor ten hoogste 90% van het bestemmingsvlak;
b. de bij deze doeleinden behorende voorzieningen, zoals (ontsluitings)wegen, groen en water.

2. Onder het uitoefenen van een aan-huis-gebonden beroep/bedrijf wordt verstaan het gebruik van gedeelten van de woning voor kantoor- en/of praktijkruimte ten behoeve van aan-huis-gebonden beroepen/bedrijven voorzover:
a. de woonfunctie als primaire functie gehandhaafd blijft;
b. het vloeroppervlak van de kantoor- en/of praktijkruimte niet groter is dan 25% van het vloeroppervlak van hoofdgebouwen en erfbebouwing, met een maximum van 50 m²;
c. ten behoeve van de kantoor- en/of praktijkruimte wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid;
d. geen horeca en geen detailhandel plaatsvindt, uitgezonderd een beperkte verkoop ondergeschikt aan de uitoefening van het aan-huis-gebonden bedrijf;
e. geen bedrijfsactiviteiten plaatsvinden, waarvoor een vergunning op grond van de Wet milieubeheer is vereist.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:
a. hoofdgebouwen met daarbij behorende aan- en uitbouwen;
b. bijgebouwen;
c. bouwwerken geen gebouwen zijnde.

3. Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:
a. per bouwperceel mag ten hoogste 25% van het oppervlak worden bebouwd met hoofdgebouwen, aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen, waarbij geldt dat:
   - het gezamenlijk oppervlak van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen ten hoogste 50 m² mag bedragen;
   - een aaneengesloten oppervlakte van ten minste 25 m² van het bouwperceel onbebouwd en onoverdekt dient te blijven;
b. hoofdgebouwen mogen uitsluitend vrijstaand en twee aaneen worden gebouwd;
c. de afstand van vrijstaande en van twee-aaneen gebouwde hoofdgebouwen aan de niet aangebouwde zijde tot de perceelsgrens dient ten minste 3 m te bedragen;
d. hoofdgebouwen mogen ten hoogste bestaan uit twee bouwlagen met een kap, geteld vanaf peil;
e. de bouwlagen van hoofdgebouwen mogen ieder ten hoogste 3,5 m hoog zijn;
f. de dakhelling van de kap van een hoofdgebouw dient ten minste 45°m en mag ten hoogste 55°m bedragen;
g. aan- en uitbouwen en bijgebouwen dienen op een afstand van ten minste 3 m achter de voorgevel te worden gebouwd;
h. de diepte van een aan- of uitbouw, gemeten vanuit de achtergevel van het hoofdgebouw, mag ten hoogste 3 m bedragen;
i. de goot- of boeiboordhoogte van een aan- of uitbouw mag niet meer bedragen dan de hoogte van de eerste bouwlaag van het bijbehorende hoofdgebouw;
j. het dak van een aan- of uitbouw of een bijgebouw mag worden uitgevoerd met een kap, met dien verstande dat de dakhelling daarvan niet meer mag bedragen dan de dakhelling van het hoofdgebouw;
k. indien bijgebouwen niet in de perceelsgrens worden gebouwd dient de afstand tot de perceelsgrens ten minste 1 m te bedragen.

Vrijstellingsbepalingen

4. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1 ten behoeve van het realiseren van een bed & breakfast, zoals bedoeld in artikel 1, met dien verstande dat:

a. de woonfunctie in overwegende mate moet worden gehandhaafd, waarbij geldt dat de grondoppervlakte van de bed & breakfast niet meer mag bedragen dan 25% van het bruto vloeroppervlak met een maximum van 50 m²;
b. geen afbreuk wordt gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
c. in de omgeving geen onevenredige toename van de verkeersbelasting optreedt;
d. de bedrijfsuitoefening geschiedt door degene die op het perceel woonachtig is;
e. dat er geen vergunningplichtige activiteiten op grond van de Wet milieubeheer mogen plaatsvinden;
f. dat er minstens één extra parkeerplaats aanwezig is.

5. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 3 onder d en e ten behoeve van splitlevel-woning of een woning met een vide, met dien verstande dat de bouwhoogte van het hoofdgebouw niet meer mag bedragen dan de bouwhoogte van een in twee reguliere bouwlagen en een kap gebouwde woning.

6. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 3 onder a en toestaan dat ten hoogste 75 m² wordt bebouwd met aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen, met dient verstande dat:

a. voldaan blijft worden aan het in lid 3 onder a genoemde percentage;
b. door de vrijstelling geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken

7. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van lid 3 onder h voor een aan- of uitbouw van een grotere diepte, indien op nabij gelegen percelen reeds een diepere aan- of uitbouw aanwezig is en door de bouw geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Nadere eisen

8. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen met betrekking tot de situering van gebouwen en overkappingen ten einde te waarborgen dat de op te richten gebouwen of overkappingen geen onnodig nadelige veranderingen teweegbrengt in de bezonningssituatie op de aangrenzende erven of tuinen en in de lichttoetreding van het naastgelegen hoofdgebouw, met dien verstande dat:

a. daardoor de gebruikswaarde van het te bebouwen erf niet onevenredig wordt geschaad;
b. geen inbreuk wordt gemaakt op het bepaalde in lid 3 onder a ten aanzien van het te bebouwen gedeelte van de gronden.

Artikel 18 Woonwagencentrum (WW)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Woonwagencentrum (WW) zijn bestemd voor:
a. een woonwagencentrum met ten hoogste 20 standplaatsen, waarbij de omvang van een standplaats ten hoogste 200 m² bedraagt;
b. bijbehorende voorzieningen zoals (ontsluitings)wegen, groenvoorzieningen water en nutsvoorzieningen.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:
a. gebouwen, waaronder woonwagens;
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3. Voor het bouwen gelden de volgende bepalingen:
a. het gezamenlijk te bebouwen oppervlak aan gebouwen en overkappingen mag per standplaats ten hoogste 60% bedragen;
b. voor gebouwen geldt een goothoogte van ten hoogste 4 m.

Artikel 19 Verkeersdoeleinden-autosnelweg (VA)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Verkeersdoeleinden-autosnelweg (VA), zijn bestemd voor:

a. een autosnelweg met ten hoogste 3 doorgaande rijstroken per rijrichting, opstelstroken en busstroken daaronder niet begrepen;

alsmede tot ten hoogste 6 m boven peil voor:

b. parkeervoorzieningen;

c. wegen met ten hoogste 2 doorgaande rijstroken per rijrichting, opstelstroken en busstroken daar niet onder begrepen;

alsmede voor:

d. de bij de vorenstaande doeleinden behorende voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen en geluidswerende voorzieningen, water, kunstwerken als bruggen, viaducten en duikers waterstaatswerken als dijken, taluds, keerwanden en overige in het kader van de waterhuishouding noodzakelijke voorzieningen.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Artikel 20 Verkeersdoeleinden-autosnelweg, Water (VAWA)

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Verkeersdoeleinden-autosnelweg, Water (VAWA), zijn bestemd voor:

a. een autosnelweg met ten hoogste 2 x 3 doorgaande rijstroken, opstelstroken en busstroken daaronder niet begrepen;

b, de waterhuishouding en verkeersdoeleinden te water;

alsmede voor:

c. de bij de vorenstaande doeleinden behorende voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen en geluidswerende voorzieningen, kunstwerken als bruggen, viaducten en duikers, waterstaatswerken als dijken, taluds, keerwanden en beschoeiingen.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Artikel 21 Verkeersdoeleinden-verkeerswegen (VV)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Verkeersdoeleinden-verkeerswegen (VV), zijn bestemd voor:

a. wegen met ten hoogste 2 doorgaande rijstroken per rijrichting, opstelstroken en busstroken daar niet onder begrepen;

alsmede voor:

b. ter plaatse van de subbestemming VVo: een voorziening voor openbaar vervoer;

c. de bij de vorenstaande doeleinden behorende voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen en geluidswerende voorzieningen, kunstwerken als bruggen, viaducten en duikers, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, bermen, groenvoorzieningen, ondergrondse en bovengrondse voorzieningen ten behoeve van afvalinzameling, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding noodzakelijke voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Vrijstelling reclamemasten en antenne-installaties

3. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1 ten behoeve van de bouw van reclamemasten en antenne-installaties, waarbij geldt dat:

a. de belangen verbonden aan de in lid 1 genoemde doeleinden niet onevenredig mogen worden geschaad;

b. vrijstelling kan worden verleend voor bouwwerken met een bouwhoogte van ten hoogste 45 m.

Artikel 22 Verkeersdoeleinden-verkeerswegen, Water (VVWA)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Verkeersdoeleinden-verkeerswegen, Water (VVWA), zijn bestemd voor:

a. wegen met ten hoogste 2 doorgaande rijstroken per rijrichting, opstelstroken en busstroken daar niet onder begrepen;

b. water;

alsmede voor:

c. de bij de vorenstaande doeleinden behorende voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen en geluidswerende voorzieningen, kunstwerken als bruggen, viaducten en duikers, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, bermen, groenvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van afvalinzameling, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding noodzakelijke voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en de in lid 1 genoemde kunstwerken worden gebouwd.

Artikel 23 Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied (VG)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied (VG), zijn bestemd voor:

a. verblijfsgebied met een functie voor verblijf, verplaatsing en gebruik ten dienste van de aangrenzende bestemmingen;

alsmede voor:

b. de bij de vorenstaande doeleinden behorende voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen, kunstwerken als bruggen, viaducten en duikers, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, bermen, groenvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van afvalinzameling, waterstaatswerken als dijken, taluds, keerwanden en overige in het kader van de waterhuishouding noodzakelijke voorzieningen, alsmede voor reclamevoorzieningen.

2. In aanvulling op het bepaalde in lid 1 geldt dat de gronden, voorzover grenzend aan bestemmingen welke gebouwen toelaten, mede zijn bestemd voor de ingevolge de aangrenzende bestemming toegelaten doeleinden in de vorm van overhangende delen van deze gebouwen met een diepte van ten hoogste 0,5 m gemeten vanuit de gevel en op een hoogte van ten minste 4 m boven peil.

Bouwvoorschriften

3. Op de in lid 1 en 2 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd alsmede de ingevolge de aangrenzende bestemmingen toegestane, overhangende delen aan gebouwen.

Vrijstelling reclamemasten en antenne-installaties

4. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1 ten behoeve van de bouw van reclamemasten en antenne-installaties, waarbij geldt dat:

a. de belangen verbonden aan de in lid 1 genoemde doeleinden niet onevenredig mogen worden geschaad;

b. vrijstelling kan worden verleend voor bouwwerken met een bouwhoogte van ten hoogste 45 m.

Artikel 24 Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied, Water (VGWA)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied, Water (VGWA), zijn bestemd voor:

a. verblijfsgebied met een functie voor verblijf, verplaatsing en gebruik ten dienste van de aangrenzende bestemmingen;

b. water;

alsmede voor:

c. de bij de vorenstaande doeleinden behorende voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen en geluidswerende voorzieningen, kunstwerken als bruggen, viaducten en duikers, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, bermen, groenvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van afvalinzameling, waterstaatswerken als dijken, taluds, keerwanden en overige in het kader van de waterhuishouding noodzakelijke voorzieningen.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Artikel 25 Spoorweg (S)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor Spoorweg (S), zijn bestemd voor:
a. spoorwegen;
alsmede:
b. de daarbijbehorende voorzieningen zoals spoorwegovergangen, geluidswerende voorzieningen, groenvoorzieningen, alsmede kunstwerken als bruggen, viaducten en duikers, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding noodzakelijke voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:
a. de in lid 1 bedoelde kunstwerken;
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals straatmeubilair, verfraaiingelementen, reclamevoorzieningen, geluidsschermen, alsmede voor de functionering van het spoorwegverkeer noodzakelijke bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals seinpalen en overwegbomen;
c. voor het goed functioneren van het spoorwegverkeer noodzakelijke gebouwen met een oppervlakte van ten hoogste 16 m² en met een hoogte van ten hoogste 4 m.

Artikel 26 Spoorweg, Verkeersdoeleinden-autosnelweg (SVA)

Doeleindenomschrijving

1 De gronden, aangewezen voor Spoorweg, Verkeersdoeleinden-autosnelweg (SVA), zijn bestemd voor:
a. spoorwegen;
b. een autosnelweg met ten hoogste 3 doorgaande rijstroken per rijrichting, opstelstroken en busstroken daaronder niet begrepen;
alsmede:
c. de bij de vorenstaande doeleinden behorende voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen en geluidswerende voorzieningen, kunstwerken als bruggen, viaducten en duikers, spoorwegovergangen, bermen, groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding noodzakelijke voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:
a. de in lid 1 bedoelde kunstwerken;
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals straatmeubilair, reclamevoorzieningen, verfraaiingselementen, geluidsschermen, alsmede voor de functionering van het spoorwegverkeer noodzakelijke bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals seinpalen en overwegbomen.

Artikel 27 Spoorweg, Verkeersdoeleinden-verkeersweg (SVV)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor Spoorweg, Verkeersdoeleinden-verkeersweg (SVV), zijn bestemd voor:

a. spoorwegen;
b. wegen met ten hoogste één doorgaande rijstrook per rijrichting, opstelstroken en busstroken daar niet onder begrepen;

alsmede:

c. ter plaatse van de bestemmingsaanduiding SVVo: een voorziening voor openbaar vervoer;
d. de bij de vorenstaande doeleinden behorende voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen en geluidswerende voorzieningen, kunstwerken als bruggen, viaducten en duikers, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, bermen, groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding noodzakelijke voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

a. de in lid 1 bedoelde kunstwerken;
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals straatmeubilair, reclamevoorziening, verfraaiingselementen, geluidsschermen, alsmede voor de functionering van het spoorwegverkeer noodzakelijke bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals seinpalen en overwegbomen.

Artikel 28 Spoorweg, Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied (SVG)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor Spoorweg, Verkeersdoeleinden-verblijfsgebied (SVG), zijn bestemd voor:

a. spoorwegen;
b. verblijfsgebied met een functie voor verblijf, verplaatsing en gebruik ten dienste van de aangrenzende bestemmingen;

alsmede:

c. de bij de vorenstaande doeleinden behorende voorzieningen, zoals nutsvoorzieningen en geluidswerende voorzieningen, kunstwerken als bruggen, viaducten en duikers, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, bermen, groenvoorzieningen, waterlopen en overige in het kader van de waterhuishouding noodzakelijke voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend worden gebouwd:

a. de in lid 1 bedoelde kunstwerken;
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals straatmeubilair, reclamevoorziening, verfraaiingselementen, geluidsschermen, alsmede voor de functionering van het spoorwegverkeer noodzakelijke bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals seinpalen en overwegbomen.

Artikel 29 Water (WA)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden, aangewezen voor Water (WA), zijn bestemd voor de waterhuishouding en verkeersdoeleinden te water, met de daarbijbehorende waterstaatswerken, als bruggen, dijken, taluds, keerwanden en beschoeiingen.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterbouwkundige aard worden gebouwd, als kademuren, duikers, bruggen, aanlegsteigers, meerpalen en remmingwerken, alsmede bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de geleiding van het verkeer te water, als lichtopstanden en bakens.

Artikel 30 Groenaanleg (GR)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Groenaanleg (GR), zijn bestemd voor:
a. park, plantsoen, waterpartijen en waterlopen, speelgelegenheden, fiets- en voetpaden;
b. overige in het kader van de waterhuishouding noodzakelijke voorzieningen, zoals taluds, keerwanden en beschoeiingen;
c. onder- en/of bovengrondse voorzieningen ten behoeve van het inzamelen van huishoudelijk afval;
d. voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut.

Bouwvoorschriften

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Artikel 31 Groenaanleg en Water (GRWA)

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Groenaanleg en Water (GRWA) zijn bestemd voor:
a. park, plantsoen, speelgelegenheden, fiets- en voetpaden;
b. water, met de daarbijbehorende waterstaatswerken, bruggen, taluds, keerwanden en beschoeiingen;
c. voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut.

2. Op de in lid 1 bedoelde gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Artikel 32 Primair waterkeringsdoeleinden

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Primair waterkeringsdoeleinden zijn mede bestemd voor waterkering met de daarbij behorende waterstaatswerken zoals dijken, kaden, dijksloten en andere voorzieningen ten behoeve van de waterkering.

Bouwvoorschriften vanwege de bestemming Primair waterkeringsdoeleinden

2. Op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, met een bouwhoogte van ten hoogste 4 m.

Bouwvoorschriften vanwege de secundaire bestemmingen

3. Bouwwerken ten behoeve van de samenvallende bestemmingen zijn op deze gronden slechts toelaatbaar indien daarvoor vrijstelling door burgemeester en wethouders is verleend. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen indien het belang van de waterkering niet onevenredig wordt geschaad.

Adviesprocedure voor het bouwen

4. Alvorens omtrent het verlenen van vrijstelling ten behoeve van de samenvallende bestemmingen te beslissen, winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de beheerder van de waterkering omtrent de vraag of door de voorgenomen bouwactiviteiten het belang van de waterkering niet onevenredig wordt geschaad en de eventueel te stellen voorwaarden.

Artikel 33 Leidingen

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Leidingen zijn mede bestemd voor:
a. binnen een afstand van 4 m van de medebestemming "aardgasleiding": een aardgastransportleiding met een diameter van 16" en een druk van 40 bar;
b. binnen een afstand van 25 m van de medebestemming "hoogspanningsverbinding bovengronds": een bovengrondse hoogspanningsverbinding, 150 kV;
c. binnen een afstand van 5 m van de medebestemming "watertransportleiding": een watertransportleiding met een diameter van 1,1 m en een druk van 3,3 bar.

Bouwvoorschriften vanwege de bestemming Leidingen

2. Op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 1 genoemde bestemming uitsluitend gebouwen, alsmede bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 2,5 m en voor de hoogspanningsleiding een maximale bouwhoogte van 36 m.

Bouwvoorschriften vanwege samenvallende bestemmingen

3. Bouwwerken ten behoeve van samenvallende bestemmingen zijn op deze gronden slechts toelaatbaar indien daarvoor vrijstelling door burgemeester en wethouders is verleend. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen indien de belangen van de leiding(en) niet onevenredig worden geschaad.

Adviesprocedure voor bouwen

4. Alvorens omtrent het verlenen van een vrijstelling ten behoeve van de samenvallende bestemmingen te beslissen, winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de beheerder(s) van de leiding(en) omtrent de vraag of door de voorgenomen bouwactiviteiten de belangen van de leiding(en) niet onevenredig worden geschaad en de eventueel te stellen voorwaarden.

Aanlegvoorschriften

5. Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Leidingen zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
a. het aanleggen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
b. het veranderen van het huidige maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, egaliseren, afgraven of ophogen;
c. het aanbrengen van diepwortelende en/of hoogopgaande beplantingen en/of bomen;
d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
e. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de doeleindenomschrijving aangegeven, en daarmee verband houdende constructies;
f. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen.

6. Het verbod als bedoeld in lid 5 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:
a. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
b. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende aanlegvergunning.

7. De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 5 zijn slechts toelaatbaar voorzover het leidingbelang hierdoor niet onevenredig wordt benadeeld.

Adviesprocedure voor aanlegvergunningen

8. Alvorens omtrent het verlenen van een aanlegvergunning te beslissen, winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de beheerder(s) van de leiding(en) omtrent de vraag of door de uitvoering van de voorgenomen werken en werkzaamheden de belangen van de leiding(en) niet onevenredig worden geschaad en de eventueel te stellen voorwaarden.

Artikel 34 Archeologisch waardevol gebied

Doeleindenomschrijving

1. De gronden op de kaart aangewezen voor Archeologisch waardevol gebied zijn mede bestemd voor de bescherming van archeologische waarden.

Bouwvoorschriften

2. Op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 1 bedoelde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd die voor archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn.

3. Bouwwerken ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemmingen zijn op deze gronden slechts toelaatbaar, indien daarvoor vrijstelling door burgemeester en wethouders is verleend. Vrijstelling wordt verleend, indien mede op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad.

4. Vrijstelling, zoals in lid 3 bedoeld, is niet vereist, indien:
a. op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn;
b. het bouwplan betrekking heeft op vervanging van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte niet wordt uitgebreid en de bestaande fundering wordt benut.

Aanlegvoorschriften

5. Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Archeologisch waardevol gebied zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
a. grondwerkzaamheden dieper dan 30 cm, waartoe worden gerekend het ophogen, afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en ontginnen van gronden, alsmede het vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren en het aanleggen van drainage;
b. het verlagen van het waterpeil;
c. het aanleggen van ondergrondse transport-, energie-, of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

6. De werken of werkzaamheden, waarvoor het verbod van lid 5 geldt, zijn slechts toelaatbaar, indien mede op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat de archeologische waarden niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad.

7. Het verbod, zoals in lid 5 bedoeld, is niet van toepassing, indien:
a. op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn;
b. de werken of werkzaamheden:
   - mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende aanlegvergunning of een ontgrondingvergunning of
   - reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
c. de werken en werkzaamheden ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

Wijzigingsbevoegdheid

8. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd met toepassing van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening het plan te wijzigen door:
a. de medebestemming Archeologisch waardevol gebied geheel of gedeeltelijk te doen vervallen, indien op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn;
b. de medebestemming Archeologisch waardevol gebied toe te kennen aan gronden, grenzend aan deze medebestemming, indien uit archeologisch onderzoek blijkt dat de begrenzing van bedoelde medebestemming, gelet op ter plaatse aanwezige archeologische waarden, aanpassing behoeft.

Hoofdstuk III Overige algemene bepalingen

Artikel 35 Algemene vrijstellingsbevoegdheid

Algemene vrijstellingsbevoegdheid ten behoeve van geringe afwijkingen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd – tenzij op grond van hoofdstuk II of III ter zake reeds vrijstelling kan worden verleend – vrijstelling te verlenen van de bepalingen in het plan voor:

a. afwijkingen van maten (waaronder percentages) met ten hoogste 10%;
b. overschrijding van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, voorzover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bouwwerken dan wel voorzover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen echter niet meer dan 3 m bedragen en het bouwvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;

met dien verstande, dat indien een vrijstelling betrekking heeft op woningen of andere gebouwen, als bedoeld in de Wet geluidhinder, verlening slechts is toegestaan, indien de ter zake toepasselijke (hogere) grenswaarden voor wegverkeerslawaai niet worden overschreden.

Artikel 36 Algemene wijzigingsbevoegdheden

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening het bestemmingsplan te wijzigen:

overschrijding bebouwingsgrenzen

a. ten behoeve van een overschrijding van de bebouwingsgrenzen met niet meer dan 10 m, van gebouwen aangewezen voor de in de hoofdstuk II en III genoemde doeleinden, in die gevallen dat aanpassing van de vorm van die gebouwen, dan wel van het betreffende bouwblok (c.q. de betreffende bebouwingsstrook) in verband met het bouwprogramma noodzakelijk is en zulks in de desbetreffende situatie op stedenbouwkundig verantwoorde wijze mogelijk is en het wegenbeloop niet wezenlijk wordt aangetast, met dien verstande, dat indien een wijziging betrekking heeft op woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, als bedoeld in de Wet geluidhinder, verlening slechts is toegestaan indien de ter zake toepasselijke (hogere) grenswaarden voor wegverkeerslawaai niet worden overschreden;

realisering parkeergarages

b. ten behoeve van het ondergronds of inpandig realiseren van parkeervoorzieningen ingeval het wenselijk is het parkeren inpandig te realiseren teneinde het openbaar gebied van parkeren te vrijwaren.

risicovolle inrichtingen

c. om de gronden bestemd voor bedrijven te wijzigen om een risicovolle inrichting toe te staan, met inachtneming van de volgende bepalingen:
    1. de inrichting dient te passen in de ter plaatse toegelaten categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten;
    2. de 10^{-6}-contour voor het plaatsgebonden risico of – indien van toepassing – de afstand zoals bedoeld in artikel 5 lid 3 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen, mag niet buiten de risicovolle inrichting zijn gelegen;
    3. het invloedsgebied voor het groepsrisico mag niet buiten de risicovolle inrichting zijn gelegen.

Artikel 37 Algemeen procedurevoorschrift

Bij toepassing van een wijzigingsbevoegdheid, zoals deze onderdeel uitmaakt van dit plan, dienen de navolgende procedureregels in acht te worden genomen:

a. het ontwerpbesluit tot wijziging of uitwerking ligt met bijbehorende stukken gedurende 2 weken ter inzage;
b. gedurende de onder a genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij burgemeester en wethouders zienswijzen naar voren brengen tegen het ontwerpbesluit.

Artikel 38 Gebruik

1. Het is verboden de in dit bestemmingsplan gelegen onbebouwde gronden en de in het plan gelegen bouwwerken geheel of gedeeltelijk te gebruiken, te laten gebruiken of in gebruik te geven, op een wijze of tot een doel, strijdig met de daaraan in het plan gegeven bestemming(en) en/of het volgens de voorschriften uitsluitend toegestane gebruik, dan wel met de uit deze voorschriften voortvloeiende aard van de bebouwing.

Vrijstelling

2. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 1, indien strikte toepassing van dit voorschrift leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Hoofdstuk IV Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 39 Overgangsbepalingen

Overgangsbepalingen ten aanzien van bouwwerken

1. Bouwwerken, welke bestaan op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp voor dit bestemmingsplan dan wel daarna gebouwd worden of kunnen worden met inachtneming van het bepaalde in de Woningwet, en die afwijken of zouden afwijken van dit plan, mogen op voorwaarde dat de bestaande afwijkingen van dit plan niet worden vergroot en behoudens onteigening overeenkomstig de wet:

a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
b. na verwoesting door een calamiteit worden herbouwd, mits de desbetreffende bouwaanvraag wordt aangevraagd binnen twee jaar nadat deze calamiteit heeft plaatsgevonden.

Vrijstellingsbepaling

2. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1 voor een vergroting van een bouwwerk, als in dat lid bedoeld, met ten hoogste 15% van het op het in dat lid genoemde tijdstip aanwezige bouwvolume van dat bouwwerk, met dien verstande, dat de naar de weg toegekeerde bebouwingsgrens niet mag worden overschreden.

Overgangsbepalingen ten aanzien van het gebruik

3. Het ten tijde van het van kracht worden van dit bestemmingsplan bestaande gebruik van onbebouwde gronden en van bouwwerken, dat in strijd is met dit bestemmingsplan, mag worden voortgezet en zodanig worden gewijzigd, dat het in dezelfde dan wel in mindere mate strijdigheid met dit bestemmingsplan oplevert.

Artikel 40 Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in:

- artikel 10, Bedrijfsdoeleinden (B), lid 4 en 5;
- artikel 15, Gemengde Doeleinden (GD), lid 5;
- artikel 33, Leidingen, lid 5;
- artikel 34, Archeologisch waardevol gebied, lid 5;
- artikel 38, Gebruik, lid 1;

is een strafbaar feit, zoals bedoeld in artikel 1a van de Wet op de economische delicten.

Artikel 41 Titel

Dit bestemmingsplan kan worden aangehaald onder de naam "Bestemmingsplan Spaanse Polder en 's-Graveland 2004".

bijlagen bij de voorschriften

Bijlage 1. Staat van Horeca-activiteiten

behorende bij de voorschriften van het bestemmingsplan Spaanse Polder en 's-Graveland 2004 van de gemeente Schiedam.

Staat van Horeca-activiteiten

Categorie I "lichte horeca"
Bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (vooral verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken. Binnen deze categorie worden de volgende subcategorieën onderscheiden:

1a. Aan de detailhandelsfunctie verwante horeca
- automatiek;
- broodjeszaak;
- cafetaria;
- croissanterie;
- koffiebar;
- lunchroom;
- ijssalon;
- snackbar;
- tearoom;
- traiteur.

1b. Overige lichte horeca
- bistro;
- restaurant (zonder bezorg- en/of afhaalservice);
- hotel.

1c. Bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking
- bedrijven genoemd onder 1a en 1b met een bedrijfsoppervlak van meer dan 250 m²;
- restaurant met bezorg- en/of afhaalservice (o.a. pizza, chinees, McDrives).

Categorie 2 "middelzware horeca"
Bedrijven die normaal gesproken ook delen van de nacht geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken:
- bar;
- bierhuis;
- biljartcentrum;
- café;
- proeflokaal;
- shoarma/grillroom;
- zalenverhuur (zonder regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek-/dansevenementen).

Categorie 3 "zware horeca"
Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts geopend zijn en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen:
- dancing;
- discotheek;
- nachtclub;
- partycentrum (regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek-/dansevenementen.

Bijlage 2. Staat van Bedrijfsactiviteiten

behorende bij de voorschriften van het bestemmingsplan Spaanse Polder en 's-Graveland 2004 van de gemeente Schiedam.

Staat van bedrijfsactiviteiten

SBI-code	OMSCHRIJVING	RICHTAFSTANDEN:					CATE-GORIE	C	Z
		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND			
01	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. DE LANDBOUW								
014	Dienstverlening t.b.v. de landbouw	30	10	50	10	50	3		
05	VISSERIJ- EN VISTEELTBEDRIJVEN								
0502	Vis- en schaaldierkwekerijen								
0502	- oester-, mossel- en schelpenteeltbedrijven	100	30	50	0	100	3	C	
0502	- visteeltbedrijven	50	0	50	0	50	3	C	
15	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN								
151	Slachterijen en overige vleesverwerking:								
151	- slachterijen en pluimveeslachterijen	100	0	100	30	100	3	C	
151	- vetsmelterijen	700	0	100	30	700	5	C	
151	- bewerkingsinrichting van darmen en vleesafval	300	0	100	30	300	4	C	
151	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken	100	0	100	50	100	3	C	
151	- loonslachterijen	50	0	50	10	50	3		
152	Visverwerkingsbedrijven:								
152	- drogen	700	100	200	30	700	5	C	
152	- conserveren	200	0	100	30	200	4	C	
152	- roken	300	0	50	0	300	4	C	
152	- verwerken anderszins	300	10	50	30	300	4	C	
1531	Aardappelprodukten fabrieken	300	30	200	50	300	4	C	
1532, 1533	Groente- en fruitconservenfabrieken:								
1532, 1533	- jam	50	10	100	10	100	3	C	
1532, 1533	- groente algemeen	100	10	100	10	100	3	C	
1532, 1533	- met koolsoorten	200	10	100	10	200	4	C	
1532, 1533	- met drogerijen	300	10	200	30	300	4	C	
1532, 1533	- met uienconservering (zoutinleggerij)	300	10	100	10	300	4	C	
1541	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten:								
1541	- productiecapaciteit < 250.000 ton per jaar	200	30	100	30	200	4	C	
1541	- productiecapaciteit >= 250.000 ton per jaar	300	50	300	50	300	4	C	Z
1542	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten:								
1542	- productiecapaciteit < 250.000 ton per jaar	200	10	100	100	200	4	C	
1542	- productiecapaciteit >= 250.000 ton per jaar	300	10	300	200	300	4	C Z	
1543	Margarinefabrieken:								
1543	- productiecapaciteit < 250.000 ton per jaar	100	10	200	30	200	4	C	
1543	- productiecapaciteit >= 250.000 ton per jaar	300	10	300	50	300	4	C Z	
1551	Zuivelprodukten fabrieken:							C	Z
1551	- gedroogde produkten, productiecapaciteit >= 1,5 ton per uur	200	100	500	50	500	5	C	Z
1551	- geconcentreerde produkten, verdampingscapaciteit >= 20 ton per uur	200	30	500	50	500	5	C	Z
1551	- melkprodukten fabrieken verwerkingscapaciteit < 55.000 ton per jaar	50	0	100	30	100	3	C	
1551	- melkprodukten fabrieken verwerkingscapaciteit >= 55.000 ton per jaar	100	0	300	50	300	4	C	Z
1551	- overige zuivelprodukten fabrieken	50	50	300	50	300	4	C	
1552	Consumptie-ijsfabrieken	50	0	100	50	100	3	C	
1561	Grutterswarenfabrieken	50	100	200	50	200	4	C	

SBI-code	OMSCHRIJVING	RICHTAFSTANDEN:					CATE-GORIE	C	Z
		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND			
1561	Meelfabrieken:								
1561	- productiecapaciteit < 500 ton per uur	100	50	200	50	200	4	C	
1561	- productiecapaciteit >= 500 ton per uur	200	100	300	100	300	4	C	Z
1562	Zetmeelfabrieken:								
1562	- productiecapaciteit < 10 ton per uur	200	50	200	30	200	4	C	
1562	- productiecapaciteit >= 10 ton per uur	300	100	300	50	300	4	C	Z
1571	Veevoerfabrieken:								
1571	- destructiebedrijven	700	30	200	50	700	5	C	
1571	- beender-, veren-, vis-, en vleesmeelfabriek	700	100	100	30	700	5	C	
1571	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) capaciteit < 10 ton per uur water	300	100	200	30	300	4	C	
1571	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) capaciteit >= 10 ton per uur water	700	200	300	50	700	5	C	Z
1571	- mengvoeder, productiecapaciteit < 100 ton per uur	200	50	200	30	200	4	C	
1571	- mengvoeder, productiecapaciteit >= 100 ton per uur	300	100	300	50	300	4	C	Z
1572	Vervaardiging van voer voor huisdieren	200	100	200	30	200	4	C	
1581	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:								
1581	- verwerkingscapaciteit < 2500 kg meel/week	30	10	30	10	30	2	C	
1581	- Brood- en beschuitfabrieken	100	30	100	30	100	3	C	
1582	Banket, biscuit- en koekfabrieken	100	10	100	30	100	3	C	
1583	Suikerfabrieken:								
1583	- verwerkingscapaciteit < 2.500 ton per jaar	500	100	300	100	500	5		
1583	- verwerkingscapaciteit >= 2.500 ton per jaar	1000	200	700	200	1000	5		
1584	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:								
1584	- Cacao- en chocoladefabrieken	500	50	100	50	500	5		
1584	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden	100	30	50	30	100	3		
1584	- Suikerwerkfabrieken met suiker branden	300	30	50	30	300	4		
1585	Deegwarenfabrieken	50	30	10	10	50	3		
1586	Koffiebranderijen en theepakkerijen:								
1586	- koffiebranderijen	500	30	200	10	500	5	C	
1586	- theepakkerijen	100	10	30	10	100	3		
1587	Vervaardiging van azijn, specerijen en kruiden	200	30	50	10	200	4		
1589	Vervaardiging van overige voedingsmiddelen	200	30	50	30	200	4		
1589.1	Bakkerijgrondstoffenfabrieken	200	50	50	50	200	4		
1589.2	Bakmeel- en puddingpoederfabrieken	200	50	50	30	200	4		
1589.2	Soep- en soeparomafabrieken:								
1589.2	- zonder poederdrogen	100	10	50	10	100	3		
1589.2	- met poederdrogen	300	50	50	50	300	4		
1591	Destilleerderijen en likeurstokerijen	300	30	200	30	300	4	C	
1592	Vervaardiging van ethylalcohol door gisting:								
1592	- productiecapaciteit < 5.000 ton per jaar	200	30	200	30	200	4	C	
1592	- productiecapaciteit >= 5.000 ton per jaar	300	50	300	50	300	4		
1593 t/m 1595	Vervaardiging van wijn, cider e.d.	10	0	30	0	30	2	C	
1596	Bierbrouwerijen	300	30	100	50	300	4	C	
1597	Mouterijen	300	50	100	30	300	4	C	
1598	Mineraalwater- en frisdrankfabrieken	10	0	100	10	100	3		
16	VERWERKING VAN TABAK								
160	Tabakverwerkende industrie	200	30	50	30	200	4	C	
17	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL								

SBI-code	OMSCHRIJVING	RICHTAFSTANDEN:					CATE-GORIE	C	Z
		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND			
171	Bewerken en spinnen van textielvezels	10	50	100	30	100	3		
172	Weven van textiel:								
	- aantal weefgetouwen < 50	10	10	100	0	100	3		
172	- aantal weefgetouwen >= 50	10	30	300	50	300	4		Z
173	Textielveredelingsbedrijven	50	0	50	10	50	3		
174, 175	Vervaardiging van textielwaren	10	0	50	10	50	3		
176, 177	Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	0	10	50	10	50	3		
18	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT								
181	Vervaardiging kleding van leer	30	0	50	0	50	3		
182	Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30	30	30	2		
183	Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bont	50	10	10	10	50	3		
19	VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCL. KLEDING)								
191	Lederfabrieken	300	30	300	10	4			
192	Lederwarenfabrieken (excl. kleding en schoeisel)	50	10	30	10	50	3		
193	Schoenenfabrieken	50	10	50	10	50	3		
20	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.								
2010.1	Houtzagerijen	0	50	100	10	100	3		
2010.2	Houtconserveringsbedrijven:								
2010.2	- met creosootolie	200	30	50	10	200	4		
2010.2	- met zoutoplossingen	10	30	50	10	50	3		
202	Fineer- en plaatmaterialenfabrieken	100	30	100	10	100	3		
203, 204	Timmerwerkfabrieken	0	30	100	0	100	3		
205	Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	10	30	30	0	30	2		
21	VERVAARDIGING VAN PAPIER, KARTON EN PAPIER- EN KARTONWAREN								
2111	Vervaardiging van pulp	200	100	200	50	4		C	
2112	Papier- en kartonfabrieken:								
2112	- productiecapaciteit < 3 ton per uur	50	50	50	30	3		C	
2112	- productiecapaciteit 3 - 15 ton per uur	100	50	200	50	4		C	Z
2112	- productiecapaciteit >= 15 ton per uur	200	100	300	100	4		C	Z
212	Papier- en kartonwarenfabrieken	30	30	100	30	3		C	
2121.2	Golfkartonfabrieken:								
2121.2	- productiecapaciteit < 3 ton per uur	30	30	100	30	3		C	
2121.2	- productiecapaciteit >= 3 ton per uur	50	30	200	30	4		C	Z
22	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA								
221	Uitgeverijen (kantoren)	0	0	10	0	10	1		
2221	Drukkerijen van dagbladen	30	0	100	10	100	3		
2222	Drukkerijen (vlak- en rotatie-diepdrukkerijen)	30	0	100	10	100	3		
2222.6	Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30	0	30	2		
2223	Grafische afwerking	10	0	10	0	10	1		
2223	Binderijen	30	0	30	0	30	2		
2224	Grafische reproduktie en zetten	30	0	10	10	30	2		
2225	Overige grafische aktiviteiten	30	0	30	10	30	2		
223	Reproduktiebedrijven opgenomen media	10	0	10	0	10	1		

SBI-code	OMSCHRIJVING	RICHTAFSTANDEN:					CATE-GORIE	C	Z
		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND			
23	AARDOLIE-/STEENKOOLVERWERKENDE INDUSTRIE								
2320.2	Smeeroliën- en vettenfabrieken	50	0	100	30	100	3		
2320.2	Recyclingbedrijven voor afgewerkte olie	300	0	100	50	300	4		
24	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUKTEN								
2411	Vervaardiging van industriële gassen:								
2411	- luchtscheidingsinstallatie verwerkingscapaciteit >= 10 ton per dag lucht	10	0	700	50	700	5	C	Z
2411	- overige gassenfabrieken, niet explosief	100	0	500	50	500	5	C	
2412	Kleur- en verfstoffenfabrieken	200	0	200	200	200	4	C	
2413	Anorganische chemische grondstoffenfabrieken:								
2413	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	100	30	300	300	300	4	C	
2414.1	Organische chemische grondstoffenfabrieken:								
2414.1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	10	200	300	300	4	C	
2414.1	Methanolfabrieken:								
2414.1	- productiecapaciteit < 100.000 ton per jaar	100	0	200	100	200	4		
2414.1	- productiecapaciteit >= 100.000 ton per jaar	200	0	300	200	300	4		
2414.2	Vetzuren en alkanolenfabrieken (niet synthetisch):								
2414.2	- productiecapaciteit < 50.000 ton per jaar	300	0	200	100	300	4		
2414.2	- productiecapaciteit >= 50.000 ton per jaar	500	0	300	200	500	5		
2415	Kunstmeststoffenfabrieken	500	300	500	500	500	5		
2416	Kunstharsenfabrieken e.d.	700	30	300	500	700	5		
242	Landbouwchemicaliënfabrieken:								
242	- fabricage	300	50	100	1000	1000	5		
242	- formulering en afvullen	100	10	30	500	500	5	C	
243	Verf, lak en vernisfabrieken	300	30	200	300	300	4	C	
2441	Farmaceutische grondstoffenfabrieken:								
2441	- productiecapaciteit < 1.000 ton per jaar	200	10	200	300	300	4		
2441	- productiecapaciteit >= 1.000 ton per jaar	300	10	300	500	500	5		
2442	Farmaceutische produktenfabrieken:								
2442	- formulering en afvullen geneesmiddelen	50	10	50	50	50	3		
2442	- verbandmiddelenfabrieken	10	10	30	10	30	2		
2451	Zeep-, was- en reinigingsmiddelenfabrieken	300	100	200	100	300	4		
2452	Parfumerie- en cosmeticafabrieken	300	30	50	50	300	4	C	
2461	Kruit-, vuurwerk-, en springstoffenfabrieken	30	10	50	500	500	5		
2462	Lijm- en plakmiddelenfabrieken:								
2462	- zonder dierlijke grondstoffen	100	10	100	50	100	3		
2462	- met dierlijke grondstoffen	500	30	100	50	500	5		
2464	Fotochemische produktenfabrieken	50	10	100	50	100	3		
2466	Chemische kantoorbenodigdhedenfabrieken	50	10	50	50	50	3		
2466	Overige chemische produktenfabrieken n.e.g.	200	30	100	200	200	4	C	
247	Kunstmatige synthetische garen- en vezelfabrieken	300	30	300	200	300	4		
25	VERVAARDIGING VAN PRODUKTEN VAN RUBBER EN KUNSTSTOF								
2511	Rubberbandenfabrieken	300	50	300	100	300	4		
2512	Loopvlakvernieuwingsbedrijven:								
2512	- vloeroppervlak < 100 m2	50	10	30	30	50	3		
2512	- vloeroppervlak >= 100 m2	200	50	100	50	200	4		
2513	Rubber-artikelenfabrieken	100	10	50	50	100	3		
252	Kunststofverwerkende bedrijven:								
252	- zonder fenolharsen	200	50	100	100	200	4		

SBI-code	OMSCHRIJVING	RICHTAFSTANDEN:					CATE-GORIE	C	Z
		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND			
252	- met fenolharsen	300	50	100	200	300	4		
26	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUKTEN								
261	Glasfabrieken:								
261	- glas en glasprodukten, productiecapaciteit < 5.000 ton per jaar	30	30	100	30	100	3		
261	- glas en glasprodukten, productiecapaciteit >= 5.000 ton per jaar	30	100	300	50	300	4	C	Z
261	- glaswol en glasvezels, productiecapaciteit< 5.000 ton per jaar	300	100	100	30	300	4		
261	- glaswol en glasvezels, productiecapaciteit >= 5.000 ton per jaar	500	200	300	50	500	5	C	Z
2615	Glasbewerkingsbedrijven	10	50	50	30	50	3		
262, 263	Aardewerkfabrieken:								
262, 263	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	10	50	30	10	50	3		
262, 263	- vermogen elektrische ovens totaal >= 40 kW	30	100	100	30	100	3		
264	Baksteen en baksteenelementenfabrieken	30	200	200	30	200	4		
264	Dakpannenfabrieken	50	200	200	30	200	4		
2651	Cementfabrieken:								
2651	- productiecapaciteit < 100.000 ton per jaar	10	300	500	30	500	5	C	
2651	- productiecapaciteit >= 100.000 ton per jaar	30	500	1000	30	1000	5		
2652	Kalkfabrieken:								
2652	- productiecapaciteit < 100.000 ton per jaar	30	200	200	30	200	4		
2652	- productiecapaciteit >= 100.000 ton per jaar	50	500	300	30	500	5		Z
2653	Gipsfabrieken:								
2653	- productiecapaciteit < 100.000 ton per jaar	30	200	200	30	200	4		
2653	- productiecapaciteit >= 100.000 ton per jaar	50	500	300	30	500	5		
2661.1	Betonwarenfabrieken:								
2661.1	- zonder persen, triltafels en bekistingtrillers	10	100	200	30	200	4		
2661.1	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, productiecapaciteit <100 ton per dag	10	100	300	30	300	4		
2661.1	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, productiecapaciteit >= 100 ton per dag	30	200	700	30	700	5		
2661.2	Kalkzandsteenfabrieken:								
2661.2	- productiecapaciteit < 100.000 ton per jaar	10	100	100	30	100	3		
2661.2	- productiecapaciteit >= 100.000 ton per jaar	30	300	300	30	300	4		Z
2662	Mineraalgebonden bouwplatenfabrieken	50	100	100	30	100	3		
2663, 2664	Betonmortelcentrales:								
2663, 2664	- productiecapaciteit < 100 ton per uur	10	100	100	10	100	3		
2663, 2664	- productiecapaciteit >= 100 ton per uur	30	200	300	10	300	4		Z
2665, 2666	Vervaardiging van produkten van beton, (vezel)cement en gips:								
2665, 2666	- productiecapaciteit < 100 ton per dag	10	100	100	100	100	3		
2665, 2666	- productiecapaciteit >= 100 ton per dag	30	200	300	200	300	4		
267	Natuursteenbewerkingsbedrijven:								
267	- zonder breken, zeven en drogen	0	30	100	0	100	3		
267	- met breken, zeven of drogen, verwerkingscapaciteit < 100.000 ton per jaar	10	100	300	10	300	4		
267	- met breken, zeven of drogen, verwerkingscapaciteit >= 100.000 ton per jaar	30	200	700	10	700	5		Z
2681	Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	10	50	50	10	50	3		

SBI-code	OMSCHRIJVING	RICHTAFSTANDEN:					CATE-GORIE	C	Z
		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND			
27	VERVAARDIGING VAN METALEN								
271	Ruwijzer- en staalfabrieken:								
271	- productiecapaciteit < 1.000 ton per jaar	700	500	700	200	700	5		
272	IJzeren- en stalenbuizenfabrieken:								
272	- productieoppervlak < 2.000 m2	30	30	500	30	500	5		
272	- productieoppervlak >= 2.000 m2	50	100	1000	50	1000	5		
273	Draadtrekkerijen, koudbandwalserijen en profielzetterijen:								
273	- productieoppervlak < 2.000 m2	30	30	300	30	300	4		
273	- productieoppervlak >= 2.000 m2	50	50	700	50	700	5		
274	Non-ferro-metaalfabrieken:								
274	- productiecapaciteit < 1.000 ton per jaar	100	100	300	30	300	4		
274	- productiecapaciteit >= 1.000 ton per jaar	200	300	700	50	700	5		
274	Non-ferro-metaalwalserijen, -trekkerijen e.d.:								
274	- productieoppervlak < 2.000 m2	50	50	500	50	500	5		
274	- productieoppervlak >= 2.000 m2	200	100	1000	100	1000	5		
2751, 2752	IJzer- en staalgieterijen/ -smelterijen:								
2751, 2752	- productiecapaciteit < 4.000 ton per jaar	100	50	300	30	300	4		
2751, 2752	- productiecapaciteit >= 4.000 ton per jaar	200	100	500	50	500	5		
2753, 2754	Non-ferro-metaalgieterijen/ -smelterijen:								
2753, 2754	- productiecapaciteit < 4.000 ton per jaar	100	50	300	30	300	4		
2753, 2754	- productiecapaciteit >= 4.000 ton per jaar	200	100	500	50	500	5		
28	VERVAARDIGING VAN PRODUKTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES EN TRANSPORTMIDDELEN)								
281	Constructiewerkplaatsen:								
281	- gesloten gebouw	30	30	100	30	100	3		
284	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d.	50	30	100	30	100	3		
2851	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:								
2851	- algemeen	50	50	100	50	100	3		
2851	- scoperen (opspuiten van zink)	50	50	100	30	100	3		
2851	- thermisch verzinken	100	50	100	50	100	3		
2851	- thermisch vertinnen	100	50	100	50	100	3		
2851	- mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten)	30	50	100	30	100	3		
2851	- anodiseren, eloxeren	50	10	100	30	100	3		
2851	- chemische oppervlaktebehandeling	50	10	100	30	100	3		
2851	- emailleren	100	50	100	50	100	3		
2851	- galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen e.d.)	30	30	100	50	100	3		
2851	- metaalharden	30	50	100	50	100	3		
2851	- lakspuiten en moffelen	100	30	100	50	100	3		
2852	Overige metaalbewerkende industrie	10	30	100	30	100	3		
287	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.	30	30	100	30	100	3		
29	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN								
29	Machine- en apparatenfabrieken:								
29	- productieoppervlak < 2.000 m2	30	30	100	30	100	3		
30	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS								

SBI-code	OMSCHRIJVING	RICHTAFSTANDEN:					CATE-GORIE	C	Z
		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND			
30	Kantoormachines- en computerfabrieken	30	10	50	30	50	3		
31	VERVAARDIGING VAN OVERIGE ELEKTRISCHE MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDHEDEN								
314	Accumulatoren- en batterijenfabrieken	100	30	100	50	100	3		
316	Elektrotechnische industrie n.e.g.	30	10	50	30	50	3		
32	VERVAARDIGING VAN AUDIO-, VIDEO-, TELECOM-APPARATEN EN -BENODIGDHEDEN								
321 t/m 323	Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur e.d.	30	0	50	30	50	3		
3210	Fabrieken voor gedrukte bedrading	50	10	50	30	50	3		
33	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN								
33	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d.	30	0	30	0	30	2		
34	VERVAARDIGING VAN AUTO'S, AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS								
341	Autofabrieken en assemblagebedrijven								
341	- productieoppervlak < 10.000 m2	100	10	200	30	200	4	C	
341	- productieoppervlak >= 10.000 m2	200	30	300	50	300	4		
3420.1	Carrosseriefabrieken	100	10	200	30	200	4		
3420.2	Aanhangwagen- en opleggerfabrieken	30	10	200	30	200	4		
343	Auto-onderdelenfabrieken	30	10	100	30	100	3		
35	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCL. AUTO'S, AANHANGWAGENS)								
351	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:								
351	- houten schepen	30	50	50	10	50	3		
351	- kunststof schepen	100	50	100	50	100	3		
352	Wagonbouw- en spoorwegwerkplaatsen:								
352	- algemeen	50	30	100	30	100	3		
354	Rijwiel- en motorrijwielfabrieken	30	10	100	30	100	3		
355	Transportmiddelenindustrie n.e.g.	30	30	100	30	100	3		
36	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.								
361	Meubelfabrieken	50	50	100	30	100	3		
362	Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10	10	30	2		
363	Muziekinstrumentenfabrieken	30	10	30	10	30	2		
364	Sportartikelenfabrieken	30	10	50	30	50	3		
365	Speelgoedartikelenfabrieken	30	10	50	30	50	3		
366	Vervaardiging van overige goederen n.e.g.	30	10	50	30	50	3		
37	VOORBEREIDING TOT RECYCLING								
371	Metaal- en autoschredders	30	100	500	30	500	5		
372	Puinbrekerijen en -malerijen:								
	1 -verwerkingscapaciteit < 100.000 ton per jaar	30	100	300	10	300	4		
	2 -verwerkingscapaciteit >= 100.000 ton per jaar	30	200	700	10	700	5		
372	Rubbergeneratiebedrijven	300	50	100	50	300	4		
372	afvalscheidingsinstallaties	200	200	300	50	300	4		
40	PRODUKTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER								

SBI-code	OMSCHRIJVING	RICHTAFSTANDEN:					CATE-GORIE	C	Z
		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND			
40	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:								
40	- < 10 MVA	0	0	30	10	30	2		
40	- 10 - 100 MVA	0	0	50	30	50	3		
40	- 100 - 200 MVA	0	0	100	50	100	3		
41	WINNING EN DITRIBUTIE VAN WATER								
41	Waterwinning-/ bereiding- bedrijven:								
41	- bereiding met chloorbleekloog e.d. en/of straling	10	0	50	50	50	3	C	
41	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:								
41	- < 1 MW	0	0	30	10	30	2	C	
41	- 1 - 15 MW	0	0	100	10	100	3	C	
45	BOUWNIJVERHEID								
45	Bouwbedrijven en aannemersbedrijven met werkplaats	10	30	50	10	50	3		
50	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS								
501, 502, 504	Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	30	10	30	2		
5020.4	Autoplaatwerkerijen	10	30	100	10	100	3		
5020.4	Autobeklederijen	10	10	10	10	10	1		
5020.4	Autospuitinrichtingen	50	30	30	30	50	3		
5020.5	Autowasserijen	10	0	30	0	30	2		
503, 504	Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	30	10	30	2		
505	Benzineservisestations:								
505	- met LPG	30	0	30	100	100	3		
505	- zonder LPG	30	0	30	30	30	2		
51	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING								
511	Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	10	0	10	1		
5121	Groothandel in akkerbouwprodukten en veevoeders	30	30	30	30	30	2		
5122	Groothandel in bloemen en planten	10	10	30	0	30	2		
5123	Groothandel in levende dieren	50	10	100	0	100	3	C	
5124	Groothandel in huiden, vellen en leder	50	0	30	0	50	3		
5125, 5131	Groothandel in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	30	30	30	30	30	2		
5132, 5133	Groothandel in vlees, vleeswaren, zuivelprodukten, eieren, spijsoliën	10	0	30	30	30	2		
5134	Groothandel in dranken	0	0	30	0	30	2		
5135	Groothandel in tabaksprodukten	10	0	30	0	30	2		
5136	Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	10	10	30	0	30	2		
5137	Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	30	10	30	0	30	2		
5138, 5139	Groothandel in overige voedings- en genotmiddelen	10	10	30	30	30	2		
514	Groothandel in overige consumentenartikelen	10	10	30	10	30	2		
5148.7	Groothandel in vuurwerk:								
5148.7	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag tot 50 ton	10	0	30	30	30	2		
5148.7	- consumentenvuurwerk, onverpakt, opslag tot 2 ton	10	0	10	30	30	2		
5148.7	- consumentenvuurwerk, onverpakt, opslag 2 - 5 ton	10	0	10	50	50	3		
5151.1	Groothandel in vaste brandstoffen:								
5151.1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	10	100	50	30	100	3		
5151.2	Groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen:								
5151.2	- vloeistoffen, opslagcapaciteit < 100.000 m3	50	0	200	200	200	4		

SBI-code	OMSCHRIJVING	RICHTAFSTANDEN:					CATE-GORIE	C	Z
		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND			
5151.3	Groothandel minerale olieprodukten (excl. brandstoffen)	100	0	30	50	100	3		
5152.2 /.3	Groothandel in metalen en -halffabrikaten	0	10	100	10	100	3		
5153	Groothandel in hout en bouwmaterialen	0	10	50	10	50	3		
5154	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur	0	0	50	10	50	3		
5155.1	Groothandel in chemische produkten	50	10	30	100	100	3		
5156	Groothandel in overige intermediaire goederen	10	10	30	10	30	2		
5157	Autosloperijen	10	30	100	30	100	3		
5157.2 /.3	Overige groothandel in afval en schroot	10	30	100	10	100	3		
5162	Groothandel in machines en apparaten	0	0	30	0	30	2		
517	Overige groothandel (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.)	0	0	30	0	30	2		
60	VERVOER OVER LAND								
6021.1	Bus-, tram- en metroremises	0	10	100	0	100	3	C	
6022	Taxibedrijven	0	0	30	0	30	2	C	
6023	Touringcarbedrijven	10	0	100	0	100	3	C	
6024	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks)	0	0	100	30	100	3	C	
63	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER								
6311.2	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:								
6311.2	- stukgoederen	0	10	100	50	100	3		
6312	Veem- en pakhuisbedrijven, koelhuizen	30	10	50	30	50	3	C	
64	POST EN TELECOMMUNICATIE								
641	Post- en koeriersdiensten	0	0	30	0	30	2	C	
71	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN								
711	Personenautoverhuurbedrijven	10	0	30	10	30	2		
712	Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	10	0	50	10	50	3		
713	Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	10	0	50	10	50	3		
714	Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	10	10	30	10	30	2		
74	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING								
747	Reinigingsbedrijven voor gebouwen	50	10	30	50	50	3		
7481.3	Foto- en filmontwikkelcentrales	10	0	30	10	30	2	C	
75	OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSDIENSTEN, SOCIALE VERZEKERINGEN								
7525	Brandweerkazernes	0	0	50	0	50	3	C	
90	MILIEUDIENSTVERLENING								
9000.2	Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	50	30	50	10	50	3		
9000.2	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	30	50	50	10	50	3		
9000.3	Afvalverwerkingsbedrijven:								
9000.3	- kabelbranderijen	100	50	30	10	100	3		
9000.3	- pathogeen afvalverbranding (voor ziekenhuizen)	50	10	30	10	50	3		
9000.3	- oplosmiddelterugwinning	100	0	10	30	100	3		
9000.3	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	10	10	30	10	30	2		
9000.3	Composteerbedrijven:								
9000.3	- gesloten	100	50	100	50	100	3		

SBI-code	OMSCHRIJVING	RICHTAFSTANDEN:					CATE-GORIE	C	Z
		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND			
93	OVERIGE DIENSTVERLENING								
9301.1	Wasserijen en strijkinrichtingen	30	0	50	30	50	3	C	
9301.1	Tapijtreinigingsbedrijven	30	0	50	30	50	3		
9301.2	Chemische wasserijen en ververijen	30	0	30	30	30	2		
9301.3	Wasverzendinrichtingen	0	0	30	0	30	2		
9301.3	Wasserettes, wassalons	10	0	10	0	10	1		

Bijlage 3. Beeldkwaliteitplan
Spaanse Polder – 's-Graveland

behorende bij de voorschriften van het bestemmingsplan Spaanse Polder en 's-Graveland 2004 van de gemeente Schiedam.

Spaanse Polder - 's-Graveland

beeldkwaliteitplan

Rotterdam - Schiedam

maart 2005

dS+V
Gemeente Rotterdam

adviesbureau voor ruimtelijk beleid
ontwikkeling
en inrichting
rboi

Spaanse Polder - 's-Graveland

beeldkwaliteitplan

Rotterdam - Schiedam

opdrachtgever	gemeente Rotterdam/gemeente Schiedam
nummer	206.10440.00
datum	9 maart 2005

opdrachtleider	drs. A.Th.M. Hoedemaker
auteurs	ir G.S. van Loenen
	ing. S. la Grand

in samenwerking met:

dienst Stedebouw en Volkshuisvesting Rotterdam	Mw. Ir K. Mans
	Mw. Ir A. Röwenkamp
gemeente Schiedam	Mw. D. Viergever

adviesbureau voor ruimtelijk beleid ontwikkeling en inrichting rboi

0

INHOUD

inleiding 2

planonderdelen 6
parklane 10
A20 zone 12
‘s-gravelandseweg 14
industrieweg 16
delfhavense schie 18
vlaardingweg/de brauwweg 20
schiedamse schie 22
polderweg 24
spoorzone schiedam 26
spoorzone rotterdam 28

algemene beeldkwaliteiteisen 30

uitvoeringsprogramma 32

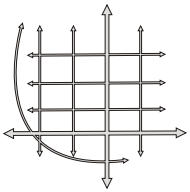
INLEIDING

Aanleiding

Het bedrijventerrein Spaanse Polder en 's- Graveland, in de gemeenten Rotterdam en Schiedam, is een levendig en divers bedrijventerrein. De variëteit reikt van grote bedrijven met grote imago's, faam en gebouwen tot kleine, nagenoeg anonieme specialistische ondernemingen.
De ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein laat op een aantal punten te wensen over. Gezien de toenemende vraag naar bedrijfspercelen in deze regio is er echter sprake van een continue druk op de markt. Om ruimte te kunnen bieden aan bestaande en nieuwe bedrijven is een duurzame ruimtelijke ontwikkeling in de komende twintig jaar gewenst. Herstructurering en strategische ruimtelijke kwaliteitsverbetering zijn hiervoor noodzakelijk.

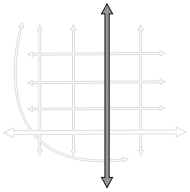
De gemeente Rotterdam en Schiedam hebben RBOI gevraagd een beeldkwaliteitplan te maken voor het bedrijventerrein Spaanse Polder en 's- Graveland. Dit beeldkwaliteitplan is een vervolg op het beleidsplan dat voor het Rotterdamse deel is ontwikkeld en de stedenbouwkundige visie die voor het Schiedamse deel is opgesteld. Beide plannen bieden door middel van een ruimtelijk ontwerp een stedenbouwkundig kader voor de herstructurering.
Er is inmiddels een ontwerpbestemmingsplan opgesteld waarin het juridisch-planologisch kader voor de gewenste ontwikkelingen is vastgelegd. De gewenst beeldkwaliteit kan hierin slechts tot op zekere hoogte worden gewaarborgd. Om het in de verschillende plannen verwoorde, hoge ambitieniveau waar te kunnen maken is het beeldkwaliteitplan van bijzonder belang.
Het beeldkwaliteitplan zal onderdeel uitmaken van het welstandsbeleid.

Aan een beeldkwaliteitplan voor bestaand stedelijk gebied worden andere eisen gesteld dan voor een nieuw terrein. Een strategische inzet van beschikbare instrumenten en een sturing in ruimtegebruik moeten het beeld richting geven. Er is daarom bewust gekozen om weinig referentiebeelden te gebruiken, maar te werken met principeoplossingen. Deze geven ruimtelijke 'aanwijzingen' ter verbetering van de structuur, herkenbaarheid en leesbaarheid van het terrein

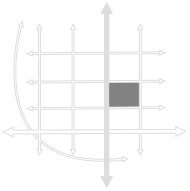


Doel en ambitie

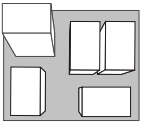
Ruimtelijk kwaliteitsbeleid is gericht op het tot stand brengen van een betekenisvolle fysieke omgeving en heeft betrekking op alle aspecten daarvan: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.
Met name de belevingswaarde heeft te maken met de visuele of beeldkwaliteit van ruimte en bouwwerken. Daarnaast speelt het aspect culturele waarde: de gebouwde omgeving als culturele expressie.

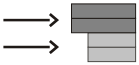


De beschrijving van beeldkwaliteit heeft als doel een samenhangende, ruimtelijk kwalitatieve inrichting van het bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland tot stand te brengen. Het is daarbij van belang om evenwicht te creëren binnen de samenhangende hoofdstructuur met een herkenbare identiteit waar, binnen de verschillende deelgebieden op een lager schaalniveau, ruimte wordt geboden voor een afzonderlijke individuele en herkenbare expressie. Op een grotere schaal is er behoefte aan een duidelijke structuur, op kleinere schaal aan een voldoende mate van variatie en contrast van vormen, materialen en kleuren. Relevante begrippen zijn structuur, identiteit en betekenis (belevingswaarde).



Enerzijds wordt zo op het hoogste schaalniveau richting gegeven aan een integrale beeldkwaliteit van het plangebied om de herkenbaarheid en representativiteit van het bedrijventerrein op een hoger niveau te tillen.
Anderzijds is het de ambitie om binnen dit raamwerk individuele expressie van verschillende partijen toe te laten zonder dat de beoogde samenhangende beeldkwaliteit van het bedrijventerrein hierdoor wordt verstoord. Het beleid is, gezien het bestaande gemengde karakter van het plangebied, gericht op een algehele verbetering van de beeldkwaliteit, zonder daarbij te veel nieuwe eisen en voorwaarden te stellen aan de gebruikers van het gebied.





INLEIDING

Procedure

Het beeldkwaliteitplan voor het bedrijventerrein is een belangrijk instrument om de beoogde ambities te realiseren. Het beeldkwaliteitplan verbeeldt de gewenste stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van de gebouwde en onbebouwde omgeving.
Het beeldkwaliteitplan is gericht op herstructurering en ontwikkeling en wordt gehanteerd als sturend instrument om het ruimtelijke beeld actief te beïnvloeden.
Het moet mensen inspireren en overtuigen en een bouwsteen zijn voor het gemeentelijke welstandsbeleid. Als zodanig moet het voldoende houvast bieden als toetsingskader voor concrete bouwaanvragen. Daarnaast moet het beeldkwaliteitplan ook doorwerken op andere beleidsterreinen zoals de inrichting en het beheer van de openbare ruimte en het gemeentelijke groenbeleid.
Het beeldkwaliteitplan is een handreiking voor welstandsadvies en moet dan ook samen met de 'Koepelnota Welstand' van de gemeente Rotterdam en de 'Nota Architectuur en Welstand 2004' van de gemeente Schiedam worden gezien.

Opbouw rapport

Dit beeldkwaliteitplan bestaat, buiten de inleiding, uit de volgende drie hoofdstukken.

Het eerste hoofdstuk beschrijft de planonderdelen. Vanuit een samenhangende visie en de rol die de verschillende planonderdelen spelen, wordt het karakter geschetst, een terugkoppeling gemaakt naar bestaande plannen en vervolgens een streefbeeld geformuleerd. Het resultaat is een aantal uitwerkingsregels, waarbij wordt aangegeven door wie actie moet worden ondernomen.

Het tweede hoofdstuk bevat algemene beeldkwaliteiteisen ten aanzien van de architectuur, uitstraling en presentatie van gebouwen, reclame-uitingen en hekwerken.

Het derde hoofdstuk is het uitvoeringsprogramma. In een matrix wordt een overzicht gegeven van de planonderdelen, de maatregelen en de consequenties in tijd en geld. Hiermee wordt een koppeling gemaakt met de wijze en de termijn waarop de voorgestelde maatregelen worden gerealiseerd.

PLANONDERDELEN

Ter introductie van dit hoofdstuk wordt kort de aanpak en planmethodiek beschreven.

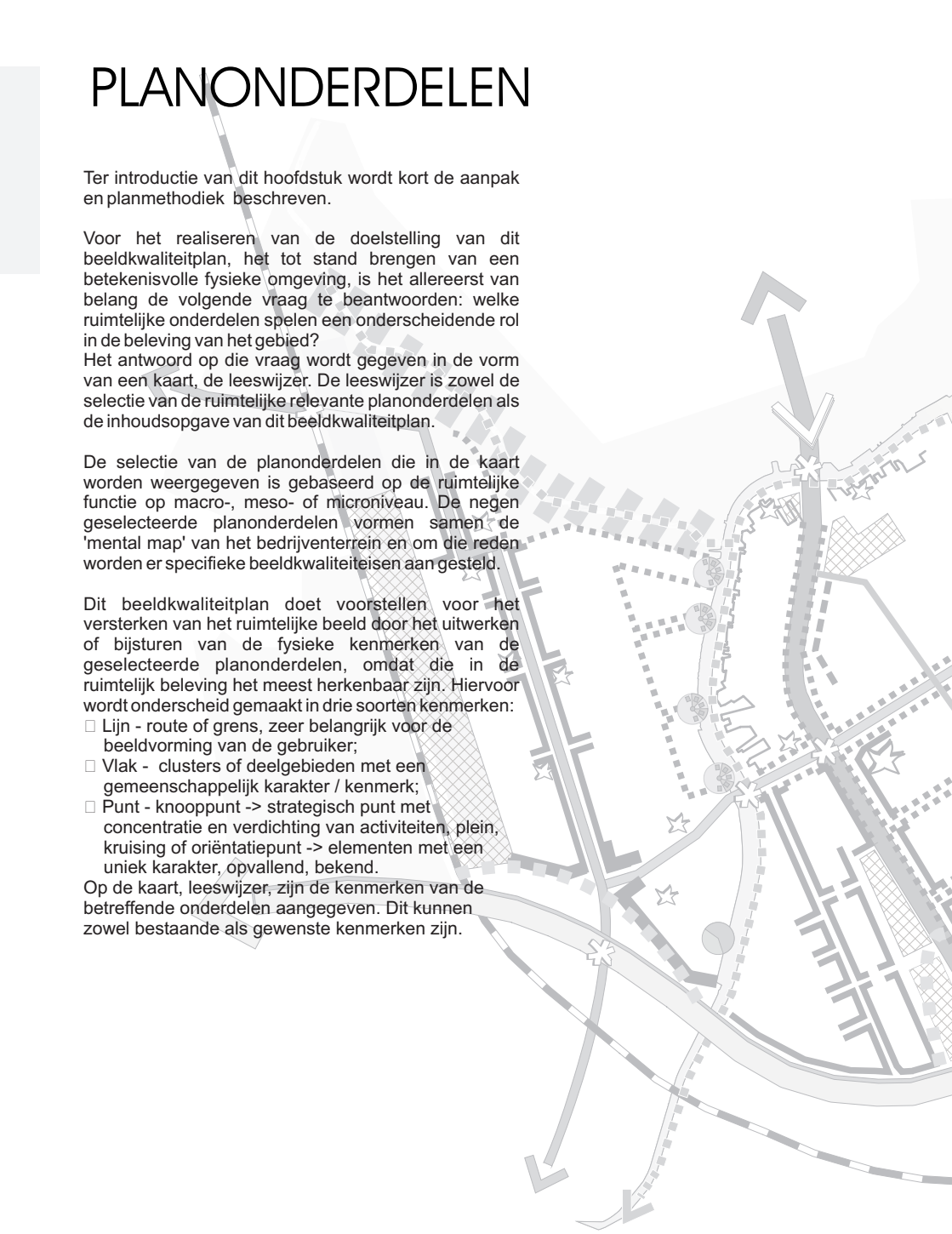
Voor het realiseren van de doelstelling van dit beeldkwaliteitplan, het tot stand brengen van een betekenisvolle fysieke omgeving, is het allereerst van belang de volgende vraag te beantwoorden: welke ruimtelijke onderdelen spelen een onderscheidende rol in de beleving van het gebied?
Het antwoord op die vraag wordt gegeven in de vorm van een kaart, de leeswijzer. De leeswijzer is zowel de selectie van de ruimtelijke relevante planonderdelen als de inhoudsopgave van dit beeldkwaliteitplan.

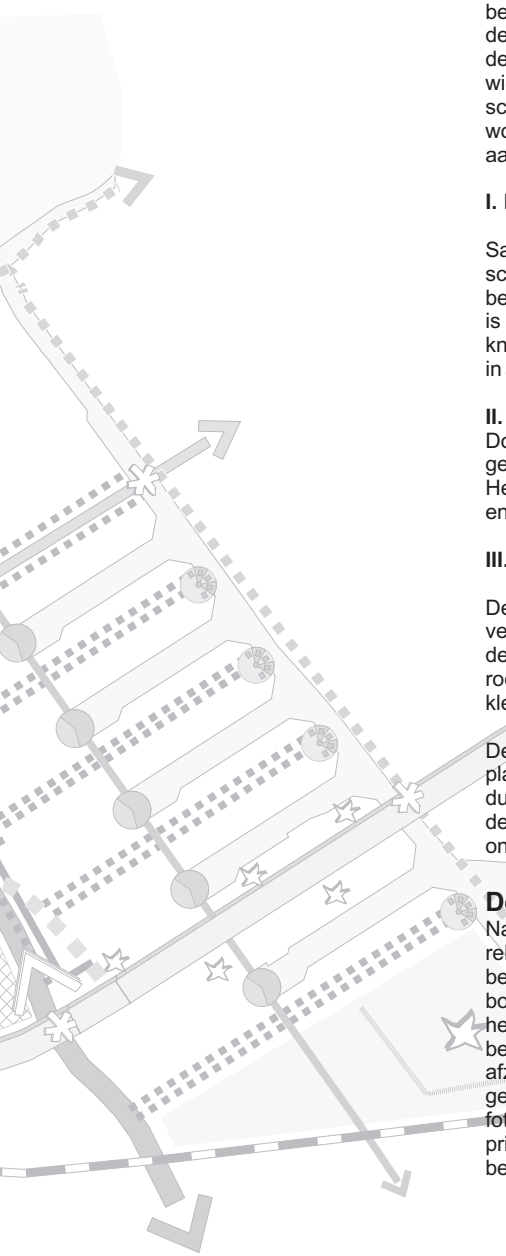
De selectie van de planonderdelen die in de kaart worden weergegeven is gebaseerd op de ruimtelijke functie op macro-, meso- of microniveau. De negen geselecteerde planonderdelen vormen samen de 'mental map' van het bedrijventerrein en om die reden worden er specifieke beeldkwaliteiteisen aan gesteld.

Dit beeldkwaliteitplan doet voorstellen voor het versterken van het ruimtelijke beeld door het uitwerken of bijsturen van de fysieke kenmerken van de geselecteerde planonderdelen, omdat die in de ruimtelijk beleving het meest herkenbaar zijn. Hiervoor wordt onderscheid gemaakt in drie soorten kenmerken:

- Lijn - route of grens, zeer belangrijk voor de beeldvorming van de gebruiker;
- Vlak - clusters of deelgebieden met een gemeenschappelijk karakter / kenmerk;
- Punt - knooppunt -> strategisch punt met concentratie en verdichting van activiteiten, plein, kruising of oriëntatiepunt -> elementen met een uniek karakter, opvallend, bekend.

Op de kaart, leeswijzer, zijn de kenmerken van de betreffende onderdelen aangegeven. Dit kunnen zowel bestaande als gewenste kenmerken zijn.





Hoe gewenste kenmerken worden gerealiseerd wordt beschreven in uitwerkingsregels voor beeldkwaliteit. De definiëring van de beeldkwaliteit voor de planonderdelen vindt van grof naar fijn plaats, zodat er een evenwichtige verhouding ontstaat tussen de verschillende schaalniveaus. Vanuit die benadering van grof naar fijn wordt in de beschrijving de volgende prioriteitsvolgorde aangehouden:

I. Een duidelijke basisstructuur als drager voor het gebied
Samenhang en continuïteit binnen de verschillende schaalniveaus in het plangebied is van essentieel belang bij de uitwerking van planonderdelen. Essentieel is de continuïteit van lijnen, in combinatie met markante knooppunten, bekende /herkenbare oriëntatiepunten en in schaal waarneembare vlakken / clusters.

II. Herkenbare routering binnen het gebied
Door de verschillende lijnen een eigen karakter te geven, wordt de oriëntatie binnen het gebied vergroot. Het koppelen van die lijnen in gearticuleerde kruisingen en knooppunten maakt de structuur sterk.

III. Afstemming van de vlakken en vormgeving van bebouwing en openbare ruimte
De inzet van bebouwing, water en groen wordt op de verschillen en overeenkomsten afgewogen. Daarbij zijn de inrichting van de percelen, de organisatie gebouwen, rooilijnen, parkeren, erfscheidingen, materiaal- en kleurgebruik, reclame-uitingen belangrijk.

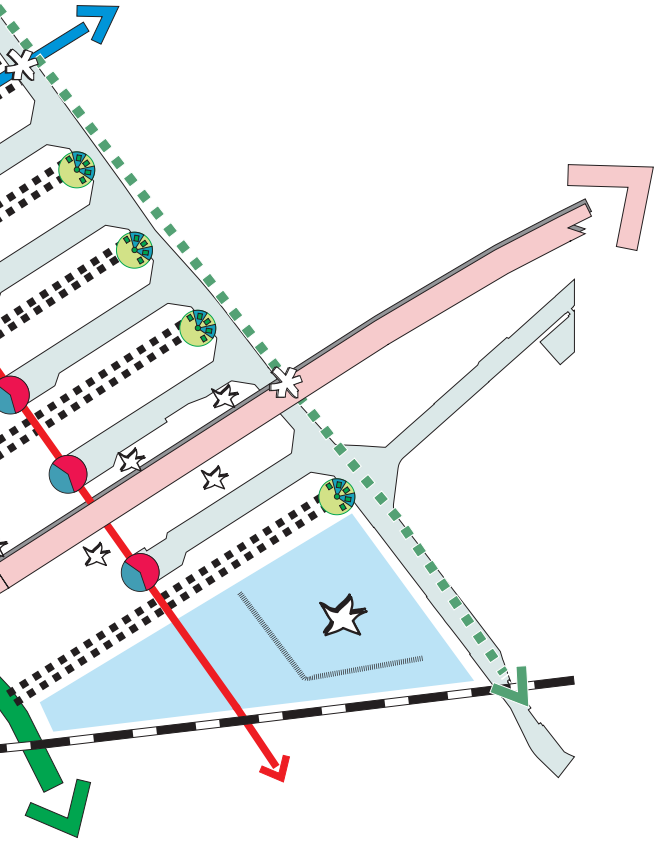
De structuur van het terrein en de betekenis van de planonderdelen geven het terrein identiteit en bepalen dus het beeld. De strategie van het beeldkwaliteitplan is de sturing of versterking van dat beeld in ruimtelijke ontwikkelingen.

De beschrijving van de planonderdelen

Na een korte beschrijving van de voor beeldkwaliteit relevante karakteristiek, wordt kort ingegaan op de bestaande plandocumenten (beleidsplan en stedenbouwkundige visie). Vervolgens wordt aan de hand van het reeds geformuleerde beleid een streefbeeld voor de beeldkwaliteit beschreven. Tot slot wordt voor elk afzonderlijk planonderdeel een aantal uitwerkingsregels geformuleerd. Daarbij is in plaats van referentiefotomateriaal zoveel mogelijk gebruik gemaakt van principeschetsen om juist de essentie van de bedoelde beeldkwaliteit weer te kunnen geven.

PLANONDERDELEN

Leeswijzer



parklane

A20 zone

‘s-gravelandseweg

industrieweg

delfhavense schie

vlaardingweg/brauwweg

schiedamse schie

polderweg

spoorzone

laankarakter

lintbebouwing

wandvorming

oriëntatiepunt

hoger element

stedelijke plekken aan het water

groene plekken aan het water

nieuw water & bebouwing

entree

recreatieve routes

PARKLANE

Karakteristiek

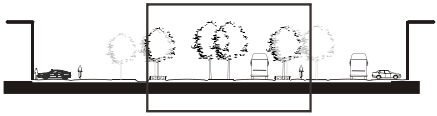
De Matlingeweg is onderdeel van de doorgaande stedelijke route (Parklane) die vanaf het Droogleever Fortuynplein langs de havens in Nieuw Mathenesse via het Marconiplein, de Spaanse Polder en de Abtspolder op de A13 aansluit. De route verbindt zowel ruimtelijk als functioneel diverse stedelijke milieus in westelijk Rotterdam en vormt de koppeling tussen het grote schaalniveau van de Randstad en de schaal van het plangebied. De Matlingeweg is naast de continuïteit als lijn tevens een ruimtelijke grens waardoor deelgebieden worden gevormd. Aan deze lijn zijn de enige twee grote groen - blauwe ruimten van het plangebied te vinden. Langs de Matlingeweg staan enkele bedrijven met hun achterkant naar de weg gekeerd. De Parklane is als fietsroute continue ingericht.

Beleidsplan

- bij de entrees ontstaat een representatieve ruimte met groen, extra water en bebouwing;
- het profiel van de Parklane is ruim, met vijvers, groene bermen en bomen;
  de bedrijven zijn goed zichtbaar, met de entree gericht naar de Matlingeweg en zijn minimaal 10 meter hoog.

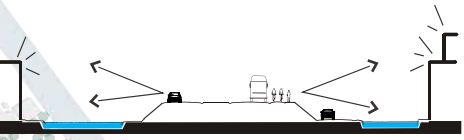
Streefbeeld

- naast de continuïteit van het basisprofiel, zijn de verschillende deelgebieden binnen het plangebied herkenbaar door verschillen in kavelgrootte, bedrijfstype en overgang openbaar/privé;
- de entree aan de noordzijde is open met water en laagblijvend groen, zodat de entreegebouwen een beeldbepalende functie krijgen;
- aan de noordwestzijde van de Parklane aan de grens met het gebied Almstraat-Vliststraat is een afwisselend beeld ontstaan van nieuwe representatieve voorgevels achter de singel met bomen;
- de kruising met de Vlaardingweg wordt visueel benadrukt, doordat de hoeken zijn aangezet in hoogte; met groen zijn coulissen gemaakt, zodat dit centrale verkeersplein een statig karakter heeft.



basisprofiel 0

gebied tussen Abtspolder en Spaanse Polder 1



entree noord 2

kleinschalig gemengd - foodcluster 3

intensief gemengd - transportcluster 4

entree zuid 5

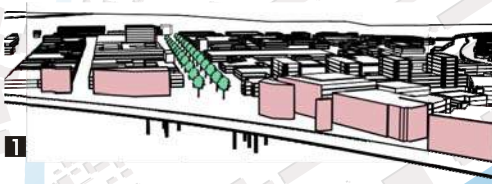
Uitwerking

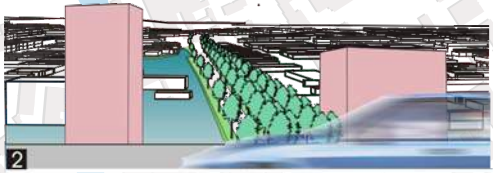
- het basisprofiel van de doorgaande stedelijke route, de Parklane, wordt over de gehele lengte gerealiseerd, rijbanen en groen worden opnieuw geprofileerd volgens de richtlijnen van de gemeente. De gemeente initieert en voert de herinrichting uit;
- de randen van het profiel worden per deelgebied herkenbaar en divers ingevuld, volgens de uitgewerkte profielen (1 t/m 5), door extra aanplant van groen en bomen in het openbaar gebied door de gemeente en door rooilijnen in het bestemmingsplan;
- enkele markante plekken (entree noord, entree zuid het gebied tussen Thurledeweg en matlingewegonderscheiden zich door openheid en zicht. Dit wordt afgedwongen in het bestemmingsplan (geen bebouwing).
  De openheid op deze plekken wordt gewaarborgd door het beheer van het groen door de gemeente;
- het wateroppervlak in het openbaar gebied zal door de gemeente worden uitgebreid. Op de plekken waar nieuw water wordt geïntroduceerd in combinatie met nieuwe bouwmogelijkheden, zal voor de ondernemers een inspanningsverplichting gelden om (kwantitatief en kwalitatief) voldoende water te realiseren;
- bij de kruising van de Vlaardingweg zijn hoogte-accenten gewenst. Deze worden mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan;
- aan de noordwestzijde van de Parklane aan de grens met het gebied Almstraat-Vlietstraat is nieuwbouw gewenst (mogelijkheden via het bestemmingsplan), waar voorlopig geen nieuwe ontwikkelingen worden verwacht, wordt door de gemeente extra groen aangeplant;
- ondernemers moeten worden betrokken in de ruimtelijke verbeteringen en de herontwikkeling. De gemeente zal ondernemers stimuleren in de hoogte uit te breiden of nieuwbouw bovenop bestaande bedrijven te realiseren. Door ondernemers aan te schrijven of persoonlijk te benaderen moet deze ontwikkeling op gang worden gebracht;
- de uitstraling van de bebouwing in de entreegebieden moet een paviljoenachtige uitstraling krijgen, passend bij het totaalbeeld van de Parklane. De uitstraling van de overige bebouwing moet voldoen aan de eisen die zijn opgenomen in het hoofdstuk algemene beeldkwaliteiteisen;
- op langere termijn zullen de sportvelden worden verplaatst. Dit biedt mogelijkheden voor nieuwe representatieve bebouwing in combinatie met water. De mogelijkheid van functiewijziging zal worden opgenomen in het bestemmingsplan. De gemeente zal kwalitatief toetsen op de uitwerking van de plannen.

A20 ZONE

Karakteristiek

De weg ligt deels op een verhoogd talud en loopt deels over een viaduct. De continuïteit van de lijn is gewaarborgd door de snelheid van de gebruiker en de eenduidige inrichting van de rijksweg. De voornamelijk twee laagse bebouwing rondom de snelweg is goed zichtbaar vanwege de hoge ligging.
Door de ligging van de A20, voor een deel grenzend aan het plangebied, voor een deel onderdeel hiervan, is het bedrijventerrein verweven met de 'ruit' van Rotterdam. De ruit is een belangrijke ontsluitingsweg in de zuidvleugel van de Deltametropool. Er is sprake van een hoge dynamiek door de vele verkeersbewegingen.
De weg ligt bij Schiedam op een talud en beperkt daar de ruimtelijke relatie op het maaiveld ter weerszijden van de weg. Het zicht vanaf de snelweg bepaalt in belangrijke mate de oriëntatie op het plangebied en de structuur van het bedrijventerrein.
De weg kruist een aantal belangrijke routes, zoals: de 's-Gravelandseweg, het water van de Schie, de Matlingeweg en de Industrieweg. Juist vanaf deze kruisingen wordt zicht op het plangebied geboden.



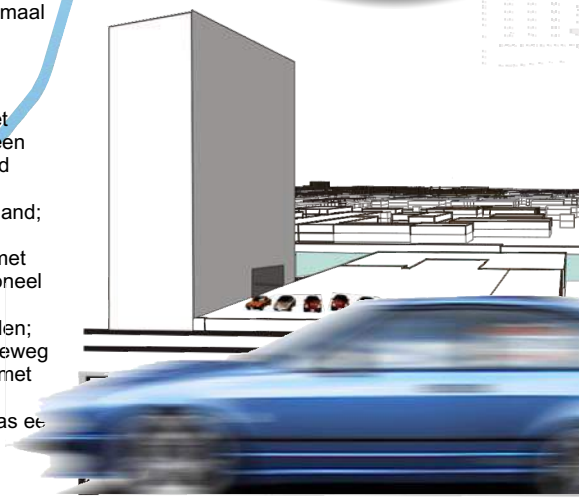


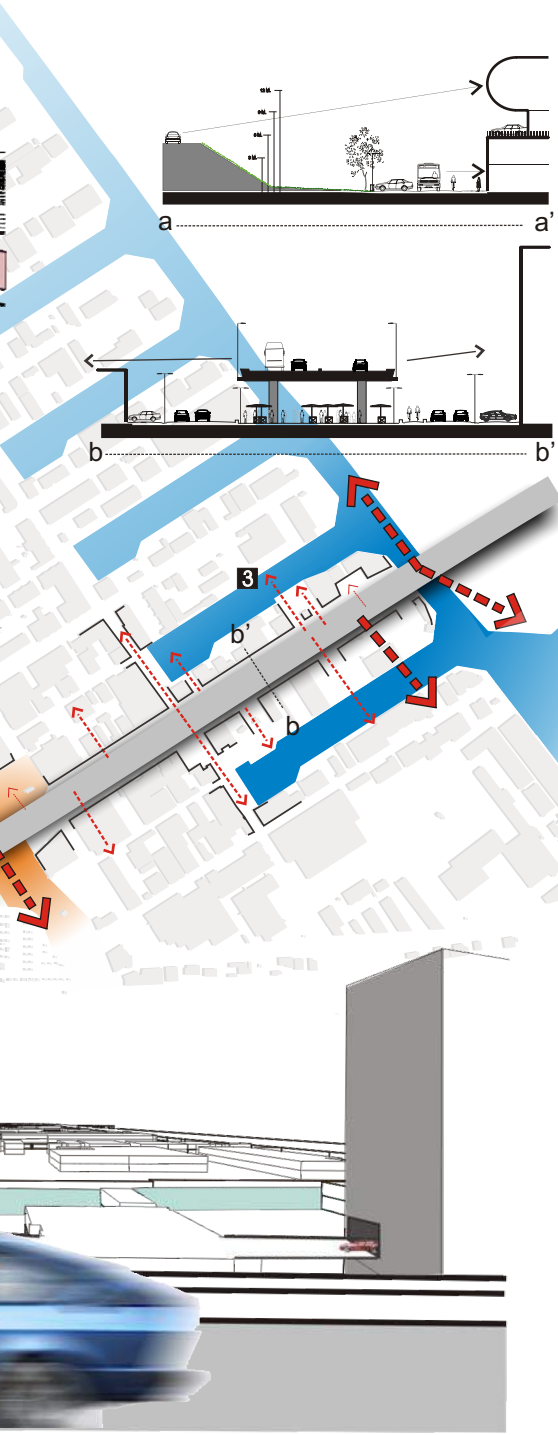
Beleidsplan

- met name op de verdiepingen wordt meer gebruik gemaakt van de representativiteit van de locatie; de ruimte is als etalage voor bedrijven in gebruik en er worden hoge eisen gesteld aan de architectuur;
- langs de A20 staan op een compacte onderlaag torens waarlangs de zichtlijnen op het bedrijventerrein worden vrij gehouden;
- de bouwhoogte is minimaal 15 meter en maximaal 45 meter.

Streefbeeld

- door duidelijke en sprekende wanden rond het entreegebied van de 's-Gravelandseweg en een eenduidige inrichting van het openbaar gebied ontstaat vanaf de A20 een representatief hoogwaardig zicht op de entree van 's-Graveland;
- de openbare ruimte onder de A20 kan flexibel worden ingericht voor waterberging, danwel met een egale, ongedeelde vloer voor multifunctioneel gebruik door bedrijven. Het parkeren kan op ongebruikte momenten nog steeds plaatsvinden;
- vanaf de A20 wordt het beeld over de Matlingeweg strak vorm gegeven door nieuwe bebouwing met een hoogteaccent. De inrichting met nieuwe bebouwing, groen en water geven deze zichtas ee hoge representativiteit;





- in de binnenbocht van de A20 wordt de wandvorming versterkt. Een tweezijdige wand biedt per rijrichting een verschillende perceptie: een strakke begeleidende wand of een haakse contrasterende wand.

Uitwerking

- de ruimte rond de A20 moet intensiever worden bebouwd, op enkele plekken betekent dat uitbreiding op het maaiveld, maar in het algemeen is hogere bebouwing, ten opzichte van het tweede maaiveld van de rijksweg, gewenst. Deze extra bouwmogelijkheden worden opgenomen in het bestemmingsplan;
- de entree aan de 's-Gravelandseweg moet intensiever worden bebouwd met aandacht voor uitstraling en oriëntatie, voor nieuwe ontwikkelingen is hier een minimum bouwhoogte van 15m vereist en de bebouwing oriënteert zich op zowel de entree, de A20 als de 's-Gravelandseweg. De extra bouwmogelijkheden worden opgenomen in het bestemmingsplan;
- ter hoogte van de insteekhavens is ter weerszijden van de A20 hogere bebouwing gewenst, echter doorzichten naar het achterliggende terrein dienen te worden gewaarborgd. De nieuwe bebouwingshoogte en het maximale bebouwingspercentage vanaf het niveau van de Rijksweg worden opgenomen in het bestemmingsplan;
- de 'tweezijdige' wand in de bocht van de A20 is een handreiking voor de versterking van de ruimtelijke structuur en moet door welstand worden getoetst;
- ondernemers moeten worden betrokken in de ruimtelijke verbeteringen en de herontwikkeling. De gemeente zal ondernemers stimuleren in de hoogte uit te breiden of nieuwbouw bovenop bestaande bedrijven te realiseren. Door ondernemers aan te schrijven of persoonlijk te benaderen moet deze ontwikkeling op gang worden gebracht;
- de openbare ruimte onder de A20 moet een nieuwe functie en inrichting krijgen, zodat een meer levendig en representatieve ruimte ontstaat: bij herinrichting moet hiervoor nieuwe functies worden gezocht;
- de uitstraling van de bebouwing moet voldoen aan hogere eisen, de uitwerking aan hogere eisen, de uitwerking hiervan is opgenomen in het hoofdstuk algemene beeldkwaliteitseisen.

'S-GRAVELANDSEWEG

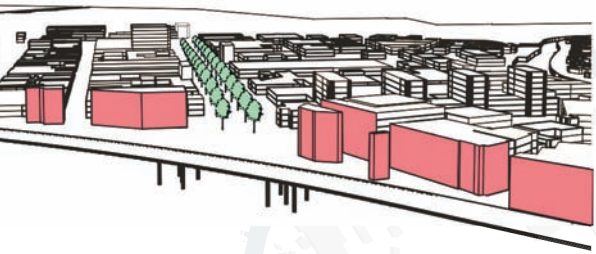
Karakteristiek
Deze weg met een relatief breed profiel is de beeldbepalende primaire ontsluiting van het westelijk deel van het bedrijventerrein en heeft een redelijk eenduidig karakter. Echter bij de aansluitingen aan de noordzijde en aan de zuidzijde richting het centrum van Schiedam wordt dit eenduidige beeld verstoord.
De samenhang in dit deel van het plangebied wordt in hoge mate bepaald door de relatief grote schaal van de bebouwing. Door de strenge orthogonale structuur is er echter geen duidelijke ruimtelijke hiërarchie, wat de herkenbaarheid van straten en bebouwing niet ten goede komt.
Langs de A20 ligt de entree van het bedrijventerrein. Deze entree is zowel belangrijk vanuit de 's-Gravelandseweg als de A20. Momenteel biedt deze entreezone door het ontbreken van een robuuste wand geen samenhangend, kwalitatief hoogwaardig en representatief beeld van het bedrijventerrein.

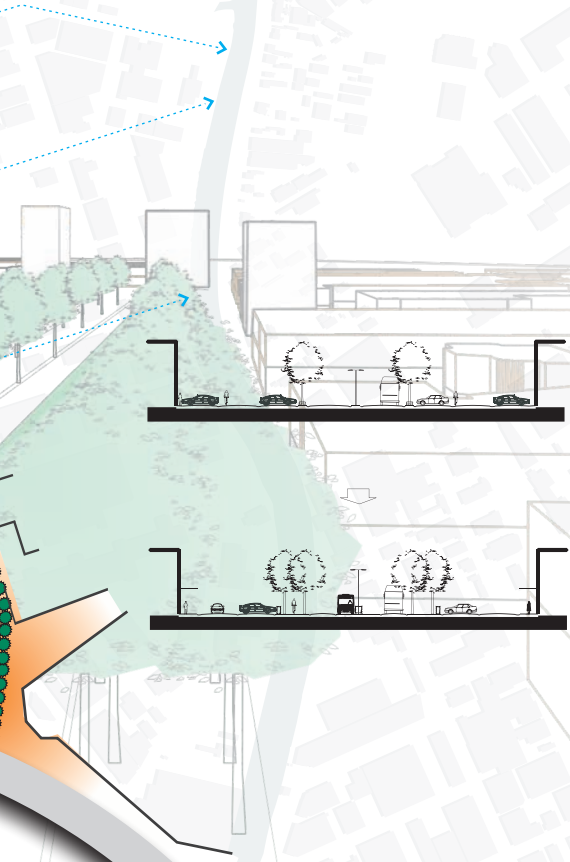
Stedenbouwkundige visie

- de 'boulevard' relatie met de stad wordt gerealiseerd door de inrichting van het profiel door te zetten naar het noorden en zuiden;
- de orthogonale structuur wordt beter leesbaar (bebouwing) vanaf de 's-Gravelandseweg door verschil in bouwhoogten en massa;
- de dwarswegen (lijnen/ruimten) zijn open en bieden oriëntatie op de omgeving.

Streefbeeld

- de kansen voor de uitbreiding van een ruimtelijk van betekenis zijnde groenstructuur zijn benut;
- het laankarakter is behouden en versterkt door de reductie van parkeren en het intensiveren van bomen en groen;
- door de aanleg van de OV-verbinding (ongeacht het type) zijn de mogelijkheden voor een sprekende en afwijkende profielinrichting van de 's-Gravelandseweg benut.
  Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de verschillende profielonderdelen zoals een hoogwaardige OV-lijn, rijbaan, fiets- en voetpaden en ventwegen. Het onderscheid is aangezet door de intensivering van het groen en het gebruik van afwijkend bestratingsmateriaal.





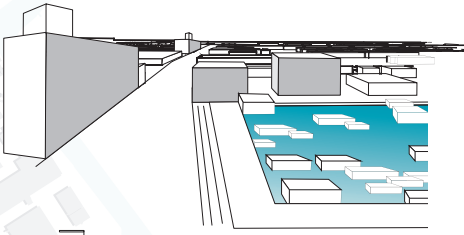
Uitwerking

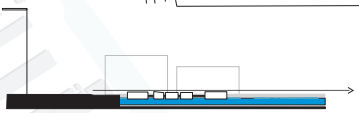
- de inrichting van de 's-Gravelandseweg moet groener en de materialisering van de rijbaan moet kenmerkend zijn. De gemeente initieert en voert de her-inrichting uit;
- de entree aan de 's-Gravelandseweg moet intensiever worden bebouwd met aandacht voor uitstraling en oriëntatie, voor nieuwe ontwikkelingen is hier een minimum bouwhoogte van 15m vereist en de bebouwing oriënteert zich op zowel de entree, de A20 als de 's-Gravelandseweg. De extra bouwmogelijkheden worden opgenomen in het bestemmingsplan;
- bij herontwikkeling van terreinen en uitbreiding van bebouwing worden meer parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd, zodat in de inrichting meer ruimte voor groen ontstaat. De gemeente moet dit bij de behandeling van bouwaanvragen toetsen;
- op hoeken bij kruisingen zijn hoge bebouwingsaccenten wenselijk. Voor een duidelijke ruimtelijke structuur is het bouwen op de rooilijn vereist. Deze extra bouwmogelijkheden worden opgenomen in het bestemmingsplan;
- ondernemers moeten worden betrokken in de ruimtelijke verbeteringen en de herontwikkeling. De gemeente zal ondernemers stimuleren in de hoogte uit te breiden of nieuwbouw te realiseren. Door ondernemers aan te schrijven of persoonlijk te benaderen moet deze ontwikkeling op gang worden gebracht;
- de uitstraling van de bebouwing moet voldoen aan hogere eisen, de uitwerking hiervan is opgenomen in het hoofdstuk algemene beeldkwaliteitseisen.

INDUSTRIEWEG

Karakteristiek

De Industrieweg is in de ruimtelijke hiërarchie ondergeschikt aan de Matlingeweg, maar is voor de oostelijk helft van het plangebied van structurerende waarde.
De insteekhavens versterken deze structurerende betekenis, en zijn vanaf de Industrieweg vanaf een enkele plek beleefbaar. Enkele havenkoppen van de insteekhavens zijn in de loop der tijd dichtgezet met kleinschalige functies.
De orthogonale structuur van het gebied heeft een vlak karakter. De inrichting van de noord-zuid routes en de oost-west routes verschilt nauwelijks.



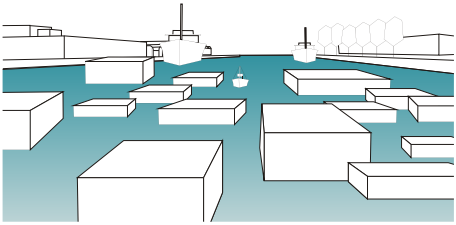


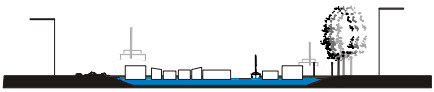
Beleidsplan

- nieuw profiel
- nieuw viaduct onder het spoor
- in de havenbekkens wordt gebruik gemaakt van ontwikkelingsmogelijkheden voor duurzame vormen van intensivering en functiemenging.

Streefbeeld

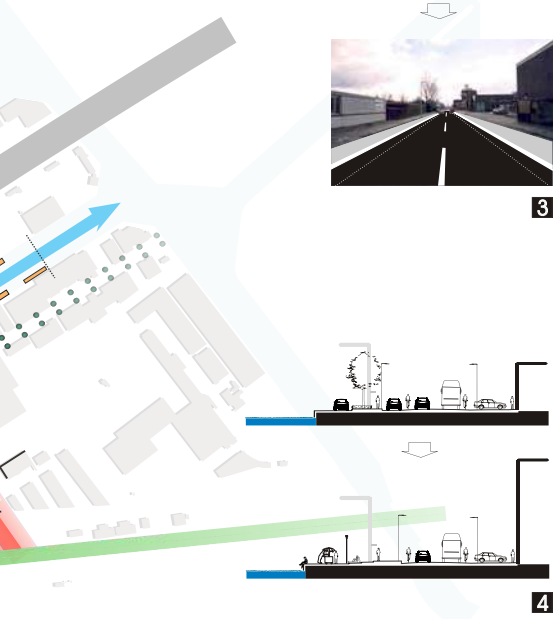
- de ruimtelijke hiërarchie komt beter tot uitdrukking in de nieuwe (evt. groene) inrichting van de Industrieweg en speelt daarbij een onderscheidende rol ten opzichte van de dwarswegen en de Parklane;
- in de lijn van de Industrieweg wordt een contrasterende ruimtelijke ritmiek gebracht van halfbesloten stenige pleinen, open ruimten van het water met zicht op de overkant en de kruisingen met groene assen. Hierdoor ontstaat een zeer gevarieerd beeld;
- rond de insteekhavens is het contrast tussen water en kade vergroot door realisering van stenige pleinachtige ruimten. Hogere wanden van deze ruimten geven het plein en de havenkom een robuust kader. Door het optrekken van de wanden langs de Industrieweg ontstaat ook in horizontaal opzicht ritmiek langs deze as; de Spaanse Toren heeft in dit ruimtelijke effect een belangrijke rol;
- de kruisingen van de strak vormgegeven groene Industrieweg met de oost-west lopende lijnen verhelderen de structuur van het gebied; op deze wijze is de routering verduidelijkt;
- een eventuele bebouwing geeft de insteekhavens uitstraling en allure geven (op palen en meerdere verdiepingen). Het parkeren vindt onder het wateroppervlak plaats.





2

3



4

Uitwerking

- bij de herinrichting van het profiel van de Industrieweg wordt de materialisering versoberd en verder versteend om het contrast met de kruisende lijnen te versterken. De lange lijn van deze weg wordt aangezet door het profiel vlakker te maken. De gemeente initieert en voert de herinrichting uit;
- rond de havenkommen moet intensiever worden gebouwd ten behoeve van de wandvorming. Op enkele plekken betekent dat uitbreiding op het maaiveld om de 'gaten te dichten', maar in het algemeen is hogere bebouwing gewenst. Deze extra bouwmogelijkheden worden opgenomen in het bestemmingsplan.
- ondernemers moeten worden betrokken in de ruimtelijke verbeteringen en de herontwikkeling. De gemeente zal ondernemers stimuleren in de hoogte uit te breiden of nieuwbouw te realiseren. Door ondernemers aan te schrijven of persoonlijk te benaderen moet deze ontwikkeling op gang worden gebracht;
- voor de inrichting en intensiever gebruik van de insteekhavens worden regels opgesteld voor gebruik en bebouwing. In het bestemmingsplan worden maximale hoogten en bebouwingspercentages voor het bouwen op en over het water opgenomen om het gevoel van ruimte en voldoende zicht over het water veilig te stellen;
- de uitstraling van de bebouwing moet voldoen aan hogere eisen, de uitwerking hiervan is opgenomen in het hoofdstuk algemene beeldkwaliteitseisen.

DELFHAVENSE SCHIE

Karakteristiek

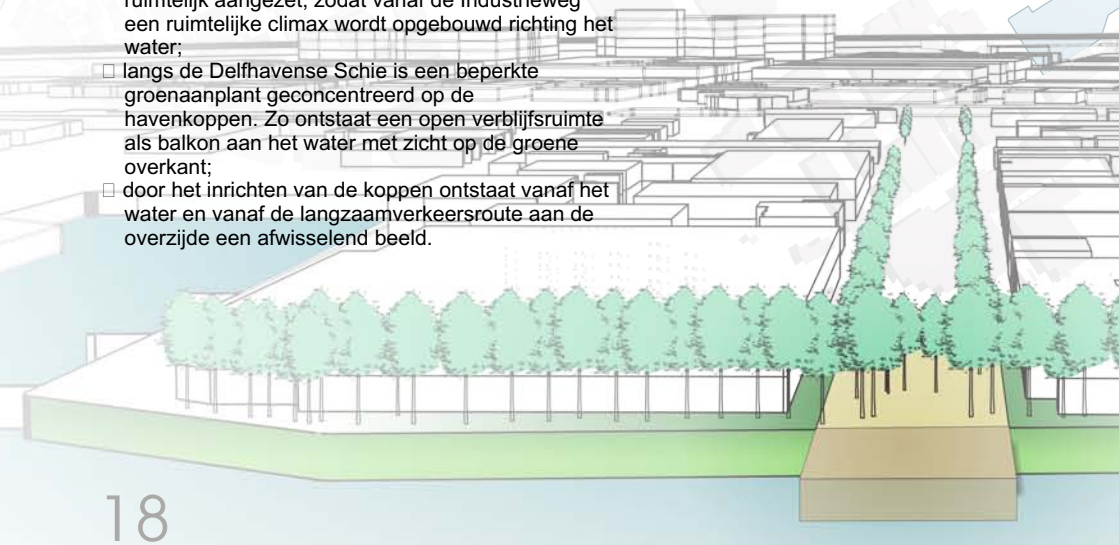
De Delfhavense Schie is een druk bevaren beroeps-scheepvaartroute tussen de Nieuwe Maas en Den Haag. Tevens maakt de Delfhavense Schie deel uit van een toeristisch circuit (-> waterroute rond Groene Hart). Langs het water loopt een belangrijke fietsroute (ook recreatief) met een regionale functie die Midden Delfland verbindt met Delfshaven.
De doodlopende wegen op de havenkoppen worden regelmatig gebruikt voor opslag of als 'eigen' terrein
De Delfhavense Schie is grootschalig van karakter en sluit aan bij de orthogonale structuur. De Delfhavense Schie aan de westzijde is een duidelijke grens van het bedrijventerrein door de kades en de concentraties groene aanplant ten opzichte van het grote wateroppervlak.

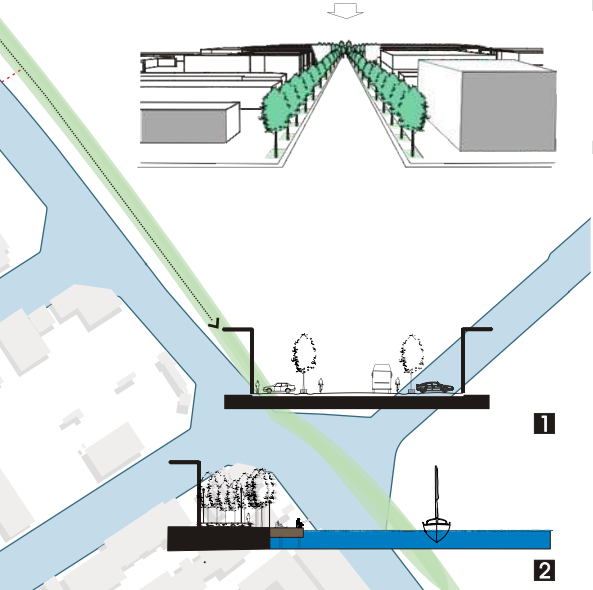
Beleidsplan

- in de havenbekkens wordt gebruik gemaakt van ontwikkelingsmogelijkheden voor duurzame vormen van intensivering en functiemenging;
- recreatieve route (de bootjes).

Streefbeeld

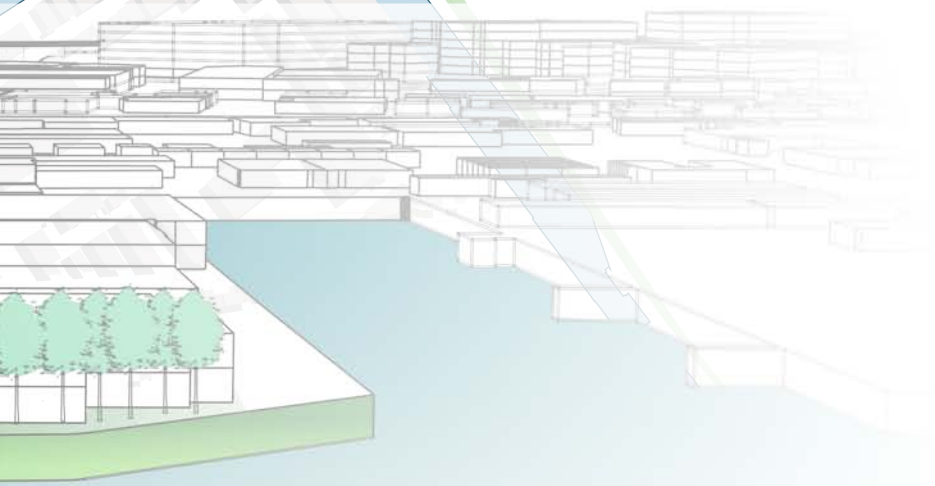
- de koppeling tussen fietsroute en historische waterloop is versterkt door het profiteren van het brede profiel;
- de kansen voor de uitbreiding van een groen-structuur, met een ruimtelijke betekenis, zijn benut;
- de wegen loodrecht op de Delfhavense Schie zijn ruimtelijk aangezet, zodat vanaf de Industrieweg een ruimtelijke climax wordt opgebouwd richting het water;
- langs de Delfhavense Schie is een beperkte groenaanplant geconcentreerd op de havenkoppen. Zo ontstaat een open verblijfsruimte als balkon aan het water met zicht op de groene overkant;
- door het inrichten van de koppen ontstaat vanaf het water en vanaf de langzaamverkeersroute aan de overzijde een afwisselend beeld.





Uitwerking

- de wegen loodrecht op de Delfhavense Schie krijgen een nieuw eenduidig, herkenbaar en zo symmetrisch mogelijk profiel met sobere materialisering en helder functioneel ingericht. De gemeente initieert en voert de herinrichting uit;
- in het openbaar gebied worden langs deze wegen loodrecht op de Delfhavense Schie bomenrijen aangeplant door de gemeente. In het profiel is genoeg ruimte om minimaal om de 20m bomen aan te planten;
- aan het eind van de lijnen worden aan de Delfhavense Schie verblijfsplekken ingericht met een groen en rustiek karakter. De havenkoppen worden opnieuw groen ingericht door de aanplant van boomclusters. Voor de kade worden in en boven het water verblijfsplekken aangelegd. De gemeente initieert en voert de herinrichting uit.



VLAARDINGWEG/ DE BRAUWWEG

Karakteristiek

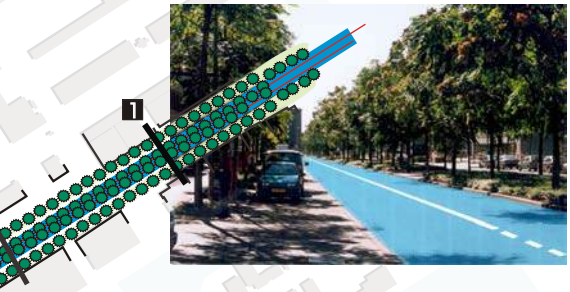
De Vlaardingweg / De Brauwweg is in oost-west richting een primair structurerend element. De Vlaardingweg is een representatieve boulevard passend in het orthogonale stratenplan. Bij de De Brauwweg versmalt de weg zich tot aan de brug over de Schiedamse Schie. In het Schiedamse deel is de weg smal en buigt hij af. Aan de route ligt een aantal belangrijke oriëntatiepunten zoals de bruggen en de kruising met de Matlingeweg. Tevens is er langs deze route een continue fietsroute.
Er is sprake van een hoge dynamiek door de vele verkeersbewegingen. Vlaardingweg / De Brauwweg biedt een dwarsdoorsnede door het bedrijventerrein.
Het profiel van de Vlaardingweg / De Brauwweg is dan weer (te) ruim van opzet is, dan weer (te) smal. De discontinuïteit uit zich in zowel profielbreedte, begeleiding en opbouw maar ook door het wisselend materiaalgebruik.

Beleidsplan

- het sluipverkeer wordt beperkt;
- de Vlaardingweg blijft een belangrijke groene as; de middenberm blijft groen met zo min mogelijk bebouwing.

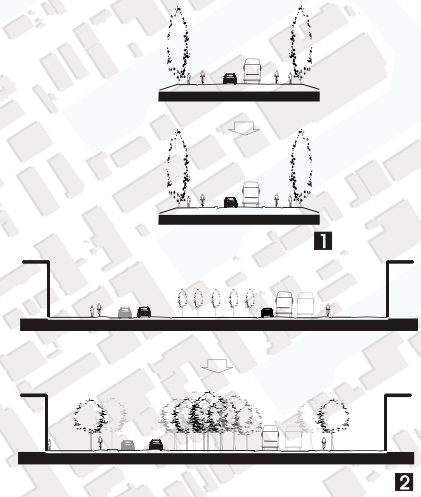
Streefbeeld

- door het nemen van maatregelen gericht op het beperken van sluipverkeer ontstaat een rustiger beeld;
- er is continuïteit in het profiel over de gehele lengte van de Vlaardingweg / De Brauwweg door een zelfde bestrating;
- een continue basisprofiel wordt op brede stukken uitgebreid met rijstroken, extra groen of een voet/fietspad;
- langs de route is sprake van eenduidige beplanting met een beperkt aantal soorten; daar waar ruimte is, wordt deze opgevuld met nieuwe bomen;
- in de groene middenzone van de Vlaardingweg is ruimte voor enige kleine (openbare) bebouwings-elementen met voorzieningen als ondersteunende horeca.



Uitwerking

- de inrichting van de Vlaardingweg / De Brauwweg moet groener en de materialisering en / of kleurstelling moet kenmerkend zijn. De gemeente initieert en voert de herinrichting uit;
- het profiel wordt in de lengterichting ruimtelijk verstevigd door groen, voor een deel in de middenstrook voor een deel als laanbeplanting, de kruisingen met de Parklane en de Industrieweg krijgen een open karakter. De bomen worden aangeplant door de gemeente;
- ten behoeve van een levendig gebruik van de middenstrook moeten hier beperkte bouwmogelijkheden worden geboden voor voorzieningen.



SCHIEDAMSE SCHIE

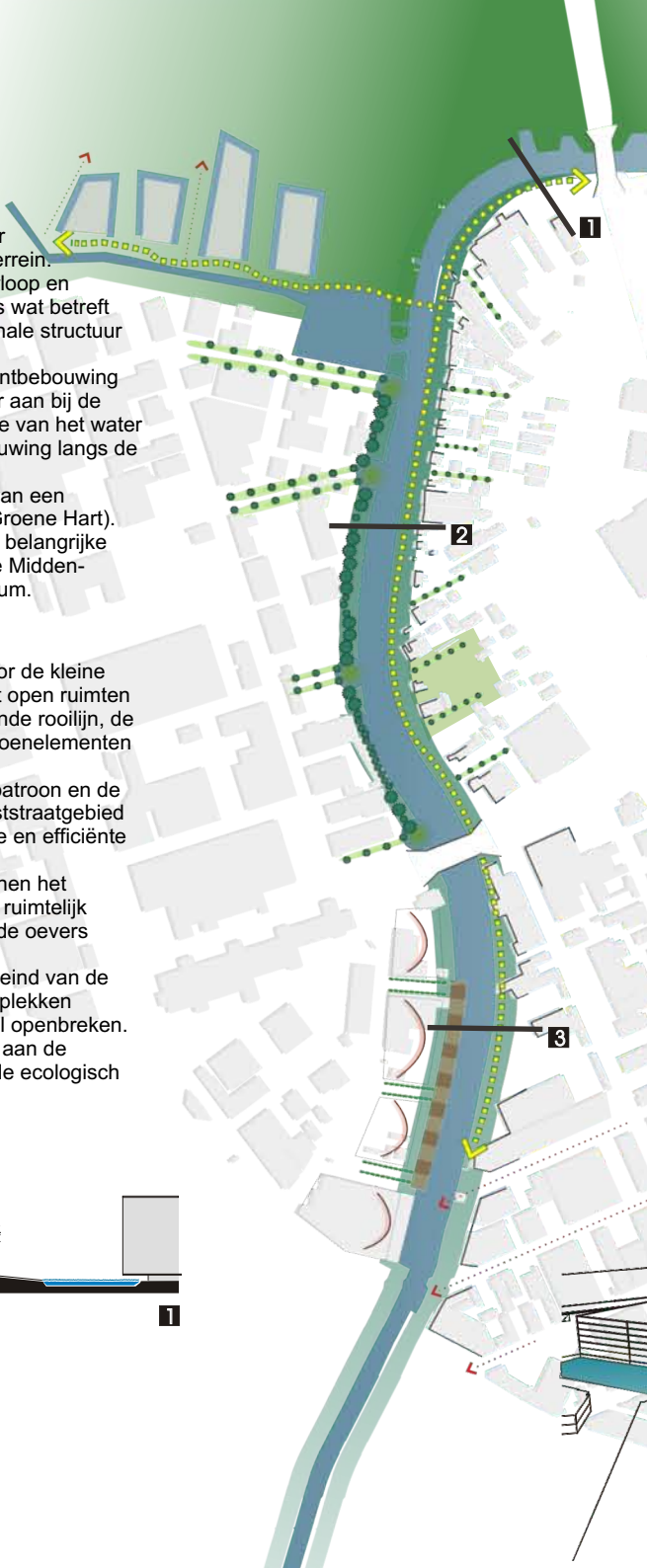
Karakteristiek

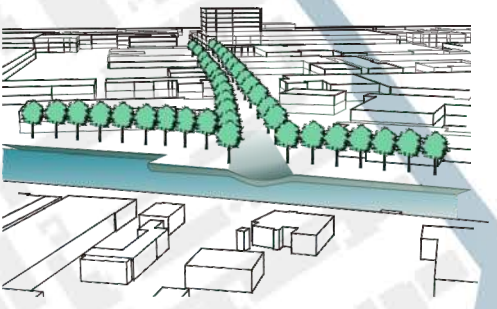
De Schiedamse Schie is vanuit de historie een belangrijke structuurdrager in en door de stad en in het bedrijventerrein.
De Schie heeft een licht slingerend verloop en contrasteert zowel wat betreft beeld als wat betreft karakter met de industriële en orthogonale structuur van het bedrijventerrein.
De kleine schaal van de (historische) lintbebouwing langs de oostoever sluit ruimtelijk beter aan bij de schaal en de vorm van de Schie dan de van het water afgekeerde grootschalige bedrijfsbebouwing langs de westoever.
De Schiedamse Schie maakt deel uit van een toeristisch circuit (-> waterroute rond Groene Hart).
Langs de Schiedamse Schie loopt een belangrijke fietsroute met een regionale functie die Midden-Delfland verbindt met Schiedam-Centrum.

Beleidsplan

- het karakter van het lint, bepaald door de kleine kavels aan de Overschieseweg, met open ruimten tussen de gebouwen, de verspringende rooilijn, de rooilijndichtheid en de aanwezige groenelementen blijft behouden;
- de vereenvoudiging van het stratenpatroon en de herverkaveling in het Almstraat / Vliststraatgebied zorgen voor een meer overzichtelijke en efficiënte ruimtelijke structuur;
- de Schie is in zijn algemeenheid binnen het blauwgroene netwerk als waardevol ruimtelijk element beter benut, doordat langs de oevers natuurontwikkeling plaatsvindt;
- tussen de groene wand zijn aan het eind van de dwarslijnen ruime openbare groene plekken ingericht die de groene wand visueel openbreken. Vanuit deze plekken wordt de Schie aan de westzijde openbaar en beleefbaar; de ecologisch continuïteit wordt niet verstoord.

1





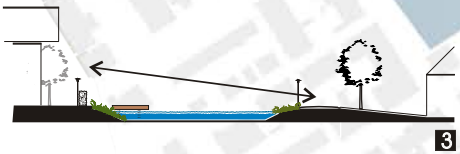
2

Streefbeeld

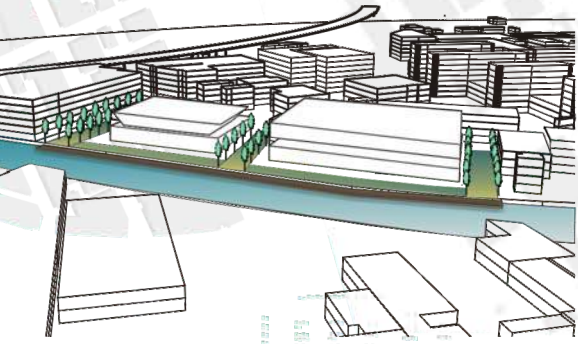
- de bedrijven aan de westoever ten noorden van de De Brauwweg krijgen bij nieuwbouw een visuele relatie met de Schie;
- de oevers worden zacht ingericht, dus zonder beschoeiing met een geleidelijke overgang van water naar land;
- de intensiever bebouwde zuidwestoever van de Schie richting Schiedam wordt (semi)openbaar ingericht met een meer stedelijke karakter (flatted factories). Een verblijfplek in de vorm van steigers vóór de ecologische oever verbindt de dwarsverbindingen tot aan de Schie. Hierdoor ontstaat aan deze zijde een relatief breed open zichtveld over de Schie met een geleidelijke overgang tussen de Schie en de (intensieve) bedrijvigheid.

Uitwerking

- de kleinschaligheid op de oostoever wordt bestendigd door het vastleggen van rooilijnen, bebouwingspercentages en bouwhoogten in het bestemmingsplan;
- het profiel wordt in de lengterichting ruimtelijk verstevigd door de oever met meer groen in te richten. De gemeente (ism. het waterschap) initieert en voert de herinrichting uit;
- om een doorgaande fietsroute te realiseren moeten gronden ten oosten van de Schie (vanaf de Brauwweg) worden aangekocht en ingericht. De gemeente initieert en voert de herinrichting uit;
- de driehoek Schie / A20 / De Brauwweg moet intensiever worden bebouwd met aandacht voor uitstraling en oriëntatie: voor nieuwe ontwikkelingen is hier een minimum bouwhoogte van 15m vereist en de bebouwing oriënteert zich op zowel de Schie, de A20 als de De Brauwweg. De extra bouwmogelijkheden worden opgenomen in het bestemmingsplan;
- ondernemers moeten worden betrokken in de ruimtelijke verbeteringen en de herontwikkeling. De gemeente zal ondernemers stimuleren in de hoogte uit te breiden of nieuwbouw bovenop bestaande bedrijven te realiseren. Door ondernemers aan te schrijven of persoonlijk te benaderen moet deze ontwikkeling op gang worden gebracht.



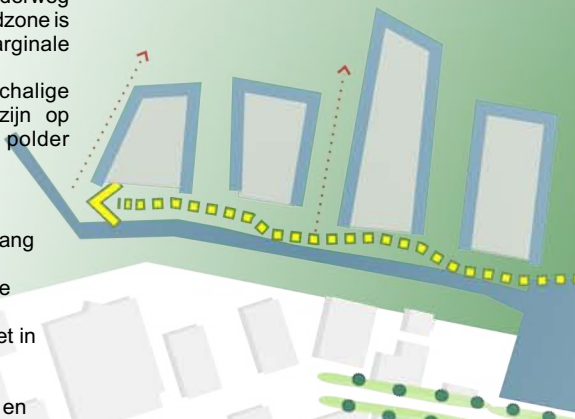
3



POLDERWEG

Karakter

De agrarische functie in het gebied rond de Polderweg is versnipperd. De uitstraling van deze stadsrandzone is rommelig door de aanwezigheid van marginale functies.
Langs de Polderweg staat losse, kleinschalige bebouwing. Tussen deze bebouwing door zijn op verschillende plekken zichtlijnen op de polder aanwezig.

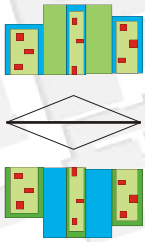


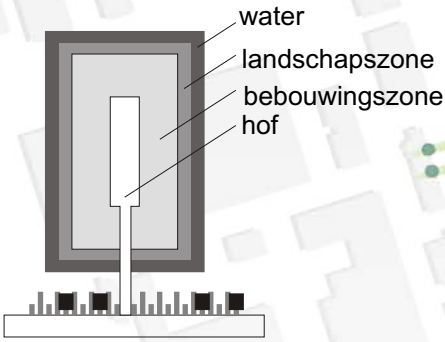
Stedenbouwkundige visie

- de rand van het bedrijventerrein en de overgang naar de polder worden beter vormgegeven;
- het bedrijventerrein wordt aan de zijde van de Polderweg gecamoufleerd met groen, het productiebos is in de loop van de tijd omgezet in een duurzaam bos;
- er wordt een bijzondere woonomgeving gerealiseerd met een combinatie van natuur en woningen.

Streefbeeld

- de groenstructuur is versterkt;
- de Polderweg is als historisch landschappelijk element structurerend ingezet;
- het waardevolle zicht op de polder is behouden;
- direct ten noorden van het bedrijventerrein is gebruik gemaakt van kansen om water te realiseren;
- de volgende inrichtings- en vormgevingsprincipes zijn gehanteerd bij de realisering van woningbouw:
  1. loodrecht op de weg in het verlengde van de kavels staat bebouwing; tussen de bebouwing zijn gebieden open gehouden en ingezet voor waterberging;
  2. aan beide zijden van de weg is op een andere manier met water omgegaan zodat herkenbaarheid ontstaat;
  3. de woningen zijn in clusters ondergebracht; binnen deze clusters is een zonering aangebracht gericht op een goede inpassing in het landschap;
  4. gebruik van natuurlijke materialen voor woningbouw (met name hout en riet).





Uitwerking

- de doorgaande ruimte rond de Polderweg is open Dit wordt afgedwongen in het bestemmingsplan (geen bebouwing). De openheid wordt gewaarborgd door het beheer van het groen door de gemeente;
- in de open ruimten zijn binnen de parcellering in het landschap bebouwingsclusters mogelijk. De bouwmogelijkheden worden opgenomen in het bestemmingsplan;
- het water vormt de overgang tussen het open en het gesloten landschap. Het wateroppervlak in het openbaar gebied zal door de gemeente worden uitgebreid. Op de plekken waar nieuw water wordt geïntroduceerd in combinatie met nieuwe bouwmogelijkheden, zal voor de ontwikkelaar een inspannings-verplichting gelden om (kwantitatief en kwalitatief) voldoende water te realiseren;
- de bebouwing moet een informele sfeer uitstralen, hierbij passen gebruik van hout en riet. De toetsing hiervan vindt plaats door de welstand;
- de Polderweg wordt als regionale route voor langzaam verkeer ingericht. De gemeente initieert en voert de inrichting uit.

SPOORZONE SCHIEDAM

Karakteristiek

De westrand van het plangebied wordt begrensd door het spoor, een structurerend element op grotere schaal. De intensief gebruikte spoorlijn tussen Rotterdam en Delft/Den Haag ligt op een talud. Het ruimtebeslag is gering en het gebruik is niet continue. Het aan de overzijde van het spoor gelegen recreatiegebied Beatrixpark is door het talud niet of nauwelijks vanuit het plangebied waar te nemen.
De zone langs het spoor is rommelig omdat de hoogspanningsleiding die hier parallel aan het spoor loopt een intensief gebruik thans in de weg staat.

Stedenbouwkundige visie

Bij de ontwikkeling is een eenduidige functionele invulling in de spoorzone gewenst. Een ontwikkeling in één keer heeft de voorkeur ten behoeve van herkenbaarheid en samenhangende beeldkwaliteit van de rand. Om de representatieve beeldkwaliteit en de samenhang te waarborgen is een aantal principes sturend voor het ontwerp:

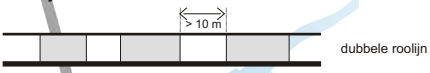
- er wordt extra water gerealiseerd;
- spoordijk als groene lijn met blauwe begeleiding wordt versterkt tot de kruising met de A20, vanaf daar manifesteert de stad zich als een poort, Schieveste / Flatted Factories;
- de spoorzone in Schiedam krijgt een continue karakter;
- er is een ruimtereservering van 11 m voor een spoorverdubbeling aan de zijde van het bedrijventerrein;
- er is een ruimtereservering van 23 m voor een station aan de noordwestzijde (in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan is spoorverdubbeling voorzien in 2010);

Streefbeeld

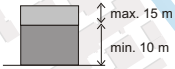
- een water- en groenstructuur begeleidt het spoor;
- de overgang naar bebouwing is zorgvuldig vormgegeven;
- wanneer de hoogspanningsleiding in de toekomst onder de grond is gebracht, ontwikkelingen als volgt sturen:
  1. versterken van de groene randzone aan de achterzijde van de bedrijven, in symmetrie met de westzijde langs de sportvoorzieningen;
  2. zichtlijnen vanuit dwarsstraten op voorbij rijdende trein behouden;
  3. mogelijkheden bieden voor industrie /handel, met kleinere kavels, laad- en losmogelijkheden.

principes beeldkwaliteit nieuwbouw

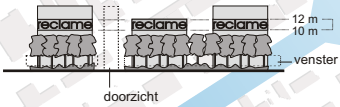
rooilijn



bouwhoogte

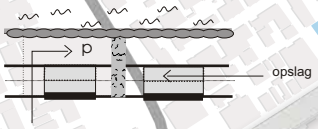


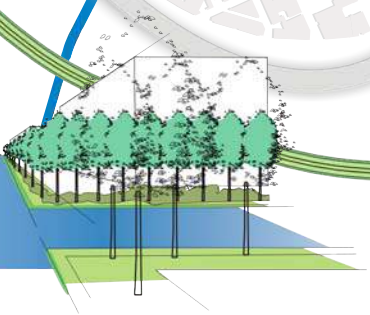
coulisse en reclame

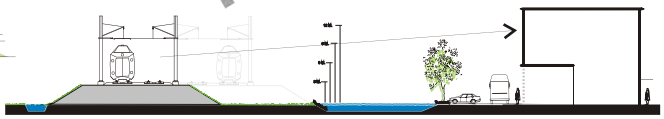


massa en opbouw

perceelindeling







Uitwerking

- langs het spoor is een structurele uitbreiding in bebouwing mogelijk. Deze extra bouwmogelijkheden worden opgenomen in het bestemmingsplan;
- de uitbreiding van bebouwing wordt gekoppeld aan de uitbreiding van wateroppervlak. Dit geldt als een inspanningsverplichting voor ondernemers en zal door de gemeente worden getoetst;
- een raamwerk van groen langs het spoortalud en de Fokkerstraat bepaald het beeld van deze zone De bomen worden aangeplant door de gemeente.

SPOORZONE ROTTERDAM

Karakteristiek

Het spoor, een structurerend element op grotere schaal, is hier de zuidgrens van het plangebied.
Vanaf dit deel van deze snelle lijn bepalen slechts twee grote bouwwerken het beeld, de Van Nellefebriek en de gevangenis (buiten plangebied). Met name het zicht op het monumentale pand van Van Nelle is van grote waarde voor het omliggende gebied voor zowel imago als beeldkwaliteit. Het bedrijventerrein heeft langs de spoorlijn thans een rommelig karakter.

Beleidsplan

- de bouwhoogte van de bedrijfspanden in het gehele gebied wordt beperkt om het zicht op het Van Nelle-complex te behouden;
- gebouwen en bestemmingen worden afgestemd op het karakter van het Van Nellecomplex.

Streefbeeld

- bij nieuwbouw of herinrichting wordt extra water toegevoegd op de kavel in het zicht van de openbare ruimte;
- het designkarakter van het cluster wordt versterkt door in architectuur en materiaalgebruik de zichtbaarheid van de processen en de producten te versterken.

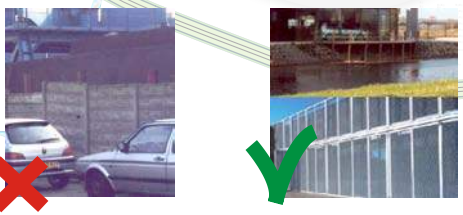
Vormgevingsprincipes

zichtbaarheid activiteiten
en producten van ondernemers

open- en transparante gevelopbouw

materiaalgebruik transparant en licht

transparante hekwerken en terreinafscheidingen

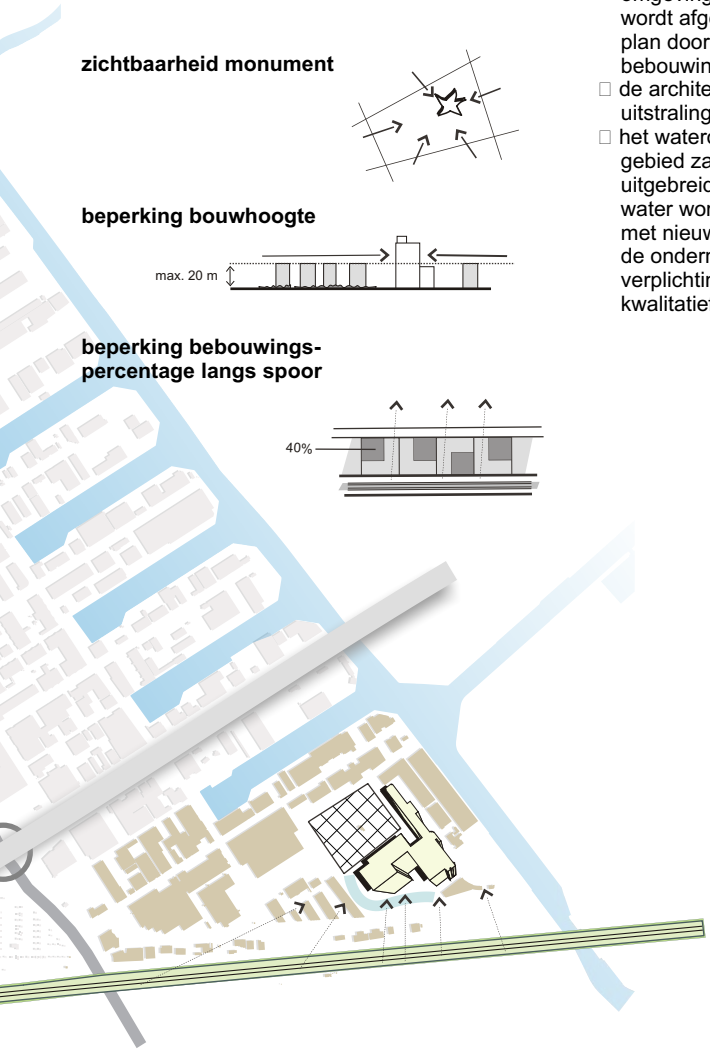


Inrichtingsprincipes

zichtbaarheid monument

beperking bouwhoogte

beperking bebouwings-percentage langs spoor



Uitwerking

- de specifieke ligging en de zichtbaarheid van de Van Nelle fabriek vanuit de omgeving moet worden gewaarborgd. Dit wordt afgedwongen in het bestemmings-plan door bouwbeperkingen (hoogte en bebouwingspercentages);
- de architectuur moet aansluiten bij de uitstraling van Van Nelle, open / modern;
- het wateroppervlak in het openbaar gebied zal door de gemeente worden uitgebreid. Op de plekken waar nieuw water wordt geïntroduceerd in combinatie met nieuwe bouwmogelijkheden, zal voor de ondernemers een inspannings-verplichting gelden om (kwantitatief en kwalitatief) voldoende water te realiseren.

ALGEMENE BEELDKWALITEITEISEN

Architectuur en gevelopbouw

Voor de beeldkwaliteit en de beleving van sfeer in het gebied is het gewenst dat het bedrijventerrein een transparant karakter heeft waarbij de bedrijvigheid in de gebouwen ook vanuit de openbare ruimte kan worden beleefd.
Bij nieuwbouw gelden de volgende beeldkwaliteiteisen:
- open en transparante gevelopbouw
- veelvuldig gebruik van glas als gevelmateriaal
- inpandige verlichting heeft een positief effect naar buiten(oriëntatie en veiligheid)

Voor de herkenbaarheid van de randen van de vlakken en de positieve uitstraling van het gehele bedrijventerrein is het van belang dat architectuur langs deze lijnen extra bijdraagt aan de beeldkwaliteit. Deze architectuur langs deze lijnen zijn het visitekaartje van het bedrijven-terrein. Voor de volgende lijnen worden extra beeldkwaliteiteisen gesteld in verband met de representatieve functie:

Matlingeweg/Parklane, A20 zone, 's-Gravenlandseweg, Industrieweg, Delfhavense Schie, Schiedamse Schie, Spoorzone

De gebouwen langs deze lijnen en met name de A20 hebben een zeer grote transparantie. Een losse transparante gevel die niet de opdeling van de vloeren kent heeft de voorkeur.
Afstemming van het gehele ontwerp; de reclame uitingen hebben een toegevoegde waarde voor de beeldkwaliteit en zijn onderdeel van het ontwerp van het gebouw met verlichte belettering. Hekwerken mogen op deze locaties niet voor de voorgevel worden geplaatst.

kleine eenheden kunnen ook transparant

logo als onderdeel architectuur

‘etalages’ langs de A 20

Reclame

Voor wat betreft reclame uitingen is het van belang dat deze zich voegt naar het karakter en snelheid van de lijn. Met name langs de A20 zijn moderne verlichte gevelgrote reclame-uitingen en belettering mogelijk en zelfs gewenst.

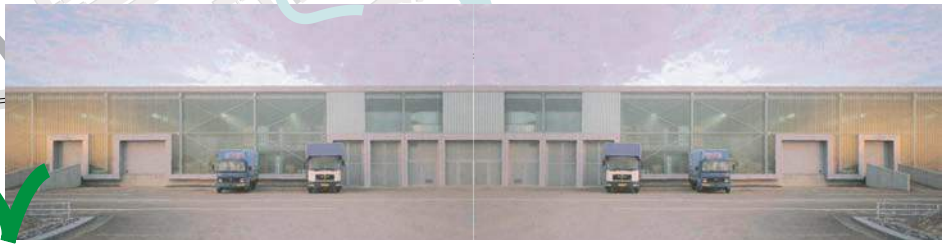
Voor het hele gebied geldt voor nieuwe reclame-uitingen:

- reclame-uitingen als onderdeel van de bebouwing;
- geen reclame-uitingen los in het openbaar gebied;
- lossen en duidelijke belettering;
- geen reclame-uitingen op lage daken langs de A20.

Hekwerken

Voor het gebruik van hekwerken en terrein-afscheidingen die aan de openbare ruimte staan gelden de volgende beeldkwaliteit-eisen:

- transparante afscheidingen (spijlen, roosters e.d.);
- geen prikkeldraad of andere beeldonvriendelijke materialen;
- rustige onopvallende kleurstelling (zwart, metalic, hout);
- in enkele gebieden kan de terreinafscheiding in het ontwerp van water op kavel worden opgenomen (Parklane, Spoorzone). Hekwerken zijn dan overbodig.



transparantie ook bij transport en opslag

UITVOERINGSPROGRAMMA

Door de verschillende schaalniveaus van de ingrepen, het grote aantal partijen in het gebied en de verscheidenheid aan beschikbare middelen zijn er diverse, naast elkaar lopende sporen waarbinnen de ambitie ten aanzien van de beeldkwaliteit kan worden verwezenlijkt.
Om tot uitvoering van het streefbeeld te kunnen komen zullen in de meeste gevallen meerdere partijen een inspanning moeten leveren.
Gezien de eigendomsverhoudingen, de ambitie-verschillen tussen de partijen in het gebied en de beschikbare middelen zullen verschillende ingrepen op verschillende wijzen en op verschillende (soms onzekere) tijdstippen tot stand komen.

Matrix

Om de verschillende sporen, partijen en middelen overzichtelijk te kunnen rangschikken en te kunnen beoordelen is een matrix toegevoegd. In deze matrix zijn alle afzonderlijke planonderdelen opgenomen. Per onderdeel is aangegeven op welke wijze en op welk tijdstip de ambitie kan worden gerealiseerd en welke partijen een inspanning moeten leveren en/of welke middelen daarbij zullen moeten worden ingezet.

Uit deze matrix volgt een prioriteitstelling in tijd en haalbaarheid uitgaande van de initiërende partijen en de beschikbare middelen.

Planonderdelen

LIJNEN	SCHAAL
PARKLANE	MACRO
A20	MACRO
s-GRAVELANDSEWEG	MACRO
INDUSTRIEWEG	MESO
VLAARDINGWEG, BRAUWWEG	MESO
SCHIEDAMSE SCHIE/POLDERWEG	MESO
DELFHAVENSE SCHIE	MESO
SPOOR	MACRO
ZICHTLIJNEN	MESO
WANDEN, ROOILIJNEN	MICRO
RECREATIEVE ROUTES	MESO

PUNTEN	
HAVENKOPPEN	MESO
HAVENKOM	MESO
ENTREES	MESO
KNOPEN	MESO
KRUISINGEN	MESO
BEBOUWINGSACCENTEN	MICRO

VLAKKEN	
A20 - ZONE	MACRO
SPOORZONE	MACRO
WATERZOEKGEBIEDEN	MESO
NIEUWE BEBOUWING	MICRO
INSTEEKHAVENS	MESO
CLUSTERS	MESO
RECLAME, HEKKEN, ETC	MICRO

Uitvoeringsprogramma

		middel	actie partijen	termijn	opmerkingen
Parklane					
1	herinrichten profiel, bomen aanplanten	investeren	gemeente	middel	extra geld reserveren, investeringsbudget vrijmaken
2	openheid waarborgen	BP/beheer/handhaving	gemeente	kort	
3	bestaand water vergroten/ incidenteel bouwmogelijkheden	BP/gronduitgifte	gemeente	middel	
4	bouwmogelijkheid creeëren	BP/gronduitgifte	gemeente	middel	
5	kruis Matlw/Vlaardw groen inrichten, groene kruising met bebouwingsaccenten hoek	BP / investeren	gemeente	middel	
6	extra: water realiseren, sportvelden verplaatsen/bouwmogelijkheden creeren	BP / investeren	gemeente	lang	
A20-zone					
1	wandvorming, hogere bebouwing toestaan., stimuleren ondernemers gebruik zichtlocatie	BP/stimuleren ondernemer	gemeente/ondernemers	middel	zal niet op alle gewenste locaties plaatsvinden, afhankelijk van medewerking ondernemers/eigenaren
2	doorzichten naar achterliggende gebieden veiligstellen	BP/beheer/handhaving	gemeente	kort	
3	investeren / stimuleren gebruik maaiveld A20 (markten, evenementen, etc.)	investeren	gemeente/ondernemers	kort	
s-Gravelandseweg					
1	nieuwe eenduidige profilering aanbrengen	investeren	gemeente	middel	aanleg- en onderhoudsbudget vrijmaken
2	bebouwingsaccenten mogelijk maken	BP/stimuleren ondernemer	gemeente/ondernemers	lang	afhankelijk van medewerking ondernemers/eigenaren
3	aanzetten intensiveren entree, stimuleren ondernemers	BP/stimuleren ondernemer	gemeente/ondernemers	kort	afhankelijk van medewerking ondernemers/eigenaren
Industrieweg					
1	profiel herinrichten	investeren / beheren	gemeente	middel	aanleg- en onderhoudsbudget vrijmaken
2	wanden aanzetten, hogere bebouwing mogelijk maken	BP/stimuleren ondernemer	ondernemers	middel	afhankelijk van medewerking ondernemers/eigenaren
3	inrichten insteekhavens/ gebruiksmogelijkheden water en stimuleren	BP/investeren / beheren	gemeente en ondernemers	middel	
Vlaardingweg / Brauwweg					
1	herprofilering en herkenbare bestrating	investeren	gemeente	middel	aanleg- en onderhoudsbudget vrijmaken
2	bomen aanplanten	investeren	gemeente	middel	extra geld reserveren, investeringsbudget vrij maken
3	bouwmogelijkheden creëren	BP/gronduitgifte	gemeente/ondernemers	kort	onderhoudsbudget afhankelijk van ondernemers
Schiedamse Schie/Polderweg					
1	intensiveren bebouwing mogelijk maken en stimuleren (flatted factories)	BP/stimuleren ondernemers	gemeente en ondernemers	middel	afhankelijk van medewerking ondernemers/eigenaren
2	herinrichten oevers en realisatie openbare plekken aan het water	investeren / beheren	gemeente/waterschap/ondernemers	middel	aanleg- en onderhoudsbudget vrijmaken
3	doortrekken recreatieve routes	investeren / beheren	gemeente	middel	
4	ontwikkeling woningbouw en water Polderweg	BP/ontwikkelaar zoeken/gronduitgifte	gemeente/ontwikkelaar	lang	
Delfhavense Schie					
1	profiel wegen aanpassen en bomen aanplanten	investeren	gemeente	middel	aanleg- en onderhoudsbudget vrijmaken
2	openbare plekken aan water realiseren	investeren	gemeente	middel	aanleg- en onderhoudsbudget vrijmaken
Spoorzone					
1	bebouwing realiseren	BP/ontwikkelaar zoeken/gronduitgifte	gemeente/ontwikkelaar	lang	afhankelijk van onder de grond brengen hoogspannanningskabels
		acquisitie nieuwe ondernemers	gemeente/ontwikkelaar/eigenaar		
2	water realiseren gekoppeld aan nieuwe bebouwing	BP/ontwikkelaar/ondernemers	gemeente/ontwikkelaar	lang	aanleg- en onderhoudsbudget vrijmaken

adviesbureau voor ruimtelijk beleid
ontwikkeling
en inrichting

rboi

RBOI- Rotterdam bv
Delftsestraat 17a
Postbus 150
3000 AD Rotterdam
telefoon (010)4130620
fax (010)4121039

E-mail:info@rboi.nl

ONRI BNSP

spaanse polder 2015

gemeente Schiedam

This project has received European Regional Development Funding through the INTERREG IIIB Community Initiative

NWE ENO INTERREG IIIB NORTH WEST EUROPE

RE-URBA²

Schiedam

Spaanse Polder en ‘s-Graveland 2004

Bestemmingsplan deel 2

december 2005

schiedam

spaanse polder en 's-graveland 2004

bestemmingsplan deel 2

procedure

plannummer	datum	raad	gedeputeerde staten	beroep
11939.00	2 sept. 2005	12 dec. 2005		

opdrachtleider : drs A.Th.M. Hoedemaker

toelichting

Inhoud van de toelichting 1

Inleiding toelichting

DEEL I Ontwikkelingsvisie en bestemmingsregeling

1. Inleiding blz. 5
- 1.1. Voorgeschiedenis 5
- 1.2. De opgave 5
- 1.3. Ligging en begrenzing van het plangebied 7
- 1.4. Vigerende regeling 7
- 1.5. Planvorm en planproces 8

2. Huidige situatie 11
- 2.1. Positionering plangebied 11
- 2.2. Beleidskader 13
- 2.3. Knelpunten 15

3. Ontwikkelingsvisie 17
- 3.1. Visie op de ontwikkeling van het plangebied 17
  - 3.1.1. Strategische visie en beleidslijnen 17
  - 3.1.2. Beleidsplan Spaanse Polder (tekst d.d. 2 juli 2004) 17
  - 3.1.3. Stedenbouwkundige visie 's-Graveland 21
- 3.2. Uitwerking 22
  - 3.2.1. Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004) 22
  - 3.2.2. Schiedams plangebied 27
  - 3.2.3. Beeldkwaliteitplan 29

4. Juridische planbeschrijving 31
- 4.1. Inleiding 31
- 4.2. Planvorm 31
- 4.3. Bestemmingsregeling 31

5. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid 35
- 5.1. Economische uitvoerbaarheid 35
- 5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid 35
- 5.3. Handhavingsbeleid 36

6. Overleg ex artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening 39

DEEL II Achtergronden, onderzoek en analyse

1. Inleiding blz. 5

2. Ruimtelijke analyse 7
- 2.1. Ligging en begrenzing plangebied 7
- 2.2. Oriëntatie, zichtrelaties en identiteit 7
- 2.3. Structurerende elementen 12

3. Functionele analyse 15
3.1. Bedrijven 15
3.2. Horeca 16
3.3. Detailhandel 17
3.4. Wonen 18
3.5. Overige functies 19

4. Verkeer en vervoer 21
4.1. Ontsluiting autoverkeer 21
4.2. Openbaar vervoer 22
4.3. Ontsluiting langzaam verkeer 22
4.4. Parkeren 22
4.5. Goederentransport 23
4.6. Knelpunten en oplossingen 23

5. Milieu 27
5.1. Milieueffectbeoordeling 27
5.2. Bedrijven, milieuzonering en duurzaamheid 27
5.3. Geluidshinder 32
5.3.1. Wegverkeerslawaai 32
5.3.2. Spoorweglawaai 32
5.3.3. Industrielawaai 34
5.4. Luchtkwaliteit 36
5.4.1. Beleid en normstelling 36
5.4.2. Onderzoeksopzet 38
5.4.3. Toetsing 39
5.4.4. Conclusie en afweging 42
5.5. Bodemkwaliteit 43
5.6. Planologisch relevante leidingen en straalpaden 44
5.7. Externe veiligheid 45
5.7.1. Inleiding 45
5.7.2. Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen 45
5.7.3. Vervoer gevaarlijke stoffen plangebied 45
5.7.4. Externe veiligheid en bedrijven 46
5.8. Rotterdam Airport 50

6. Waterhuishouding 53
6.1. Beleidskader water 53
6.1.1. Rijksbeleid 53
6.1.2. Provinciaal beleid 53
6.1.3. Regionaal beleid 53
6.2. Proces watertoets 54
6.3. Huidige situatie 54
6.4. Watervisie 57
6.5. Implementatie visie en perspectief op uitvoering 58
6.5.1. Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004) 58
6.5.2. Schiedams plangebied 61

7. Ecologie 65
7.1. Inleiding 65
7.2. Huidige situatie 66
7.3. Effecten 67
7.4. Onderzoek flora en fauna woongebied Polderweg 67
7.5. Conclusies 68

8. Archeologie en cultuurhistorie 69

Bijlagen:

1. Vigerende bestemmingsplannen.
2. Geraadpleegde literatuur.
3. Beleidskader.
4. Doelgroepenbeleid.
5. Structuurplan Van Nelle Ontwerpfabriek (concept).
6. Bedreigingen voor de ontwikkeling van de Spaanse Polder.
7. Overzicht bedrijven (functioneel), horeca en bedrijfswoningen.
8. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten.
9. Toelichting algemene aanpak milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.
10. Verslag mondelinge Inspraak Schiedam.
11. Nota van Inspraak en vooroverleg Schiedam.
12. Nader onderzoek flora en fauna bestemmingsplangebied Spaanse- en 's-Gravelandsepolder.
13. Onderzoek luchtkwaliteit.

DEEL II Achtergronden, onderzoek en analyse

1. Inleiding

In dit tweede deel van de toelichting wordt ingegaan op de achtergronden van de ruimtelijk-functionele beleidsvisie die in het bestemmingsplan is vertaald in plankaart en voorschriften. Er wordt een beschrijving gegeven van de onderliggende rapportages en onderzoeken. In deel 1 is reeds een beknopte beschrijving opgenomen van de ruimtelijke en functionele analyse, knelpunten in het plangebied, verkeer- en vervoers- en milieuaspecten, de waterhuishouding, ecologie en archeologie/cultuurhistorie. In dit tweede deel wordt uitvoeriger op deze onderdelen ingegaan.

blanco pagina

2. Ruimtelijke analyse

Onderstaand komt eerst de ligging van het plangebied in breder verband aan de orde waarna in twee deelparagrafen een stedenbouwkundige analyse wordt gegeven van het plangebied. Allereerst wordt ingegaan op de aspecten zichtrelaties, oriëntatie en identiteit, zowel in relatie tot de omgeving als binnen het plangebied. Vervolgens worden vormaspecten, structuur en patronen beschreven en gekwalificeerd.
Deze ruimtelijke analyse biedt aangrijpingspunten en bouwstenen voor de gewenste ruimtelijk-functionele herstructurering van het plangebied. Ook het welstandsbeleid van beide gemeenten is hierbij van betekenis. Dit beleid is geformuleerd in de Ontwerp Koepelnota Welstand Rotterdam (gemeente Rotterdam, september 2003) en de Nota architectuur & welstand 2004 (gemeente Schiedam, april 2004). In deze nota's is aangegeven dat de bedrijventerreinen omgevormd moeten worden naar een modern gemengd terrein met een verschijningskwaliteit die bij een dergelijk terrein hoort.

2.1. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied maakt deel uit van een uitgestrekt en dynamisch stedelijk krachtenveld (figuur 2.1 en 2.2). De zuidwestelijke flank van de Randstad, tegenwoordig ook bekend als de Deltametropool, wordt gevormd door de in oost-westrichting uitgestrekte stedelijke agglomeratie van Rotterdam via Schiedam en Vlaardingen richting Maasvlakte en Noordzee. Het plangebied ligt aan de noordzijde van deze stedelijke agglomeratie, voor een deel (oosten) op het grondgebied van Rotterdam en voor een deel (westen) in Schiedam.

Ten noorden van het plangebied wordt het bedrijvenpark Noordwest omringd door een "stedelijke" groene bufferzone. Verder naar het noorden dringen de grotere groene gebieden van Midden-Delfland de binnenrand van de westelijke Randstad binnen. Het Beatrixpark ten westen van het plangebied is daarvan één van de uitlopers.

Het plangebied grenst aan verschillende ruimtelijk structurerende elementen zoals wegen, spoorbanen en water, die vanuit een hoger schaalniveau bepalend zijn voor de vorm van en oriëntatie op het plangebied (figuur 2.3).

De ligging van het spoorlijn Rotterdam-Den Haag/Hoek van Holland in combinatie met het station Schiedam Centrum optimaliseert de bereikbaarheid per spoor van het zuidelijk deel van het plangebied. De A20, onderdeel van de ruit van Rotterdam, en de nabijgelegen A13 zijn belangrijke snelwegen in het wegennet van de zuidwestelijke Randstad en zorgen voor een directe ontsluiting van de bedrijventerreinen.

Het water van de Schie splitst zich aan de noordzijde van het plangebied in drie doorgaande waterlijnen in de richting van de Maas. De Poldervaart loopt westwaarts en verbindt verschillende groene gebieden in Schiedam met elkaar en met Midden-Delfland. De Schiedamse Schie stroomt midden door het plangebied naar het centrum van Schiedam en gaat daar over in een kleinschalig grachtenpatroon. De Delfshavense Schie is in schaal het grootst en wordt druk bevaren door zowel beroeps- als pleziervaart. Vijf havenbekkens met aansluitende bedrijfsgronden bieden mogelijkheden voor watergebonden bedrijven.

De bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland zijn functioneel gezien een duidelijke eenheid en vormen tezamen buiten het havengebied één van de grotere bedrijventerreinen in de stedelijke agglomeratie van Rotterdam.

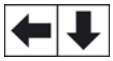
2.2. Oriëntatie, zichtrelaties en identiteit

Oriëntatie: analyse van de randen van het gebied en de omgeving

Het plangebied ligt aan de noordrand van Rotterdam ten noorden en zuiden van de rijksweg A20 tussen het woongebied Overschie in Rotterdam en het Beatrixpark in Schiedam. Het plan-

gebied wordt in het noorden en oosten grotendeels begrensd door water (Polderweg, Schie en Delfshavense Schie) en in het zuiden en westen door enerzijds de railverbinding Rotterdam-Den Haag en anderzijds de rijksweg A20. Het gebied is omvangrijk (ruim 300 ha bruto).

Het plangebied wordt duidelijk ingekaderd door een aantal structurerende elementen. De grenzen van het plangebied en de relatie met de omgeving worden hieronder per element beschreven en gekarakteriseerd.



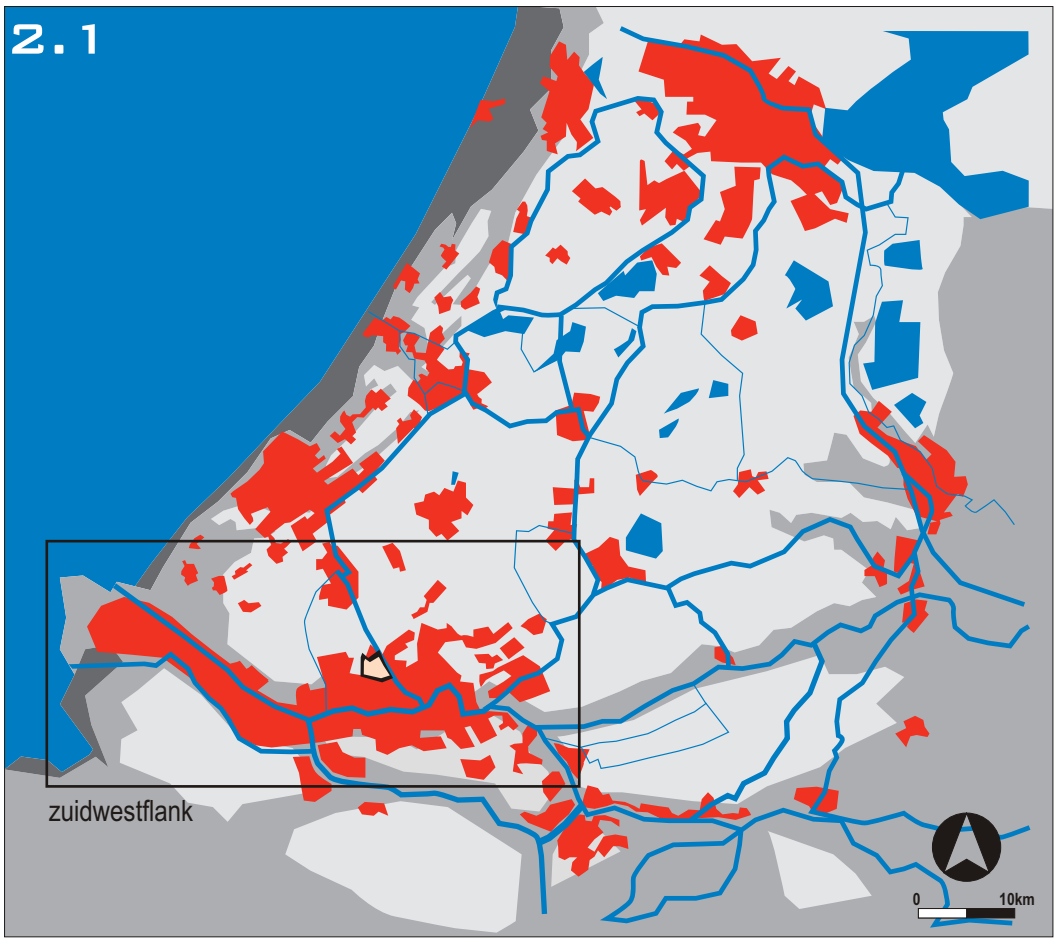
De zuidwestrand van het plangebied wordt begrensd door het **spoor,** een hoofdstructuurelement op grotere schaal. Liggend op een talud sluit dit een overgang naar en ruimtelijke relatie met de zuidelijk gelegen wijk Spangen uit. Het aan de westzijde van het spoortalud gelegen recreatiegebied Beatrixpark is niet of nauwelijks vanuit het plangebied waar te nemen.
De rand van het bedrijventerrein in het zuiden bestaat uit twee delen. In het midden en oosten wordt de zuidgrens bepaald door de **rijksweg A20**. Ook deze weg ligt op een talud, waardoor een ruimtelijke relatie met de zuidelijk gelegen woonwijk Mathenesse ontbreekt.

De begrenzing van het plangebied aan de noordzijde is tweeledig. In het Schiedamse deel is de overgang naar het buitengebied niet helder vormgegeven. De **Polderweg**, een oud historisch lint, sluit op geen enkele manier ruimtelijk aan op de achterkanten van bedrijven. Hoewel de **Delfshavense Schie** in het Rotterdamse deel een duidelijke grens vormt, is er, door het open profiel en de groene oevers, wel een geleidelijke overgang naar de omgeving aanwezig. Aan de overzijde van de Schie ligt een groene bufferzone die het nieuwe bedrijvenpark Noordwest in het noorden ruimtelijk begrenst.

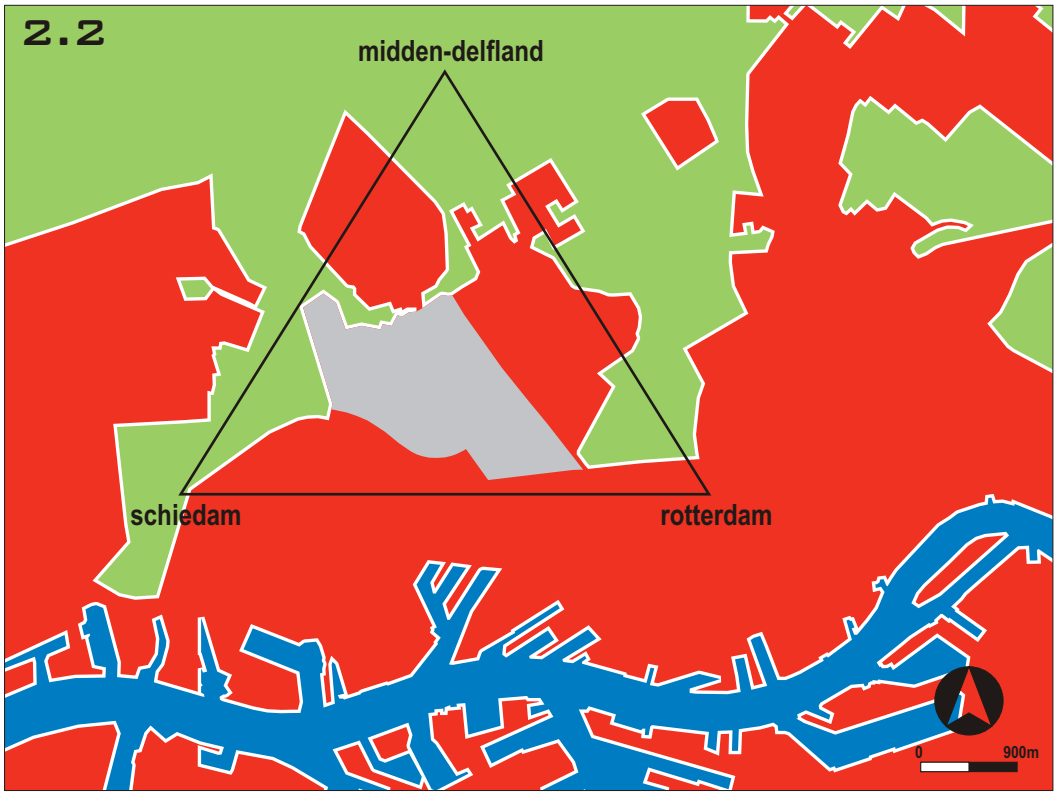
De **Delfshavense Schie** aan de oostzijde is een duidelijke grens van het bedrijventerrein, maar vormt door het profiel met relatief veel groen toch een redelijk geleidelijke overgang naar het woongebied Overschie-Kleinpolder West.

Zichtrelaties

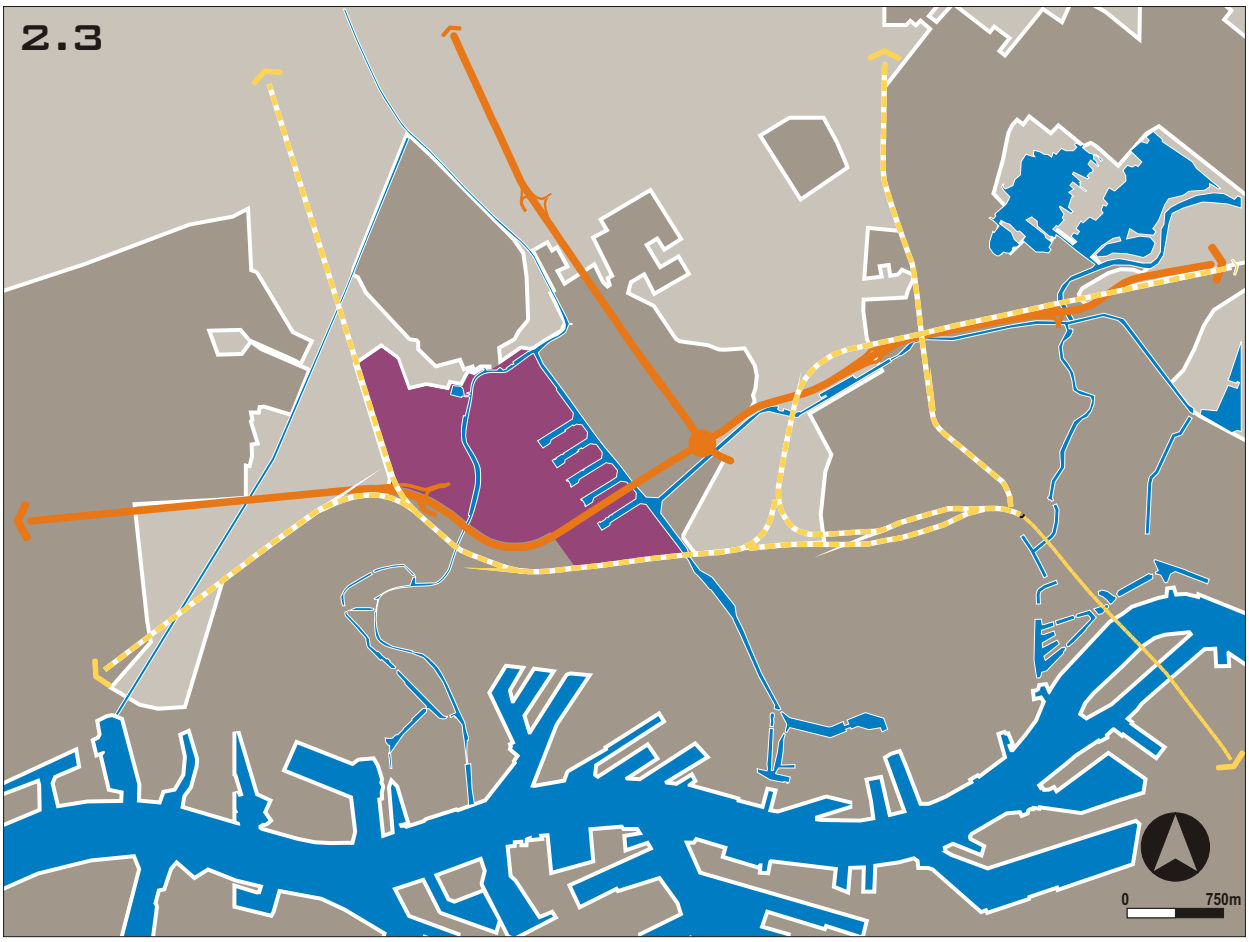
Door hoogteverschillen, morfologie, water en groen zijn de zichtrelaties in het gebied divers (zie figuur 2.4). De randen van het plangebied geven het bedrijventerrein duidelijke kaders. De ruimtelijke openheid bij de watergangen in het oosten en noorden garandeert een goede visuele relatie met de omgeving. Bijzondere punten in de beleving van het water en de omgeving zijn de bruggen. De taluds van de snelweg en het spoor daarentegen blokkeren op maaiveldniveau de visuele relatie met de omgeving en sluiten het gebied in het zuiden en westen af.
In het plangebied zijn met name de gebieden aan het water en rond de orthogonale wegenstructuur relatief open.
De Schiedamse Schie wordt voor een groot deel begeleid door een openbaar profiel. Echter aan de zuidzijde buigt het openbaar profiel zich van het water af en ontstaat een meer gesloten deel met achterkanten van bedrijven aan het water.
De oudere delen van het plangebied zijn in de tijd aan elkaar gegroeid. De openbare ruimte en de bouwmassa's zijn rommelig en slordig ingericht. Omdat het parkeren in hoofdzaak in de openbare ruimte plaatsvindt, lijken deze gebieden vol. Hier is weinig openheid aanwezig.



ligging in groter verband



ligging plangebied ten opzichte van rotterdam - schiedam e.o.



ligging ten opzichte van structurerende elementen

Figuur 2.3 Ruimtelijk structurerende elementen (1/2 A4)

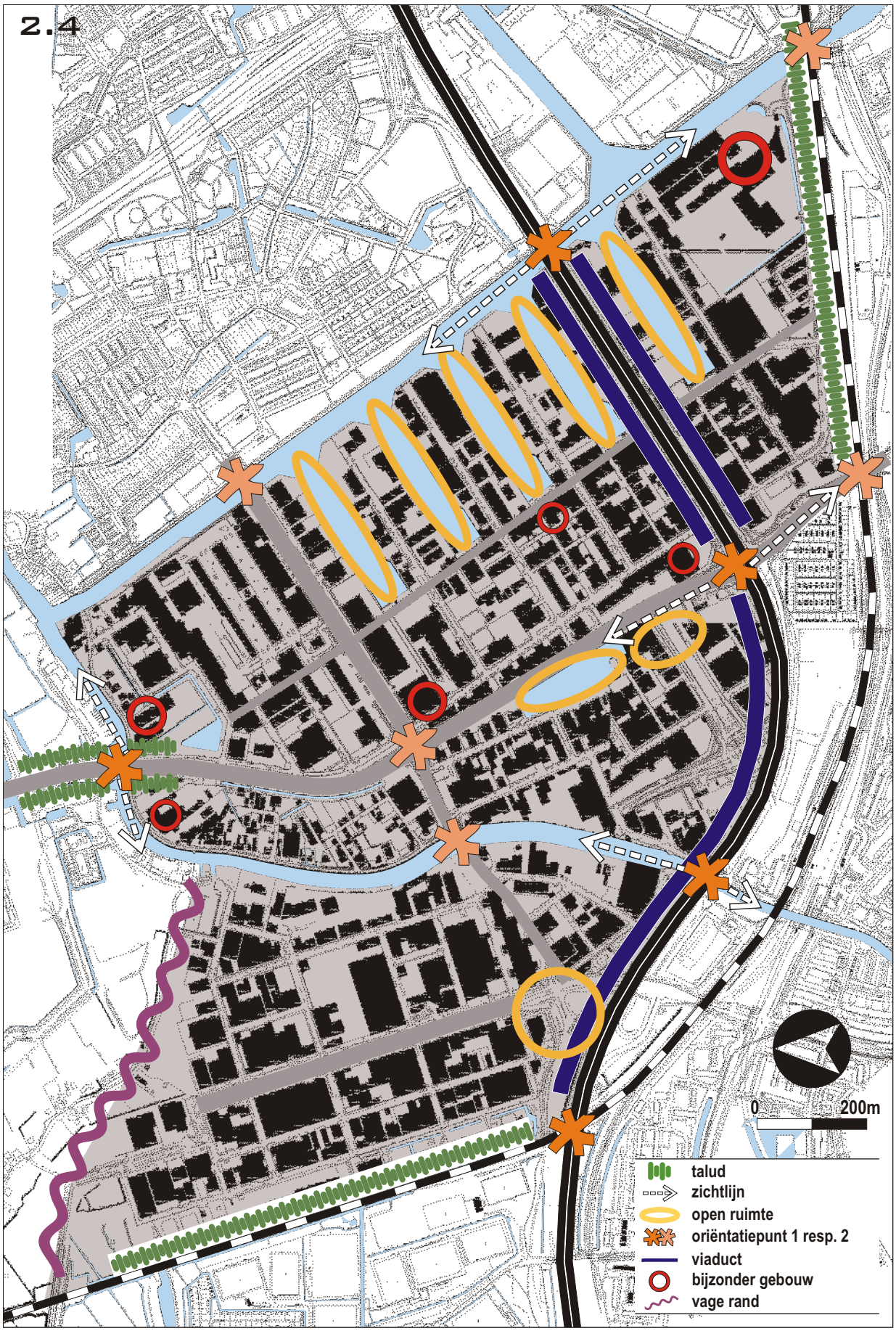
Identiteit

Het plangebied kent op de verschillende schaalniveaus kenmerkende elementen. In deze paragraaf worden deze kort benoemd en gekarakteriseerd.

De intensief gebruikte **spoorlijn** tussen Rotterdam en Den Haag ligt op een talud. Het ruimtebeslag is ten opzichte van een rijksweg gering en het gebruik is niet continue.
De **rijksweg A20** is als onderdeel van de ruit van Rotterdam zeer druk en vormt voor een groot deel de beeldvorming van het plangebied van buitenaf.
De **Schiedamse Schie** heeft een licht slingerend verloop en is zowel wat betreft structuur als wat betreft karakter een vreemd element ten opzichte van het industriële karakter van het bedrijventerrein. Kleinschalige bebouwing die ruimtelijk beter aansluit, ligt langs de noordoostoever.

De **Delfshavense Schie** is weliswaar redelijk groen, maar grootschalig van karakter en sluit aan bij de orthogonale structuur van belangrijke kenmerkende structuurdragers. De havenbekkens versterken deze ruimtelijke structuur. Het bedrijventerrein heeft nauwelijks een openbare ruimtelijke relatie met het water, omdat bedrijven de oevers in gebruik hebben.

De beeldbepalende ontsluiting van het bedrijventerrein, de **Matlingeweg**, heeft vele gezichten. Het water aan de westzijde nabij de Galeteestraat/Thurledeweg suggereert een hoge representativiteit, evenals de nieuwe kantoorgebouwen ten noorden hiervan. Echter, de overzijde van de weg contrasteert met dit beeld. Achterzijden van bedrijven werpen hun schaduw over de weg.



zichtrelaties en oriëntatie

Het kenmerkende van de **Industrieweg** is de rechte lijn die zich in noord-zuidrichting over nagenoeg het gehele plangebied uitstrekt en ruimtelijke samenhang brengt.
De **De Brauwweg/Vlaardingweg** die in oost-westrichting het Rotterdamse met het Schiedamse deel van het plangebied verbindt, heeft weinig continuïteit. In het oosten (Vlaardingweg) is de weg recht met een ruim profiel en een brede groene middenberm. In het Schiedamse deel is de weg smal en buigt hij af naar de aansluiting met de A20.

Een aantal **individuele elementen** is zeer beeldbepalend voor de beleving van het bedrijventerrein. De Spaanse Toren aan de Industrieweg is met name door zijn hoogte een zeer kenmerkend element. Het Van Nellecomplex heeft een beeldbepalende uitstraling en is sinds 1986 een rijksmonument. De Tollens verffabriek (hoek Matlingeweg-Overschieseweg) is in 1940-1943 gebouwd naar een functionalistisch ontwerp van J.H. van den Broek (architectenbureau Brinkman en van den Broek) en is in het Monumenten Selectie Project (MSP) voorgedragen als rijksmonument.
Ook het bedrijfsverzamelgebouw Spaanse Kubus op de hoek van de Matlingeweg en de Vlaardingweg is in dit kader vermeldenswaardig.

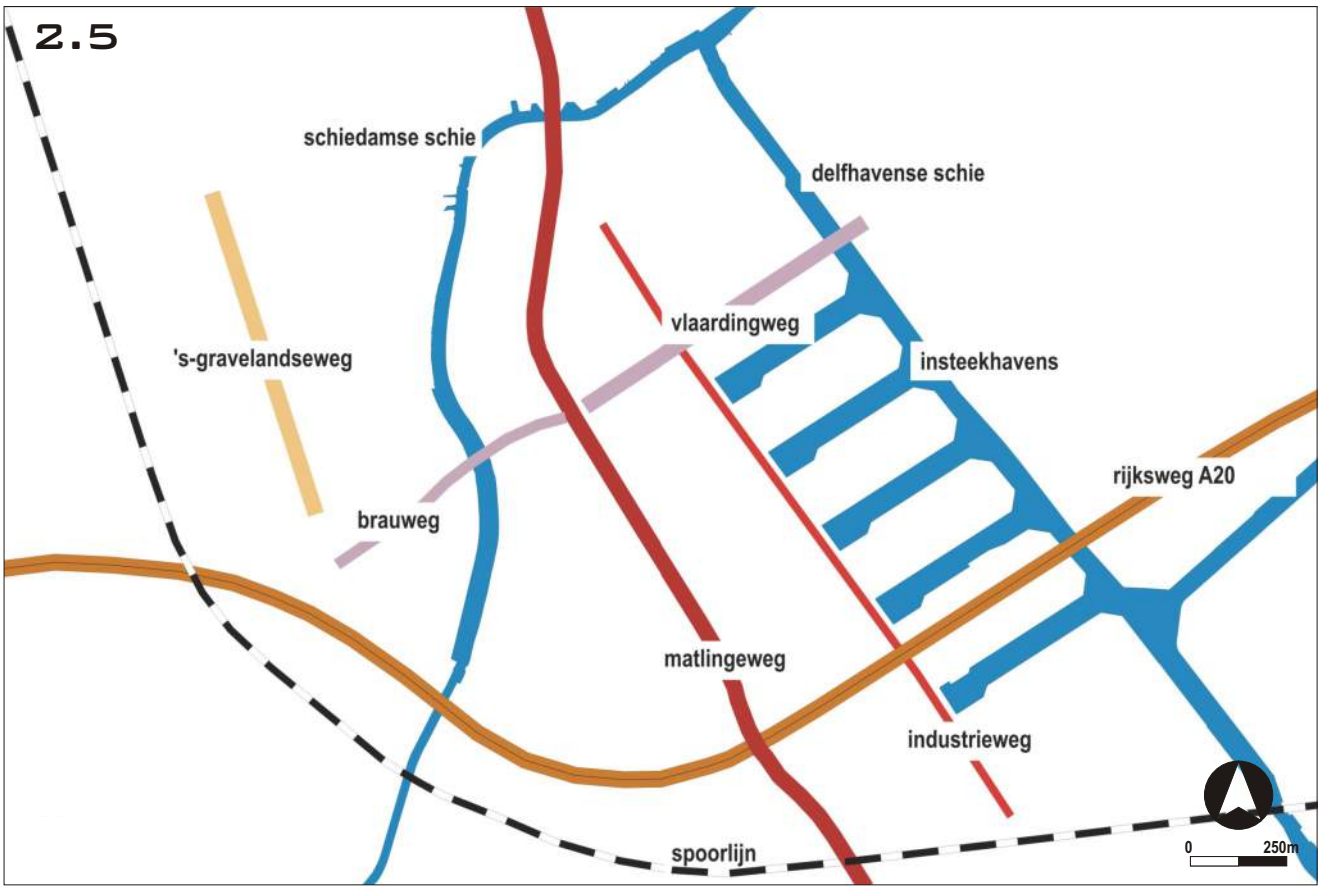
Voor een meer uitgebreide beschrijving en waardering van karakteristieke elementen wordt verwezen naar het beeldkwaliteitplan.

2.3. Structurerende elementen

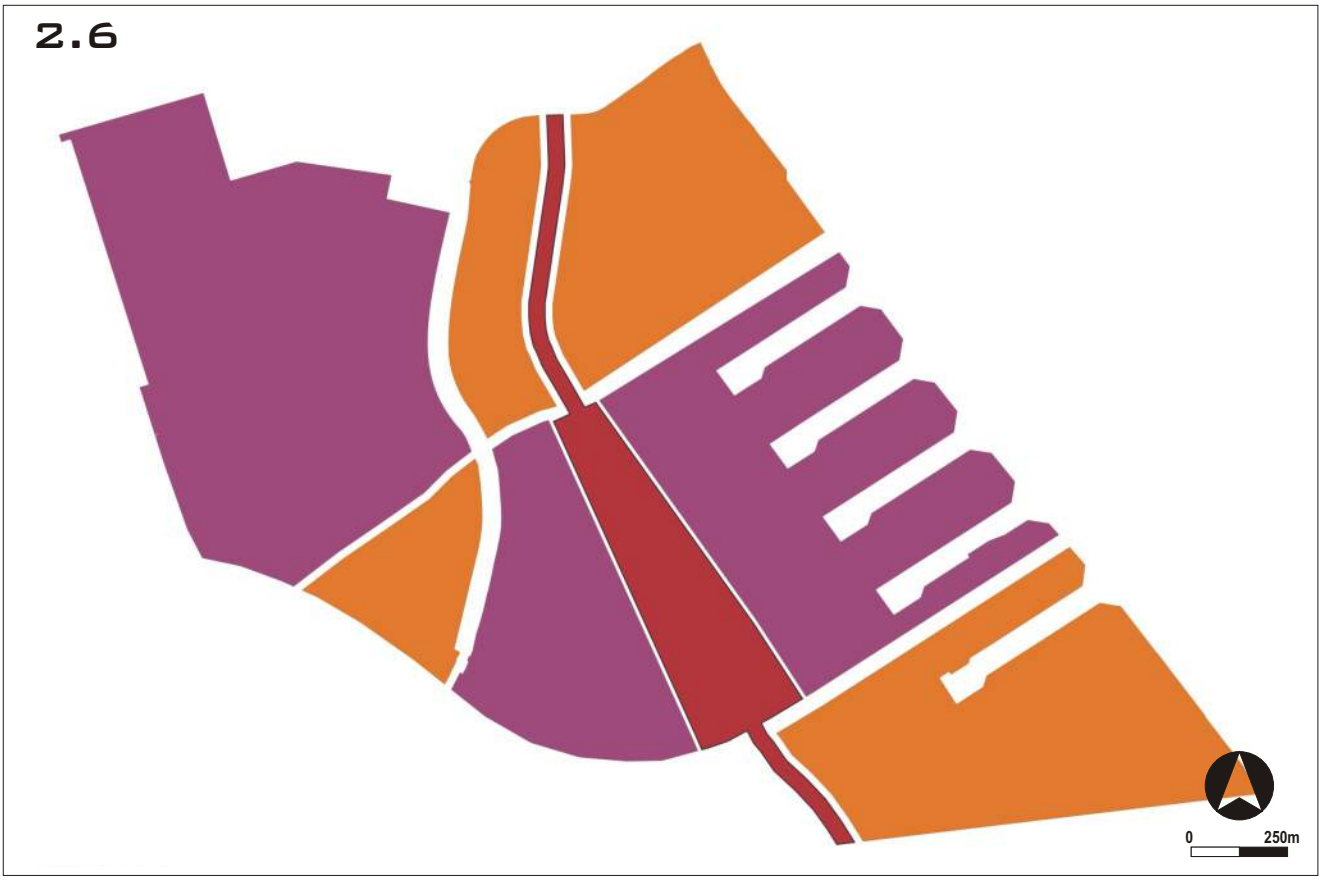
Opvallend in het plangebied is het grote aantal **structurerende elementen** (vormen, lijnen en clusters). Zij "vormen" het gebied in meerdere opzichten. De confrontatie tussen de amorfe vormen en de orthogonale structuur is zeer opvallend. Zo "slingeren" snelweg, spoorlijn, Schie en Matlingeweg zich door de sterk orthogonale structuur van de Industrieweg en de 's-Gravelandseweg en de structuur van ontsluiting en bebouwing die daaraan gekoppeld is. Waar deze verschillende structuren samenkomen ontstaan interessante plekken en overgangen.
In de beschrijving van de ruimtelijke structuur worden eerst de lijnvormige elementen besproken op basis waarvan vervolgens aan de hand van deze elementen ruimtelijke clusters worden aangewezen.

Lijnen en routes
De lijnvormige structurerende elementen worden beschreven van groot naar klein schaalniveau (zie figuur 2.5). De **rijksweg A20** is onder te verdelen in drie segmenten. Het eerste deel snijdt door het bedrijventerrein en ligt verhoogd op een viaduct. De rooilijnen van bebouwing liggen aan weerszijden vrij strak langs de weg. Het tweede deel vormt de zuidgrens van het plangebied en vormt daarmee een rand. Het profiel is hier asymmetrisch en de rooilijn aan de zijde van het plangebied loopt ook strak langs het profiel. Het laatste deel is eveneens onderdeel van de zuidgrens, maar vormt meer een entreegebied. De rooilijnen van bebouwing openen zich ten opzichte van de weg.
De intensief gebruikte **spoorlijn** tussen Rotterdam en Den Haag is aan twee zijden de begrenzing van het plangebied, aan een deel van de zuidzijde en aan de westzijde. Het spoor buigt hier af naar het noorden. De schaal van deze bocht vervreemdt dit grootschalige element van de in verhouding kleinschalige bedrijfsbebouwing. Dit resulteert in reststroken langs het spoor die een uiterst rommelige invulling hebben.

Van de waterwegen vormen de **Schiedamse Schie**, de **Delfshavense Schie** en de **havenbekkens** de belangrijkste kenmerkende structuurdragers. Het groen en blauw in en rond het plangebied zijn in hoofdzaak gekoppeld aan deze blauwe lijnen. Zo hebben de Schiedamse Schie en de Delfshavense Schie een groen karakter. Een groene rand om het belendende bedrijvenpark Noordwest flankeert het plangebied.
Op de oostoever van de Schiedamse Schie bevindt zich het meest historische deel van het plangebied. Langs de Overschiese Dorpsstraat/Overschieseweg is in de loop van de tijd een lint van kleinschalige (woon)bebouwing ontstaan. Voor een groot deel is deze bebouwing nog aanwezig en op sommige plekken, met name in het noordoosten, cultuurhistorisch gezien zeer waardevol. Door de woonfunctie en de kleine schaal zijn er rond dit lint contrasten met de schaal en functie van bedrijven.



lijnen en routes



plekken en clusters

De **Matlingeweg** vormt een route die vanaf de Maasboulevard langs de havens in Nieuw Mathenesse via bedrijventerrein Spaanse Polder en bedrijvenpark Noordwest op de rijksweg A13 aansluit. Deze route is zowel op de schaal van de stedelijke agglomeratie als op de schaal van het plangebied van groot belang. De lijn vormt zowel ruimtelijk als functioneel de aansluiting tussen het grote schaalniveau en de schaal van het plangebied.
De **Industrieweg** is parallel aan de Matlingeweg van secundair belang, maar heeft voor de oostelijk helft van het plangebied, gezien zijn lange rechtstand, een structurerende waarde.
De **'s-Gravelandseweg** is in het westelijk deel de primaire structuurlijn, maar is qua routing ook buiten het plangebied van minder betekenis dan de Matlingeweg.

De **De Brauwweg/Vlaardingweg** is in oost-westrichting een primair structurerend element, maar door het wisselende profiel discontinue van karakter.

Plekken en clusters

Het hele **oostelijk deel** van het plangebied heeft grote samenhang door de rechte lijn van de Industrieweg en de sterk structurerende havenbekkens (zie figuur 2.6). Toch kan met name in de waarneming vanuit de openbare ruimte een nadere onderverdeling worden gemaakt.
De Vlaardingweg en de A20 delen het gebied in drieën. Het noordelijk deel wordt ruimtelijk bepaald door de Groothandelsmarkt. In het middelste en grootste deel zijn de bedrijven zeer wisselend van grootte en karakter. Toch is er ruimtelijke samenhang door het strenge orthogonale patroon.
De **Matlingeweg** heeft een ruimtelijk onafhankelijke positie. Enkele plekken langs deze weg vallen direct binnen de ruimtelijke entiteit van deze weg en zijn als zodanig vormgegeven. Andere plekken aan deze weg hebben juist in het geheel geen ruimtelijke aansluiting.
In het gebied tussen de **Matlingeweg en de Schie** is sprake van een afwijkend ruimtelijk en functioneel patroon. De schaal van de gebouwen is klein en de doordringbaarheid van de ruimtelijke structuur is fijnmazig. Langs grote delen van de Overschieseweg is sprake van historische lintbebouwing. Direct achter het cultuurhistorisch lint wordt het gebied rommelig, de bebouwing en openbare ruimte is onsamenhangend en het type bedrijven schimmig.
De functionele differentiatie en schaalverschillen zijn dus groot, van woonhuizen via lichte bedrijvigheid naar industriële panden. De ruimtelijke structuur in dit gebied is op de Schie/Overschieseweg georiënteerd en keert zich van de Matlingeweg af.
Het gebied ten zuiden van de **Vlaardingweg** en tussen de Matlingeweg en de Schie is een van de oudere delen van het bedrijventerrein. De bebouwing is rommelig en duidelijk in de tijd gegroeid. De orthogonale structuur is hier minder aanwezig, maar wel de enige factor die het gebied samenhang geeft.
Tussen **de Schie en de De Brauwweg** ligt een relatief klein, driehoekig cluster. De invloed van de Schie is hier af te lezen in de ruimtelijke structuur.
Het gebied **ten noorden van de De Brauwweg** in Schiedam is eveneens in een streng orthogonaal stelsel opgezet dat zorgt voor een duidelijk en samenhangend beeld. De schaal van de bebouwing is hier relatief groot.

3. Functionele analyse

In onderstaande functionele analyse komen de huidige situatie en het beleid ten aanzien van de meest voorkomende gebruiksvormen aan bod. Achtereenvolgens wordt ingezoomd op:
- bedrijven;
- horeca;
- detailhandel;
- wonen;
- overige functies.

Voorzover relevant wordt eerst een algemeen beeld van het plangebied geschetst en wordt vervolgens ingezoomd op het Rotterdamse en Schiedamse plangebied. Per functie is aangegeven of sprake is van consolidatie of niet.

3.1. Bedrijven

De goed ontsloten bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland bieden ruimte aan een groot aantal bedrijven. De terreinen zijn veelal intensief bebouwd en er resteren nog slechts enkele restkavels. Op basis van de huidige regelgeving (de vigerende bestemmingsplannen, zonering Industrielawaai) kunnen zich op het bedrijventerrein nagenoeg alle soorten bedrijven vestigen. Als belangrijkste "droog" bedrijventerrein in de Rotterdamse agglomeratie, biedt het plangebied ruimte aan zogenaamde hinderbedrijven (geluid, geur, e.d.).

Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)

In het Rotterdamse plangebied (het Rotterdamse deel van de Spaanse Polder) zijn circa 600 bedrijven gevestigd met in totaal circa 8.500 werkzame personen.
De grootste sector in de Spaanse Polder is de groothandel en handelsbemiddeling. Deze sector vormt samen met de industriële sector de primaire doelgroep van de Spaanse Polder, die 44% van het totale aantal bedrijven in het gebied omvat. Bijlage 7 bevat een overzicht van de bedrijven naar economische activiteit.

Het grootste aantal arbeidskrachten is werkzaam in de groothandel en handelsbemiddeling (ruim 2.050 werkzame personen). De tweede werkgever, met ruim 1.800 werkzame personen, is echter de industrie. Daarna volgen de zakelijke dienstverlening (ruim 1.400 werkzame personen) en de bouwnijverheid (ruim 1.100 werkzame personen). In de autobranche (reparatie en handel) zijn ruim 450 personen werkzaam.

Schiedams plangebied

In het Schiedams plangebied zijn in totaal circa 290 bedrijven gevestigd (waarvan ruim 200 op het bedrijventerrein 's-Graveland en ruim 80 op het Schiedamse deel van de Spaanse Polder). In bijlage 7 zijn de bedrijven uitgesplitst naar economische activiteit:

Het grootste aantal arbeidskrachten is werkzaam in de zakelijke dienstverlening en in handel in onroerende goederen (circa 2.250 personen) gevolgd door bijna 2.000 werkzame personen in de deelsectoren groothandel en handelsbemiddeling en handel en reparatie van auto's. Ruim 1.300 personen zijn werkzaam in de industriële sector.

De milieuhinder die bedrijven (kunnen) veroorzaken is een belangrijke factor bij het bepalen van de planologische toelaatbaarheid van bedrijven. Uitgangspunt is dat milieubelastende en hindergevoelige functies ruimtelijk van elkaar worden gescheiden. Hiertoe zijn richtafstanden voor typen bedrijven bepaald die gecategoriseerd zijn in 6 milieuhindercategorieën, waarbij milieuhindercategorie 1 de minst milieubelastende bedrijfsactiviteiten aangeeft en milieuhindercategorie 6 de meest milieubelastende bedrijfsactiviteiten (zie bijlage 9 Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten).

De meeste bedrijven in het plangebied vallen in de milieuhindercategorie 2 en 3 van de Staat van bedrijfsactiviteiten (zie voor meer informatie paragraaf 5.2). Er is een aantal bedrijven aanwezig die behoren tot milieuhindercategorie 4 (Rotterdams plangebied).

3.2. Horeca

Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)

In het plangebied bevinden zich diverse horecabedrijven. Dit betreft onder meer "zware" horeca (onder andere sociaal-culturele centra) ter plaatse van de Schuttevaerweg en de Overschieseweg. Aan de Thurledeweg is een McDonalds gevestigd en aan de Industrieweg een restaurant. Enerzijds betreft het hier horeca die een duidelijke relatie heeft met de bedrijven in het plangebied. Anderzijds betreft het horeca met een veel bredere doelgroep, die op het bedrijventerrein een plaats heeft gevonden door de aanwezige ruimtelijke mogelijkheden. In bijlage 7 wordt een overzicht gegeven van de aanwezige horecavoorzieningen in het Rotterdamse plangebied.

Sectoraal beleid horeca Rotterdams plangebied

In de Horecanota Rotterdam 2002-2006 is het Rotterdamse Horecabeleid geformuleerd. Het beleid is erop gericht om bestaande waardevolle horecavestigingen te behouden en ruimte te bieden aan ontwikkelingen die nodig zijn om de positie van Rotterdam als uitgaansstad te versterken. Voor de deelgemeenten is gebiedsgericht beleid beschreven.

Voor horeca in haven- en industriegebieden geldt de volgende beleidslijn:
"In principe is de gevoeligheid voor horecaoverlast hier niet groot aangezien de bedrijvigheid al (milieu-)belasting geeft voor de omgeving. Echter, het gebrek aan sociale controle en het vermeende gebrek aan gehinderden maakt dat horeca en met name zalencentra in deze omgeving nogal eens voor aantasting van de openbare orde zorgt. Vestiging in horeca- gebieden blijft mogelijk, maar deze moet nadrukkelijk passen binnen het cachet van het bedrijfsterrein. Daar waar specifieke plannen zijn geschreven voor deze gebieden (bijv. Revitalisering Spaanse Polder) zijn deze leidend voor het horecabeleid."

Door middel van een ruimtelijke zonering van horecabedrijven kan in het ruimtelijk spoor overmatige hinder van horecabedrijven zoveel mogelijk worden tegengegaan. In dit bestemmingsplan wordt daarom gebruikgemaakt van een "Staat van Horeca-activiteiten". Voor een toelichting op deze Staat zie bijlage 8. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende horecabedrijven zijn ingedeeld in verschillende categorieën. Afhankelijk van de gevoeligheid van het gebied kan in een bestemmingsplan door middel van een horecazonering worden aangegeven welke categorieën van horecabedrijven ter plaatse toelaatbaar worden geacht. Hoewel op het bedrijventerrein om milieuredenen horeca uit hogere categorieën mogelijk is, is ervoor gekozen om hier maximaal categorie 2-horecabedrijven toe te staan. Hiervoor is gekozen omdat het bedrijventerrein primair bedoeld is voor bedrijven en de huidige horeca ongewenste parkeerdruk en soms verstoring van de openbare orde oplevert.

In samenhang met de beoogde revitalisering van de Spaanse Polder is het gemeentelijk beleid erop gericht alleen langs de Matlingeweg en een deel van de Vlaardingweg (gedeelte vanaf de Matlingeweg tot en met de Industrieweg) representatieve daghoreca toe te staan. Om ontwikkelingen te kunnen sturen wordt een maximum gesteld aan de nieuw toelaatbare horeca in dit gebied van 750 m², naast de vestigingen die momenteel aanwezig zijn.
Voor de bestaande horeca buiten deze zone, waaronder de sociaal-culturele centra wordt een uitsterfbeleid gevolgd. Deze centra worden niet positief bestemd in het bestemmingsplan en voor deze centra worden andere locaties gezocht, buiten het plangebied.

Vaste standplaatsen voor horeca zijn uitgesloten binnen de randen. Op het overige deel van het bedrijventerrein zijn standplaatsen voor horeca wel toegestaan, indien deze ondersteunend zijn voor de aanwezige bedrijfsfuncties. Het toelaten van standplaatsen wordt geregeld via het vergunningenstelsel Marktwezen.

Schiedams plangebied

In het Schiedamse deel is op dit moment één snackbar gevestigd aan de Bettoweg 2 en een Burger King aan de 's-Gravelandseweg.

Sectoraal beleid horeca Schiedams plangebied
De gemeente Schiedam werkt aan een Nota Horecabeleid Schiedam 2004-2008. In de conceptnota is het beleidsuitgangspunt geformuleerd dat grootschalige horeca zoals de exploitatie van een discotheek of een zalenverhuurcentrum vanuit overwegingen van openbare orde en veiligheid niet gewenst is op een industrieterrein. Incidenteel zijn (dag)horecabedrijven in de vorm van maaltijd- of drankenverstrekkers toelaatbaar in het gebied van de flatted factories langs de nieuwe kade langs de Schie.

3.3. Detailhandel

Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)
In het Rotterdamse plangebied zijn in totaal ongeveer 20 bedrijven in overwegende mate gericht op detailhandel en ongeveer 80 autohandelsbedrijven. In bijlage 7 is een overzicht opgenomen van alle bedrijven die worden gerekend tot de detailhandel in het Rotterdams plangebied. Detailhandel in het zogenoemde ABC-cluster (auto-, boot- en caravanhandel) is met name in de randen van het bedrijventerrein terechtgekomen.

Sectoraal beleid detailhandel Rotterdams plangebied
De Spaanse Polder en 's-Graveland zijn in eerste instantie bedoeld voor bedrijven die zich bezig houden met business-to-business. Het gemeentelijk beleid is erop gericht in het plangebied geen nieuwe (grootschalige) detailhandel gericht op particulieren toe te laten en aanwezige detailhandel terug te dringen met uitzondering van (nieuwe) autobedrijven en botenhandel in het transportcluster of autobedrijven/botenhandel met showrooms in de randgebieden (mits geen grootschalige stalling). Daarnaast is maximaal 125 m² detailhandel toegestaan als onderdeel van een benzineservicestation.
Nieuwe grootschalige detailhandel dient zich te vestigen nabij het Marconiplein.
De bestaande detailhandelsbedrijven in volumineuze artikelen worden positief bestemd en voorzien van een passende bestemming. Echter niet alle informatie over de bestaande detailhandelsbedrijven is momenteel beschikbaar, zodat deze bedrijven in het voorontwerpbestemmingsplan nog geen passende bestemming hebben kunnen krijgen op de plankaart. In het ontwerpbestemmingsplan zal dit worden aangepast.
In het plangebied wordt in principe geen nieuwe (grootschalige) detailhandel toegestaan, behalve autohandel, waarvoor specifiek beleid geldt. Na opheffing van een autohandelbedrijf wordt de vestiging van een nieuwe autohandel op die locatie uitgesloten, uitgezonderd in het transportcluster. In de transportcluster mag alleen een nieuw autohandelsbedrijf komen als binnen het bedrijventerrein Spaanse Polder een autohandelsbedrijf is opgeheven.

Bij het toepassen van dit beleid is het overigens van belang te onderkennen dat het bestemmingsplan slechts beperkte mogelijkheden heeft om op branches te sturen. Flankerend beleid zal derhalve worden ingezet om de beoogde doelstellingen te bereiken.

Schiedams plangebied
In het Schiedamse plangebied zijn 5 detailhandelsbedrijven aanwezig. Het betreft twee bouwmarkten, een detailhandel in elektronica (Radio Modern) en twee bedrijven die auto's verkopen. In bijlage 7 is een overzicht van de aanwezige detailhandelsbedrijven opgenomen.

Sectoraal beleid detailhandel Schiedams plangebied
Het gemeentelijk beleid is erop gericht geen nieuwe (grootschalige) detailhandel zoals bouwmarkten in het plangebied toe te laten. De bestaande detailhandelsbedrijven worden van een passende bestemming voorzien.
Op het bedrijventerrein toelaatbare detailhandel betreft detailhandel als ondergeschikt onderdeel van andere bedrijfsactiviteiten en detailhandel in volumineuze artikelen, branche groep 1, waaronder autoshowrooms.

3.4. Wonen

Algemeen

De woonfunctie in het plangebied is volledig ondergeschikt aan de overige functies. Verspreid in het plangebied zijn woningen aanwezig die soms deel uitmaken van bedrijven. Het beleid is erop gericht om nieuwe woningen uit te sluiten en de woonfunctie waar mogelijk terug te dringen.

Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)

In de Spaanse Polder komen verspreid over het plangebied circa 20 geregistreerde bedrijfswoningen voor (zie bijlage 7). In de Pelserthaven/Lingehaven zijn woonschepen gelegen.

Sectoraal beleid woningen Rotterdams plangebied

Het gemeentelijk beleid is erop gericht de bestaande woonfunctie zoveel mogelijk terug te dringen, zowel wat betreft aanwezige bedrijfswoningen als overige woonfuncties waaronder de woonschepen.
Aanwezige woningen die niet eerder als zodanig zijn bestemd, worden ook thans niet positief bestemd. In het kader van het overgangsrecht kan het huidige gebruik echter worden voortgezet met dien verstande dat een uitsterfbeleid wordt gevolgd. Dat is erop gericht deze woningen gedurende de looptijd van het bestemmingsplan op te heffen.
Ook de woonschepen in het plangebied worden op basis van bovenstaande uitgangspunt niet in het bestemmingsplan bestemd.

Schiedams plangebied

In het bedrijventerrein 's-Graveland zijn verspreid over het plangebied in totaal 30 bedrijfswoningen aanwezig.
In het Schiedamse plangebied zijn daarnaast een enkele woning en voorzieningen ten behoeve van het wonen (woonwagens) aanwezig, die positief bestemd worden.
Het betreft:
- 1 woning aan de Polderweg 60 aansluitend op het geplande woongebied;
- een woonwagencentrum met 17 standplaatsen aan de Schiekade.

Sectoraal beleid woningen Schiedams plangebied

Het gemeentelijk beleid is erop gericht de bestaande woonfunctie op het bedrijventerrein zoveel mogelijk terug te dringen, teneinde de ontwikkelingsmogelijkheden voor de aanwezige bedrijven te optimaliseren. Aanwezige bedrijfswoningen die niet eerder als zodanig zijn bestemd worden om die reden ook thans niet positief bestemd. In het kader van het overgangsrecht kan het huidige gebruik worden voortgezet met dien verstande dat een uitsterfbeleid wordt gevolgd. Dat is erop gericht deze woningen gedurende de looptijd van het plan op te heffen.
Voor enkele bestaande woningen aan de Polderweg is het van belang dat de toelaatbaarheid van bedrijven in de directe nabijheid in dit plan is beperkt tot maximaal categorie 2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten. In het verlengde hiervan is de kwaliteit van de leefomgeving in belangrijke mate gewaarborgd.

Het beleid van de gemeente Schiedam is erop gericht bestaande burgerwoningen en woonwagenstandplaatsen zo mogelijk positief te bestemmen. De bestaande woning aan de Polderweg 60 wordt opgenomen in de bestemming van het nieuwe woongebied langs de Polderweg.

Het bestaande woonwagencentrum met 17 standplaatsen wordt gehandhaafd en positief bestemd. De gemeente is voornemens het bestaande centrum uit te breiden met 3 standplaatsen aan de toegangsweg vanaf de Schiekade. Deze mogelijkheid wordt thans in het bestemmingsplan opgenomen.

De woning aan de Schiekade 20 is eigendom van de gemeente Schiedam. Met de huidige gebruiker van de woning is een bruikleenovereenkomst gesloten, die het mogelijk maakt dat de woning desgewenst op korte termijn weer ter beschikking van de gemeente komt. De ligging van de woning tegen het bedrijvenpark Noordwest in de gemeente Rotterdam is ongunstig, zeker indien het omliggende gebied in de toekomst wordt benut voor de vestiging van bedrijven. De huidige bestemming van dit terrein is ook reeds Bedrijventerrein. Om deze reden wordt de

woning Schiekade 20 niet positief bestemd en wordt gekozen voor het opheffen van de woonfunctie in de planperiode.

De woningen Polderweg 4, 5, 6 en 7 worden niet positief bestemd omdat hierdoor de ontwikkelingsmogelijkheden voor de nabij gelegen bedrijven te zeer worden beperkt.

De voorgenomen realisatie van een aantal woningen in het gebied ten noorden van de Polderweg leidt niet tot een onevenredige beperking van de nabij gelegen bedrijven.

3.5. Overige functies

In het plangebied komen verspreid nog diverse functies voor. Per functie is aangegeven of deze wordt geconsolideerd of niet.

Kantoren

In het Schiedamse deel van het plangebied zijn met name in de nabijheid van station Schiedam Centrum enkele zelfstandige kantoren aanwezig. In het Rotterdamse plangebied zijn geen zelfstandige kantoren aanwezig.
Het beleid van de gemeenten Rotterdam en Schiedam is erop gericht de aanwezige zelfstandige kantoren positief te bestemmen en uitsluitend in zichtlocaties (randen) nieuwe kantoren (zakelijke dienstverlening) toe te staan, mits ondersteunend aan de bedrijven op Spaanse Polder, 's-Graveland en Noordwest.

Jachthavens

In het Schiedamse plangebied bevindt zich aan de Polderwetering van Vlissingenstraat een kleinschalige jachthaven die in verbinding staat met de Schie. Er zijn circa 130 ligplaatsen aanwezig.
De aanwezigheid van deze jachthaven past in de gemeentelijke visie op het recreatieve gebruik van de Schie en deze jachthaven is dan ook positief bestemd door middel van een specifieke bestemming.
Aan de Overschieseweg is sinds het midden van de jaren '80 een kleinschalige jachthaven gevestigd. De bebouwing ten behoeve van deze jachthaven staat op een smalle strook grond tussen de Overschieseweg en de Schie.
In de afweging om de jachthaven in de toekomst te handhaven en dus positief te bestemmen of te kiezen voor het niet bestemmen van de jachthaven spelen de volgende overwegingen een rol.

- De jachthaven ligt midden op het bedrijventerrein en is daarin een functie die zich niet verdraagt met de functie van het bedrijventerrein en omgeving. Gezien het feit dat er een woongelegenheid op het terrein aanwezig is en er in de boten die in de jachthaven zijn afgemeerd verbleven wordt, is er zelfs sprake van een gevoelige functie.
- Het terrein van de jachthaven blokkeert het gebruik van de oostoever van de Schie voor een route voor langzaam verkeer.
- De behoefte aan ruimte op de oever heeft geleid tot een voortdurende toename van bebouwing.
- De rommelige aanblik van de jachthaven vanaf de A20 en de Nieuwpoortweg/Delflandbrug verdraagt zich niet met het kwalitatief hoogwaardige niveau dat met de herstructurering van 's-Graveland-zuid en Spaanse Polder vooral voor de zone langs de A20 wordt nagestreefd.

Om deze redenen heeft de gemeente er voor gekozen de jachthaven niet in dit bestemmingsplan op te nemen. Binnen de planperiode zal gezocht worden naar een alternatieve locatie voor de jachthaven, voor zover binnen bestaande jachthavens geen ruimte gevonden kan worden.

Recreatie en sportvelden

De recreatieve aantrekkelijkheid van bedrijventerreinen is vaak beperkt. In het plangebied vormt de Schie echter een in potentie aantrekkelijk recreatief object (varen, fietsen, wandelen).
De gemeenten Schiedam en Rotterdam willen de aantrekkelijkheid van de Schie meer uitbuiten door in de toekomst ruimere mogelijkheden te bieden voor recreatief vaarverkeer. Wellicht kan een vaarroute worden gerealiseerd tussen het Van Nellecomplex en een ander interessant horecapunt aan de Schie.

De Overschieseweg is een in potentie aantrekkelijke fietsroute die de historische kern van Overschie en het ten noorden hiervan gelegen gebied verbindt met Schiedam. Op Schiedams grondgebied ontbreekt echter een schakel in deze verbinding langs de Schie.
De Polderweg is een fietsroute richting buitengebied.

Langs de Matlingeweg in het Rotterdamse plangebied zijn enkele sportvelden aanwezig die in het ruimtelijk beeld bijdragen aan de openheid ter plaatse. Het beleid is erop gericht hier in de toekomst andere functies mogelijk te maken.

4. Verkeer en vervoer

Wat betreft verkeer en vervoer is het gemeentelijke beleid erop gericht de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland te ontwikkelen tot een goed bereikbaar bedrijventerrein, zowel voor personenauto's als vrachtwagens, met veilige wegen voor auto- en fietsverkeer en een redelijke bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Ook is het plangebied bereikbaar over het water.

4.1. Ontsluiting autoverkeer

Het plangebied wordt aan de zuidzijde doorsneden door rijksweg A20 (Gouda-Hoek van Holland). Beide bedrijventerreinen zijn via drie ontsluitingswegen met de A20 verbonden:
- afrit Spaanse Polder (afritnr. 12) ontsluit de Spaanse Polder direct via het Giessenplein op de A20;
- afrit Schiedam (afritnr. 11) ontsluit de Spaanse Polder en 's-Graveland via de 's-Gravelandseweg/De Brauwweg;
- afrit Centrum (afritnr. 13; knooppunt Kleinpolderplein) ontsluit de Spaanse Polder en 's-Graveland via de route Burgemeester de Josselin de Jonglaan-Burgemeester Baumannlaan-2e Hogenbanweg-Vlaardingweg-Matlingeweg.

De ontsluiting van het plangebied is complex en diffuus. Primair wordt het plangebied vanaf de autosnelwegaansluitingen ontsloten door drie wegen: de De Brauwweg/Vlaardingweg, de Matlingeweg en de 's-Gravelandseweg. De Matlingeweg geeft ten noorden van het plangebied aansluiting op de A13. De route De Brauwweg-Matlingeweg wordt veelvuldig door sluipverkeer gebruikt, als alternatieve verbinding tussen de A20 en de A13 (afrit 13: Berkel en Rodenrijs). Hierdoor worden files op het Kleinpolderplein gemeden.

Het bedrijventerrein kent ook een secundaire ontsluitingsstructuur: via de Schuttevaerweg en de Industrieweg wordt het deel van het bedrijventerrein ten zuiden van de A20 verbonden met het deel van het bedrijventerrein ten noorden van de A20. Het viaduct ten zuiden van het plangebied verbindt de Spaanse Polder met de woonwijk Spangen, waardoor de Industrieweg een belangrijkere functie heeft gekregen.
Ten slotte vervult de Giessenweg een bijzondere functie. Verkeer vanuit Rotterdam-Centrum richting Hoek van Holland wordt vanaf het Kleinpolderplein over de Giessenbaan, Giessenbrug en Giessenweg parallel langs de A20 naar het Giessenplein gevoerd om vervolgens via het Giessenplein aan te sluiten op de A20.

Op alle wegen in het plangebied geldt een 50 km/h-regime, ook op de interne verkeersstructuur die een orthogonaal rasterpatroon kent. Enkele straten, die aansluiting geven op de primaire ontsluitingswegen hebben een verzamelfunctie. Daarvan is de Industrieweg de belangrijkste. Deze weg heeft een wegprofiel waarbij twee vrachtwagens elkaar met 50 km/h kunnen passeren. Het profiel van de overige gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen is ingericht op een wijze waardoor vrachtwagens er waarschijnlijk met een matige snelheid passeren. De wegen met een verzamelfunctie worden in principe uitgevoerd in asfalt en eventueel voorzien van fietsvoorzieningen. De overige wegen worden uitgevoerd in BSS. Dit is om het karakter/functie van de weg (stromen/verblijven) te benadrukken.

Door het rasterpatroon wordt het gebied in meerdere richtingen ontsloten en is ook bij calamiteiten de bereikbaarheid voldoende gewaarborgd. Uitzondering hierop vormt het havengebied in het oostelijk deel van het plangebied. Dit deel wordt ontsloten door een aantal doodlopende straten die niet met andere wegen zijn verbonden.

Voor de naast het plangebied gelegen hoogwaardige ontwikkelingslocatie Schieveste vindt de ontsluiting plaats vanaf de Nieuwpoortweg en zo mogelijk de Tjalklaan. Hierdoor heeft dit gebied ondanks de nabijgelegen ligging nauwelijks consequenties voor de ontsluiting van 's-Graveland of Spaanse Polder.

4.2. Openbaar vervoer

Het plangebied wordt door een aantal buslijnen ontsloten. De buslijnen verbinden het plangebied met het metrostation Marconiplein, metro- en NS-station Schiedam Centrum en Rotterdam Airport. Twee snelbuslijnen verbinden het bedrijventerrein in de spitsuren met station Delft CS.
Station Schiedam Centrum ligt op maximaal 2 km afstand van het plangebied ten zuiden van de A20. Dit station wordt door de Caland metrolijn en door de trein Hoek van Holland-Rotterdam CS en Rotterdam CS-Den Haag bediend. Met een verbreding van het spoortraject aan de westzijde van het plangebied wordt in het bestemmingsplan rekening gehouden.

Het station Schiedam centrum fungeert als tweede regionaal OV-knooppunt. Door de nabijheid van dit station kan naar verwachting een aanzienlijk deel van de werknemers (30-50%) gebruikmaken van één van de vervoersmodaliteiten van dit knooppunt. Gecombineerd met het bereikbaarheids- en parkeerprobleem met betrekking tot het autoverkeer verdient het aanbeveling de fietsroutes van het station naar het bedrijventerrein te bevorderen en/of in het kader van een mobiliteitsplan bedrijfsvervoer te realiseren.

Mogelijk zal in de toekomst het tramlijnennet in de regio worden uitgebreid met een doortrekking richting Vlaardingen via de 's-Gravelandseweg. Een eerste aanzet hiertoe is de voorgenomen doortrekking van de bestaande tramlijn vanuit het woongebied Spaland onder het spoor door naar de 's-Gravelandseweg in het noorden van het plangebied. In dit bestemmingsplan is reeds rekening gehouden met het realiseren van deze hoogwaardige openbaarvervoerlijn door het opnemen van een passende bestemming voor de 's-Gravelandseweg.

De huidige ontsluiting van het plangebied per openbaar vervoer is redelijk. In de omgeving rondom station Schiedam is het beter dan in het oostelijk deel van de Spaanse Polder. Daar is het OV beperkt, zeker na de laatste bezuinigingsronde van de RET. De lijnvoering van het OV sluit niet altijd aan op de wensen van de bedrijven, met name de bedrijven die met ploegendiensten werken. Overigens wordt de kwaliteit van het openbaar vervoer niet geregeld in het bestemmingsplan. Verder voert VCCR een onderzoek uit naar verbetering. Op termijn wordt de realisatie van station Kethel beoogd (hoogwaardig OV-knooppunt nabij de kruising van de 's-Gravenlandseweg met de spoorlijn Rotterdam-Den Haag).
Binnen de bestemming Spoorwegdoeleinden is voldoende ruimte aanwezig voor de voorgenomen verdubbeling van de spoorlijn Rotterdam-Den Haag.

4.3. Ontsluiting langzaam verkeer

Het plangebied wordt voor langzaam verkeer ontsloten door de Industrieweg, de Tjalklaan/Matlingeweg, de 's-Gravelandseweg en de De Brauwweg/Vlaardingweg. Langs deze wegen zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. De afwikkeling van het langzaam verkeer vindt op de overige wegen in het plangebied gemengd met het autoverkeer plaats. Op een aantal drukke wegvakken komt dit de verkeersveiligheid niet ten goede, mede als gevolg van het grote aandeel vrachtverkeer.

Met name op de doorgaande (fiets-)routes zal de komende jaren door middel van maatregelen de veiligheid en bereikbaarheid voor fietsers worden verbeterd. Ook zullen maatregelen worden getroffen met betrekking tot de invoering van 30 km/h-gebieden, overeenkomstig het Beleidsplan verkeersveiligheid van de gemeente Schiedam. In het Rotterdamse deel zijn hiervoor geen intenties, behalve om in het plangebied snelheidremmende maatregelen te nemen aangezien een belangrijk deel van het verkeer bestaat uit vrachtverkeer.

4.4. Parkeren

Het parkeren op het bedrijventerrein vindt deels op eigen terrein plaats en deels op de openbare weg. Daarnaast bevindt zich een openbare parkeergelegenheid onder de A20 en een aantal parkeerterreinen op diverse plaatsen in het gebied. Omdat de parkeerruimte op openbaar terrein beperkt is, wordt ernaar gestreefd het parkeren zoveel mogelijk te laten plaatsvinden op eigen terrein.

4.5. Goederentransport

Goederentransport vindt voor een belangrijk deel over de weg plaats en in beperkte mate over het water. Via de vaarwegen door en langs het plangebied is de Nieuwe Maas bereikbaar. In noordelijke richting wordt het plangebied ontsloten via de Schie die geschikt is voor de binnenvaart (klasse II).

4.6. Knelpunten en oplossingen

Met betrekking tot de ontsluiting en bereikbaarheid van het bedrijventerrein is er in de huidige situatie in het plangebied sprake van een aantal knelpunten. Deze knelpunten en de oplossingen die met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt worden, komen hieronder aan de orde. In gezamenlijk overleg met de belanghebbenden in het plangebied (ondernemers en vastgoedeigenaren), wordt momenteel nagedacht over maatwerkoplossingen.

Het mobiliteitsbeleid is gericht op het verminderen van verkeer en vervoersstromen in het plangebied. Dit dient gerealiseerd te worden door efficiëntere vervoersstromen te creëren van en naar bedrijven, en om mede in aansluiting op de voorgestane clustering (doelgroepenbeleid), te komen tot een betere goederenvervoerlogistiek, als ook het bevorderen van collectief personenvervoer en/of openbaar vervoer en het ontmoedigen van sluipverkeer. Vooraf wordt ten aanzien van eventuele opmerkingen over de inrichting van wegen opgemerkt dat de weginrichting niet wordt geregeld via een bestemmingsplan, doch dat deze opmerkingen moeten worden beschouwd als ideeën en suggesties over inrichtingsoplossingen.

Doorstroming en sluipverkeer Matlingeweg

Door de Amstelstraat en de Linschotenstraat niet meer aan te laten sluiten op de Matlingeweg, wordt de doorstroming van het verkeer op de Matlingeweg verbeterd. Er wordt naar gestreefd om de doorstroming en veiligheid op de Matlingeweg te verbeteren. Door deze maatregelen kan de Matlingeweg meer verkeer verwerken.
Het plaatsen van verkeerslichten op de Matlingeweg zorgt ervoor dat de resterende zijwegen goed te bereiken zijn. In de huidige situatie is dat afhankelijk van ruimte tussen auto's en het lef van de bestuurder. Ook wordt zo de verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers een stuk veiliger.

Op de Matlingeweg wordt ter hoogte van de Industrieweg een nieuwe hoofdontsluiting naar de Almstraat/Vliststraat aangelegd, zodat dit gebied beter te bereiken is voor het verkeer.
De Matlingeweg sluit aan de zuidzijde van het plangebied rechtstreeks aan op rijksweg A20. In noordelijke richting ontsluit deze weg ook het bedrijvenpark Rotterdam Noordwest rechtstreeks op rijksweg A13. Verkeer tussen Delft en Vlaardingen dat in de spitsperioden de files op het Kleinpolderplein (kruising A20/A13) wil ontwijken, maakt gebruik van de Matlingeweg als sluiproute. Onder meer door dit sluipverkeer neemt de verkeersintensiteit op de Matlingeweg dusdanig toe, dat in de spitsperioden afwikkelingsknelpunten ontstaan.

Onderzoek laat zien dat een belangrijk deel van het sluipverkeer in zowel Overschie als de Spaanse Polder gebruikmaakt van de Spaanseburg. Het is de bedoeling om eventuele negatieve gevolgen en effecten van sluipverkeer tegen te gaan. De gedachten hierover zijn divers en variëren zelfs tot een volledige afsluiting of een spitsafsluiting. De bereikbaarheid voor openbaar vervoer, fiets en hulpdiensten moet dan evenwel gegarandeerd blijven. Het afsluiten van de brug, waardoor het meest oostelijk deel van de Vlaardingweg ook zou worden afgesloten, is niet aan de orde. Immers, het betreft een onderdeel van de primaire ontsluitingsstructuur. Het is evenwel wel wenselijk om de hoeveelheid verkeer op de Vlaardingweg zodanig te beperken opdat de kruising Vlaardingweg-Matlingeweg voldoende capaciteit heeft om het verkeer te verwerken dat op het bedrijventerrein moet zijn en er een rustiger en veiliger verkeersbeeld ontstaat. Te nemen maatregelen zullen dan van kracht zijn tot de realisering van de verwachte rijksweguitbreidingen (A13/A16 en A4). Overigens wordt in het kader van het geven van een verkeersbestemming niets bepaald over eventueel te nemen verkeersmaatregelen.

Wegenstructuur ten oosten van de Matlingeweg

Onderzocht wordt of het haalbaar is om een weg over de havenbekkens aan te leggen. Door het aanleggen van de weg ontstaat een aantal herkenbare gebieden met duidelijke ingangen en zijn alle bedrijven rond de havenbekkens prima te bereiken. Samen met het beperken van het aantal wegaansluitingen op de Matlingeweg en het opwaarderen van de Industrieweg, wordt de wegenstructuur in dit gebied voor de weggebruiker een stuk overzichtelijker.
Door de aanleg van het viaduct tussen de Industrieweg en de Spaanseweg ontstaat een directe verbinding tussen het werkgebied Spaanse Polder en de woongebieden van Delfshaven en Rotterdam Centrum. De Industrieweg wordt hierdoor belangrijker voor het verkeer op het bedrijventerrein. De Schuttevaerweg zal minder door het verkeer worden gebruikt.

's-Gravelandseweg

De inrichting van het wegprofiel van de 's–Gravelandseweg wordt zo ver mogelijk richting de stad en naar het noorden doorgezet. Hierdoor ontstaat een soort "boulevardverbinding" met de stad. Het laankarakter van de 's–Gravelandseweg wordt versterkt. In het profiel wordt ruimte voor een openbaarvervoersverbinding gereserveerd, echter de aanleg hiervan zal niet ten koste gaan van het aantal rijbanen.

Verkeersafwikkeling richting autosnelwegaansluitingen

Vanaf het bedrijventerrein Spaanse Polder en het bedrijventerrein 's-Graveland is het in de spitsperioden moeilijk om de belangrijkste ontsluitingswegen (de Matlingeweg en de 's-Gravelandseweg) richting de A20 op te rijden, vanwege de hoge verkeersintensiteiten, hoge snelheden en het profiel van deze wegen. Oplossingen dienen te worden gezocht in aanpassing van de kruispunten/aansluitingen.

Schieveste

Ten zuiden van de A20 buiten het plangebied (nabij het station Schiedam Centrum) ligt de hoogwaardige ontwikkelingslocatie "Schieveste" (kantoren, winkels, wonen en leisure). Schieveste zal onder andere via de Nieuwpoortweg en het kruispunt 's-Gravelandseweg-De Brauwweg (gelegen binnen het plangebied) ontsloten worden. Aangezien deze ontwikkeling substantiële toenames in verkeersstromen zal genereren, kan dit gevolgen hebben voor de verkeersstructuur binnen het plangebied. Naar verwachting zal het kruispunt 's-Gravelandseweg-De Brauwweg dienen te worden aangepast. Nader onderzoek hiernaar dient in het kader van de ontwikkeling van Schieveste plaats te vinden. Het onderhavige bestemmingsplan maakt een beperkte reconstructie niet onmogelijk vanwege de ruime verkeersbestemming ter plaatse. Voor het fietsverkeer zullen twee fietstunnels onder de A20 en de spoorlijn bij De Hoopstraat en De Hogenbanweg worden verbreed en uitgediept.

Parkeren

In sommige delen van het plangebied is sprake van een hoge bezetting of zelfs overbezetting van de parkeervoorzieningen in het openbaar gebied. Hiervan is met name sprake in delen van de Spaanse Polder, in de zone langs de A20. Uit parkeeronderzoek blijkt de parkeerbezetting tussen 91% en 111% te liggen. De hoge parkeerdruk in dit gebied wordt veroorzaakt door het feit dat rond de A20 met name kantoren of kantoorgerelateerde bedrijven zijn gevestigd. Deze hebben een hoger aantal werknemers per vierkante m dan bedrijven die zijn gerelateerd aan bijvoorbeeld distributie/logistiek/transport of de foodsector. Buiten de zone langs de A20 neemt de parkeerdruk af tot 60 à 70%. Hier bevinden zich onder andere bedrijven in de transportlogistiek en foodsector.
Bij een parkeerbezetting van 90% of meer is in principe sprake van een parkeerprobleem, onder meer omdat door een te beperkt aantal vrije parkeerplaatsen veel zoekverkeer optreedt. Het gemeentelijk beleid is er op gericht om het parkeren op te lossen op eigen terrein, eventueel op of onder het bedrijfsgebouw. Er is in het openbare gebied onvoldoende ruimte om extra parkeervoorzieningen te realiseren.

Voor de Spaanse Polder en 's–Graveland wordt vooralsnog geen algemene parkeerregulering ingevoerd. Indien de problematiek wijzigt, kan dit eventueel worden heroverwogen. De reden hiervoor is dat de parkeerproblemen in de Spaanse Polder en 's–Graveland over het algemeen niet direct nijpend zijn. Voor de korte termijn wordt in de gebieden met een parkeerdruk boven de 100% (Hontsloostraat, Graafstroomstraat en Breevaartstraat oost) nagegaan wat de oorzaak hiervan is. Het is mogelijk dat er een tekort aan parkeerplaatsen is. Maar het is ook mogelijk dat

de parkeerplaatsen gebruikt worden voor andere doeleinden, zoals opslag of het aanbieden van koopwaar. In het eerste geval wordt gekeken of het aantal parkeerplaatsen uitgebreid kan worden. Maar in het tweede geval moet het probleem door afspraken of handhaving worden opgelost.
Meer dan voorheen zal er ook gestuurd worden op parkeren op eigen terrein. Bij nieuwbouw moet het parkeren zo veel mogelijk op eigen terrein opgelost worden, samen met andere activiteiten als laden/lossen. Doordat parkeren tot nu toe vooral in de openbare ruimte plaatsvindt, lijkt de openbare ruimte vol en rommelig. Door het parkeren op te lossen zoals het hierboven beschreven staat, neemt de kwaliteit van de openbare ruimte toe en blijft er ook voldoende ruimte over voor langzaam verkeer, groen, water en dergelijke. En alleen in dat geval kan volstaan worden met het huidige aanbod aan parkeerplaatsen.

Parkeren en snelheidsregime

Automobilisten parkeren langs veel wegen hun voertuig half op het trottoir en half op de langsparkeervakken ter bescherming tegen schade van langsrijdende vrachtwagens. Het wegprofiel is namelijk te beperkt om twee vrachtwagens elkaar te laten passeren met een snelheid van 50 km/h. Daarom wordt bij passages deels gebruikgemaakt van de parkeervakken. Twee maatregelen om dit tegen te gaan zijn denkbaar.

- Allereerst kunnen de langsparkeervakken van "oren" worden voorzien (insnoeringen waarbij het trottoir richting rijbaan wordt gebracht). Daardoor kan door het langsrijdende verkeer niet langer van de parkeervakken gebruik worden gemaakt.
- Ten tweede kan het bedrijventerrein 's-Graveland, met uitzondering van de 's-Gravelandseweg, worden ingericht als verblijfsgebied en 30 km/h-zone (Beleidsplan Verkeersveiligheid, gemeente Schiedam). Vrachtverkeer kan elkaar bij een lagere snelheid op een minder breed wegprofiel passeren. Geparkeerde voertuigen kunnen dan weer op de "normale" wijze in de vakken worden geparkeerd.

Beide maatregelen zijn mogelijk binnen de kaders van dit bestemmingsplan.

Kruising De Brauwweg met de Schiedamse Schie

Daar waar de De Brauwweg de Schie kruist ('s-Gravelandsebrug) heeft de weg een onverwacht verloop. De weg voert daar met een "kronkel" om een aanwezig parkeerterrein heen. De bogen zijn dusdanig krap en onlogisch dat het uit verkeersveiligheidsoogpunt gewenst is de wegas te strekken. Gevolg daarvan is dat een deel van de ernaast gelegen parkeervoorzieningen dient te worden opgeheven of verplaatst. Door verplaatsing van de weg ontstaat in principe ruimte op het huidige tracé van de weg.

Bewegwijzering

Het Kleinpolderplein wordt opgenomen in de ANWB–bewegwijzering. De Giessenbaan is een goede invalsweg voor de Spaanse Polder. Daarmee kan een deel van de druk op het Giessenplein weg genomen worden, evenals een deel van het sluipverkeer via Overschie en de Spaansebrug. De interne bewegwijzering wordt verbeterd en uniform gemaakt.

Langzaam verkeer

Een verbinding tussen de rolbrug bij de Polderweg over de Schie, het Almstraat/Vliststraat-gebied en de Industrieweg, zou een gunstige ontwikkeling zijn. Dan zou er vanuit het plangebied een aanmerkelijke, verbeterde en duidelijk herkenbare verbinding naar de recreatieve en regionale fietsroute over de Polderweg ontstaan. Deze route zou dan wel door het plan heen lopen.

Kruispunt De Brauwweg-Van Riebeeckweg

Dit kruispunt is momenteel het onveiligste kruispunt van Schiedam. Ter plaatse zal een reconstructie worden uitgevoerd en zal een verkeerslichteninstallatie worden aangebracht.

Vaarverbinding Schie

De haakse bocht in de Schie nabij Overschie is een knelpunt voor de scheepvaart. Een bochtafsnijding kan voor dit probleem een oplossing bieden en is ook opgenomen in het streekplan Rijnmond 1996. In het bestemmingsplan wordt voor zover de betrokken gronden in het plangebied gelegen zijn rekening gehouden met de beoogde bochtafsnijding.

5. Milieu

De revitalisering en herstructurering van de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid moet zoveel mogelijk leiden tot een duurzame inrichting en intensief gebruik van de bedrijventerreinen.

5.1. Milieueffectbeoordeling

Het Besluit milieueffectrapportage 1994, gewijzigd in 1999 (Besluit m.e.r.) stelt dat wijzigingen van bedrijfsterreinen m.e.r.-beoordelingsplichting zijn wanneer de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 ha of meer (onderdeel 11.3 D-lijst bij het Besluit m.e.r). Onder wijziging wordt ook herstructurering verstaan. Het plangebied van de Spaanse Polder bedraagt reeds 190 ha, bedrijventerrein 's-Graveland-zuid bedraagt circa 30 ha en de vastgelegde milieuzones rond het terrein moeten daarbij nog worden opgeteld. De m.e.r.-beoordelingsplicht is derhalve van toepassing.

Voor het gehele plangebied is daarom een m.e.r. beoordeling uitgevoerd (zie notitie Gemeentewerken Rotterdam d.d. 27 september 2002). In deze beoordeling wordt de volgende conclusie getrokken:
Gelet op de doelstellingen en kenmerken van de revitalisering en herstructurering van de Spaanse polder en 's-Graveland-zuid, de te verwachten milieueffecten en de aard, omvang en reikwijdte van de nog te onderzoeken ontwikkelingen, is geen sprake van bijzondere omstandigheden als bedoeld in het Besluit m.e.r.. Het opstellen van een milieueffectrapport in het kader van het bestemmingsplan Spaanse Polder en 's-Graveland kan zodoende achterwege blijven.

5.2. Bedrijven, milieuzonering en duurzaamheid

Algemeen
De milieuhinder die bedrijven (kunnen) veroorzaken, is een belangrijke factor bij het bepalen van de planologische toelaatbaarheid van bedrijven. Door eisen te stellen aan de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten wordt ernaar gestreefd de milieubelasting voor de gevoelige functies in de omgeving (zoals woningen) zoveel mogelijk te beperken. Uitgangspunt is dat milieubelastende en hindergevoelige functies ruimtelijk van elkaar worden gescheiden. Hiertoe wordt gebruikgemaakt van milieuzonering.

De potentiële milieubelasting van verschillende soorten bedrijvigheid wordt bepaald aan de hand van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, die als bijlage bij de voorschriften is opgenomen. Deze Staat van Bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG, 2001), waarin richtafstanden voor bedrijven ten opzichte van een rustige woonwijk worden aangegeven (ingedeeld per milieucategorie). Een toelichting op deze Staat wordt gegeven in bijlage 9.

In de VNG-publicatie worden de volgende afstandsmaten genoemd:

hindercategorie	in acht te nemen richtafstand
1	0 of 10 m
2	30 m
3	50 of 100 m
4	200 of 300 m
5	500, 700 of 1.000 m
6	1.500 m

Met behulp van deze lijst kunnen bedrijven worden ingedeeld naar de mate van belasting die zij veroorzaken voor het milieu. Hoe hoger de milieubelasting van het bedrijf, hoe hoger de milieucategorie waaronder het bedrijf valt.

Milieuzonering

Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat een evenwicht dient te worden gevonden tussen de ontwikkelingsmogelijkheden van de thans aanwezige bedrijven en de milieuhinder ten opzichte van de in de nabijheid van het bedrijventerrein aanwezige gevoelige functies (de woningen). Dit evenwicht is gevonden door inwaarts te zoneren vanuit de aanwezige gevoelige functies en gelijktijdig alle bestaande bedrijven positief te bestemmen (zie figuur 5.1).

Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)

Relevante gevoelige functies in de directe omgeving van het Rotterdamse plangebied zijn:
- woongebied grenzend aan Delfshavense Schie/Delfshavenseweg;
- woningen aan de Overschiesedorpsstraat;
- woongebied bij Spaanse Bocht/Borgerstraat/Busken Huetstraat.

De bedrijfswoningen en de woonschepen in het Rotterdamse plangebied (Pelserhaven/ Lingehaven) worden niet betrokken in de milieuzonering, omdat het beleid van de gemeente er niet op gericht is deze woningen te behouden.

Voor het terrein van het Van Nellecomplex is de milieuzonering afgestemd op de toekomstige functie van dit terrein en de bedrijven in de omgeving (zie figuur 5.1). Het beleid is er namelijk op gericht in dit deel van het plangebied een gemengd gebied te realiseren gericht op recreatieve, culturele en (beperkt) commerciële functies. De bedrijven in de omgeving van het Van Nellecomplex mogen niet belemmerd worden door mogelijk toekomstige functies in het Van Nellecomplex. Vanuit inwaartse zonering zouden ter plekke van het Van Nellecomplex voornamelijk categorie 4-bedrijven toelaatbaar zijn en voor een deel categorie 3-bedrijven. Het Van Nellecomplex krijgt echter geen bestemming Bedrijfsdoeleinden, maar een bestemming Gemengde doeleinden, waarbij geen functies worden toegelaten die belemmerend kunnen werken op de bedrijven in de omgeving. Binnen de bestemming Gemengde doeleinden worden maximaal categorie 3-bedrijven mogelijk gemaakt.

Schiedams plangebied

Ten zuiden van de A20 (tussen de A20 en de spoorlijn) wordt in de toekomst woningbouw gerealiseerd (volgens Masterplan Schieveste). Bij de toekomstige situering van deze woningen dient rekening te worden gehouden met de vastgestelde milieuzonering van het bedrijventerrein Spaanse polder.

Relevante gevoelige functies in de directe omgeving van het Schiedamse plangebied zijn:
- woonzone Reaumurstraat/Doctor Zamenhofstraat/Buislaan (ten zuiden van plangebied);
- woongebied Henri Polakstraat/ Willem Pastoorstraat/Johan Braakensiekstraat/Louis Raemaekersstraat (ten zuidwesten van plangebied);
- woningen buitengebied Polderweg: Polderweg 11, 15, 19 en 21 (ten westen van het plangebied).

Relevante gevoelige functies binnen het Schiedamse plangebied zijn:
- Polderweg 60 (valt binnen bestemming woongebied);
- woonwagenstandplaatsen nabij de Schiekade (westzijde plangebied);
- woningen aan de Polderweg 4 tot en met 7.

Daarnaast wordt rekening gehouden met het toekomstige woongebied ten noorden van de Polderweg.

Met de (toekomstige) woningen en de woonwagenstandplaatsen in en in de directe omgeving van het plangebied is rekening gehouden in de milieuzonering. De niet-positief bestemde woningen in het Schiedamse plangebied, nabij de jachthaven, zijn niet betrokken bij het bepalen van de milieuzonering. In de directe omgeving hiervan zijn echter alleen bedrijven uit categorie 2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten toegestaan. Dit betekent dat met 1 afstandsstap is afgeweken van de richtafstand voor deze bedrijven en dit is toelaatbaar in een gemengd gebied (waar hier sprake van is).

ROTTERDAM-SCHIEDAM
Spaanse Polder en 's-Graveland

1 : 10.000

Rotterdam

206.10435.00 0JAA-fig

categorie 2
categorie 3 v.a.100m
categorie 4 v.a.300m
bestaande woningen
toekomstig woongebied
Van Nelle terrein

figuur 5.1

inwaartse milieuzonering

In het Schiedams plangebied komen tevens bedrijfswoningen voor (zie bijlage 7). Het beleid van de gemeente Schiedam is erop gericht om deze bedrijfswoningen te saneren. Ze vallen daarom onder het overgangsrecht. Het gaat hier om een bestaande, maar ongewenste situatie. De meeste bedrijfswoningen bevinden zich binnen het invloedsgebied van de A20 waardoor de hinder van met name geluid al aanzienlijk is. De bedrijfswoning aan de Schiekade 34 behoort bij de scheepswerf aldaar, zodat het hier gaat om hinder van het eigen bedrijf; behalve de scheepswerf zijn hier in de toekomst alleen bedrijven uit categorie 3 mogelijk. De bedrijfswoning aan de 's-Gravelandseweg 397 is gelegen aan de drukke 's-Gravelandseweg waardoor al hinder wordt ondervonden. Aan de andere kant zijn in de omgeving voornamelijk grootschalige detailhandelsbedrijven gelegen, zodat de daadwerkelijke hinder van bedrijven in de omgeving relatief beperkt is. De bedrijfswoning aan de Van Heekstraat 35 is sinds 1985 onbewoond.
De bedrijfswoningen worden ook niet meegenomen in de milieuzonering van het industrieterrein.

Uitwerking milieuzonering
Voor de bovengenoemde woningen en standplaatsen zijn bij het bepalen van de milieuzones de volledige richtafstanden conform de VNG-publicatie gehanteerd. Gezien de richtafstanden die deel uit maken van de VNG-publicatie en de werkelijke afstanden van de woningen tot het bedrijventerrein kunnen op het bedrijventerrein maximaal bedrijven uit categorie 4 worden toegestaan (richtafstand 300 m). Nabij de bovengenoemde woongebieden/woningen zijn bedrijven uit maximaal categorie 3 (richtafstand 100 m) dan wel categorie 2 (richtafstand 30 m) toegestaan.

In figuur 5.1 is de maximaal mogelijke milieuzonering van het bedrijventerrein weergegeven aan de hand van de richtafstanden. Op de bestemmingsplankaart is deze milieuzonering toegepast waarbij zoveel mogelijk is aangesloten bij de reeds bestaande perceelsgrenzen van de verschillende bedrijven.

Beoordeling gevestigde bedrijven
De op het bedrijventerrein aanwezige bedrijven zijn geïnventariseerd en ingeschaald in de categorieën zoals genoemd in de VNG-publicatie.

Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)
- Milieuservice Holland West, afvalbeheer, Keenstraat 18 (categorie 4);
- Doornbos Servicebedrijven BV, constructiewerkplaats, Breevaartstraat 1 (categorie 4);
- Bollegraaf BV, hijskranen-, liften-, transportwerktuigen fabriek, Breevaartstraat 11 (categorie 4);
- Machinefabriek Terlouw BV, motorenrevisiebedrijf, Breevaartstraat 25 (categorie 4);
- AVR Rietveld Papier Recycling, groothandel papier en karton, Giessenweg 13 (categorie 4);
- KWS B.V., afvalbeheer, Giessenweg 4 (categorie 4);
- Euro Equipment Nederland B.V., metaalwaren, Linschotenseweg 3, (categorie 3);
- Wit de Keenstraat, groothandel zand en grind, Keenstraat 8 (categorie 3);
- Van Setten Zeefdruk B.V., grafisch bedrijf, Linschotenseweg 9 (categorie 3);
- Vemefa B.V., metaalwaren, Vlaardingweg 2 (categorie 3);
- Wijnmalen Pallets, kisten, kratten en palletfabriek, Keenstraat 7 (categorie 3);
- Art in Motion, autoplaatwerkerij, Keenstraat 11 (categorie 3);
- Mentrex B.V., veem en pakhuis, Linschoterstraat 6 (categorie 3).

Schiedams plangebied
De bedrijven gelegen in het Schiedams plangebied passen in het algemeen in de milieuzones die voor dit deel van het bedrijventerrein van toepassing zijn. Slechts één bedrijf valt niet binnen de gestelde toelaatbaarheid:
- Asbipro B.V., groothandel bouwmaterialen, Algerastraat 28 (categorie 3).

Het gaat om een bestaande situatie (zowel woningen als het bedrijf zijn reeds aanwezig). Het bedrijf valt onder SBI-code 51.53 en heeft een richtafstand van 50 m. De woningen in de omgeving zijn gelegen op meer dan 50 m afstand van dit bedrijf. Het is om milieuhygiënische redenen niet noodzakelijk en om financiële redenen niet mogelijk om deze bedrijven binnen de planperiode te saneren of te verplaatsen. Daarom wordt aan deze bedrijven die niet binnen de algemene toelaatbaarheid passen, toch een positieve, specifieke bestemming toegekend.

Dit betekent dat bij bedrijfsbeëindiging of -verplaatsing zich ter plaatse alleen nog maar een soortgelijk bedrijf kan vestigen of een bedrijf dat past binnen de algemene toelaatbaarheid.

Vrijstelling

De uitoefening van bedrijfsactiviteiten uit een hogere hindercategorie dan op basis van de milieuzonering is toegestaan, hoeft niet in alle gevallen onaanvaardbaar te zijn. De Staat van Bedrijfsactiviteiten volgens de VNG-publicatie geeft namelijk een globale inschatting van de mate van hinder van bedrijven. Het komt met name voor dat een bedrijf door de geringe omvang van hinderlijke (deel)activiteiten of een milieuvriendelijke werkwijze, minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten volgens de VNG-publicatie wordt verondersteld. In dat geval kan aan een dergelijk bedrijf voor de betreffende activiteit een vrijstelling worden verleend (passende maatregelen worden in dergelijke gevallen geregeld via de vergunning in het kader van onder meer de Wet milieubeheer). Voor het verkrijgen van een vrijstelling wordt milieukundig advies gevraagd.

Burgemeester en wethouders kunnen gebruikmaken van een vrijstellingsbevoegdheid om bedrijfsactiviteiten toe te staan die genoemd worden in 1 categorie hoger dan algemeen toelaatbaar is, mits deze bedrijfsactiviteiten (als gevolg van de geringe omvang van hinderlijke (deel)-activiteiten of door een milieuvriendelijke werkwijze) naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar zijn met de bedrijfsactiviteiten genoemd in de lagere, algemeen toegelaten milieucategorieën.

Duurzaamheid

Duurzame bedrijfsprocessen

In opdracht van de gemeenten Rotterdam en Schiedam is een Milieuonderzoek (BECO Groep BV, juni 2003) uitgevoerd op de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid. Doel van het onderzoek was het, in het kader van de revitaliseringplannen voor deze terreinen, in beeld brengen van de kansen voor verduurzaming.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat het grootste deel van de Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid in gebruik is bij kleinschalige bedrijven met relatief beperkte milieustromen. Hoewel bij het merendeel van deze bedrijven geen grote milieuwinsten worden voorzien, kan meer aandacht voor de individuele bedrijfsvoering (vanuit een oogpunt van zowel kosten, milieu als regelgeving) zeker voordelen opleveren. Op het terrein zijn ook enkele grotere bedrijven gevestigd waarbij sprake is van restenergie. Op dit moment lijken er weinig mogelijkheden voor het extern toepassen van deze restenergie, maar nieuwbouwinitiatieven kunnen in dit kader nieuwe mogelijkheden bieden, ook op het gebied van andere duurzame energiebronnen. Op het bedrijventerrein blijkt verder een groot samenwerkingspotentieel aanwezig dat op dit moment slechts zeer beperkt benut wordt.
Op basis van het onderzoek is voor de verschillende duurzaamheidthema's een ambitieniveau vastgesteld met de daarbijbehorende maatregelen. Deze ambities en maatregelen zijn vastgelegd in een gezamenlijke intentieverklaring van de verschillende betrokken partijen die als basis dient voor verdere initiatieven in de toekomst. Als belangrijkste aanbevelingen voor de toekomst wordt het oprichten van belangenvertegenwoordiging van bedrijven en een parkmanagement-organisatie genoemd.

Duurzaam bouwen

In het Rotterdams MilieuPerspectief 2002-2007 d.d. 31 oktober 2002 zijn de hoofddoelstellingen van Duurzaam Bouwen in Rotterdam weergegeven. Onderdelen hiervan zijn de ontwikkeling en verbreding van de expertise op het gebied van afval- en emissiepreventie en het uitbreiden van het bedrijvennetwerk Duurzaam Ondernemen. Dit bedrijvennetwerk heeft als doel het verbeteren van het economisch rendement, de invloed op de leefomgeving en het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en de gevolgen voor mensen binnen en buiten de omgeving.
Ook bij de herinrichting van bedrijventerreinen zal steeds nadrukkelijker rekening moeten worden gehouden met milieuaspecten die samenhangen met het begrip duurzaamheid.

5.3. Geluidshinder

5.3.1. Wegverkeerslawaai

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van:

- woonerven;
- 30 km/h-gebieden;
- wegen waarvan op grond van de door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidsbelasting op de gevels van aanliggende woningen op 10 m uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. Volgens artikel 74 van de Wet geluidhinder is de breedte van een geluidszone afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (stedelijk of buitenstedelijk).

Het plangebied bevindt zich in de geluidszone van een groot aantal wegen. Omdat alle wegen op het bedrijventerrein vooralsnog een maximumsnelheid behouden van 50 km/h zijn deze wegen allemaal gezoneerd en hebben vrijwel allemaal een onderzoekszone van 200 m (binnenstedelijke situatie met 2 rijstroken). Alleen de Matlingeweg, Vlaardingweg en de 's-Gravelandseweg hebben een onderzoekszone van 350 m (binnenstedelijke situatie met 4 rijstroken). Daarnaast bevindt een groot deel van het gebied zich in de geluidszone van rijksweg A20 met een geluidszone van 600 m (buitenstedelijke situatie met 6 rijstroken).

Binnen het plangebied van de gemeente Schiedam worden op basis van dit bestemmingsplan op twee locaties nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Het betreft deels bestaande woningen/woonwagenstandplaatsen die nog niet eerder in het kader van een bestemmingsplan positief bestemd zijn en deels nieuw geprojecteerde woningen/woonwagenstandplaatsen:

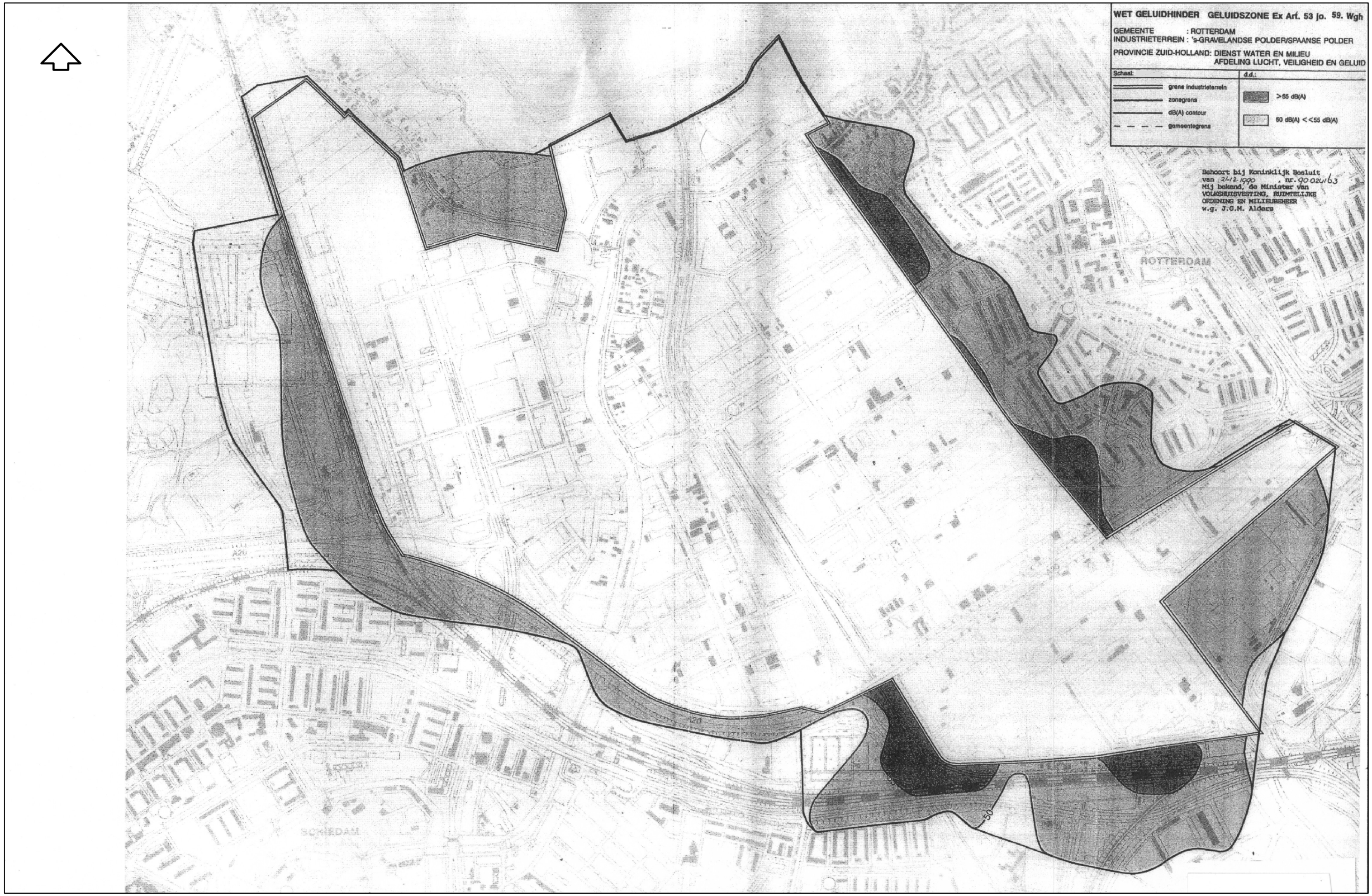
1. aan de Schiekade worden 20 woonwagenstandplaatsen positief bestemd; zij liggen in de onderzoekszone van de Schiekade, de Overschieseweg, de Matlingeweg, de Sevillaweg en de Polderweg;
2. ten slotte wordt langs de Polderweg een nieuw woongebied mogelijk gemaakt; de locatie ligt in de onderzoekszone van de Polderweg, de Schiekade, de 's-Gravelandseweg en de Algerastraat.

Om de genoemde geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk te maken, dient op grond van het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002 te zijn aangetoond dat de voorkeurgrenswaarde (50 dB(A)) op de gevels van de objecten niet wordt overschreden.

Nader akoestisch onderzoek voor de woonwagenstandplaatsen en het nader uit te werken woongebied (Akoestisch onderzoek voor een tweetal woningbouwlocaties binnen de geluidszone van het industrieterrein "Spaanse polder/ 's-Gravenlandsepolder", rapport 2004.1868-3, Cauberg-Huygen, augustus 2005), heeft uitgewezen dat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, zodat wegverkeerslawaai geen belemmering vormt voor de twee ontwikkelingen binnen het Schiedamse deel van het plangebied. Binnen het Rotterdamse plangebied worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Derhalve is voor het Rotterdamse plangebied geen geluidsonderzoek uitgevoerd.

5.3.2. Spoorweglawaai

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) bevinden zich langs alle spoorwegen geluidszones. Binnen de geluidszone van een spoorweg dient de geluidsbelasting aan de gevel van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. Deze mag in beginsel niet meer bedragen dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Indien het echter om landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële redenen niet mogelijk is om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen, maar de uiterste grenswaarde niet wordt overschreden kunnen Gedeputeerde Staten in bijzondere gevallen een hogere waarde vaststellen. Deze uiterste grenswaarde bedraagt voor spoorweglawaai 70 dB(A).



Rotterdam

206.10435.00 0JAC-fig

figuur 5.2

zone industrielawaai

De grootte van een geluidszone kan per traject verschillen. Een overzicht van de zone per traject ligt vastgelegd in het Besluit Grenswaarden binnen zones langs Spoorwegen (BGS 2003).

Van een nieuwe geluidsgevoelige bestemming die zich niet bevindt in een in het BGS beschreven zone hoeft de gevelbelasting niet te worden getoetst aan de waarden uit de Wet geluidhinder.
Het gebied Spaanse Polder en 's-Graveland bevindt zich in de nabijheid van 3 gezoneerde spoorverbindingen, namelijk de spoorlijnen Rotterdam-Delft en Rotterdam-Vlaardingen en de Calandlijn van het Rotterdamse metronet. De zone van de spoorlijn Rotterdam-Delft bedraagt 500 m, die van de spoorlijn Rotterdam-Vlaardingen en van de metro 100 m. Het uit te werken woongebied, bevindt zich binnen de zone van de spoorlijn Rotterdam-Delft (afstand circa 490 m).

Net als bij het wegverkeerslawaai geldt ook hierbij dat door de bestemming conform het huidige gebruik van een aantal geluidsgevoelige bestemmingen een situatie ontstaat met nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. De voorkeursgrenswaarde die hierbij niet mag worden overschreden bedraagt 57 dB(A). Uit nader akoestisch onderzoek voor de woonwagenstandplaatsen en het nader uit te werken woongebied (Akoestisch onderzoek voor een tweetal woningbouwlocaties binnen de geluidszone van het industrieterrein "Spaanse polder/'s-Gravenlandsepolder", rapport 2004.1868-3, Cauberg-Huygen, augustus 2005), blijkt dat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden, zodat spoorweglawaai geen belemmering vormt voor de twee ontwikkelingen binnen het Schiedamse deel van het plangebied. Binnen het Rotterdamse plangebied worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Derhalve is voor het Rotterdamse plangebied geen geluidsonderzoek uitgevoerd.

5.3.3. Industrielawaai

Voor het industrieterrein 's-Gravelandsepolder/Spaanse polder is op 21 december 1990 een zone industrielawaai vastgesteld op basis van artikel 53 van de Wet geluidhinder. Aanleiding hiertoe was de aanwezigheid en/of toelaatbaarheid van bedrijven die volgens artikel 41 van de Wet geluidhinder "in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken". Het plangebied valt geheel binnen de grens van de geluidszone rond het gezoneerde industrieterrein. Deze geluidszone is gebaseerd op de destijds bestaande en vergunde geluidsuitstraling van de op het terrein gevestigde bedrijven.
Omdat de geluidsbelasting vanwege dit industrieterrein bij de omliggende woningen, buiten het plangebied, hoger was dan de saneringsdrempel, 55 dB(A), is voor dit industrieterrein door het Ministerie van VROM op 17 december 1998 een geluidssaneringsprogramma vastgesteld. Op basis van dit saneringsprogramma is de geluidsbelasting vanwege dit industrieterrein bij de omliggende woningen tot maximaal 55 dB(A) teruggebracht.

Ten tijde van het vaststellen van de geluidszone is tussen de Groothandelsmarkt en de woonwijk Overschie een geluidsscherm geplaatst van 4,2 m hoog en 295 m lang. Bij het bepalen van de 50 dB(A)-contour is rekening gehouden met dit scherm.
In 1998 is tijdens een onderzoek naar de belangrijkste geluidsbronnen naar voren gekomen dat het Rotterdamsch Varkensslachthuis, Doornbos Service Bedrijven en de Groothandelsmarkt punten van aandacht zijn. Naar aanleiding hiervan hebben deze bedrijven maatregelen genomen om de geluidsoverlast voor omwonenden te voorkomen.

Buiten zones industrielawaai mag de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijven op het industrieterrein niet meer bedragen dan 50 dB(A). Binnen zones industrielawaai geldt een onderzoeksplicht (akoestisch onderzoek) voor nieuwbouw van woningen en andere gevoelige bestemmingen, vanwege de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) die op de gevel geldt.
De zone industrielawaai en de grens van het gezoneerde industrieterrein zijn weergegeven in figuur 5.2.

Eventuele nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen de grens van het gezoneerde industrieterrein maken deel uit van het industrieterrein zelf (dus onderdeel van de bron) en vallen daardoor niet binnen de geluidszone. Toetsing van deze bestemmingen aan de Wet geluidhinder is derhalve niet mogelijk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de woonwagenstandplaatsen wel meegenomen in het akoestisch onderzoek.

ROTTERDAM-SCHIEDAM
Spaanse Polder en 's-Graveland

1 : 10.000

Rotterdam

206.10435.00 0JAC-fig

concentratie stikstofdioxide > 40 µg/m3 voor 2010
vulpunt LPG-tankstation
hoogspanningsverbinding
aardgasleiding ϕ400mm
straalpad

10^{-6} PR contour als gevolg van Rotterdam Airport
35 KE contour als gevolg van Rotterdam Airport

figuur 5.3
overige milieuaspecten

Toevoeging en/of wijziging van nieuwe/bestaande functies (niet-geluidsgevoelig) dient akoestisch te worden onderzocht. Dergelijke wijzigingen binnen het plangebied mogen de reeds vastgestelde geluidscontour van 50 dB(A) niet doen overschrijden. Bovendien mogen deze wijzigingen niet leiden tot een overschrijding van de geluidssaneringswaarde van 55 dB(A) bij de omliggende woningen.

Uit het nader akoestisch onderzoek voor de woonwagenstandplaatsen en het nader uit te werken woongebied (Akoestisch onderzoek voor een tweetal woningbouwlocaties binnen de geluidszone van het industrieterrein "Spaanse polder/'s-Gravenlandsepolder", rapport 2004.1868-3, Cauberg-Huygen, augustus 2005), blijkt dat de grenswaarde van 50 dB(A) niet wordt overschreden ten gevolge van industrielawaai. Dit geldt zowel voor het industrieterrein 's-Gravelandse polder/ Spaanse polder als voor het bedrijventerrein Noordwest. Industrielawaai vormt dus geen belemmering voor de twee ontwikkelingen binnen het Schiedamse plangebied.

5.4. Luchtkwaliteit

5.4.1. Beleid en normstelling

Algemeen

Een goede luchtkwaliteit maakt onderdeel uit van een goede leefomgevingkwaliteit en maakt integraal deel uit van het ruimtelijk planproces. De in dit bestemmingsplan voorziene ontwikkelingen en de verkeersaantrekkende werking hiervan, kunnen gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit in het plangebied en de omgeving daarvan. Dergelijke gevolgen moeten worden getoetst aan de in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (5 augustus 2005) opgenomen grenswaarden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient daarnaast te worden nagegaan wat de luchtkwaliteit is ter plaatse van de nieuwe functies in het plangebied (zie ook bijlage 13).

Normstelling

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna: Blk). Het Blk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden van de relevante stoffen zijn in tabel 1 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 1 Grenswaarden maatgevende stoffen Blk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³	2010
	uurgemiddelde concentratie[2)]	maximaal 18 keer per jaar meer dan 200 µg/m³	2010
fijn stof (PM_{10})[1)]	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	maximaal 35 keer per jaar meer dan 50 µg/m³	2005
benzeen	jaargemiddelde concentratie	10 µg/m³ 5 µg/m³	tot 2010 vanaf 2010

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (artikel 5 Blk en bijbehorende Meetregeling).

2) Geldt alleen voor wegen met een verkeersintensiteit van ten minste 40.000 mvt/etmaal.

Op grond van artikel 7 lid 1 van het Blk moeten bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) deze grenswaarden in acht nemen. In afwijking van het eerste lid, mogen op grond van artikel 7 lid 3 bestuursorganen deze bevoegdheden tevens uitoefenen, indien:

- 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 (lid 3 onder a);
- 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 (lid 3 onder b).

De Minister van VROM heeft de saldobenadering nader toegelicht in brief aan de Tweede Kamer d.d. 20 juli 2005 (LMV 2005164791).
In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit en emissiebronnen.

Beleid en maatregelen gemeente Schiedam

De gemeente Schiedam ligt in het Rijnmondgebied, dat gekenmerkt wordt door veel industriële activiteiten en veel verkeersbewegingen. De luchtkwaliteit wordt beïnvloed door de zware industrie in het Rotterdamse haven- en industriegebied, door het (vracht)verkeer op de snelwegen A4 en A20 en door de scheepvaart.

Elk jaar stelt de gemeente Schiedam een rapportage over de luchtkwaliteit op haar grondgebied op. De rapportage over het jaar 2004 is onlangs afgerond. De berekeningen voor binnenstedelijke wegen is uitgevoerd met CAR II, versie 4.0. Voor de rijkswegen zijn berekeningen uitgevoerd door Rijkswaterstaat met het VLW model, versie 2.50. Hieruit blijkt dat de jaargemiddelde voor stikstofdioxide in de hele gemeente Schiedam wordt overschreden en dat ook de plandrempel wordt overschreden. Dit laatste betekent dat verwacht wordt dat ook in 2010 een overschrijding van de grenswaarde zal optreden. Het jaargemiddelde voor fijn stof is lager dan de grenswaarde, maar hierbij wordt opgemerkt dat 2004 een meteorologisch gunstig jaar was. De 24-uurconcentratie lag ruim boven de grenswaarde met minimaal 55 overschrijdingen per jaar (59 ter plaatse van de De Brauwweg).
De totale bijdrage van de industrie aan de concentraties NO_2 en PM_{10} ligt in de orde van grootte van 2-3 µg/m³ (jaargemiddelde). De Glasfabriek Schiedam is de enige industriële bron op het grondgebied van Schiedam die een relevante uitstoot heeft, maar deze inrichting ligt ver buiten het plangebied.

De DCMR Milieudienst Rijnmond heeft een meetpunt aan de Alphons Ariënstraat, waar onder andere NO_2 en PM_{10} worden gemeten. Op het meetpunt bedroeg in 2004 de jaargemiddelde concentratie NO_2 40 µg/m³. Dat is precies de grenswaarde. De door het RIVM gehanteerde achtergrondconcentratie ter plaatse van het meetpunt bedroeg eveneens 40 µg/m³. Op het meetpunt zijn in 2004 geen uren voorgekomen met NO_2-concentraties groter dan 200 µg/m³. Het is niet de verwachting dat elders in de gemeente wel hogere concentraties voorkomen en dat de grenswaarde van 18 maal per kalenderjaar zal worden overschreden.
Uit de metingen blijkt dat het jaargemiddelde voor PM_{10} 29 µg/m³ bedraagt, waarmee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit. Voor de daggemiddelde concentratie van PM_{10} laat het meetpunt zien dat in 2004 op 29 dagen sprake was van een concentratie van meer dan 50 µg/m³. Op 15 dagen waren er daggemiddelden van meer dan 55 µg/m³. De gestelde norm uit het Besluit luchtkwaliteit wordt hiermee niet overschreden.

Ook treft de gemeente Schiedam maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren binnen de gemeente. De gemeente Schiedam wil:
- snelheidsreductie op de A20; in regionaal verband wordt gekeken naar snelheidsreductie op de Rotterdamse Ruit, met name op de A20; uit berekeningen van TNO[1)] blijkt dat de emissieverlaging van 15% ten opzichte van uitgangssituatie leidt tot een afname van de overschrijdingsafstand met 30 m;
- maatregelen om de doorstroming te verbeteren op lokale wegen, met name aan de De Brauwweg; in 2006 wordt begonnen met de aanleg van een nieuwe kruising, waarbij enkele zijwegen worden afgesloten voor het verkeer;
- geluidsscherm ter hoogte van de wijk Nieuwland van 6 m hoog; in het kader van een luchtkwaliteitonderzoek voor de plannen van aanpak Ring Rotterdam heeft TNO berekend dat het plaatsen van een geluidsscherm van 8 m leidt tot een afname van de overschrijdingsafstand van 30 m ter hoogte van het geluidsscherm; daadwerkelijk wordt een scherm van 6 m geplaatst; in dit verband is niet onderzocht wat de afname is, omdat het voor het plangebied zelf weinig effect sorteert;
- maatregelen bij milieuvergunningen; luchtkwaliteit wordt nadrukkelijk meegenomen bij de beoordeling van aanvragen;

1) TNO-rapport, luchtkwaliteitonderzoek in het kader van plannen van aanpak Ring Rotterdam, kenmerk R2004/469. van 18 oktober 2004.

- toepassing warmte-koudeopslag bij de bouw van 500 woningen in de wijk Nieuwland; om het achtergrondniveau te verlagen, wordt bij de bouw van de woningen bij Parkweg Noord warmte-koudeopslag toegepast; dat resulteert in een reductie van de CO_2-uitstoot met 400 ton/jaar.

Al deze maatregelen zullen de luchtkwaliteit in de regio, dus ook voor het plangebied, positief beïnvloeden doordat de achtergrondconcentratie van NO_2 en PM_{10} lager wordt. Deze verbeteringen zijn echter nog niet nader te kwantificeren.

5.4.2. Onderzoeksopzet

Onderzoek gevolgen luchtkwaliteit omgeving

Om de gevolgen van de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt op de luchtkwaliteit in de omgeving in beeld te brengen, is de verkeersproductie/-attractie van die ontwikkelingen relevant. Het bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van twee gebieden, te weten één aan de Bokelweg waar de bouw van nieuwe bedrijven mogelijk zal zijn met een maximale bouwhoogte van 21 m. Daarnaast worden woningen in de nabijheid van de Polderweg mogelijk gemaakt en extra woonwagenstandplaatsen aan de Schiekade. In het vigerende plan is reeds bebouwing mogelijk gemaakt (woningen en bedrijven) aan de Bokelweg.

Voor het berekenen van de bijdrage van de ontwikkelingen is daarom de verkeersproductie van wat reeds mogelijk was op basis van het vigerende plan afgetrokken van de verkeersproductie van de 2 ontwikkelingsgebieden. De ontwikkelingen produceren zodoende maximaal 1.010 mvt/etmaal extra op de genoemde wegen (herstructurering (900) en woningbouw (110)). Nabij deze ontwikkelingsgebieden liggen drie verbindingswegen: rijksweg A20, 's-Gravelandseweg en de De Brauwweg. Voor wat betreft de Matlingeweg hebben de woningbouwplannen geen directe gevolgen, omdat er geen directe aansluiting op de Matlingeweg is. De rijksweg A20 wordt hieronder apart beschreven (zie ook figuur 5.3).

Rijksweg A20

Voor de snelwegen heeft Rijkswaterstaat berekeningen uitgevoerd voor de concentraties NO_2 en PM_{10}. In de rapportage 2004 van de gemeente Schiedam worden voor een zevental locaties de concentraties in 2004 uitgelezen. Van deze locaties liggen Schieveste en Nieuwland in de directe nabijheid van het plangebied. In tabel 2 zijn de jaargemiddelde concentraties op 140 m opgenomen.

Tabel 2 Jaargemiddelde concentraties nabij rijkswegen (2004)

	jaargemiddelde ($\mu g/m^3$) NO_2	jaargemiddelde ($\mu g/m^3$) PM_{10}
Nieuwland (140 m)*	44	31
Schieveste (140 m)*	46	31

* Ten opzichte van de wegas.

Uit tabel 2 blijkt dat de grenswaarde voor het jaargemiddelde van stikstofdioxide in 2004 wordt overschreden ten gevolge van het verkeer op de A20. De grenswaarde voor het jaargemiddelde van fijn stof wordt niet overschreden.
De berekeningen van Rijkswaterstaat zijn alleen uitgevoerd voor jaargemiddelden en dus niet voor daggemiddelden. Hierover kunnen geen uitspraken worden gedaan voor de A20, maar de invloed van de rijksweg op de luchtkwaliteit is aanzienlijk. Ook zijn er geen gegevens beschikbaar voor 2010 en 2015.

Onderzoek luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkeling

Naast onderzoek naar gevolgen voor de omgeving, is berekend wat de luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkelingen is en worden de concentraties eveneens getoetst aan de geldende grenswaarden. Hiervoor is de luchtkwaliteit ten gevolge van verkeer op de Matlingeweg, de 's-Gravelandseweg, de De Brauwweg (nabij herstructurering), de Polderweg (nabij nieuw woongebied) en de Schiekade (nabij woonwagencentrum) onderzocht. De afstand van het woongebied tot de 's -Gravelandseweg bedraagt ongeveer 130 m en de Matlingeweg ligt op ruim 300 m van het woongebied (en op ruime afstand tot de herstructurering), maar deze wegen worden toch meegenomen in de beoordeling om inzicht te geven in de luchtkwaliteit in het gehele plangebied.

Invoergegevens

De invoergegevens voor de berekeningen zijn in bijlage 13 weergegeven. De voertuigverdeling en de verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op de regionale verkeersmilieukaart (RVMK) van de Stadsregio Rotterdam en beschikbare verkeerstellingen in het gebied. Alleen voor de ontwikkeling langs de Polderweg is een inschatting gemaakt van het aantal voertuigbewegingen van het aantal te realiseren woningen. Deze inschatting is mede gebaseerd op de bekende verkeersintensiteit van de Polderweg richting Broekkade. Wegens beperkte beschikbaarheid van verkeersgegevens is de verkeersintensiteit ook gebruikt voor de Schiekade naar het woonwagencentrum. Het woonwagencentrum wordt echter met slechts drie plaatsen uitgebreid – een veel lager aantal dan het aantal nieuwe woningen – waardoor de uitkomsten veel hoger zijn dan de werkelijke concentraties.

5.4.3. Toetsing

Toetsing gevolgen luchtkwaliteit

Hieronder worden de resultaten weergegeven uit de CAR-berekeningen, waarbij voor elke weg de situatie met en zonder ontwikkelingen wordt weergegeven. Tabel 3 en 4 geven een overzicht van het aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde van NO_2 en van de 24-uurgemiddelde grenswaarde van $PM_{10,}$ gebaseerd op de invoergegevens.

Tabel 3 Aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde van NO_2 op 5, 10 en 25 m afstand van de wegas

straatnaam	aantal overschrijdingen grenswaarde NO_2 (200 µg/m³)								
	2004			**2010**			**2015**		
afstand tot wegas (m)	5	10	25	5	10	25	5	10	25
Matlingeweg	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Matlingeweg P	0	0	0	0	0	0	0	0	0
''s-Gravelandseweg	0	0	0	0	0	0	0	0	0
's-Gravelandseweg P	0	0	0	0	0	0	0	0	0
's-Gravelandseweg	0	0	0	0	0	0	0	0	0
's-Gravelandseweg P	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De Brauwweg	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De Brauwweg P	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Polderweg	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Polderweg P	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schiekade	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Schiekade P	0	0	0	0	0	0	0	0	0

P = situatie met Plan

Uit tabel 1 blijkt dat voor stikstofdioxide wordt voldaan aan de uurgemiddelde grenswaarde en dat er geen bijdrage van de ontwikkelingen aan de luchtkwaliteit aantoonbaar is.

Tabel 4 Aantal overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde grenswaarde PM_{10} en (50 µg/m³) op 5, 10 en 25 m van de wegas (inclusief aftrek zeezout)

straatnaam	aantal overschrijdingen grenswaarde PM_{10} (50 µg/m³)								
	2004			2010			2015		
afstand tot wegas (m)	5	10	25	5	10	25	5	10	25
Matlingeweg	94	75	44	82	70	50	76	66	48
Matlingeweg P	-	-	-	82	70	50	76	66	48
's-Gravelandseweg	60	51	35	63	57	56	61	55	45
's-Gravelandseweg P	-	-	-	63	57	56	61	55	45
's-Gravelandseweg	53	46	33	58	53	45	57	52	43
's-Gravelandseweg P	-	-	-	58	53	45	58	53	43
De Brauwweg	69	57	38	66	59	47	63	56	46
De Brauwweg P	-	-	-	66	59	47	63	56	46
Polderweg	25	25	25	39	39	38	38	38	38
Polderweg P	-	-	-	39	39	38	38	38	38
Schiekade	26	26	25	39	39	38	39	38	38
Schiekade P	-	-	-	39	39	39	39	38	38

P= situatie met Plan

De verkeersaantrekkende werking van de ontwikkelingen heeft volgens de berekeningen een verwaarloosbaar effect op het aantal overschrijdingen van de 24-uursnorm van PM_{10}. Alleen langs de 's-Gravenlandseweg wordt in 2 gevallen 1 extra overschrijding per jaar gevonden.

De uitkomsten in tabel 4 laten zien dat in de drie prognosejaren de grenswaarde van PM_{10} meer dan 35 maal per jaar wordt overschreden, alleen langs de Polderweg en de Schiekade wordt de 24-uurgemiddelde grenswaarde niet overschreden in 2004. De overschrijdingen worden veroorzaakt door de hoge achtergrondconcentratie. Als gevolg van niet tot nauwelijks beïnvloedbare factoren, is de achtergrondconcentratie PM_{10} in bijna het gehele zuidelijke gebied van Nederland dermate hoog, dat ook zonder verkeer het aantal overschrijdingen meer dan 35 keer per jaar is.
Binnen deze zone (tot 25 m uit de as van de genoemde wegen) liggen echter geen gevoelige bestemmingen en deze worden in het kader van dit bestemmingsplan ook niet mogelijk gemaakt, met uitzondering van de Polderweg en de Schiekade. De beoogde woningbouwontwikkeling ligt op ruim 300 m van de Matlingeweg, op 130 m van de 's-Gravelandseweg en ruim 900 m van de De Brauwweg. Naar verwachting zal ook ter plaatse van de woningbouwontwikkeling deze grenswaarde worden overschreden, echter niet ten gevolge van deze ontwikkeling, maar ten gevolge van de hoge achtergrondconcentratie. Bovendien gaat het hier om een kleine overschrijding van maximaal 4 maal per jaar en wordt ter plaatse van de woningbouwontwikkeling geen relevante bijdrage geconstateerd (hoewel langs de Schiekade 1 extra overschrijding wordt gevonden in 2010 op 25 m afstand tot de as van de weg, gaat het hier om een worst case: voor de bijdrage van de ontwikkeling is hier uitgegaan van de gehele woningbouwontwikkeling, terwijl hier slechts enkele nieuwe woonwagenstandplaatsen mogelijk worden gemaakt).

In tabel 5 zijn de resultaten van de CAR-berekeningen weergegeven voor 2004, 2010 en 2015 voor de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide en fijn stof.

Tabel 5 Jaargemiddelde concentratie NO_2 in 2004, 2010 en 2015 op 5, 10 en 25 m afstand van de wegas.

straatnaam	NO_2 (µg/m³)											
	A 2004				A 2010				A 2015			
afstand tot wegas (m)		5	10	25		5	10	25		5	10	25
Matlingeweg	38	67	62	51	34	54	50	42	33	50	47	40
Matlingeweg P	-	-	-	-	34	54	50	42	33	50	47	40
's-Gravelandseweg	39	55	52	45	34	45	43	38	34	43	41	37
's-Gravelandseweg P	-	-	-	-	34	45	43	38	34	43	41	37
's-Gravelandseweg	39	52	49	44	34	43	41	37	34	41	40	36
's-Gravelandseweg P	-	-	-	-	34	43	41	37	34	41	40	36
De Brauwweg	39	59	55	47	34	47	45	39	34	45	42	38
De Brauwweg P	-	-	-	-	34	48	45	39	34	45	42	38
Polderweg	38	39	39	39	34	34	34	34	33	34	33	33
Polderweg P	-	-	-	-	34	34	34	34	33	34	33	33
Schiekade	38	40	40	39	34	35	35	34	33	34	34	33
Schiekade P	-	-	-	-	34	35	35	34	33	34	34	34

A = Achtergrond
P = situatie met Plan

Uit tabel 5 blijkt dat de grenswaarde voor het jaargemiddelde van stikstofdioxide in alle prognosejaren wordt overschreden, met uitzondering van de Polderweg en de Schiekade. Langs deze wegen bevinden zich de woningbouwontwikkeling en de woonwagenstandplaatsen. In 2010 en 2015 wordt op 25 m afstand tot de as van de weg voldaan aan deze grenswaarde, met uitzondering van de Matlingeweg in 2010. Deze overschrijdingen worden veroorzaakt door de aanwezigheid van de A20.
Er wordt echter geen relevante bijdrage van de ontwikkelingen gevonden aan de stikstofdioxideconcentratie. Slechts in 1 geval, op 5 m afstand van de De Brauwweg in 2010 is de jaargemiddelde concentratie 1 µ/m³ hoger in de situatie met ontwikkelingen.

Tabel 6 Jaargemiddelde concentratie PM_{10} in 2004, 2010 en 2015 op 5, 10 en 25 m afstand van de wegas, inclusief aftrek zeezout.

straatnaam	PM_{10} (µg/m³)											
	A 2004				A 2010				A 2015			
afstand tot wegas (m)		5	10	25		5	10	25		5	10	25
Matlingeweg	24	37	34	28	27	35	33	29	27	34	32	29
Matlingeweg P	-	-	-	-	27	35	33	29	27	34	32	29
's-Gravelandseweg	25	31	29	26	27	32	30	28	27	31	30	28
's-Gravelandseweg P	-	-	-	-	27	32	30	28	27	34	32	29
's-Gravelandseweg	25	30	28	26	27	31	30	28	27	30	30	28
's-Gravelandseweg P	-	-	-	-	27	31	30	28	27	31	30	28
De Brauwweg	25	33	30	27	27	32	31	29	27	31	30	28
De Brauwweg P	-	-	-	-	27	32	31	29	27	31	30	28
Polderweg	24	24	24	24	27	27	27	27	27	27	27	27
Polderweg p	-	-	-	-	27	27	27	27	27	27	27	27
Schiekade	24	25	25	24	27	27	27	27	27	27	27	27
Schiekade P	-	-	-	-	27	27	27	27	27	27	27	27

A = Achtergrond
P = situatie met Plan

Uit tabel 6 blijkt dat in alledrie de prognosejaren wordt voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof. De berekeningen laten ook zien dat de ontwikkelingen een zeer beperkte bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit (alle resultaten zijn met en zonder ontwikkelingen vrijwel gelijk). Alleen langs de 's-Gravelandseweg is een kleine bijdrage aantoonbaar in 2015, tot maximaal 3 µ/m³ (jaargemiddelde). De concentratie blijft onder de grenswaarde van 40 µ/m³.

Toetsing gevolgen luchtkwaliteit ter plaatse van ontwikkelingen

Woonfuncties

De eerste woning is op ruim 50 m gelegen van de Polderweg. Naast de rijbaan is een fietspad en trottoir gelegen en dan weiland tot aan de woning en daarna het woonwagenkamp. Pas bij het woonwagenkamp is er sprake van dat personen gedurende langere tijd verblijven in het gebied. Voor het overige verblijven mensen niet of nauwelijks in het gebied.
Op grotere afstand van de bron (de weg) neemt de concentratie luchtverontreinigende stoffen af. Ter plaatse van de nieuwe woningen en van de woonwagenstandplaatsen zal de luchtkwaliteit daarom beter zijn dan de berekeningsresultaten aangeven.

Herstructurering bedrijventerrein

De inrichting van het wegprofiel van de 's-Gravelandseweg is breed van opzet. Naast de rijbaan en een fietspad is een secundaire weg gelegen met parkeerplaatsen. De bedrijfspanden zijn op ruim 20 m van de weg gelegen. De inrichting van het wegprofiel van de De Brauwweg is smal van opzet. Naast de weg ligt een vrijliggend fietspad en trottoir. De bedrijfspanden liggen op ongeveer 5 m van de weg. Bedrijven kunnen echter gezien worden als minder gevoelige functies (zie brief provincie Zuid-Holland aan gemeenten, 27 juli 2005). Daarom wordt een overschrijding van grenswaarden hier aanvaardbaar geacht.

5.4.4. Conclusie en afweging

Uit de resultaten van de CAR II-4.0 modelberekeningen, blijkt dat de ontwikkelingen zeer beperkte negatieve gevolgen hebben voor de luchtverontreiniging in het gebied. Er bleek nagenoeg geen verschil te zitten tussen de huidige situatie en de situatie na toevoeging van 1.010 verkeersbewegingen. Wel worden op een aantal locaties de grenswaarden voor het jaargemiddelde van stikstofdioxide en voor het 24-uurgemiddelde van fijn stof overschreden. De overschrijdingen worden aanvaardbaar geacht omdat:

- de overschrijding van de grenswaarde voor het jaargemiddelde van stikstofdioxide langs de rijksweg A20, 's-Gravelandseweg en de De Brauwweg niet worden veroorzaakt door de herstructurering van het bedrijventerrein en de beoogde woonlocatie; ook zonder de ontwikkelingen wordt de genoemde grenswaarde overschreden; de woningen die momenteel aanwezig zijn langs de Bokelweg verdwijnen en een nieuwe bedrijfsontwikkeling wordt mogelijk gemaakt; de bestaande knelpunten – denk aan de rijksweg A20 – worden door de ontwikkelingen niet verergerd;
- daarnaast werken rijk, provincie, stadsregio en gemeente Schiedam aan plannen van aanpak voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Overeenkomstig het beleidsplan verkeersveiligheid van de gemeente Schiedam, worden de komende jaren door middel van maatregelen de bereikbaarheid verbeterd op de doorgaande route en voor de overige wegen worden maatregelen getroffen door invoering van 30 km/h-gebieden.

Als gevolg van de ontwikkelingen worden bestaande knelpunten dus niet verergerd: de beoogde ontwikkeling staat de reductie van fijn stof niet in de weg. Indien op termijn door het rijksbeleid en internationale afspraken de achtergrondconcentratie zodanig wordt teruggedrongen dat bestaande knelpunten afdoende worden opgelost, zullen ook in het plangebied geen overschrijdingen meer plaatsvinden. Door maatregelen ten aanzien van de A20 kan in de toekomst de stikstofdioxideconcentratie worden teruggedrongen.

Bovendien zijn de berekeningen met een zekere onzekerheid omgeven en is bekend dat het CAR II-model zeer conservatief rekent (worst-case scenario). De berekeningen met CAR II van de jaargemiddeldeconcentratie PM_{10} zijn redelijk betrouwbaar, voor de berekening van het aantal overschrijdingen van de 24-uursnorm geldt dat in veel mindere mate. De 24-uurgemiddelde concentratie wordt door het CAR II-programma gekoppeld aan de jaargemiddelde concentratie PM_{10}. Rekentechnisch is dit de enige mogelijkheid, in de praktijk is dit echter niet het geval.
Uit (statistisch) onderzoek is verder gebleken dat overschrijdingen van de daggrenswaarden meestal verband houden met meteorologische omstandigheden, waarbij PM_{10} van buiten de regio wordt geïmporteerd. Deze omstandigheden kunnen niet of nauwelijks worden beïnvloed door maatregelen op lokaal niveau. Overschrijdingen van de 24-uursnorm vinden vooral plaats

op dagen met wind uit het zuidoosten. De overschrijding wordt op die dag dus bijna nooit veroorzaakt door de verkeersemissies ter plaatse, maar door stof dat van verder weg aangevoerd wordt. Bij een kleine toename van de jaargemiddelde concentratie PM_{10} neemt in het model het aantal overschrijdingen van de 24-uursnorm evenredig toe. In de praktijk neemt het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde concentratie niet toe door het beetje extra verkeer en zijn de extra overschrijdingen niet aan de plannen toe te schrijven. De verwachting is dat op termijn als gevolg van maatregelen op rijks- en provinciaal[1)] niveau, de 24-uursnorm in het desbetreffende gebied niet meer overschreden zal worden. Hetzelfde geldt voor de stikstofdioxideconcentratie.

Naast de maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit van rijk en provincie, treft de gemeente Schiedam zoveel mogelijk maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren binnen de gemeente.
Al deze maatregelen zullen de luchtkwaliteit in de regio, dus ook voor het plangebied, positief beïnvloeden doordat de achtergrondconcentratie lager wordt. Deze verbeteringen zijn echter nog niet te kwantificeren.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat de geconstateerde overschrijdingen aanvaardbaar worden geacht.

5.5. Bodemkwaliteit

Beleidsuitgangspunten
Conform het vastgestelde beleid van de gemeenten Rotterdam en Schiedam dient de bodem bij nieuwe ontwikkelingen geschikt te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Voor alle terreinen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien dient bodemonderzoek te worden verricht.

Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)
In het Rotterdams Milieubeleidsplan 2 is de basis gelegd voor het huidige Rotterdamse bodembeleid. Doel van het Rotterdamse bodembeleid is dat waar nodig de bodem wordt gesaneerd, verspreiding van bestaande verontreinigingen wordt voorkomen en het ontstaan van nieuwe verontreinigingen wordt tegengegaan.

Op de Bodemkwaliteitskaart Rotterdam zijn per ruimtelijke eenheid de historische bodemgegevens van het betreffende gebied weergegeven. Voor het gebied waarin de Spaanse Polder is gelegen is aangegeven dat in de toplaag veel verontreinigde verhardingslagen aanwezig zijn. Dit is het gevolg van bedrijven die hier in de vijftiger en zestiger jaren gevestigd waren (o.a. verffabriek, een acetyleengasfabriek, op/overslag van olieproducten).

Uitgezonderd het gebied rondom de Groothandelsmarkt is het gehele bedrijventerrein behoorlijk verontreinigd en moet bij iedere nieuwe activiteit rekening gehouden worden met de noodzaak tot sanering van de bodem. Het gebied rond de Vliststraat/Almstraat wordt specifiek aangeduid als probleemgebied. De verontreiniging is hier ernstiger dan op andere plaatsen.

Schiedams plangebied
Ook binnen het Schiedamse plangebied hebben veel bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden (waaronder drukkerijen, brandstoffengroot- en detailhandelsbedrijven, verffabrieken, etc). Als gevolg van bovenstaande activiteiten, zijn met name bodemverontreinigingen veroorzaakt met olieachtige producten in grond en grondwater en met zware metalen in de grond. In het kader van herinrichting van terreinen vindt er regelmatig bodemonderzoek plaats. Op dit moment vinden er op de volgende locaties bodemonderzoek, saneringsonderzoek, sanering of nazorg plaats:
- bij een tweetal voormalige huisvuilstortplaatsen aan de Fokkerstraat en aan de De Brauwweg;
- naar de baggerspecie in het noordelijke deel van 's-Graveland;

1) Maatregelen die landelijk, regionaal en lokaal uitgevoerd zullen worden en die effect hebben op de luchtkwaliteit zijn terug te vinden in het Nationaal Luchtkwaliteitsplan 2004, het Plan van Aanpak fijn stof van de provincie Zuid-Holland, Masterplan Luchtkwaliteit ROM Rijnmond.

- bij diverse (voormalige) ondergrondse brandstoftanks aan de Van Heekstraat en de Jan van Riebeeckweg;
- bij een voormalige opslagplaats voor rioolslib langs de Fokkerstraat;
- bij een voormalig autoreparatiebedrijf en een metaalconstructiebedrijf aan de Bettoweg.

Op de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland wordt gevoelig bodemgebruik (bijvoorbeeld voor recreatie, consumptiedoeleinden, moes- en volkstuinen, kinderspeelplaatsen of voor openbaar groen dat intensief kan worden gebruikt) zonder (sanerende) maatregelen ontraden, in verband met risico's voor de mens. Onderzoek zal moeten plaatsvinden naar de wijze waarop genoemde ernstige verontreinigingen kunnen worden beheerst om te voorkomen dat deze zullen leiden tot (actuele) humane, ecologische en verspreidingsrisico's.

Indien besloten wordt tot grootschalige graafwerkzaamheden dient er rekening mee te worden gehouden dat vrijkomende grond waarschijnlijk niet binnen het plangebied kan worden hergebruikt. Hiermee zullen relatief hoge verwerkingskosten zijn gemoeid.

5.6. Planologisch relevante leidingen en straalpaden

Binnen het plangebied, aan de zuidzijde, ligt ten noorden van en parallel aan de A20 een aardgastransportleiding (leidingnummer W521-03), met een diameter van 16" en een druk van 40 bar. Deze leiding is eveneens ten westen van de spoorlijn Schiedam-Delft gelegen.

Voor het bepalen van een verantwoorde zonering langs nieuwe tracés van aardgastransportleidingen en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande aardgastransportleidingen, is in 1984 door het ministerie van VROM een circulaire uitgegeven: "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen". Overeenkomstig deze circulaire geldt voor de aardgastransportleidingen een toetsingsafstand van 40 m en dient een minimale bebouwingsafstand van 20 m te worden aangehouden bij woonbebouwing. Bij incidentele en/of overige bebouwing geldt een minimale afstand van 4 m.

In het huidige plan blijven de nieuwe gebouwen buiten de toetsingsafstand. De bebouwingsafstand vormt derhalve geen probleem voor de herstructurering van het bedrijventerrein.
Wel is er bestaande bebouwing aanwezig binnen de toetsingsafstand (kantoor aan de Nieuwpoortweg en bebouwing langs de Bokelweg en de Komiezenlaan, gelegen op minimaal 4 m afstand uit de leiding). Gastransportservices heeft op het moment van de inwerkingtreding van de genoemde circulaire (VROM, 1984) een "generaal pardon" afgegeven voor de bestaande situaties.

Langs de spoorlijn Rotterdam-Den Haag is een bovengrondse hoogspanningsverbinding aanwezig van 150 kV. Hiervoor geldt een zakelijk rechtstrook van 25 m aan weerszijden van deze hoogspanningsverbinding. Deze zakelijk rechtstrook geeft de minimale bebouwingsafstand aan die in principe in acht moet worden genomen. De onder de hoogspanningsverbinding gelegen gronden mogen na verkregen instemming van de leidingbeheerder wel voor bedrijfsdoeleinden worden gebruikt.
Op dit moment worden de mogelijkheden verkend om de hoogspanningsverbinding in de toekomst ondergronds te brengen. De gebruiksmogelijkheden van de betreffende zone worden hiermee aanzienlijk vergroot omdat de zakelijk rechtstrook veel smaller wordt. Uiteraard mag niet op de hoogspanningsverbinding zelf gebouwd worden.
In het Schiedamse plangebied is een watertransportleiding aanwezig met een diameter van circa 1 m en een druk van 3,29 bar.

Over een deel van het plangebied is een straalpad voor telecommunicatie aanwezig. De maximale bebouwingshoogte bedraagt ter plaatse van het straalpad 71 m. In het plangebied worden echter geen objecten mogelijk gemaakt hoger dan 45 m.

In figuur 5.3 zijn de relevante leidingen, het straalpad en overige milieuaspecten in beeld gebracht.

5.7. Externe veiligheid

5.7.1. Inleiding

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren voor de directe omgeving (zowel binnen als buiten de inrichting c.q. bedrijfsperceel) bij een ongeval tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De hieraan verbonden risico's dienen aanvaardbaar te blijven. Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water;
- vervoer van gevaarlijke stoffen via leidingen;
- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid.

Bij het aspect externe veiligheid is een tweetal begrippen van belang, te weten: plaatsgebonden risico (grenswaarde) en groepsrisico (oriënterende waarde). De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) voor woningen en kwetsbare objecten gesteld op een niveau van 10^{-6} per jaar. Dat wil zeggen dat de kans op een dodelijke situatie door een ongeval met gevaarlijke stoffen op een te bouwen plek maximaal één op de miljoen per jaar mag zijn. Bovendien geldt een inspanningsverplichting voor het groepsrisico (GR; de kans dat een grotere groep mensen bij een dergelijk ongeval is betrokken).

5.7.2. Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen

Voor wat betreft transport (wegtransport, vaarwegen, spoortransport en buisleidingtransport) is de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (RNVGS, Staatscourant 4 augustus 2004, nr. 147) van belang. Met deze circulaire maakt de wetgever zijn beleid bekend over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving.
In het RNVGS wordt gesteld dat over elke overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico verantwoording moet worden afgelegd. Afwijkend van het Bevi geldt volgens de RNVGS dat voor het groepsrisico het afwegingsgebied in het kader van ruimtelijke ordening is vastgesteld op 200 m. Met andere woorden de aanwezigheid van (beperkt) kwetsbare objecten op afstanden van meer dan 200 m is toegestaan ongeacht de ligging van de contouren van het plaatsgebonden risico.

Soorten transportmodaliteiten

De volgende transportmodaliteiten zijn, in verband met het bestemmingsplan van belang:

- buisleidingen : aardgastransportleiding;
- transport over de weg : route gevaarlijke stoffen;
- transport door de lucht : aanvliegroute Rotterdam Airport;
- transport over water : de Schie;
- transport over spoor : spoorlijn Rotterdam - Delft.

Vervoer van gevaarlijke stoffen via leidingen wordt behandeld in paragraaf 5.6. In de volgende paragraaf worden de overige transportmodaliteiten beoordeeld.

5.7.3. Vervoer gevaarlijke stoffen plangebied

Transport over de weg

Het plangebied Spaanse polder en 's-Graveland ligt in het invloedsgebied van de rijksweg A20. Deze snelweg vormt aan de zuidzijde de begrenzing van het plangebied. In de "Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen" van 24 maart 2003 wordt voor de rijksweg A20 voor het wegvak van het Kleinpolderplein tot aan het Kethelplein geen risicocontour 10^{-6} genoemd. Voor het GR wordt de 10^{-8} contour gehanteerd. Deze contour ligt op 180 m. Ten oosten van het plangebied ligt de A13. Volgens de risicoatlas heeft deze rijksweg een PR-contour (10^{-6}) van 0 m; het aandachtsgebied voor groepsrisico bedraagt 200 m. Het plangebied bevindt zich echter op meer dan 200 m afstand tot deze weg, zodat dit geen belemmering oplevert. In de atlas wordt tevens aangegeven dat de oriënterende waarde voor het GR niet wordt overschreden. Daarbij is gerekend met een persoonsdichtheid van 45 personen per hectare voor kantoorgebouwen en 55 personen per hectare voor industrie/bedrijven. Evenals het Bevi wordt in het RNVGS gesteld dat over elke overschrijding van de oriënterende waarde van het GR of toename van het GR verantwoording moet worden afgelegd.

Voor de risicoatlas zijn tellingen uitgevoerd. Voor het wegvlak zijn de volgende aantallen geteld:

brandbare vloeistoffen LF 1	14.537 transporten
brandbare vloeistoffen LF 2	19.374 transporten
toxische vloeistoffen LT1	142 transporten
toxische vloeistoffen LT2	1.181 transporten
brandbare gassen GF3 (waaronder LPG en Propaan)	917 transporten

In het plangebied is de volgende (gemeentelijke) route voor transport van gevaarlijke stoffen vastgesteld: 's-Gravelandseweg vanaf A20 tot aan de Ringersstraat; Ringersstraat; Van Heekstraat tussen Ringersstraat en Scholtenstraat; Scholtenstraat; 's-Gravelandseweg tot aan A20.
Voor de bevoorrading van propaan ten behoeve van woningen in het buitengebied wordt jaarlijks een ontheffing verleend aan de leveranciers. Binnen het plangebied betreft deze ontheffing de 's-Gravelandseweg vanaf de Ringersstraat in noordelijke richting.

Op basis van de vuistregels vervoer gevaarlijke stoffen over de weg (ontleend aan "Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen, VNG 1998") is gesteld dat voor deze routes, waar minder dan 8.000 LPG tankwagens per jaar passeren, geen 10^{-6}-contour geldt en dat er geen overschrijding van het groepsrisico plaatsvindt. Binnen het plan vinden langs de routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geen ontwikkelingen plaats die het berekenen en motiveren van het groepsrisico noodzakelijk maken.

In verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, heeft de DCMR een berekening van het groepsrisico uitgevoerd, waarbij de beoogde herstructurering langs de A20 is meegenomen (Schiedam 's-Gravenland, Advies met betrekking tot externe veiligheid, augustus 2005). Hierbij is gerekend met een personendichtheid van 45 personen/ha voor kantoorbebouwing en 55 personen/ha voor industrie/bedrijven. Er is uitgegaan van de maximale bouwhoogte volgens het bestemmingsplan en de aanwezigheid van 1 werkzaam persoon per 30 m² bebouwd vloeroppervlak (overeenkomstig het kengetal winkellocaties uit de "Handreiking Verantwoording Groepsrisico VROM"). Uit de berekening blijkt dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden.

Transport door de lucht
Zie paragraaf 5.8 "Rotterdam Airport".

Transport over het water
Aan de oostkant van 's-Graveland ligt De Schie. Dit water wordt in hoofdzaak bevaren door recreanten. Er is binnen het plangebied geen sprake van transport van gevaarlijke stoffen over De Schie. Derhalve is De Schie niet relevant in het kader van externe veiligheid.

Transport over het spoor
Het Schiedamse deel van het bestemmingsplan "Spaanse polder en 's-Graveland 2004" grenst aan de westzijde aan het spoortraject Rotterdam-Delft. Op dit traject vindt voornamelijk personenvervoer plaats. In de "Risicoatlas Spoor" (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, juni 2001) zijn voor dit traject geen risicocontouren aangegeven. Uit de risicoatlas blijkt dat de PR-contour kleiner is dan 10 m en dus niet buiten de spoorbaan valt en dat het aandachtsgebied voor groepsrisico 28 m bedraagt. Deze contouren zijn zo klein, dat ze geen beperking vormen voor het plangebied. Het spoortraject Rotterdam-Delft is daarom niet van invloed op het plangebied in het kader van externe veiligheid.

5.7.4. Externe veiligheid en bedrijven

Besluit externe veiligheid inrichtingen en beleid provincie
Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid voor inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Het Bevi stelt onder andere dat het aspect externe veiligheid moet worden betrokken bij het wijzigen of vaststellen van bestemmingsplannen.

Tegelijkertijd met het Besluit is een ministeriële regeling (Revi) in werking getreden waarin onder meer veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn opgenomen voor categorale bedrijven, zoals bijvoorbeeld LPG-tankstations.

Plaatsgebonden risico

Het Bevi heeft als doel zowel individuele als groepen burgers te beschermen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen bij een bedrijf. Dit doel wordt in het Bevi vertaald naar de begrippen plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR).
Het plaatsgebonden risico richt zich primair op individuele burgers en wordt in het Bevi gedefinieerd als:

"de kans per jaar dat een persoon, die onafgebroken en onbeschermd op een plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen een bedrijf."

Het Bevi gaat bij het plaatsgebonden risico ervan uit dat:
- de grenswaarden voor kwetsbare objecten in acht worden genomen; dit betekent dat altijd moet worden voldaan aan deze grenswaarden; en
- met de richtwaarden voor beperkt kwetsbare objecten rekening wordt gehouden; dit betekent dat om gewichtige redenen mag worden afgeweken van deze richtwaarden.

Het Bevi maakt dus onderscheid in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.
Kwetsbare objecten zijn onder meer:
- woningen;
- scholen;
- ziekenhuizen, bejaardenhuizen, verpleeghuizen;
- kantoorgebouwen met meer dan 1.500 m² brutovloeroppervlak; en
- complexen met meer dan vijf winkels met gezamenlijk brutovloeroppervlak van 1.000 m² of één winkel met brutovloeroppervlak van 2.000 m²;
- kampeer- en recreatieterreinen.

Beperkt kwetsbare objecten zijn onder meer:
- verspreid liggende woningen, dienst en bedrijfswoningen;
- overige kantoorgebouwen;
- overige winkels;
- hotels en restaurants;
- sporthallen, zwembaden en speeltuinen;
- sport- en kampeerterreinen.

Zowel de grens- als de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico voor nieuwe situaties bedraagt 10^{-6} per jaar (Bevi, art. 8).

Om aan de grenswaarde van het Bevi te kunnen voldoen, moeten nieuwe kwetsbare objecten buiten de PR 10^{-6}-contour komen te liggen. Nieuwe beperkt kwetsbare bestemmingen moeten in principe ook buiten de PR 10^{-6}-contour komen te liggen. Aangezien bij beperkt kwetsbare bestemmingen echter geen sprake is van een grenswaarde maar van een richtwaarde, mag van deze norm uitsluitend in geval van gewichtige redenen worden afgeweken. Onder strikte voorwaarden kan gedurende maximaal drie jaar, eventueel ook voor kwetsbare objecten, van de norm worden afgeweken. Er geldt dan een norm met een waarde van 10^{-5} per jaar.

Groepsrisico

Het groepsrisico heeft betrekking op de kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers en richt zich dus meer op groepen burgers. Het groepsrisico is in het Bevi gedefinieerd als:

"de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is."

Dit houdt in dat er twee aspecten zijn die (rechtstreeks) invloed uitoefenen op de hoogte van het groepsrisico:
- de jaarlijkse kans dat zich op een bedrijf een ongeval voordoet met gevaarlijke stoffen;
- het aantal potentiële slachtoffers in de omgeving ("het invloedsgebied") van het bedrijf.

De aanwezigheid van personen bij verschillende gebruiksfuncties kan in de tijd sterk verschillen. Door deze geringere verblijftijd, bestaat er een kleinere kans dat deze personen bij een "ongeval" betrokken raken. Daarom moet bij het bepalen van het aantal potentiële slachtoffers in de omgeving, nog een correctie worden toegepast vanwege de verblijfstijd (de "verblijfstijdcorrectie").

Het invloedsgebied voor het groepsrisico is het gebied gelegen tussen de risicovolle inrichting en de 1% letaliteitgrens. De 1% letaliteitgrens is de afstand waarop bij een ramp bij een bedrijf nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving van dat bedrijf komt te overlijden.
Anders dan voor het plaatsgebonden risico zijn voor het groepsrisico in het Bevi geen grens- of richtwaarden geformuleerd. De wetgever heeft bewust besloten vooralsnog een niet-normatieve benadering van het groepsrisico te hanteren en alleen enig houvast te bieden door middel van een zogenoemde oriënterende waarde. Deze oriënterende waarde voor het groepsrisico voor bedrijven is dat een ongeval met tien doden slechts met een kans van één op de honderdduizend per jaar mag voorkomen, een ongeval met honderd doden met een kans van één op de tien miljoen per jaar etc. (waarbij ook de tussenliggende aantallen slachtoffers moeten worden getoetst!).

Het begrip oriënterende waarde houdt in dat het bevoegde gezag hiervan mag afwijken als daar gewichtige redenen (motiveringsbeginsel) voor zijn. In de motivering gaat het vooral om het uitleggen en toegankelijk maken van de belangenafweging. Dat wil zeggen dat de afweging begrijpelijk is en dat de redenering, waarom er wordt afgeweken wordt, inzichtelijk is. Om dit motiveringsbeginsel vast te leggen, is in het Bevi een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico opgenomen.

Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland op 3 februari 2004 aanvullend beleid vastgesteld voor de verantwoording van het GR, de zogenoemde CHAMP-plichten. CHAMP staat voor vijf plichten: Communicatie, Horizon, Anticiperen, Motiveren en Preparatie. Voor activiteiten die niet onder het Bevi vallen is CHAMP een goed instrument om risicovolle situaties in kaart te brengen en om een goede brede en kwalitatieve afweging te kunnen maken over de acceptatie van risico's. In de nota Planbeoordeling zijn deze plichten opgenomen en is zodoende een toetsingskader voor de provincie.

Inrichtingen
De inrichtingen die voor het opstellen van dit advies van belang zijn vanwege de externe veiligheidsrisico's, kunnen in het kader van het Bevi als volgt worden ingedeeld.

Categoriale inrichtingen
Dit zijn inrichtingen waarvoor, door de aard van de activiteit of de aard van de aanwezige gevaarlijke stoffen een standaardbenadering kan worden gevolgd (zoals CPR 15-2 bedrijven en LPG-tankstations). Voor een dergelijke inrichting wordt uitgegaan van vaste veiligheidsafstanden en hoeft geen Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA) te worden uitgevoerd. Deze afstanden zijn vastgelegd in de ministeriële regeling (Revi) bij het Bevi en corresponderen met de 10^{-6} PR-contouren. Binnen deze afstanden mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gerealiseerd.

Voor de vaststelling van het groepsrisico van een inrichting is het invloedsgebied van belang. Dat is het gebied waarin de aanwezige personen meetellen voor het vaststellen van het groepsrisico. Uit de zogeheten afstanddichtheid tabellen kan worden afgelezen bij welke dichtheid van personen per hectare in het invloedsgebied aan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is voldaan. Deze tabellen zijn opgenomen in de "Handreiking Verantwoordingsplicht groepsrisico".

Niet-categoriale inrichtingen
Hieronder vallen BRZO-inrichtingen, spoorwegemplacementen (bestemd voor gevaarlijke stoffen) en inrichtingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Risico-inventarisatie Schiedam
De volgende inrichtingen zijn als risicovol gekarakteriseerd. Van deze inrichtingen kunnen de in of nabij het plangebied gelegen inrichtingen voor de veiligheid van het gebied relevant zijn. Volgens de risico-inventarisatie bevinden zich binnen het plangebied de volgende categoriale inrichtingen.

Dynadro B.V., 's-Gravelandseweg 365 (CPR 15-2)
Dit betreft een groothandel in farmaceutische artikelen. Inmiddels zijn de activiteiten beëindigd en is de milieuvergunning met ingang van 1 mei 2005 ingetrokken. De inrichting is dus niet langer relevant in het kader van externe veiligheid. Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan

is de bedrijfsbestemming teruggebracht tot categorie 2 in plaats van categorie 3. Ook de specifieke omschrijving is komen te vervallen.

Total 's-Graveland, 's-Gravelandseweg 395 (LPG tankstation)
Dit betreft een tankstation voor het wegverkeer met LPG. De doorzet is in de milieuvergunning vastgelegd en bedraagt 700 m³ per jaar. Overeenkomstig het Revi dienen voor een LPG-tankstation met een doorzet van maximaal 1.000 m³ per jaar voor het 10^{-6} plaatsgebonden risico de volgende afstanden in acht genomen te worden: 45 m vanaf het vulpunt, 25 m vanaf het ondergrondse reservoir en 15 m vanaf het afleverpunt.
Binnen deze afstanden bevinden zich bij het betreffende tankstation geen (beperkt) kwetsbare bestemmingen. De 45 m contour valt voor een klein deel over de naastgelegen inrichting. Deze inrichting, bestemd voor de verkoop van auto's, is een beperkt kwetsbaar object in de zin van het Bevi. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 45 m-contour als richtwaarde. In dit geval wordt de overschrijding aanvaardbaar geacht omdat het om een bestaande situatie gaat en slechts de gevel van het gebouw binnen de contour valt. In nieuwe situaties (verbouwingsplannen garage) dient echter rekening gehouden te worden met de in acht te nemen afstand tot het vulpunt van 45 m.
Voor de vaststelling van het groepsrisico geldt bij LPG-tankstations met een doorzet tot maximaal 1.500 m³ een invloedsgebied van 150 m. Binnen deze afstand bevinden zich enkele bedrijfspanden. In het bestemmingsplan zullen binnen het invloedsgebied van het tankstation geen wijzigingen plaatsvinden, zodat er geen wijziging van het groepsrisico te verwachten is. Indien het tankstation verdwijnt, zal de contour vervallen en behoeft geen rekening gehouden te worden met eventueel plaatsgebonden- dan wel groepsrisico.

Er bevinden zich in het plangebied van Schiedam geen niet-categoriale inrichtingen.

Volgens de risico-inventarisatie worden binnen het plangebied nog twee inrichtingen als mogelijk risicovol aangemerkt. Op deze inrichtingen is het Bevi niet van toepassing. Het betreft hier de volgende inrichtingen:

Oliehandel Kerkhof B.V., Ringerspad 5
In deze inrichting worden oliën opgeslagen en verhandeld. Het betreft hier zowel minerale als plantaardige oliën. De maximaal toegestane opslag, zoals vastgelegd in de Wet milieubeheer vergunning van 6 mei 1996, vormt op zich geen risico buiten de inrichting. Op 25 januari 2005 is een veranderingsvergunning aangevraagd voor het installeren en in bedrijf nemen van een vulstation voor propaanflessen (de ontwerpbeschikking voor deze vergunning ligt momenteel ter visie). De aanvraag is getoetst aan het Bevi en ondanks dat het bedrijf niet onder het Bevi valt is de 10^{-6}-contour berekend. Op basis van de aanvraag is vastgesteld dat de aanwezigheid van de tankwagen bepalend is voor deze contour, die op 40 m buiten de inrichting ligt. Binnen deze contour bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare objecten. Het invloedsgebied strekt zich uit tot 235 m van de inrichting. Omdat de inrichting niet onder het Bevi valt is, het groepsrisico niet berekend. Binnen dit invloedsgebied vinden geen wijzigingen plaats binnen het bestemmingsplan.

Berendsen Textiel Service B.V., 's-Gravelandseweg 250
Binnen deze inrichting zijn een 1.500 liter-tank met natronloog en een 1.500 liter-tank natriumhypochloriet aanwezig, op grond waarvan deze inrichting als risicovol is aangemerkt. Gezien de in de inrichting aanwezige voorzieningen (opstelling in CPR kluis) en de beperkte hoeveelheid, wordt gesteld dat de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} niet buiten de grens van de inrichting valt. Er is geen sprake van een invloedsgebied. In de nabije omgeving van de inrichting zijn in het bestemmingsplan geen wijzigingen voorzien ten opzichte van de bestaande situatie. De inrichting is derhalve niet van invloed op de externe veiligheid binnen het plangebied.
De DCMR geeft aan dat geen van de genoemde inrichtingen een belemmering voor het bestemmingsplan vormen (Advies met betrekking tot externe veiligheid, augustus 2005).

Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)
Binnen het Rotterdamse deel van het bestemmingsplan bevinden zich de volgende categoriale inrichtingen:

Campina B.V., Keenstraat 55 (ammoniakkoelinstallatie)
Het bedrijf heeft een buiten opgestelde ammoniakkoelinstallatie met 3.800 kg ammoniak.

Op basis van de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) is gebleken is dat de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour ligt op 85 m. De 10^{-6}-contour strekt zich niet uit tot over het Schiedamse deel van het bestemmingsplan. Het invloedsgebied waarbinnen het groepsrisico moet worden berekend is eveneens bepaald aan de hand van het Revi en strekt zich uit tot 360 m van de inrichting en komt hiermee net tot aan de grens van het Schiedamse gebied. Er bevindt zich een kwetsbaar object binnen de 10^{-6}-contour (op 50 m van de inrichting). Om die reden moet de inrichting voor 2010 worden gesaneerd, waarbij de ammoniakinstallatie naar binnen verplaatst wordt. Deze sanering zal van invloed zijn op het invloedsgebied.

LPG-tankstations
- H. Lagendijk B.V., Vlaardingweg 64;
- V.O.F. Baas, Matlingeweg 65;
- Actomat B.V., Tjalklaan 12.

De doorzet van deze drie LPG-tankstations is momenteel niet bekend. Op dit moment wordt door de DCMR actie ondernomen om de maximale doorzet van alle LPG tankstations in de milieuvergunning vast te leggen. Vooralsnog wordt uitgegaan van een maximale doorzet van 1.500 m³. Bij deze doorzet moeten de volgende afstanden in acht genomen te worden: 110 m vanaf het vulpunt, 25 m vanaf het ondergrondse reservoir en 15 m vanaf het afleverpunt.

Voor de berekening van het groepsrisico geldt bij LPG-tankstations met een doorzet tot maximaal 1.500 m³ een invloedsgebied van 150 m vanaf het vulpunt. Dit invloedsgebied valt voor geen van de drie tankstations over het Schiedamse gedeelte van het bestemmingsplan. De groepsrisico's zijn niet berekend. Voor de externe veiligheid binnen het plangebied zijn deze inrichtingen niet relevant.

Binnen het Rotterdamse deel van het bestemmingsplan bevindt zich tevens de volgende niet-categoriale inrichting.

Berser Shipping Holland B.V., Schuttevaerweg 98 -102 (BRZO'99)
Dit bedrijf valt onder het BRZO'99 (besluit risico's zware ongevallen 1999). Daarmee valt dit bedrijf tevens onder het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen). In het kader van het BRZO is een door het bedrijf een QRA ingediend. Hieruit blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} van de inrichting ligt op 150 m. Binnen deze contour bevindt zich geen woonbebouwing of bijzondere objecten (geen kwetsbare objecten). Het Schiedamse deel van het bestemmingsplan bevindt zich niet binnen deze contour.

Inrichtingen buiten het plangebied
In de omgeving van het plangebied bevinden zich binnen de gemeente Schiedam geen inrichtingen waarvan de veiligheidscontouren zich uitstrekken tot over het plangebied. In het Rotterdamse plangebied bevinden zich wel risicovolle inrichtingen, maar de veiligheidscontouren hiervan strekken zich ook niet uit over het Schiedams plangebied.

Verkoop consumentenvuurwerk
Ingevolge het in 2002 in werking getreden Vuurwerkbesluit, dient ook via het spoor van de ruimtelijke ordening expliciet aandacht te worden besteed aan de veiligheidsafstanden die gelden voor vuurwerkopslag. In dit bestemmingsplan is in een algemeen gebruiksvoorschrift de opslag van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk als een vorm van strijdig gebruik aangemerkt.

5.8. Rotterdam Airport

Een deel van het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van vliegveld Rotterdam Airport. Als gevolg hiervan dient rekening te worden gehouden met geluidshinder en mogelijke risico's voor externe veiligheid.

Geluidszone
Rond luchtvaartterreinen dienen op grond van de Luchtvaartwet geluidszones te worden vastgesteld. De contouren van deze zones worden uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke). Bepalend voor de Ke-waarde van een punt is het totale aantal vliegtuigpassages in een jaar en het maxi-

male geluidsniveau. Hierbij is de 35 Ke-contour bepalend. Deze waarde is in de Luchtvaartwet als de voorkeursgrenswaarde aangegeven waaraan bij de nieuwe ontwikkelingen moet worden getoetst. In de zone die wordt begrensd door de 35 Ke-contour, zijn in beginsel geen nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen zoals scholen en ziekenhuizen toegestaan. Op 17 oktober 2001 is het besluit "Aanwijzing luchtvaartterrein Rotterdam Airport" in werking getreden. Middels dit besluit zijn onder andere de geluidscontouren rond het vliegveld vastgesteld. De 35 Ke-geluidscontour ligt buiten het plangebied.

Tevens is in 1998 door de gemeenteraad van Rotterdam besloten geen grootschalige bouwplannen voor geluidsgevoelige bestemmingen binnen de 20 Ke-geluidscontour van Rotterdam Airport toe te laten. De naburige gemeenten hebben aansluitend daarop besloten dit beleid ook voor hun eigen grondgebied te hanteren. Delen van het plangebied ten noorden van Spaarnestraat en Almstraat bevinden zich binnen de 20 Ke-geluidscontour van het vliegveld. Hier worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Obstakelvlakken

Daarnaast gelden als gevolg van het vliegveld twee zogenaamde obstakelvlakken. Het horizontale vlak is op een hoogte van 45 m gelegen boven het vliegveld en de directe omgeving. Het conische vlak sluit aan op het horizontale vlak onder een helling van 5% oplopend tot 145 m. Nieuwe objecten of vergroting van bestaande objecten zijn in beginsel niet toegestaan boven deze vlakken. Het plangebied is gelegen binnen het horizontale vlak. In het plangebied worden echter geen objecten mogelijk gemaakt boven de 45 m.

Risicocontouren

Tot nu toe bestaat er nog geen externe veiligheidsregelgeving voor regionale luchthavens. Momenteel wordt wetgeving voorbereid voor de regionale en kleine luchthavens. In een nieuw hoofdstuk van de Wet luchtvaart, zal de decentralisatie van luchtvaarttaken naar de provincies worden geregeld en zal ook een normstelling voor geluid en externe veiligheid worden opgenomen. Om te voorkomen dat de ruimtelijke ontwikkelingen belemmerend werken op de introductie van de nieuwe wetgeving, bestaat het voornemen om met de regionale overheden afspraken te maken over een te voeren ruimtelijk interim-beleid.

Bij brief van 29 december 2000 kondigen GS van de provincie Zuid-Holland aan dat zij voornemens zijn tot het van kracht worden van een nieuw beleidskader een tijdelijk toetsingskader te hanteren voor nieuwbouw- en bestemmingsplannen. Het voorgenomen toetsingskader houdt in:

- tussen 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour: alleen niet-arbeidsintensieve bedrijvigheid, verkeersfuncties, etc. toestaan;
- binnen de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour; geen nieuwe kwetsbare bestemmingen (woningen scholen, zorginstellingen) toestaan;
- voorts een motivatieplicht voor nieuwbouwplannen die het groepsrisico verder doen stijgen.

Dit vormt het tijdelijke toetsingskader voor Rotterdam Airport.

Het plangebied Spaanse Polder/'s-Graveland ligt grotendeels buiten de 10^{-6}-risicocontour (PR) van het vliegveld Rotterdam Airport. Alleen de uiterste westpunt van het plangebied valt hier binnen; hier worden echter geen gebouwen mogelijk gemaakt (dit is een wijziging ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan). Over het plangebied ligt wel de 10^{-7}-risicocontour van het vliegveld waardoor het plangebied ligt binnen het invloedgebied van Rotterdam Airport en daardoor een bijdrage levert aan het groepsrisico.
De woningbouwontwikkeling langs de Polderweg bevindt zich binnen de 10^{-7}-risicocontour.
Aangezien het hier om reeds bebouwd gebied gaat, zal de toename die het toevoegen van een klein woongebied tot gevolg heeft, de personendichtheid binnen de 10^{-7}-contour niet relevant beïnvloeden. Dit betekent dat het GR nauwelijks toeneemt. De gemeente acht dit acceptabel, omdat het gaat om een zeer beperkte bijdrage aan het groepsrisico en omdat door de realisatie van dit woongebied, het karakter van (de omgeving van) de Polderweg versterkt kan worden. Aan de toekomstige bewoners van het woongebied zal worden aangegeven dat de woningen zich binnen de groepsrisicocontour van Rotterdam Airport bevinden.

6. Waterhuishouding

Dit hoofdstuk bevat de waterparagraaf, welke bestaat uit de volgende delen: beleidskader, proces watertoets, beschrijving huidige situatie, de watervisie en de implementatie van de visie.

6.1. Beleidskader water

6.1.1. Rijksbeleid

In de Vierde Nota Waterhuishouding (1998) is als hoofddoel geformuleerd het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd. Het streven naar een meer duurzame omgang met stedelijk water is één van de speerpunten.
Op advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw (WB21, 2000) is de strategie van "vasthouden, bergen, afvoeren" de leidraad. Voor nieuwe stedelijke gebieden geldt dat deze, wat betreft het water, zelfvoorzienend moeten worden ingericht, zodat geen afwenteling plaatsvindt op de omgeving. Rekening moet worden gehouden met klimaatverandering: nattere winters, drogere zomers en intensievere neerslagbuien.
In juli 2003 is het Nationaal Bestuursakkoord Water ondertekend door het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. Hierin zijn taakstellende afspraken vastgelegd om het beleid van WB21 te realiseren. Hoofddoel is om het watersysteem in 2015, rekening houdend met onder andere klimaatverandering, bodemdaling en verstedelijking, op orde te hebben. Tevens zijn werknormen afgesproken voor wateroverlast als gevolg van buiten de oevers tredend regionaal oppervlaktewater. Voor het plangebied geldt de werknorm voor "bebouwd gebied" waarbij de toelaatbare kans op wateroverlast kleiner is dan 1/100 per jaar.

6.1.2. Provinciaal beleid

De Nota Planbeoordeling van de provincie Zuid-Holland (2002) stelt een waterparagraaf en vroegtijdig overleg met de waterbeheerder verplicht. Doel is de uitgangspunten van duurzaam waterbeheer te vertalen naar concrete ruimtelijke uitgangspunten. Voor bestaand stedelijk gebied moet bij de inrichting van het oppervlaktewater rekening worden gehouden met de maatregelen uit het stedelijk waterplan voorzover aanwezig en wordt het criterium van 10% open water zoveel mogelijk nagestreefd. In overleg met de waterbeheerder kan met nadere onderbouwing van de 10%-norm worden afgeweken. In de Deelstroomgebiedsvisie Midden Holland (concept, Provincie Zuid-Holland, 2002) zijn de principes van WB21 ruimtelijk uitgewerkt om de knelpunten in de waterhuishouding aan te pakken en om de benodigde ruimte te reserveren voor waterberging. In de ruimtelijke langetermijnvisie en het programma tot 2015 zijn geen nadere aanduidingen voor het plangebied aangegeven.

6.1.3. Regionaal beleid

Het Waterbeheersplan 1999-2003 (Hoogheemraadschap van Delfland, 1998) bevat de invulling van de beleidsthema's waterkwantiteit en -kwaliteit, stedelijk water en de afstemming met de ruimtelijke ordening. Mede in het licht van de verwachte klimaatverandering (nattere winters, drogere zomers en intensievere buien) zijn de beleidspunten voor duurzaam stedelijk waterbeheer het minimaliseren van wateroverlast en -tekort door een meer zelfvoorzienend watersysteem, het verbeteren van de waterkwaliteit, het afkoppelen van verhard oppervlak, het toepassen van duurzame bouwmaterialen en de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Delfland streeft tevens naar water als sturend beginsel in de ruimtelijke ordening. In de studie "ABC-Delfland, Water binnen veilige kaders" (2002) heeft het Hoogheemraadschap aangegeven hoe de wateroverlast vanuit de boezem wordt aangepakt. In het plangebied zijn geen maatregelen aan het boezemsysteem voorzien. Voorts is het Hoogheemraadschap doende de "ABC-polderstudies" per polder op te stellen, waarin de wateropgave per poldereenheid wordt uitgewerkt. Van de betreffende polders in het plangebied zijn deze studies nog niet voorhanden.

In het Waterplan Rotterdam 2000-2005 (2000), opgesteld met het Hoogheemraadschap van Delfland, streeft de gemeente Rotterdam naar een gezond en duurzaam watersysteem, waarin een zodanig kwantitatief en kwalitatief beheer wordt gevoerd, dat alle relevante gebruiksfuncties kunnen worden vervuld. De Spaanse Polder behoort tot het streefbeeld Compacte Stad. Aan het streefbeeld Compacte Stad zijn voor verschillende aspecten kwantitatieve doelstellingen uitgewerkt.

Ook de gemeente Schiedam heeft een waterplan opgesteld (Waterplan Schiedam, 2003). Doel is het bereiken van een duurzaam, schoon, en veilig watersysteem. Het waterplan dient ook voor de afstemming met de ruimtelijke planvorming, zoals dit bestemmingsplan. Op basis van knelpunten en kansen is voor onder meer het Schiedamse deel van het plangebied een streefbeeld geformuleerd voor 2015.

6.2. Proces watertoets

Het plangebied ligt in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland. In 2001 heeft het Hoogheemraadschap het waterkwantiteitsbeheer overgenomen van de gemeente Rotterdam. Het Hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer en is tevens beheerder van alle waterkeringen. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de riolering binnen het stedelijke gebied en het onderhoud van een aantal stedelijke watergangen.

In het kader van de watertoets is in een vroegtijdig stadium van het voorontwerpbestemmingsplan overleg met de waterbeheerder gevoerd. In een eerste overleg is informatie uitgewisseld over het watersysteem, de wensen van de gemeenten en het door de waterbeheerder gevoerde beleid. In het tweede overleg is ingegaan op de ruimtelijke ontwikkelingen, de watervisie van de gemeenten en de waterbeheerder en op benodigde compenserende maatregelen. De resultaten van het watertoetsoverleg zijn opgenomen in deze waterparagraaf en in de bijbehorende figuren.

6.3. Huidige situatie

Figuur 6.1 geeft een overzicht weer van het huidige watersysteem, waarbij boezemland en poldergebied met peilgebieden zijn aangegeven met bestaand oppervlaktewater. Het poldergebied bestaat uit de Spaanse Polder en de Poldervaartpolder. In beide poldergebieden is het aandeel verharding relatief hoog door het grondgebruik van bedrijfsterrein.

Boezemwaterstelsel

Het plangebied wordt dooraderd door een boezemwaterstelsel: de Schiedamse Schie en de Delfshavense Schie met vijf insteekhavens. De zijwatergang van de Schiedamse Schie in het noordwesten heet de Polderwatering. Delen van het plangebied betreffen boezemland (gebied dat zonder hulp van gemalen vrij afwatert naar het boezemwater) (zie figuur 6.1). Het streefpeil van de boezem is NAP -0,4 m. De Delfshavense en Schiedamse Schie voeren overtollig boezemwater af richting het zuiden naar respectievelijk het Schiegemaal in het zuidwesten en het gemaal Parksluizen in het zuidoosten, die allebei lozen op de Nieuwe Maas. De Delfshavense en Schiedamse Schie hebben naast de functie van boezem ook de functie van vaarweg en van viswater. De Delfshavense Schie heeft tevens de functie van recreatiewater. Het beheer van de vaardiepte weg is de taak van de provincie Zuid-Holland. De ecologische kwaliteit van alle boezemwateren is laag door onvoldoende waterkwaliteit, matig tot sterk verontreinigde waterbodems en het ontbreken van natuurvriendelijke oevers. Alle oevers zijn voorzien van harde beschoeiingen.
In figuur 6.1 is de huidige ligging van de boezemwaterkering aangegeven. Het Hoogheemraadschap vindt deze ligging onlogisch en onwenselijk maar geeft geen prioriteit aan wijziging van de Legger.

ROTTERDAM-SCHIEDAM
Spaanse Polder en 's-Graveland

1 : 10.000

Delftsche Schie

SPAANSE POLDER

Thurledevijver

Polderwatering

Schiedamse Schie

POLDERVAART POLDER

bron: o.a. Peilbesluit Spaanse Polder, vastgesteld juni 2005

206.10435.00 0J9V-fig

Rotterdam

- boezemwater
- polderwater
- boezemland
- boezemwaterkering
- Poldervaartpolder
- peilgebied 1 Spaanse Polder
- peilgebied 2 Spaanse Polder
- peilgebied 3 Spaanse Polder
- inlaat vanuit boezem
- poldergemaal met inlaat (Vliststraat)
- ondergrondse duikerverbinding
- stroomrichting

figuur 6.1
huidig watersysteem
en waterkering

Rotterdams poldergebied: Spaanse Polder

De Spaanse Polder bestaat uit drie peilgebieden: peilgebied I (NAP -2,7 m), peilgebied II (NAP -1,2 m) en peilgebied III (NAP -1,6 m). Door ophogingen uit het verleden (o.a. met oorlogspuin) ligt het terrein relatief hoog en bestaat de bodem met name uit zand en puin.
De drooglegginge variëren sterk (1 m tot 3,2 m). In peilgebied I liggen delen langs de Overschieseweg lager (drooglegging van 0,33 m tot 1,85 m). Het hoogheemraadschap heeft inmiddels een nieuw peilbesluit vastgesteld voor de Spaanse Polder (juni 2005).
De Spaanse Polder bevat in de huidige situatie in totaal 2,73 ha water (1,6% open water): langs de Matlingeweg liggen een aantal watergangen en de Thurledevijver (spaarbekken), in het noorden langs de Spaarnestraat ligt een driehoekige waterpartij en in het zuidoosten ligt een geïsoleerde watergang. Voorts zijn in peilgebied I restanten van oude kwelsloten aanwezig, waarvan een groot deel in de loop van de tijd gedempt is. De Thurledevijver wordt gebruikt als koelwater voor de industrie en heeft tevens de functie van polderwater. In peilgebied I wordt water ingelaten vanuit de Delfshavense Schie en via de watergang langs de Thurledeweg afgevoerd naar het poldergemaal aan de Vliststraat, die overtollig water uitslaat op de Schiedamse Schie. In peilgebied II wordt water ingelaten voor verversing en aanvulling van de Thurledevijver. Overtollig water wordt via een duiker afgevoerd naar het gemaal Vliststraat. In peilgebied III wordt water ingelaten vanuit de Delfshavense Schie. Overtollig water wordt hier via een overstort afgevoerd op het vuilwaterriool.

De water(bodem)kwaliteit in de Spaanse Polder is slecht. Het water voldoet niet aan de MTR-waarde (streefkwaliteit). De waterbodem van de Thurledevijver bestaat uit klasse 4 verontreinigd slib. De slechte waterkwaliteit heeft verschillende oorzaken: riooloverstorten, illegale lozingen (vaak via ondergrondse leidingen), gebrek aan doorstroming, lekkende rioolbuizen, afspoeling van wegen en bedrijfsterreinen, gebruik van bestrijdingsmiddelen en achterstallig oever- en baggeronderhoud. De waterkwaliteit wordt ook bepaald door de slechte kwaliteit van het boezemwater. Naast de waterkwaliteit is ook de bereikbaarheid, de zichtbaarheid en de beleving van de watergangen is slecht.
Het gebied is volledig voorzien van een gemengd rioleringsstelsel. Wanneer bij extreem hevige buien de capaciteit van de riolering onvoldoende is, stort het rioolsysteem over via overstorten. De gemeente zal het komende jaar in het kader van de basisinspanning een herberekening van het rioolstelsel Spaanse Polder laten uitvoeren.

Schiedams poldergebied: Poldervaartpolder

Ten westen van de Schiedamse Schie en ten zuiden van de Polderwatering ligt de Poldervaartpolder. Het polderpeil bedraagt NAP -2,75 m, de drooglegging bedraagt ongeveer 1,5 m. Het percentage open (polder)water in dit deel van de polder is 1,5%. Er ligt een brede polderwatergang langs het spoor en parallel aan de Fokkerstraat, die overtollig water uit het gebied afvoert. Vanuit deze watergang wordt namelijk via een gemaal (het gemaal Fokkerstraat) water uitgeslagen op de Schiedamse Schie. Dit gemaal is volgens het Waterplan Schiedam een kwetsbare schakel in het watersysteem van Schiedam.
Tevens zijn de waterkwaliteit en de visuele beleving van de watergang Fokkerstraat langs het spoor beduidend onder de maat. Het gebied is voorzien van een gescheiden rioleringsstelsel. De knelpunten in het gebied zijn dat het rioolsysteem onvoldoende berging heeft (voldoet niet aan de eisen) en dat er te weinig waterberging aanwezig is in het oppervlaktewatersysteem. Toch is er in de huidige situatie geen sprake van wateroverlast.

Knelpunten huidig watersysteem

In het plangebied zijn meerdere waterhuishoudkundige knelpunten aanwezig:
- er is een tekort aan oppervlaktewater/waterberging;
- de afvoer van het open water via overstorten naar de rwzi is ongewenst;
- hemelwater vanaf groot oppervlak verharding wordt niet benut (afvoer naar gemengd riool);
- beleving van het water en de insteekhavens ontbreekt;
- de bereikbaarheid van het water is slecht;
- de water(bodem)kwaliteit is slecht;
- de ecologische waarde van het water en de oevers is slecht;
- de ligging van de boezemwaterkering in de Spaanse Polder is onlogisch.

6.4. Watervisie

Beleidsmatig hebben de gemeenten en de waterbeheerder hun visie op een duurzamer stedelijk watersysteem nader uitgewerkt in de waterplannen van Rotterdam en Schiedam. Daarnaast heeft de waterbeheerder een wateradvies gegeven, wat ook als een deel van de visie kan worden gezien.

Streefbeeld Rotterdamse deel

Het plangebied heeft in het Waterplan Rotterdam het streefbeeld "Compacte Stad". Dit streefbeeld wordt gekenmerkt door een sterke mate van verstedelijking en intensief ruimtegebruik. Watergangen vormen een samenhangend geheel binnen de stedelijke omgeving, zijn een belangrijk beeldelement, goed zichtbaar en bereikbaar via de oevers. Er is minimaal 5% oppervlaktewater aanwezig[1)]. Het oppervlaktewater stinkt niet, is schoon en wateroverlast wordt voorkomen. Het peilbeheer is afgestemd op het stedelijk belang. Zowel de watergangen als de kunstwerken zijn ruim gedimensioneerd om wateroverlast te voorkomen. De waterkwaliteit voldoet aan de grenswaarden. Minimaal 5% van de oevers zijn natuurvriendelijk ingericht.

Streefbeeld Schiedamse deel

In het Waterplan Schiedam is het streefbeeld voor de 's-Gravelandse Polder dat er in 2015 geen wateroverlast optreedt. Bij herbouw en nieuwbouw zijn in het streefbeeld voorzieningen getroffen om op gebouwniveau water vast te houden. Er is binnen deze polder volgens het waterplan geen ruimte voor waterberging. Afstromend regenwater is schoon en wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater dan wel hergebruikt. Het bergingstekort in de riolering is in 2015 opgelost.

Wateradvies waterbeheerder

Mede op basis van het watertoetsoverleg is een wateradvies opgesteld door het Hoogheemraadschap van Delfland, richtinggevend voor de ontwikkelingen voor de komende planperiode. Het wateradvies dient als toetsingskader bij de beoordeling van het bestemmingsplan door de waterbeheerder. In dit wateradvies worden vier thema's onderscheiden: waterkwantiteit, waterkwaliteit en ecologie, waterkeringen.
Een belangrijk onderdeel van het wateradvies is de waterbergingsnorm: 325 m³/ha. Deze bestuurlijk vastgestelde norm is bepaald in het kader van ABC-Delfland, en geldt alleen voor nieuw stedelijk gebied of bij functieverandering. Indien een stedelijk gebied niet aan deze norm voldoet kan het Hoogheemraadschap van Delfland niet garanderen dat de kans op wateroverlast kleiner is dan 1/100 jaar. Voor herstructureringen en consoliderende situaties geldt dat het hoogheemraadschap zoveel mogelijk streeft naar 325 m³/ha[2)].
Hiernavolgend is het wateradvies omkaderd aangegeven. In de volgende paragraaf is aangegeven hoe in dit bestemmingsplan invulling is gegeven aan het wateradvies.

1) Dit percentage is een voornamelijk ruimtelijke streefwaarde, die niet overeenkomt met de waterstaatkundige eis van de waterbeheerder (zie hiervoor het wateradvies).

2) Hoeveel berging volgens de norm aanwezig moet zijn is afhankelijk van de maximaal toelaatbare peilstijging. Deze bedraagt, in overleg met het hoogheemraadschap, in beide polders 60 cm, waardoor het benodigd percentage open water 5,4% is (zie ook figuur 6.2).

Wateradvies van het Hoogheemraadschap van Delfland

Waterkwantiteit

- Er wordt zoveel mogelijk gestreefd naar een waterberging van 325 m³/ha binnen de waterhuishoudkundige eenheid. Deze hoeveelheid berging is nodig om de normbui met kans 1/100 op te kunnen vangen. In figuur 6.2 zijn de bijbehorende streefwaarden per waterstaatkundige eenheid aangegeven. Tevens zijn de aanwezige percentages open water aangegeven.
- De afvoer- en de bergingscapaciteit van het boezemwaterstelsel moet worden veiliggesteld. Demping van boezemwater moet volledig worden gecompenseerd en dient te voldoen aan nadere hydraulische eisen van het Hoogheemraadschap van Delfland.
- Alle kansen moeten worden benut om de waterberging van het aanwezige boezemwaterstelsel te vergroten.
- Water kan langer worden vastgehouden of beter worden benut door vegetatiedaken, hergebruik, infiltreren in de bodem, berging onder verharding (aquaflow). De hoeveelheid verhard oppervlak moet worden beperkt en waar mogelijk wordt open verharding toegepast. Deze maatregelen hebben geen invloed op de hoeveelheid waterberging die nodig is voor het opvangen van de normbui.
- De inlaat van water moet worden geminimaliseerd, bijvoorbeeld door een flexibeler peilbeheer en door meer afkoppeling van hemelwater op het polderwater.
- Afvoer van het open polderwatersysteem via overstorten naar de rwzi is niet wenselijk.
- Versnippering van peilgebieden moet zoveel mogelijk worden voorkomen.

Waterkwaliteit en ecologische verbindingszones

- Het streven is gericht op het bereiken van de basiskwaliteit (MTR-waarde) in het oppervlaktewater van zowel de boezem als het polderwater.
- Het rioleringssysteem moet minimaal voldoen aan de basisinspanning en op termijn aan het rioleringsbeleid West-Nederland (Leidraad Riolering van de Stichting Rioned): verbeterd gescheiden stelsel en afkoppelen van schoon dakoppervlak naar het oppervlaktewater.
- Verhardingen die door bedrijfsactiviteiten in contact kunnen komen met verontreinigingen dienen te worden aangesloten op de vuilwaterriolering.
- Afkoppelen van verharde oppervlakken dient te gebeuren conform de Leidraad aan- en afkoppelen van het hoogheemraadschap.
- Overkluizing van water moet worden voorkomen.
- Kansen dienen te worden benut om de doorstroming en de doorspoel- en verversingsmogelijkheden in het oppervlaktewater te verbeteren.
- Alle oevers zijn toegankelijk voor onderhoud van oevers en waterbodem, waarbij de oevers toegankelijk zijn vanaf de kant. Indien dit (lokaal) niet mogelijk is moet varend onderhoud mogelijk zijn (vaardiepte en -hoogte en aanwezigheid tewaterplaatsen).
- Meer dan 5% van de oevers zijn natuurvriendelijk ingericht.
- Toepassen van niet-uitlogende, duurzame bouwmaterialen en straatmeubilair.

Waterkeringen

- De waterkerende functie van de alle waterkeringen moet worden gewaarborgd. Waterkeringen dienen bij voorkeur in groen openbaar gebied te liggen met recreatief medegebruik.
- Zoveel mogelijk rekening houden met ruimtereservering voor mogelijke toekomstige verzwaringen.

6.5. Implementatie visie en perspectief op uitvoering

Op basis van de streefbeelden, het wateradvies en de mogelijkheden die herstructureringen bieden is een watervisie opgesteld (figuur 6.3). Deze watervisie is deels ook bedoeld als langetermijnvisie. De ruimtelijke ontwikkelingen op korte en middellange termijn bieden weinig concrete mogelijkheden voor realisatie van deze watervisie. Afgesproken is dat de gemeenten Rotterdam en Schiedam en het Hoogheemraadschap van Delfland zich de komende tien jaar gezamenlijk inspannen de meest nijpende knelpunten (tekort aan waterberging, slechte waterkwaliteit en ecologie) in het watersysteem aan te pakken en het watersysteem daar waar mogelijk te verduurzamen.

6.5.1. Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)

Het plan is voor het Rotterdamse deel op hoofdlijnen een consoliderend bestemmingsplan. Een klein deel van de Spaanse Polder, het gebied aan de Almstraat-Vliststraat en het aanliggende deel van de Matlingeweg, zal opnieuw worden ingericht en de weg wordt geherstructureerd.

ROTTERDAM-SCHIEDAM
Spaanse Polder en 's-Graveland

1 : 10.000

Delfhavensche Schie

SPAANSE POLDER

19% water aanwezig
16% water gewenst

2,5% water aanwezig
8–16% water gewenst

18% water aanwezig
16% water gewenst

Polderwatering

Schiedamse Schie

POLDERVAART POLDER

1,5% water aanwezig
8–16% water gewenst

19% water aanwezig
16% water gewenst

rbol Rotterdam

206.10435.00 0J9W-fig

boezemwater
boezemwaterkering
boezemland
poldergebied
polderwater

figuur 6.2
wateradvies waterkwantiteit

Door de gemeente is een visie uitgewerkt met betrekking tot water, waarbij met name aandacht is geschonken aan het oplossen van de knelpunten.

Vergroten waterberging

Uit figuur 6.2 wordt duidelijk dat de Spaanse Polder niet aan waterbergingseis van Delfland voldoet. Op dit moment is er echter geen probleem van wateroverlast in het bedrijfsterrein van de Spaanse Polder (met uitzondering van de lager gelegen volkstuinen). De theoretische kans op wateroverlast is momenteel wel groter dan 1/100 jaar en er moet rekening worden gehouden met het effect van klimaatverandering en met het afkoppelbeleid. Het streven is dan ook om in de komende planperiode de kansen die de herstructurering biedt te benutten om de waterberging te vergroten. De ruimtelijke ontwikkelingen die binnen dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt worden zijn beperkt, waardoor er ook weinig aanknopingspunten zijn om de waterberging in het gebied te kunnen vergroten.

Er is een aantal meer of minder concrete zoeklocaties aangewezen, die vanuit stedenbouwkundig oogpunt goed inpasbaar zijn in de reeds bestaande bebouwde omgeving[1)]. De beoogde waterlocaties zijn (zie ook figuur 6.3):

1. vergroting wateroppervlak rondom het Giessenplein;
2. Thurledevijver doortrekken richting de sportvelden en de volkstuinen;
3. watergang langs Matlingeweg verbreden en/of verlengen;
4. aanleg vijver op hoek Matlingeweg/Overschieseweg;
5. Tollensvijver aan Matlingeweg vergroten in combinatie met gebouw over het water en/of de smalle watergang langs het groothandelsterrein verlengen/verbreden;
6. uitbreiden van groen en water bij het Van Nellecomplex.

Maatregel 1 en 3 worden in dit bestemmingsplan meegenomen als concrete ruimtelijke ontwikkeling, waarvan de laatste in het kader van de herstructurering van het gebied Almstraat-Vliststraat.

Bij het aanleggen van nieuw open water is het van belang kansen te benutten om het huidige watersysteem robuuster en duurzamer te maken. Er wordt gestreefd naar een samenhangend en aaneengesloten watersysteem met meer zelfreinigend vermogen en voldoende doorstroming. Duikerverbindingen moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Tevens wordt ingezet op een maximale ruimtelijke beleving van het nieuwe stedelijke water. Al deze maatregelen leiden tegelijkertijd tot verbetering van de slechte waterkwaliteit. Het watersysteem in de kleine peilgebiedjes binnen peilgebied I is met name als niet-robuust aan te merken en moet bij de herinrichting van het gebied Almstraat-Vliststraat worden verbeterd.

Langer vasthouden en benutten van hemelwater

In figuur 6.3 is het streefbeeld aangegeven hoe schoon hemelwater idealiter wordt afgevoerd naar het oppervlaktewatersysteem. Bij herstructureringen zal zoveel mogelijk naar deze nieuwe waterstructuur gestreefd worden (vanzelfsprekend per geval afhankelijk van ontwikkeling en beschikbare ruimte). De gemeente Rotterdam streeft naar:

- het aanleggen van een verbeterd gescheiden stelsel waar mogelijk;
- zoveel mogelijk afkoppelen van hemelwaterafvoer van het bestaande riool om dit vervolgens:
  - direct af te voeren naar bestaand oppervlaktewater of bergingsvijvers;
  - te infiltreren in groenvoorzieningen waar momenteel slechte boomgroei mogelijk is door te lage grondwaterstanden en het hoge verhardingspercentage;
  - te gebruiken voor bevloeiing van groen, als koel- of proceswater, voor een collectieve wasplaats voor (vracht)auto's of voor het schoonmaken van ramen en bedrijfsterrein (private regelingen);
- bufferen van hemelwater door het toepassen van daktuinen (waarbij ook al een deel verdampt) en speciaal hiertoe uitgeruste regenpijpen;
- toepassen van aquaflow-verharding en infiltratietransportstroken naar het oppervlaktewater (smalle wadi's voor kleigebieden). Deze zorgen na het afkoppelen voor een extra zuivering van het water alvorens het in de bodem of op het oppervlaktewater af te voeren;
- realiseren van een stevige groenstructuur langs de Matlingeweg en de Vlaardingweg om de hoeveelheid verharding te verkleinen.

1) In hoeverre dit vanuit andere optieken (onder andere economie, milieu, politiek-maatschappelijk) haalbaar of wenselijk is, moet nog nader worden onderzocht.

Afkoppelen op het oppervlaktewatersysteem, met name op doodlopende uiteinden, kan sterk bijdragen aan het verbeteren van de waterkwaliteit (door verdunning/verversing en meer doorstroming).
De gemeente wil in een workshop met de waterbeheerder en de bedrijven dergelijke maatregelen nader uitwerken en concretiseren. De genoemde maatregelen dragen niet bij in het voorkomen van wateroverlast (1/100 jaar), maar wel aan het langer vasthouden en benutten van schoon regenwater en aan het verminderen van de hoeveelheid verharding en het zoveel mogelijk infiltreren in de bodem.

Verbeteren waterkwaliteit en ecologische waarden
De slechte waterkwaliteit is een belangrijk knelpunt in de Spaanse Polder. De gemeente en de waterbeheerder moeten met gezamenlijke inspanning ervoor zorgen dat de waterkwaliteit verbetert. Een deelgemeentelijk waterplan zal te zijner tijd inzicht geven in te nemen maatregelen. De waterbeheerder is verantwoordelijk voor het aanpakken van de illegale lozingen en het uitvoeren van achterstallig onderhoud aan oevers en waterbodems. De gemeente onderzoekt in het kader van de zogenaamde basisinspanning de effecten van de aanwezige riooloverstorten op de waterkwaliteit en zal een herberekening van het rioolstelsel Spaanse Polder uitvoeren.
Voorts denkt de gemeente Rotterdam aan de mogelijkheid om de Delfshavense en Schiedamse Schie in te richten als ecologische en recreatieve hoofdassen, onder meer door de aanleg van natuurvriendelijke oevers. De Schiedamse Schie biedt de beste mogelijkheden voor een "zachte" natuurvriendelijke oever. Hierover dient eerst nog overleg met de beheerder (werf) te worden gevoerd.

Visie ligging waterkering
De waterkeringen met bijbehorende beschermingszones zoals vastgelegd in de Legger van het hoogheemraadschap zijn bestemd als Primair waterkering. Het hoogheemraadschap heeft tevens aangegeven deze ligging ongewenst te vinden. In figuur 6.3 is aangegeven waar gemeente en waterbeheerders naar streven (ideale ligging van de waterkering). Dit streefbeeld is onderdeel van een langetermijnvisie en zal niet binnen de komende planperiode gerealiseerd worden.

Belevingswaarde en gebruik insteekhavens
De gemeente Rotterdam wil de ruimte van de insteekhavens beter benutten voor de bedrijven: nu ligt er water met alleen een waterhuishoudkundige functie, er is geen relatie met de omliggende bedrijven en het water heeft geen ecologische of visuele waarde. De doodlopende havens zijn ook ongunstig voor de waterkwaliteit. De gemeente wil deze ruimte optimaler benutten. In het watertoetsoverleg heeft het Hoogheemraadschap van Delfland aangegeven hierover mee te willen denken. Gedeeltelijke of volledige demping van de havens is in principe toegestaan mits de waterberging van de boezem gelijk blijft. Dit is alleen mogelijk door deze demping elders volledig te compenseren. Het Hoogheemraadschap eist wel dat met berekeningen wordt aangetoond dat het hydraulische functioneren van de boezem (aan- en afvoer, berging) niet negatief beïnvloed wordt. Het Hoogheemraadschap zal deze berekeningen toetsen en vervolgens hierover een wateradvies geven. De gemeente onderzoekt nog de haalbaarheid van diverse mogelijkheden (dempen, bouwen boven water). Gezien de onzekerheid over de invulling is een optimaler gebruik van de insteekhavens globaal aangegeven in de watervisie.

6.5.2. Schiedams plangebied
Het plan is voor het Schiedamse deel is een hoofdzakelijk consoliderend bestemmingsplan. Dit betekent dat de knelpunten in het kader van dit bestemmingsplan slechts in beperkte mate kunnen worden opgelost. In een stedenbouwkundige visie voor het Schiedamse deel zijn de bestaande knelpunten in het watersysteem meegenomen.

Vergroting waterberging
Het streven is om in de komende planperiode de kansen die herstructurering biedt te benutten om de waterberging in de polder te vergroten. Dit aspect is meegenomen in de stedenbouwkundige visie voor dit gebied. Een aantal locaties is door de gemeente als concrete mogelijkheid voor de uitbreiding van het polderwater of als zoekgebied aangewezen (zie nummering in figuur 6.3):
7. uitbreiding watergang Fokkerstraat;
8. begeleidend water bij afrit A20;

9. uitbreiding watergang bij 's-Gravelandseweg;
10. noordwestelijk gelegen poldergebied langs de Polderwatering.

Nader telefonisch overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland (mei 2005) heeft uitgewezen dat in samenwerking met de gemeente een studie moet worden uitgevoerd naar haalbare peilstijgingen en exacte bepaling van de noodzakelijke waterberging, maar dat dit in het kader van het gemeentelijk waterplan opgepakt en niet in het kader van dit bestemmingsplan voor de watertoets vereist is.

De maatregelen zoals genoemd voor het vasthouden en benutten van het hemelwater in het Rotterdamse deel zijn ook van toepassing op het Schiedamse deel. Voor de verbetering van de waterkwaliteit en de ecologische waarden worden de volgende maatregelen voorgesteld:
- opwaardering van de watergang Fokkerstraat: verbreding, verdieping, onderhoud aan waterbodem en oevers, toegankelijk maken water voor onderhoud;
- door verbreding en realiseren watergangen met circulatie rondom aanliggende bedrijven kan de waterkwaliteit en de ruimtelijke beleving van het water worden verbeterd;
- de oevers langs de Schiedamse Schie en langs de Polderwetering worden ten noorden van de De Brauwweg natuurvriendelijk ingericht.

De watergang langs de Fokkerstraat blijft, ondanks uitbreiding van water langs de afrit van de A20 aan de oostzijde nog steeds doodlopend. De mogelijkheid van het realiseren van een doorgaande waterverbinding op langere termijn vanaf het bestaande water langs de 's-Gravelandseweg in het gebied met de bedrijventerreinen is afgevallen na stedenbouwkundig analyse. Het is hier niet realiseerbaar vanwege het gebrek aan ruimte langs deze 's-Gravelandseweg. Bezien vanuit het watersysteem (slechte waterkwaliteit) zou dit wel wenselijk zijn omdat zo circulatie en doorstroming ontstaat in de watergangen.
Om alsnog meer doorstroming te realiseren kan het op termijn afgekoppelde hemelwater vanaf de verharde dakoppervlakken van het bedrijventerrein op de kopse kanten van dit watersysteem gezet worden om zo alsnog doorstroming te creëren.

Bestemming waterkering

Op de plankaart zijn op aangeven van het Hoogheemraadschap van Delfland de boezemwaterkeringen bestemd binnen het Schiedamse plangebied. Binnen de zone Primair waterkeringsdoeleinden is de Keur van het Hoogheemraadschap van Delfland van kracht waardoor ontheffing nodig is voor bouw- en graafwerkzaamheden.

Waterkwaliteit en riolering

Met betrekking tot lozing, inlaat en waterkwaliteit moet rekening worden gehouden met de wetgeving. De Wet Verontreiniging Oppervlaktewater bepaalt dat geen lozingen van schadelijke stoffen en huishoudelijke afvalstoffen meer mogen plaatsvinden op het oppervlaktewater. Nieuwe ontwikkelingen moeten daarnaast worden aangesloten op de riolering volgens de beslisboom in de Leidraad Riolering van de stichting Rioned.
Tevens wordt bij nieuwbouw gestreefd naar zoveel mogelijk toepassing van duurzame, niet-uitloogbare bouwmaterialen.

ROTTERDAM-SCHIEDAM
Spaanse Polder en 's-Gravenland

1 : 10.000

SPAANSE POLDER
POLDERVAART POLDER
Delftsche Schie
Schie
Schiedamse Schie
Polderwatering
Thurledevijver

rbvi Rotterdam

206.10435.00 0J9X-fig

boezemwater
polderwater
boezemland

1-10 zoekgebied uitbreiding oppervlak polderwater
herstructurering (verbeterd gescheiden rioolstelsel)
realiseren aaneengesloten waterstructuur op lange termijn (indicatief)
realiseren groenstructuur met infiltratie
afwatering hemelwater op groenstructuur

afwatering hemelwater op oppervlaktewater
maatregelen vasthouden en benutten hemelwater
ecologisch ingerichte oever
gewenste ligging boezemwaterkering op lange termijn
realiseren circulatie

zoekgebied uitbreiding boezemwater
versterking beleving water-bedrijven
optimale benutting insteekhavens
duurzaam water pilot haven

figuur 6.3
watervisie

7. Ecologie

7.1. Inleiding

Deze paragraaf beschrijft de in en rond het plangebied aanwezige natuurwaarden met bijzondere aandacht voor de dier- (en plant)soorten die een beschermde status genieten ingevolge de Flora- en faunawet. De beschrijving is gebaseerd op literatuuronderzoek, een verkennend veldbezoek en foto's van het plangebied.
Het doel van het onderzoek is:
- bepalen of het plangebied nabij een beschermd natuurgebied gelegen is en of hier effecten zijn te verwachten;
- het bepalen van de noodzaak van aanvullend onderzoek;
- bepalen of de vereiste ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet redelijkerwijs te verwachten is.

Flora- en faunawet

Binnen de Flora- en faunawet heeft een groot aantal planten- en diersoorten een beschermde status. Het betreft onder andere enkele soorten die naar verwachting binnen de grenzen van het studiegebied aanwezig zullen zijn. Formeel dient voor alle nieuwe werkzaamheden, waarbij te beschermen natuurwaarden mogelijk worden aangetast of verstoord, ontheffing te worden aangevraagd.

Voor de mogelijkheid van het verlenen van de ontheffing is van belang dat in de Flora- en faunawet onderscheid is gemaakt in twee categorieën van de te beschermen soorten: de extra beschermde soorten en de overige beschermde soorten. Voor de extra beschermde soorten, zoals de soorten genoemd in Bijlage IV van de Habitatrichtlijn en nagenoeg alle vogelsoorten, gelden zware criteria voor verlening van vrijstelling. Voor alle beschermde en extra beschermde soorten geldt dat er geen afbreuk mag worden gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soorten. Voor de extra beschermde soorten geldt bovendien dat:
- er alternatieven moeten worden onderzocht voor de in het geding zijnde activiteit en/of er moet worden voorzien in mitigatie of compensatie met het oog op de soorten;
- er voor de activiteit redenen van volksgezondheid, openbare veiligheid en/of dwingende redenen van groot openbaar belang in het geding zijn.

Om deze redenen zal voor deze extra beschermde soorten minder snel ontheffing worden verleend. Aanbevolen wordt daarom om verstoring en aantasting van extra beschermde soorten zo veel mogelijk te voorkomen.

Voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied

Het bestemmingsplan is grotendeels consoliderend van aard. Er wordt bijvoorbeeld geen ruimte geboden voor grootschalige nieuwbouw of andere ingrijpende wijzigingen van het huidige grondgebruik. Binnen het plangebied worden echter enkele ontwikkelingen mogelijk gemaakt, die een effect op beschermde natuurwaarden kunnen hebben. Het betreft:
- de ontwikkeling van een kleinschalig woongebied ten noorden van de Polderweg;
- kleinschalige ontwikkelingen zoals het bouwen van kantoor- en bedrijfspanden en het aanleggen van infrastructurele werken op braakliggende terreinen.

In opdracht van de gemeente Schiedam heeft ONS-ingenieursbureau een onderzoek uitgevoerd inzake flora en fauna in het toekomstig woongebied ten noorden van de Polderweg. De betreffende rapportage is als bijlage 12 aan het bestemmingsplan toegevoegd. In paragraaf 7.4 zijn de uitkomsten van deze studie samengevat.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de natuurwaarden in het plangebied in relatie tot mogelijke ontwikkelingen. Ontwikkelingen die niet direct worden mogelijk gemaakt en in een ruimtelijk plan verder worden geconcretiseerd, worden daarbij niet betrokken. Het effect van die ontwikkelingen dient in het desbetreffende ruimtelijke plan te worden beschreven.

De volgende ontwikkelingen kunnen zich mogelijk voordoen:
- het rooien van beplanting;
- grondwerkzaamheden voor het bouwrijp maken, aanleggen kabels en leidingen etc.;
- het bouwen van bedrijfspanden en het aanleggen infrastructuur;
- het in gebruik nemen van locaties;
- het slopen van bestaande bebouwingen en opstallen.

7.2. Huidige situatie

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van of is gesitueerd in de nabijheid van natuur- of groengebieden met een beschermde status, zoals speciale beschermingszones uit de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn, staats- of beschermde natuurmonumenten of Relatienotagebieden. Provinciale ecologische verbindingszones ontbreken eveneens in de directe omgeving van het plangebied.
Er is derhalve geen sprake van een regionale ecologische betekenis van het plangebied ten opzichte van eventuele gebieden met natuurwaarden in de omgeving.

Soortbescherming

De natuurwaarden in het plangebied zijn gerelateerd aan het stedelijk gebruik en worden deels gevormd door stadsrandnatuur. Het Natuurloket (www.natuurloket.nl) laat zien dat de natuurwaarden in het kilometerhok, waarin het plangebied is gesitueerd, matig onderzocht zijn. Het gebied is voor een groot deel ingericht als bedrijfsterrein, waardoor een gedeelte van het oppervlak bestaat uit verharding. Er wordt een aantal locaties onderscheiden met een hogere natuurlijke waarde. Het betreft hier onder andere de omgeving van de Polderweg en de Schiekade. Verder wordt een aantal gedeeltelijk braakliggende terreinen aangetroffen waarop zich een min of meer natuurlijke vegetatie heeft ontwikkeld. Op 10 mei 2005 is een veldbezoek gebracht waarbij een inschatting is gemaakt van de ecologische betekenis van het plangebied.

Vegetatie

De vegetatie in het plangebied bestaat voornamelijk uit in Nederland algemene tot zeer algemene plantensoorten van voedselrijke groeiplaatsen, zoals fluitekruid, smeerwortel, brandnetel etc. Lokaal heeft zich een natuurlijker vegetatie kunnen ontwikkelen. Watervegetatie ontbreekt in de havens, als gevolg van de diepte van de havens (plaatselijk 18 m) en de golfslag. Door de aanwezigheid van steile oevers (met beschoeiing) heeft oevervegetatie zich niet kunnen ontwikkelen. In de overige delen van het plangebied ligt een aantal watergangen waarin zich een natuurlijker water- en oevervegetatie heeft kunnen ontwikkelen binnen de ontwikkelingslocaties. De beschermde zwanebloem, brede wespenorchis, knikkende vogelmelk en de gewone vogelmelk kunnen daar voorkomen.

Vogels

De (broed)vogelsamenstelling in het plangebied wordt gekenmerkt door een breed scala van voornamelijk algemene soorten. Door het voorkomen van verschillende biotopen (water en oevers, grasruigtes, weide, bossages en stedelijk gebied) binnen het plangebied varieert deze samenstelling van watervogels, bosvogels en vogels van stedelijk gebied. Aanwezig zijn onder meer meerkoet, waterhoen, wilde eend, witte kwikstaart, merel, zanglijster, roodborst, winterkoning fitis, tjiftjaf, zwartkop, boomkruiper, vink, fazant, ooievaar en spreeuw. Alle vogelsoorten worden binnen de Flora- en faunawet beschouwd als extra te beschermen soorten. Verstoring tijdens het broedseizoen is niet toegestaan; ontheffing hiervoor wordt niet verleend.

Amfibieën en reptielen

Het plangebied is lokaal geschikt als leefgebied voor amfibieën. Vooral de ontwikkelingslocaties zijn voor kleine watersalamander, groene kikker, bruine kikker, gewone pad geschikt, aangezien voortplantingswater en overwinteringgebieden naast elkaar aanwezig zijn. Eventueel kan de extra beschermde rugstreeppad voorkomen.

Zoogdieren

Het aantal soorten grondgebonden zoogdieren wordt naar verwachting beperkt tot egel, gewone bosspitsmuis, huisspitsmuis, mol, wezel, bunzing, woelrat, veldmuis, bosmuis, konijn, vos,

haas en hermelijn, welke bescherming genieten onder de Flora- en faunawet. Over het voorkomen van vleermuizen is geen informatie voorhanden, maar naar verwachting zal het plangebied in ieder geval de functie hebben van jachtgebied voor de gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Deze soorten worden veelvuldig aangetroffen in stedelijke gebieden en verblijven vaak in spouwmuren of andere holtes in bebouwing. Of de gewone dwergvleermuis en laatvlieger daadwerkelijk verblijfsplaatsen binnen het plangebied hebben is niet bekend. Alle vleermuissoorten staan vermeld als strikt te beschermen soort in Bijlage IV van de Europese Habitatrichtlijn en zijn derhalve opgenomen als extra te beschermen soorten in de Flora- en faunawet. Aanbevolen wordt om, alvorens er gebouwen gesloopt worden, hier onderzoek naar te doen.

Overige organismen

Het plangebied is niet geschikt als leefgebied voor bij de wet beschermde insecten. Deze soorten stellen hoge eisen aan de kwaliteit van hun leefgebied; het plangebied voldoet hier niet aan. Mogelijk is in de watergangen de beschermde kleine modderkruiper aanwezig.

7.3. Effecten

Mogelijke effecten in (directe nabijheid van) plangebied

Het slopen van een deel van de bebouwing zal leiden tot verstoring van de meeste aanwezige vogels en zoogdieren in het gebied. De amfibieën en de beschermde zwanebloem worden niet verstoord. Mogelijk worden ook vaste verblijfplaatsen van vleermuizen vernietigd. Aangezien alle vleermuizen (behalve in de Flora- en faunawet) ook staan vermeld in Bijlage IV van de (in de Flora- en faunawet geïmplementeerde) Habitatrichtlijn dienen de voortplantingsplaatsen, vaste rust- of verblijfsplaatsen, van deze dieren strikt beschermd te worden. Indien dergelijke verblijfplaatsen worden geschaad geldt een zware ontheffingenprocedure waarbij het Ministerie van LNV hoge eisen stelt aan mitigatie en compensatie en ook aangetoond moet worden dat er geen alternatieve bouwlocaties zijn en dat er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Eenzelfde zware procedure geldt voor het schaden van het leefgebied van de extra beschermde rugstreeppad.
Het aanvragen van de ontheffing is een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. Voor het aanvragen is meer gedetailleerde informatie over de eventueel aanwezige vleermuizen en amfibieën ter plaatse vereist zodat het aanbeveling verdient om deze in het voorjaar van 2005 te inventariseren. Indien geen rugstreeppadden of kraamkolonies van vleermuizen worden aangetroffen zal de vereiste ontheffing naar verwachting worden verleend, aangezien dan geen bijzondere soorten in het geding zijn en de aanwezige algemene soorten slechts in kleine aantallen worden verstoord.

De grondwerkzaamheden voor de aanleg van infrastructuur en het bouwrijp maken leidt tot (tijdelijke) vernietiging van het leefgebied van vrijwel alle aanwezige beschermde soorten.
Na de grondwerkzaamheden zullen bouwwerkzaamheden op diezelfde plaats geen aantasting of extra verstoring van natuurwaarden meer tot gevolg hebben.

Verstoring van natuurwaarden buiten het plangebied wordt niet verwacht. Het bouwverkeer zal via het bestaande wegennet worden afgewikkeld. Daarbij zal de geringe extra verstoring tegen de huidige geluidsverstoring wegvallen.

Gezien bovengenoemde effecten is ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet vereist. Afhankelijk van de aanwezigheid van de rugstreeppad of verblijfplaatsen van vleermuizen worden aan de planvorming extra ecologische eisen gesteld. Nader veldonderzoek zal moeten uitwijzen of aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen moeten worden getroffen.

7.4. Onderzoek flora en fauna woongebied Polderweg

Voor het toekomstig woongebied ten noorden van de Polderweg is een specifiek onderzoek inzake flora en fauna uitgevoerd. In bijlage 12 is de rapportage van dit onderzoek opgenomen. In het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken.

- Er zijn geen gegevens naar voren gekomen met betrekking tot het voorkomen van de rugstreeppad of ander streng beschermde amfibieën.

- Er zijn gegevens beschikbaar met betrekking tot het voorkomen van drie soorten vleermuizen. Uit het onderzoek blijkt dat het hier gaat om enkel zwervende en/of foeragerende individuen. Er bestaan geen aanwijzingen dat zich hier een kolonie heeft gevestigd. Een enkele slaap- en rustplaats valt echter niet uit te sluiten. Met betrekking tot deze soorten is de Flora- en faunawet onverminderd van kracht. Bij het rooien van bomen en het slopen van gebouwen dient extra aandacht aan deze soorten te worden besteed. Mogelijk kan de aanwezigheid van deze soorten leiden tot de noodzaak een ontheffing op de Flora- en faunawet aan te vragen voorafgaand aan werkzaamheden die vleermuisverblijfplaatsen kunnen aantasten. Ter plaatse is dan aanvullend onderzoek nodig.
- Mogelijk komen in de Schie en Polderwetering streng beschermde vissen voor. Bij het dempen van watergangen en bij groot baggerwerk dient extra aandacht te worden besteed aan beschermde vissen.
- Bij het rooien van bomen en het slopen van oude panden dienen deze voorafgaand aan het werk te worden gecontroleerd op nest- of verblijfsplaatsen van vleermuizen en vogels.
- Aantasting (van het leefgebied) en verstoring van vogels dient te worden voorkómen door werkzaamheden buiten het vogelbroedseizoen (15 maart tot en met 15 juli) uit te voeren. Buiten het vogelbroedseizoen dient, voorafgaand aan de werkzaamheden, een controle op bewoonde nesten te worden uitgevoerd.
- De kans dat de Flora- en faunawet een beperkende factor zal zijn bij het uitvoeren van ruimtelijke ontwikkelingen is aanwezig. Op basis van de thans bekende gegevens wordt die kans echter klein geacht. Over het algemeen kan er vanuit worden gegaan dat de gunstige staat van instandhouding van de aangetroffen soorten niet in het geding komt.

7.5. Conclusies

Aan de hand van de bovenstaande rapportage en het daarbijbehorende onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

- Uit het nader onderzoek zijn geen gegevens naar voren gekomen met betrekking tot het voorkomen van rugstreeppad of ander extra beschermde amfibieën.
- Gegevens zijn bekend met betrekking tot het voorkomen van vijf soorten amfibieën op de onderzoekslocatie.
- Er zijn gegevens beschikbaar met betrekking tot het voorkomen van drie soorten vleermuizen. Uit het onderzoek blijkt dat het hier gaat om enkel zwervende en/of foeragerende individuen. Er bestaan geen aanwijzingen dat zich hier een kolonie heeft gevestigd. Een enkele slaap- en rustplaats valt echter niet uit te sluiten. Met betrekking tot deze soorten is de Flora- en faunawet onverminderd van kracht. Bij het rooien van bomen en het slopen van gebouwen dient extra aandacht aan deze soorten te worden besteed. Mogelijk kan de aanwezigheid van deze soorten leiden tot de noodzaak een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet aan te vragen.
- Op de onderzoekslocatie is het voorkomen van ten minste zeven beschermde, grondgebonden zoogdieren aangetoond.

8. Archeologie en cultuurhistorie

Beleidskader

In 1992 is het Verdrag van Malta totstandgekomen. Doelstelling van het verdrag is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Ter uitvloeisel van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het BOOR geeft ook archeologische adviezen aan en voert onderzoek uit in naburige gemeenten. Zo maakt het BOOR deel uit van de Archeologische Begeleidingscommissie (ABC) van Schiedam.

Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden. Ter bescherming van aanwezige archeologische waarden is een specifieke bestemming met bijbehorende aanlegvergunningstelsel in het bestemmingsplan opgenomen.

De gemeente Rotterdam werkt momenteel aan een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zullen worden in de gemeentelijke monumentenverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen.

Het bovenstaande sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het "Verdrag van Malta" is ontwikkeld. Momenteel worden door de provincie bij de beoordeling van bestemmingsplannen met betrekking tot de archeologie de volgende beleidsinstrumenten geraadpleegd: de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) en de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) van Zuid-Holland.

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.

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland, regio Rijnmond (provincie Zuid-Holland, 2003) laat zien dat het plangebied is gesitueerd in een gebied met redelijke tot grote kans op archeologische sporen. Enkele dijktracés, waaronder de Polderweg en Overschieseweg en de terreinen van twee voormalige kastelen, worden gezien als archeologisch zeer waardevol. Vanwege deze redelijke tot zeer hoge archeologische verwachtingswaarde, dient voorafgaand aan de werkzaamheden een verkennend archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd door een hiertoe gecertificeerd bureau. Indien uit het onderzoek blijkt dat er resten aanwezig zijn, dienen deze resultaten te worden besproken met de provinciaal archeoloog.
Ter bescherming van aanwezige archeologische waarden is een specifieke bestemming met bijbehorend aanlegvergunningenstelsel in het bestemmingsplan opgenomen.

Bewoningsgeschiedenis

Het bestemmingsplangebied (figuur 8.1 en 8.2) maakt deel uit van een klei-op-veengebied aan de rechteroever van de Nieuwe Maas en wordt doorsneden door de Schiedamse Schie. Uit bodemonderzoek blijkt dat dit water reeds vanaf de late prehistorie een voorloper heeft gekend, waarvan uit sedimentatie plaatsvond. Binnen het bestemmingsplangebied en in de directe omgeving ervan, zijn bewoningssporen uit de IJzertijd (800 voor Christus-begin jaartelling) en vooral de Romeinse tijd (begin jaartelling-350 na Christus) vastgesteld (figuur 8.2, nrs. 1-9).

figuur 8.1

topografische kaart ca.1850

De bewoningssporen lijken samen te hangen met de oeverzones van (voormalige) waterlopen, zoals de Duinkerke I-geul in het noordwestelijk deel van het plangebied en de Schiedamse Schie.

Het gebied werd in 10e/11e eeuw ontgonnen. Tengevolge van de ontwatering kwam het maaiveld lager te liggen, waardoor de overstromingskans toenam. Rond het midden van de 12e eeuw werd het gebied overstroomd en werd een kleipakket afgezet. Een 12e-/13e-eeuwse vindplaats is bekend op de plaats van de voormalige monumentale boerderij 's-Gravenhuize, gelegen aan de rechteroever van de Schiedamse Schie (figuur 8.2, nr. 10).

In de 13e eeuw werden dijken aangelegd, waarvan de tracés in het plangebied voorkomen (afb. 2). Een van de dijken langs de Schie maakt een opvallende bocht, die waarschijnlijk te wijten is aan een oorspronkelijke meander van de Schie ter plaatse. Andere dijken in het plangebied zijn de 's-Gravelandsweg en Oude Dijk. Ook de plaats van de oude dam tegenover Overschie ligt, mogelijk voor een deel, in het plangebied (figuur 8.2, nr. 11). Langs en op deze dam en op de dijken vond bewoning plaats. Ook twee kastelen bevonden zich - min of meer - langs de dijken: Starrenburg en Ter Spangen (figuur 8.2, nrs. 12 en 13).

Beide kasteelplaatsen zijn tijdens de oorlogsjaren gedeeltelijk onderzocht. Kasteel Starrenburg is in de eerste helft van de 13e eeuw aangelegd en bestond uit een woontoren gelegen op een kasteelberg (motte). Rond 1600 werd ter plaatse van het middeleeuwse kasteel een nieuw huis gebouwd, met dezelfde naam. Kasteel Ter Spangen dateert rond het midden van de 13e eeuw en bestond eveneens uit een woontoren gelegen op de flank van een motte. Het kasteel werd in 1351 afgebroken, maar een kwart eeuw later weer herbouwd. De motte werd dan uitgevlakt en de fundering van de woontoren benut bij de bouw van een woonvleugel, die deel uitmaakt van een rechthoekige kasteelplattegrond. Het huis is in 1572 afgebrand.

Archeologische potentie

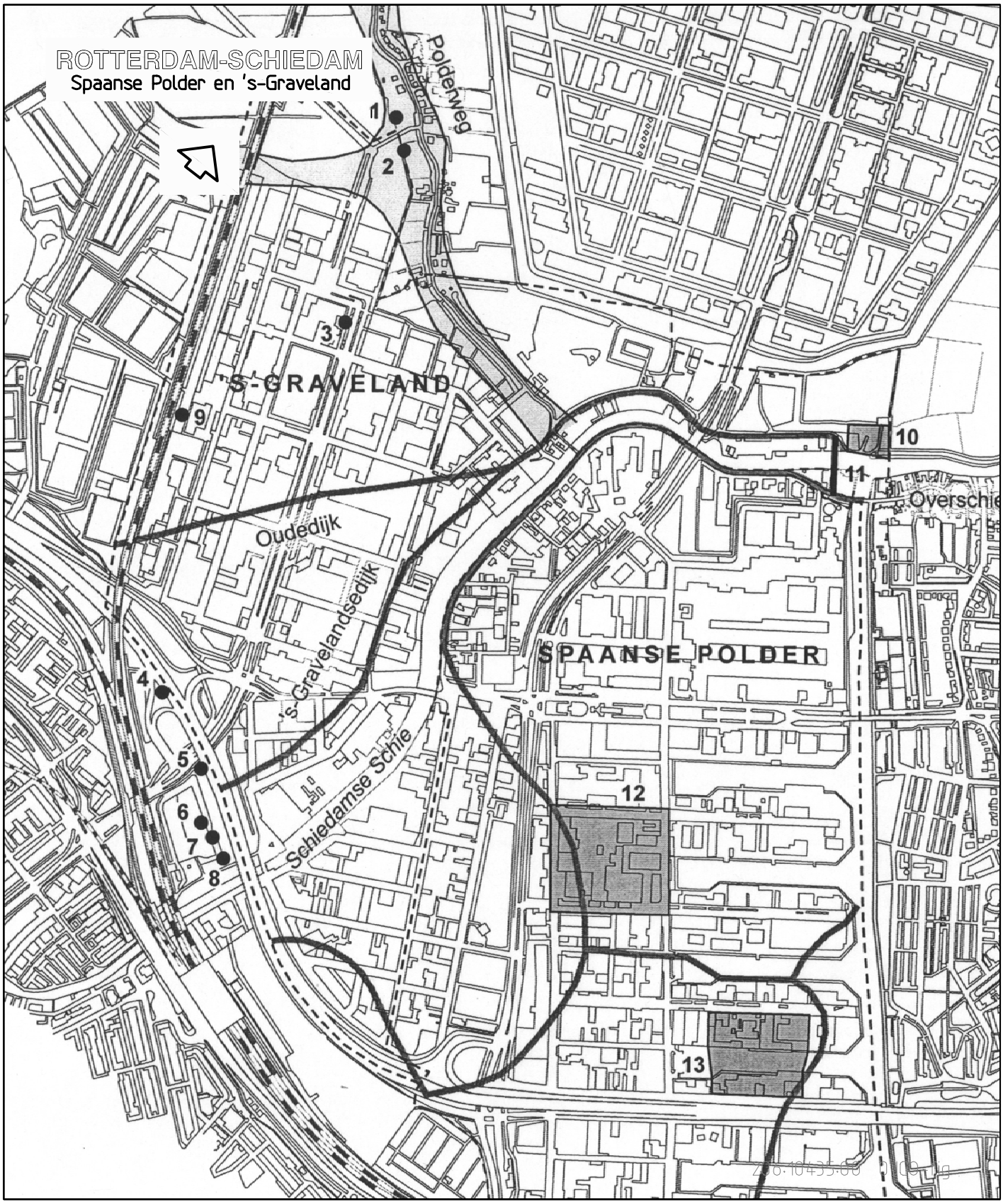
In het bestemmingsplangebied zijn bewoningssporen aan te treffen uit de IJzertijd, Romeinse tijd en de middeleeuwse ontginningsperiode (10e-12e eeuw). De Schieoevers, het tracé van de Duinkerke I-geul, de dijktracés, de locatie van de boerderij 's-Gravenhuize en omgeving en de kasteelplaatsen, hebben in deze een zeer hoge archeologische potentie, dan wel waarde. De kasteelterreinen zijn weliswaar deels onderzocht en deels vergraven, maar de verwachting bestaat dat de directe omgeving ervan (waaronder de plaats van een mogelijke voorburcht) in de ondergrond nog aanwezig is. Voor de locatie van 's-Gravenhuize is de aanwezigheid van archeologische relicten vastgesteld.

Spaanse Polder

De eerste inrichtingsideeën voor de Spaanse Polder[1)] als bedrijventerrein dateren uit de jaren twintig van de vorige eeuw. De oorspronkelijke visie achter deze ideeën was dat het ontwerp gebaseerd moest zijn op de "ideale industriewijk": een wijk met een hoge dichtheid aan bedrijvigheid en sociale activiteiten, met een stedelijk beeld en karakter, met een sfeer van harmonie en netheid en met architectuur[2)]. Kortom: een grootstedelijk gebied met een hoge mate van functiemenging. Een fraai voorbeeld van deze visie vormt de Van Nellefabriek uit 1926, reeds een rijksmonument dat momenteel ook op de nominatie staat om UNESCO-monument te worden (zie verder hieronder).

1) Over de herkomst van de naam Spaanse Polder is helaas niets bekend.

2) Diverse beroemde architecten hebben een stempel gedrukt op het imago van de Spaanse Polder, zoals Brinkman & Van der Vlugt (Tollens, Brink Moulijn en Van Nelle), Hoogstad (Spaanse Toren) en Van de Broek en Bakema (Spaanse Kubus).



De plangebieden Spaanse Polder en 's-Graveland, met erin aangegeven vindplaatsen uit de Romeinse tijd (1-9), het terrein van 's-Gravenhuize (10) en de kasteelterreinen Starrenburg (12) en Ter Spangen (13). Voorts is de vermoedelijke plaats aangegeven van de oudste dam in de Schie (11). Tenslotte zijn aangegeven de kreekrug bij de Polderweg en de tracés van de middeleeuwse dijken aangelegd vóór circa 1400.

figuur 8.2

archeologie en cultuurhistorie

Pas in 1946 werd voor het eerst een plan voor de inrichting van de Spaanse Polder vastgesteld[1)]. In dit naoorlogse plan, dat veel van de oorspronkelijke ideeën bevat, is met name op twee punten afwijkend. Ten eerste valt op dat de loop van het tracé van de snelweg gewijzigd is: deze loopt nu niet meer parallel aan het spoor, maar komt iets ten noorden van het spoor het gebied binnen om dan in een rechte lijn westwaarts tussen de eerste en tweede insteekhaven door de Delfshavense Schie over te steken. De snelweg zal overigens pas medio jaren zestig worden aangelegd. Ten tweede valt op dat er nu niet meer gesproken wordt over de aanleg van elf havenbekkens, maar over zeven. Van deze zeven havenbekkens zullen er uiteindelijk vijf worden gerealiseerd. De twee havenbekkens ten noorden van de Vlaardingweg zijn nooit aangelegd.

De Spaanse Polder wordt in het stedenbouwkundig plan uit 1946 opgedeeld in vier zones.

1. Het gebied rondom de insteekhavens tot aan de Industrieweg, bedoeld voor watergerelateerde bedrijvigheid en ontsloten via water, weg en spoor.
2. Het gebied ten westen van de Industrieweg en ten oosten van de Schuttevaerweg, bedoeld voor grotere, niet-watergebonden industrie, bereikbaar via weg en spoor.
3. De meest westelijke zone, ten westen van de Thurledeweg en ten oosten van de Schie[2)], is bedoeld voor kleine industrie. Daarmee sluit het qua karakter deels aan op het ten noorden hiervan gelegen gebied tussen Overschieseweg en Matlingeweg. De hier reeds van oudsher bestaande bedrijvigheid is ook kleinschalig van karakter. Daarbij is de bedrijvigheid soms gecombineerd met de woonfunctie. Langs de Schie is een afwisselend lint van gemengd wonen en werken ontstaan. Ontsluiting vindt plaats via de weg.
4. De vierde zone is die van de centrale wig met (voormalig) spoorwegemplacement, vijver, recreatieterrein en gemeenschappelijke voorzieningen. Naast de optimale verkaveling en ontsluiting van de bedrijfszones, moeten de aanwezige functies in de centrale wig ervoor zorgen dat de Spaanse Polder een echte industriewijk is.

Het gebied ten zuiden van de A20 valt buiten deze systematiek van verkavelen, omdat hier in het gebied de Van Nellefabriek al staat en oorspronkelijk nog twee grote fabrieken (Jamin, Paul Kaiser) zijn gepland.

In het officieel goedgekeurde plan voor de Spaanse Polder, het "Uitbreidingsplan in onderdelen Spaanse Polder" uit 1958, is min of meer het hele plangebied uit 1946 ongewijzigd overgenomen met uitzondering van het gebied ten noorden van de Vlaardingweg tot aan de bestaande bedrijvigheid aan de Overschieseweg. Er bleek voldoende aanbod van "natte" terreinen te zijn, terwijl er wel een tekort aan "droge" terreinen dreigde. Dus wordt besloten dit stuk ten noorden van de Vlaardingweg te bestemmen voor "droge" industrie. Verder is ingespeeld op de verschuiving van spoor- naar wegvervoer. De geplande spooraftakkingen van het emplacement naar de havenkoppen worden geschrapt, de Matlingeweg daarentegen verbreed. Ten slotte worden de ambities van stedelijkheid en compleetheid van de (industrie)wijk ingeruild voor de meer traditionele waarden van een industrieterrein: efficiëntie, flexibiliteit en volledig benutten van de beschikbare grond. Daarmee heeft de centrale wig zijn toegevoegde waarde verloren. In de jaren die volgen, zullen de meeste niet-bedrijfsfuncties dan ook verdwijnen of niet meer uitgevoerd worden. Alleen het groene en representatieve karakter rondom de Matlingeweg blijft behouden.

Het bestemmingsplan uit 1958 is voor het overgrote deel van de Spaanse Polder nog steeds vigerend. In dit plan is voor het merendeel van het gebied maar één bestemming voor bedrijvigheid opgenomen, te weten "Industrieterrein voor handel en nijverheid". Deze bestemming liet heel veel interpretatieruimte. In 1966 zijn middels een wijzigingsprocedure de bebouwingsvoorschriften aangescherpt. Omdat men deze begrippen ook toen niet voldoende gedefinieerd heeft, is het tot op de dag van vandaag onduidelijk welke bedrijven wel en welke niet zijn toegestaan in de Spaanse Polder. Dit is een van de belangrijkste oorzaken voor de enorme verscheidenheid aan bedrijven, die is ontstaan.

---

1) Dit "Gedetailleerd plan tot bestemming van de Spaansepolder" werd vastgesteld door het College van Algemene Commissarissen voor den Wederopbouw, maar nooit (geheel) goedgekeurd. Pas in 1958 zal een deels herziene versie deze goedkeuring wel krijgen en is er dus voor het eerst (!) een formeel vastgesteld en goedgekeurd plan voor de inrichting en ontwikkeling van de Spaanse Polder. De belangrijkste reden van de vertraging vóór de oorlog was dat er veel grond onteigend moest worden (zowel van particulieren als via annexatie van gronden bij buurgemeenten), wat niet goed lukte. In de oorlog, met "hulp" van de Duitsers, kwam deze onteigening in een stroomversnelling: in 1941 was het grootste deel van de grond in handen van de gemeente Rotterdam.

2) In 1951 wordt bij een grenscorrectie het gebied ten westen van de Strickledeweg bij Schiedam gevoegd.

In de periode van 1958 tot nu blijft het patroon van activiteiten in de Spaanse Polder veranderen. Watergerelateerde bedrijvigheid neemt verder af, waarmee de bestaande havenbekkens grotendeels overbodig lijken te zijn geworden. Daarnaast biedt de omschrijving "industrieterrein" veel ruimte voor allerlei soorten bedrijvigheid, die ondertussen zijn neergestreken in de Spaanse Polder. Daardoor is een zeer gemêleerd karakter ontstaan naar functie, grootte en milieucategorie. Ook de eisen die men stelt aan het terrein, de (eigen) grond en de openbare ruimte is zeer divers. Veel groen in de buitenruimte is ondertussen verdwenen, versnipperd geraakt en niet altijd even goed onderhouden. Een deel van de sportvelden is verdwenen, evenals het spoorwegemplacement. De vrijgekomen ruimte is voornamelijk opgevuld met meer (kleinschalige) bedrijvigheid.

Verder is in Rotterdam een groot tekort ontstaan aan ruimte voor zwaardere bedrijven. Zo ook in de Spaanse Polder, waar deze bedrijven steeds verder weggedrukt worden door andere. Deze andere, meestal kleine bedrijfjes, kunnen qua functie over het algemeen prima in stedelijk gebied gevestigd worden, maar komen naar de Spaanse Polder vanwege de goede bereikbaarheid, de lagere (huur)prijzen en de ligging nabij het centrum.

Uiteindelijk is de Spaanse Polder nooit die ideale industriewijk geworden zoals ooit bedoeld. In dat opzicht is het "project Spaanse Polder" niet helemaal gelukt. "Maar het is wel een mislukking met restanten van geniale, vergezochte en idealistische ideeën, met een wens tot stedelijkheid en een ambitieniveau dat voor de toekomst van dit langzaam voortpruttelende gebied een voorzet kan geven[1)]".

Van Nelle Ontwerpfabriek

De Van Nelle Ontwerpfabriek is de eerste bedrijfsvestiging, de pionier, in de Spaanse Polder. Een oorspronkelijk fabrieksgebouw met een nieuwe visie op licht, lucht en ruimte. Na bijna 75 jaar is het gebouw nog steeds oorspronkelijk, inmiddels een Rijksmonument, met een grote aantrekkingskracht op nieuwe vormen van bedrijvigheid. Dit komt tot uitdrukking in de toevoeging "Ontwerpfabriek" waardoor het opnieuw een pioniersfunctie heeft gekregen. Het monument Van Nelle omvat de voormalige koffie-, thee- en tabaksfabriek met bijbehorende luchtbruggen, het kantoor, het ketelhuis, het expeditiegebouw, de technische dienst, de Schiehallen, de portiersloge en het terrein. Het complex/terrein van de Van Nelle Ontwerpfabriek omvat daarnaast de voormalige bedrijfskantine, het distributiecentrum en de tweede portiersloge bij de achterentree.

Om nieuwe, onvoorspelbare ontwikkelingen optimaal te kunnen benutten, is er besloten om de Van Nelle Ontwerpfabriek binnen het nieuwe bestemmingsplan en integrale beleidsplan voor de Spaanse Polder een "Status Aparte" te geven (zie tevens bijlage 5).

Met haar verleden, de monumentenstatus en de voorgenomen nominatie voor UNESCO[2)], neemt de Van Nelle Ontwerpfabriek een speciale plaats in binnen Rotterdam en de Spaanse Polder. Daarnaast is de Van Nelle Ontwerpfabriek de voornaamste reden geweest voor de beleidskeuze om het gebied rondom het monument te stimuleren als designcluster.

De Van Nelle Ontwerpfabriek vormt een belangrijk deel van het designcluster en functioneert ook als aanjager voor het cluster. In 1999 is er door de Van Nelle Ontwerpfabriek een structuurplan opgesteld. Dit structuurplan is voor de provincie Zuid-Holland aanleiding geweest om voor de daarin geformuleerde plannen vrijstelling te verlenen op het vigerende bestemmingsplan. Door gewijzigde marktomstandigheden en voortschrijdend inzicht, moest er echter regelmatig afgeweken worden van het Structuurplan 1999 en was bijstelling noodzakelijk, onder andere op het gebied van doelgroepen en bestemmingen. Dit is de reden geweest dat de Van Nelle Ontwerpfabriek recentelijk een nieuw conceptStructuurplan 2004 heeft ontwikkeld, dat als basis voor de Status Aparte heeft gediend (zie bijlage 5).

1) Uit: Crimson, "Historische analyse van drie industriewijken: industriewijk Spaanse Polder", p. 6.

2) Bij de ratificatie van het Werelderfgoedverdrag van de Verenigde Naties in 1983 is door de regering een zogenaamde "tentative list" opgesteld van objecten, waarvan zij formeel verklaard heeft voornemens te zijn deze t.z.t. officieel te nomineren.

Vanwege het feit dat de Van Nelle Ontwerpfabriek een Status Aparte krijgt, is het noodzakelijk om het nieuwe bestemmingsplan en beleidsplan Spaanse Polder en het Structuurplan 2004 met elkaar in overeenstemming te brengen. In een samenwerking tussen de Ontwerpfabriek en het projectteam Spaanse Polder, is er invulling gegeven aan de Status Aparte. Deze status betreft randvoorwaarden op het gebied van economie, stedenbouwkunde en milieu. Tevens wordt aandacht geschonken aan het ambitieniveau ten aanzien van de omgeving van de Van Nelle Ontwerpfabriek, ook in relatie tot de voorgenomen nominatie voor de UNESCO-status. In het beleidsplan en het bestemmingsplan krijgt het gehele terrein van de Van Nelle Ontwerpfabriek een "Status Aparte". Deze uitzonderingspositie geldt echter niet voor alle beleidsuitgangspunten. Een beschrijving van de gehele Status Aparte is in bijlage 5 opgenomen.

In verband met de Status Aparte is gekeken naar bebouwingshoogten, en de hoogte van het huidige monumentale deel is daarbij als uitgangspunt genomen. Om te voorkomen dat de omliggende panden het zicht op het monument Van Nelle Ontwerpfabriek gaan belemmeren, wordt voorgesteld om in het gebied, gelegen tussen de spoorbaan, de Industrieweg en de Alblashaven, een maximale bouwhoogte van 20 m te hanteren (op dit moment staan hier twee hogere objecten namelijk, twee silo's). Het monument Van Nelle kent een hoogte van 25 m, waarmee de zichtlijnen gewaarborgd zullen blijven in het kader van de UNESCO-nominatie. Vanaf de spoorbaan en vanaf de gevangenis is er het beste zicht op Van Nelle en deze zijn vrij van bebouwing. Vanaf de A20 zal het zicht beperkt zijn, net als nu. Alleen vanaf de brug over de Schie is het zicht goed en vrij van obstakels.
(Het streven is overigens om langs de A20-noord dubbel maaiveld te stimuleren. Bij de A20-zuid (Giessenweg/Alblashaven) zal met meerlaagse bebouwing een aantal hoogteaccenten worden toegevoegd. Bij deze hoogteaccenten is doorzicht een vereiste. Het stimuleren van meerlaagse bebouwing zal bijdragen aan het gewenste intensief ruimtegebruik. Het is niet de bedoeling om een "muur" te creëren langs de A20, aangezien dat de wisselwerking tussen A20 en het bedrijventerrein niet ten goede komt.

Overigens, mocht Van Nelle op eigen terrein bouwvolume willen toevoegen, dan ligt er de wens van de gemeente aan Van Nelle om daarbij aan de bijbehorende "watervraag" te voldoen, alsook aan de parkeernorm. Er zal dan bekeken moeten worden in hoeverre het mogelijk is om water en parkeren te realiseren, rekening houdend met de monumentale waarde van het complex.

bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1. Vigerende bestemmingsplannen

Onderstaand wordt de inhoud van de vigerende regelingen van een aantal bestemmingsplannen kort toegelicht. Een aantal bestemmingsplannen heeft slechts voor een beperkt gedeelte betrekking op het plangebied. Voor deze bestemmingsplannen wordt volstaan met een verwijzing naar figuur 1.2 in deel 1 van de toelichting.

Uitbreidingsplan in onderdelen "Spaanse Polder"

Voor verreweg het grootste deel van het bedrijventerrein Spaanse Polder vigeert het Uitbreidingsplan in onderdelen "Spaanse Polder". Het bestemmingsplan geeft voor wat betreft het kaartbeeld een gedetailleerd onderscheid tussen wegen en bedrijven alsmede terreinen voor recreatie (plantsoenen, speel- en sportterreinen). De bedrijven vallen binnen de bestemming "Industrieterrein". De gronden die zijn aangewezen als industrieterrein, zijn bestemd voor bebouwing ten behoeve van handel en nijverheid en voor opslag- en werkterrein (artikel 4 na Wijziging van de "bebouwingsvoorschriften Spaanse Polder", vastgesteld door de raad op 2 december 1965, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 11 mei 1966).

Bestemmingsplan Horvathweg

Het bestemmingsplan Horvathweg vigeert in het meest zuidoostelijke deel van het plangebied en wordt aan de zuidzijde begrensd door het spoortraject Rotterdam-Schiedam en aan de noordzijde door de Schuttevaerweg. Het bestemmingsplan voorziet in een regeling voor de spoorbaan Rotterdam-Schiedam.

Bestemmingsplan Giessenplein

Het bestemmingsplan Giessenplein betreft in hoofdzaak de centraal gelegen infrastructuur voor wegverkeer op het bedrijventerrein Spaanse Polder. Het plan omvat het Giessenplein met de aansluitingen op de A20, het zuidelijke deel van de Matlingeweg en het noordelijke deel van de Tjalklaan. Daarnaast is in dit bestemmingsplan een regeling opgenomen voor de gronden tussen – globaal aangeduid – de Schuttevaerweg, Matlingeweg, Tjalklaan en Thurledeweg. Hierbij heeft een groot deel van de gronden die in het Uitbreidingsplan in onderdelen "Spaanse Polder" de bestemming Recreatie, water en openbare weg hadden, de bestemming "Bedrijven I" gekregen. Binnen deze bestemming is het toegestaan bedrijven op te richten tot ten hoogste categorie 3 van de "lijst van bedrijfstypen" behorend bij het bestemmingsplan, met bijbehorende showrooms en kantoren, alsmede detailhandel in auto's of autoshowrooms.

Uitbreidingsplan industrieterrein bewesten de Schie, Plan in hoofdzaak

De gronden in dit uitbreidingsplan zijn in hoofdzaak bestemd voor inrichtingen van handel en nijverheid. Het plangebied wordt in het oosten begrensd door de Schie en in het westen door de spoorbaan Rotterdam-Den Haag en het bestemmingsplan "Plan van uitbreiding gemeente Schiedam (Plan in hoofdzaak)". In 1993 heeft een herziening van de regeling voor de vestiging van detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke goederen alsmede volumineuze detailhandel plaatsgevonden. Vestiging van deze detailhandel is toegestaan alleen na verlening van vrijstelling door burgemeester en wethouders.

Aanvullend plan in hoofdzaak Spaanse Polder

Een deel van de gronden ten oosten van de Schie is in het Aanvullend plan in hoofdzaak Spaanse Polder bestemd voor inrichtingen van handel en nijverheid, nader uit te werken in een uitbreidingsplan in onderdelen. Ook hiervoor, alsmede voor het hierna genoemde Plan van uitbreiding gemeente Schiedam Plan in Hoofdzaak geldt de bovengenoemde herziening van het bestemmingsplan voor vestiging van detailhandelsbedrijven.

Plan van uitbreiding gemeente Schiedam, Plan in Hoofdzaak

Voor het noordwestelijke deel van het bedrijventerrein en een deel van de gronden ten oosten van de Schie biedt het Plan van uitbreiding gemeente Schiedam Plan in Hoofdzaak het vigerende planologische kader. Voor deze gronden is in het verleden geen uitwerkingsplan opgesteld. De gronden in dit uitbreidingsplan zijn in hoofdzaak bestemd voor inrichtingen voor handel en nijverheid en volgens de regeling in het bestemmingsplan tevens voor bebouwing ten dienste van het weidebedrijf.

Bijlage 2. Geraadpleegde literatuur

Beleidsdocumenten ruimtelijke ordening
- Nota Ruimte, april 2004.
- Streekplan Rijnmond, Provincie Zuid-Holland, 1996.
- Nota Halfweg, Provincie Zuid-Holland, 2000.
- Ruimtelijk Plan 2010 Structuurplan Rotterdam, maart 2001.
- Visie 2010 Rotterdam op koers, gemeente Rotterdam, 1999.
- Stedenbouwkundige visie bedrijventerrein 's-Graveland en Spaanse Polder Schiedam, RBOI, november 2003.
- Beleidsplan De Spaanse Polder revitaliseert, gemeente Rotterdam, mei 2004.

Beleidsdocumenten economische zaken
- Strategische visie Bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid, Buck Consultants International, 2000.
- Ontwikkelingsvisie 's-Graveland-zuid, concept mei 2001.
- Plan van aanpak Revitalisering Spaanse Polder (concept, maart 2002).

Sectorale beleidsdocumenten
- Beleidsnota verkeer & vervoer, gemeente Rotterdam, maart 1993.
- De Mobiele Stad: kennis en feiten over verkeer en vervoer in Rotterdam, dS+V, november 2002.
- Horecanota Rotterdam 2002-2006, januari 2002.
- Nota horecabeleid Schiedam, gemeente Schiedam, februari 2004.
- Ontwerp Rotterdams Milieuperspectief 2002-2007, Gemeentewerken Rotterdam, januari 2002.
- Interne richtlijnen inzake "Bedrijven en milieuzonering Rotterdam", juni 2002.
- Milieuonderzoek Spaanse Polder, BECO, juni 2003.
- Risico-inventarisatie Schiedam, DCMR Milieudienst Rijnmond, april 2002.
- Bodemkwaliteitskaart Rotterdam, afdeling milieubeleid gemeente Rotterdam, april 2002.
- Nota Externe veiligheid en Rotterdam Airport, Provincie Zuid-Holland, 2000.
- Ontwerp Waterplan Rotterdam 2000-2005 (inclusief bijlagen), Projectbureau Waterplan Rotterdam, januari 2000.
- Waterplan Schiedam: visie en maatregelenplan op hoofdlijnen (concept 5), januari 2003.
- Beleidsplan Verkeersveiligheid, gemeente Schiedam.
- Diverse bestemmingsplannen vigerende regelingen.

Overige documenten
- Imago-onderzoek Spaanse Polder – 's-Graveland-zuid, Comsearch, januari 2003.
- Informatienummers Kwartslag (kwartaalblad vernieuwing Spaanse Polder/'s-Graveland-zuid).
- ConceptStructuurplan Van Nelle Ontwerpfabriek (1999).
- Ontwerp Koepelnota Welstand Rotterdam, gemeente Rotterdam, september 2003 (aangevuld met recentere versie van internet d.d. 2 april 2004).
- Nota architectuur & welstand 2004, gemeente Schiedam, april 2004.

Bijlage 3. Beleidskader

Deze bijlage bevat een samenvatting van de belangrijkste beleidsdocumenten die voor het plangebied van toepassing zijn.
Het gemeentelijk beleid voor het bedrijventerrein Spaanse Polder en bedrijventerrein 's-Graveland-zuid dient vorm en inhoud te krijgen binnen de "krijtlijnen" van het geldende beleidskader van met name Rijk en provincie. Binnen die krijtlijnen hebben de gemeenten speelruimte om op eigen wijze invulling te geven aan hun visie op de gewenste ontwikkeling van de bedrijventerreinen. Daar waar die visie strijdig is met rijks- of provinciaal beleid is een goede onderbouwing van die afwijkende visie noodzakelijk om planologische medewerking te kunnen verkrijgen.

Rijksbeleid: Nota Ruimte (2004)
In april 2004 is het kabinetsstandpunt over de Nota Ruimte verschenen (vaststelling gepland medio 2004). Deze nota is gebaseerd op de beleidsvoornemens van het Tweede Structuurschema Groene Ruimte en de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. In de nota worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Meer specifiek voor bedrijventerreinen binnen steden en netwerken staan de volgende beleidsdoelen centraal: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid. Hiermee komt de nadruk meer dan in de Vijfde Nota te liggen op economische ontwikkeling.

Het Rijk wil verstedelijking zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken waar Schiedam en Rotterdam deel van uitmaken. De beschikbaarheid van voldoende bedrijventerreinen van de juiste kwaliteit is essentieel voor het stedelijk vestigingsklimaat en de kracht van de steden. Het Rijk stimuleert de ontwikkeling van nieuwe terreinen en de modernisering van verouderde terreinen. Revitalisering van bedrijventerreinen leidt niet alleen tot een hogere productiviteit en een efficiënter ruimtegebruik, maar kan ook de leefbaarheid vergroten. De nationale opgave voor herstructurering is ruim 21.000 ha (ruim 20% van het huidige areaal). Het Rijk richt zijn financiële ondersteuning voor herstructurering met name op de grote(re) steden. Hierbij wordt aangesloten op het grotestedenbeleid (GSB) en de bijbehorende selectie van steden (G30). Omdat herstructurering maar in zeer beperkte mate extra terreinwinst oplevert is tot 2020 naar verwachting nog ruim 23.000 ha nieuwe bedrijventerreinen nodig.

Het rijk zal een Actieplan Bedrijventerreinen uitbrengen. In dit plan wordt ingegaan op de kenmerken van nieuw ondersteunend (financieel) instrumentarium voor bedrijventerreinen en op regionale beleidsontwikkeling door provincies, in overleg met samenwerkende gemeenten, voor nieuwe en te herstructureren bedrijventerreinen. Herstructurering van bedrijventerreinen vormt binnen het Actieplan Bedrijventerreinen een van de speerpunten van beleid.

Conclusie rijksbeleid
Het (toekomstige) rijksbeleid, zoals verwoord in de Nota Ruimte (deel 3), zet in op intensivering en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Voor terreinen als de Spaanse Polder en 's-Graveland moet daarbij vanwege de specifieke ligging met name ook aandacht worden besteed aan de externe veiligheid. De voorgenomen herstructurering van deze bedrijventerreinen past volledig in het rijksbeleid.

Provinciaal beleid
Streekplan Rijnmond; interim beleidsnota 1996
De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in het Rijnmondgebied zijn vastgelegd in het Streekplan Rijnmond uit 1996.

In het Streekplan is het bedrijventerrein Spaanse Polder en bedrijventerrein 's-Graveland als zodanig opgenomen en is aangegeven dat het gewenst is om grenzend aan het plangebied mogelijkheden te bieden voor vestiging van hoogwaardige bedrijven (o.a. Schieveste) Hiermee wordt ingespeeld op een structureel tekort aan hoogwaardige werkgelegenheid in de regio. Reeds in 1996 is geconcludeerd dat bij onvoldoende ontwikkeling van regionale bedrijventerrei-

nen in de periode 1996-2005 capaciteitsproblemen ontstaan die negatieve gevolgen hebben voor de werkgelegenheidsontwikkeling en de economische structuur van de regio.
In het streekplan wordt nog vooral ingezet op de ontwikkeling van nieuwe terreinen op basis van de geconstateerde behoefte. Inmiddels is gebleken dat door een grote schaarste aan ruimte in het beleid meer prioriteit moet worden gegeven aan intensivering van het grondgebruik, onder andere door herstructurering van bestaande bedrijventerreinen.

Nota Halfweg (2000)
In de in december 2000 verschenen Nota Halfweg (discussienota op weg naar een nieuw streekplan) zijn voorzetten gedaan voor een nieuw streekplan Rijnmond. De aangegeven opties zijn nog geen vastgesteld beleid, maar vormen een indicatie van het wensbeeld. De Nota Halfweg borduurt, wat betreft het economische beleid, voort op de uitgangspunten uit het Streekplan. Aangegeven wordt dat voor het realiseren van een gunstig vestigingsklimaat voor bedrijven voldaan moet worden aan een aantal voorwaarden:
- het verbeteren van bestaande en de aanleg van nieuwe infrastructuur, met bijzondere aandacht voor de ruimtelijke inpassing daarvan (overkluizing, verdiepte aanleg etc.) ter verbetering van de omgevingskwaliteit van die infrastructuur;
- het ontwikkelen van een ruimtelijk economisch netwerk met knooppunten van economische activiteiten (soms gecombineerd met wonen) variërend van grootstedelijk met internationale ambities tot perifeer.

De vraag naar ruimte voor economische activiteiten in het Rijnmondgebied concentreert zich enerzijds op de Mainport Rotterdam en anderzijds op de stedelijke ("droge") economie: bedrijventerreinen en kantoorlocaties, grootschalige perifere detailhandel en vrijetijdscentra (leisure), toerisme en recreatie.

De Spaanse Polder wordt genoemd als één van de terreinen waar de bestaande ruimte beter kan worden benut door herstructurering en intensivering. Daarbij moet ingezet worden op een intensiever ruimtegebruik waarbij gedacht wordt aan het stapelen van functies (compacter en hoger bouwen) en dubbel grondgebruik. Als oplossingsrichting voor een zorgvuldig gebruik van de ruimte wordt een doelgroepen- en segmenteringbeleid voorgesteld waarbij de ruimte selectief wordt uitgegeven zodat gestuurd kan worden welk type bedrijvigheid ruimte krijgt op welke plek.

Nota Koers en inzet (2003) op weg naar een Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020
De Nota Koers en inzet is in oktober 2003 vastgesteld door het dagelijks bestuur van de stadsregio. De nota beschrijft de bestuurlijke opdracht voor het project RR 2020 in drie hoofdstellingen:
1. versterken van het groenblauwe raamwerk van natuur en water;
2. verbeteren concurrentiepositie in economische netwerken rondom de haven en de Deltametropool;
3. realiseren van meer keuzemogelijkheden voor wonen, recreëren en ondernemen.

In de Nota Koers en inzet zijn richtinggevende beleidsuitgangspunten aangegeven. Deze concurrentiepositie in economische netwerken heeft voor een deel betrekking op de Rotterdamse en Schiedamse werklocaties Spaanse en 's-Gravelandse Polder. Immers door revitalisering/ herstructurering van de terreinen verbetert de kwaliteit van de locaties en daardoor wordt de concurrentiepositie ten opzichte van andere economische kerngebieden versterkt.

Nota Planbeoordeling 2002
In de Nota Planbeoordeling 2002 geeft de provincie Zuid-Holland aan dat bij herstructurering van bedrijventerreinen sprake moet zijn van een duurzame ontwikkeling vanuit economisch, ecologisch, waterhuishoudkundig en sociaal perspectief. In dat kader wordt gestreefd naar een regionale afstemming en profilering van bedrijventerreinen.
De Nota Planbeoordeling bevat richtlijnen en goedkeuringscriteria voor bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen. Voor het plangebied Spaanse Polder en 's-Graveland zijn de volgende bepalingen relevant:
- streven naar intensief en meervoudig ruimtegebruik, de indicatieve ruimtewinst bij herstructureringsopgaven ligt tussen 10% en 20%;
- segmentering van bedrijventerreinen ten behoeve van omgevingskwaliteit en landschappelijke inpassing;

- onderzoek naar parkeren op of onder de bebouwing;
- aandacht voor duurzaam bouwen en een duurzame ontwikkeling;
- voldoen aan voorwaarde dat natte bedrijventerreinen worden veiliggesteld voor watergebonden bedrijven;
- voldoen aan voorwaarde dat voldoende ruimte voor milieuhinderlijke bedrijven wordt ingeruimd via regionale visies en afstemming.

Voor het toelaten van kantoren in het plangebied is een aantal goedkeuringscriteria relevant:
- zelfstandige kantoren dienen zich in principe te vestigen op of nabij belangrijke openbaarvervoerslocaties (waartoe station Schiedam Centrum wordt gerekend);
- in bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen, voorzover niet gelegen bij een belangrijke openbaarvervoerslocatie, dienen slechts bedrijven te worden toegelaten waarvan per bedrijfsvestiging het kantooroppervlak niet meer bedraagt dan 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak, dit met een maximum van 2.000 m² [1)].

Extensieve functies of bestemmingen bij belangrijke openbaarvervoerslocaties, dienen zo mogelijk te worden vervangen door arbeids- en bezoekersintensieve bedrijven en voorzieningen.

Voor de toelaatbaarheid van hindercategorieën op bedrijventerreinen is een tweetal relevante goedkeuringscriteria opgenomen:
- bestemmingsplannen waar de (externe) milieuzonering ruimte laat voor bedrijven uit de milieucategorieën 3, 4 of 5 dienen in de bestemmingsplanvoorschriften in principe mogelijkheden te bieden aan de (qua zonering) hoogst toelaatbare milieucategorie bedrijvigheid; afwijkingen hiervan zijn alleen mogelijk indien deze goed gemotiveerd zijn;
- bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen dienen in principe een formulering te bevatten die het mogelijk maakt om via een vrijstellingsbevoegdheid bedrijven uit een categorie hoger dan de regulier hoogst toegestane milieuhindercategorie toe te staan, mits de feitelijke milieuhinder gelijk te stellen valt aan bedrijven uit de algemeen toelaatbare milieuhindercategorie; afwijkingen hiervan zijn alleen mogelijk indien deze goed gemotiveerd zijn.

Conclusies provinciaal beleid

In het streekplan wordt geconstateerd dat er een tekort is aan bedrijventerreinen. In de Halfweg Nota – op weg naar een nieuw streekplan – wordt in het verlengde daarvan meer en meer het accent gelegd op het eerst herstructureren en intensiveren van bestaande bedrijventerreinen. Hierbij moet aandacht worden besteed aan doelgroepen en segmenteringbeleid. De plannen voor herstructurering van de Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid sluiten hierop aan. In de Nota Koers en Inzet – op weg naar een nieuw streekplan RR 2020 – is sprake van het benutten van goede kansen om verouderde bedrijfsterreinen te herstructureren en te revitaliseren, waarbij dan niet alleen naar economische, maar ook naar ecologische en sociale duurzaamheid wordt gekeken.
De Nota Planbeoordeling 2002 bevat een praktisch toetsingskader voor het op te stellen bestemmingsplan.
De voorgenomen herstructurering van het bedrijventerrein past in het provinciaal beleid.

Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleidskader wordt gevormd door de volgende – geraadpleegde – rapporten[2)]:
- Visie 2010 Rotterdam op koers (1999);
- Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (2001);
- Strategische visie Bedrijventerrein Spaanse Polder en bedrijventerrein 's-Graveland-zuid (2000);
- Plan van Aanpak Revitalisering Spaanse Polder (2002);
- Imago-onderzoek Spaanse Polder – 's-Graveland-zuid (2003);
- Stedenbouwkundige visie bedrijventerrein 's-Graveland en Spaanse Polder Schiedam (2003);
- Beleidsplan De Spaanse Polder revitaliseert (2004);

1) Vrijstelling op dit gestelde is mogelijk voor de vestiging van bedrijven met een kantoorvloeroppervlakte van maximaal 3.000 m² mits het kantooraandeel niet meer bedraagt dan 50% van de totale bedrijfsvloeroppervlakte.
2) Zie bijlage 2.

- Beleidsplan Verkeersveiligheid;
- Koepelnota Welstand Rotterdam (2004).

Andere – voor het plangebied – relevante beleidsnota's zijn vermeld in en betrokken bij de sectorale analyses in deel 2 van de toelichting.

Visie 2010 Rotterdam op koers (1999)
De gemeentelijke nota "Visie 2010 Rotterdam op koers" is in 1999 vastgesteld en aangeboden aan het kabinet. De gemeente Rotterdam ziet de Mainport en de daaraan gelieerde bedrijvigheid als motor van de economie. De behoefte aan hoogwaardige bedrijfslocaties op de Rechter Maasoever (RMO) wordt ook in deze Visie onderkend. Daarnaast is een aantal – voor het plangebied – belangrijke economische clusters aangegeven waarop de aandacht de komende periode gericht is mede gelet op de behoefte aan hoogwaardige bedrijfslocaties (RMO).

Informatie- en communicatietechnologie (ICT)
Ondanks afnemende groei is nog steeds een verbreding van de ICT-kennisinfrastructuur nodig. Met name in de omgeving Schiehaven en in de nabijheid van Delfshaven zijn er kansen voor ICT-bedrijven. In de omgeving van het voormalige Van Nellecomplex zijn er kansen voor de ontwikkeling van een deelcluster design.

Recycling
De recyclingindustrie is een betrekkelijk nieuwe activiteit voor de Rotterdamse haven en industrie. Er is in Rotterdam een markt voor recycling van stoffen als metalen, kunststoffen, rubbers en vezelachtige materialen. Voor de recyclingindustrie geldt dat het clusteren van activiteiten efficiënt is. Naast het clusteren van bedrijven in het havengebied zelf kan dit ook op andere plaatsen geschieden (zoals op bedrijventerrein Spaanse Polder).

In de Visie 2010 worden vier maatregelen genoemd die kunnen bijdragen aan het oplossen van de ruimtevraag voor economische activiteiten:
- herstructurering van (en herverkaveling op) bestaande bedrijventerreinen en havenbekkens; herstructurering stopt een verdere verloedering, past terreinen aan, aan de eisen van de tijd en biedt groeimogelijkheden aan bedrijven; maar herstructurering is ook een langdurig en kostbaar proces;
- (her)ontwikkeling van kleinschalige bedrijfslocaties binnen de stad;
- het ontwikkelen of gedeeltelijk ontwikkelen van nieuwe en omvangrijke locaties in de regio: Hoekse Waard en Noordrand (Rotterdam);
- meervoudig ruimtegebruik en selectieve toewijzing van bedrijfsgronden.

Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (2001)
In het gemeentelijk structuurplan dat in 2001 is vastgesteld, wordt aangegeven dat werkgelegenheidsgroei met name te behalen is in het stedelijk gebied op de droge bedrijventerreinen. De afgelopen jaren hebben met name de sectoren zakelijke dienstverlening, telecommunicatie, audiovisuele sector, persoonlijke dienstverlening, recycling, grafische industrie en media voor deze groei gezorgd.
In een kaart van het wensbeeld 2010+ is aangegeven dat in de behoefte aan hoogwaardig bedrijventerrein vooralsnog voorzien is ten noordoosten van de Spaanse Polder (Schieveen).
Herstructurering van verouderde bedrijventerreinen kan in beperkte mate bijdragen aan het bieden van vestigingsmogelijkheden voor nieuwe bedrijven. De herstructurering van het bedrijventerrein Spaanse Polder is opgenomen als strategisch (ontwikkelings- en uitvoerings-)project in het gemeentelijk structuurplan. Indicatief zijn de randvoorwaarden en kaders geschetst voor dit project:
- intensief ruimtegebruik/functiemenging;
- vernieuwing;
- meer accent op representatieve buitenruimte en infrastructuur.

Strategische visie Bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid (2000)
In 2000 is de strategische visie over de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid afgerond. Deze visie is door beide gemeenteraden vastgesteld. Aanleiding voor het in gang zetten van een proces van herstructurering dat moet leiden tot revitalisering is de achteruitgang en verpaupering in de jaren '80 en '90. Omdat het bestrijden van symptomen en regulier onder-

houd en beheer niet voldoende blijken te zijn om het verouderde terrein op te knappen, is een integrale ontwikkelingsvisie tot 2015 opgesteld. In de visie zijn de volgende knelpunten onderscheiden:
- gebrek aan uitbreidingsruimte voor bedrijven op beide terreinen;
- hoge criminaliteit en onveiligheid op het terrein;
- matige stedenbouwkundige verschijningsvorm en onvoldoende representativiteit;
- ontbreken van voldoende beheer en handhaving;
- geringe organisatiegraad ondernemers en onvoldoende samenwerking.

De visie geeft aan dat grootschalige bedrijfsverplaatsingen geen oplossing biedt voor bovenstaande knelpunten. Veel meer moet gedacht worden aan het herstructureren van het terrein tot een modern gemengd terrein door het – waar mogelijk – stimuleren van clustering van soortgelijke bedrijfsactiviteiten en een duurzame ontwikkeling (bijvoorbeeld meer toepassen van intensief ruimtegebruik).

(Concept) Plan van aanpak Revitalisering Spaanse Polder (2002)

Van recente datum is het Plan van aanpak Revitalisering Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid waarin per deelgebied de te realiseren ideaalsituatie voor 2015 is aangegeven. De volgende actiepunten zijn voor de Spaanse Polder tot 2015 geformuleerd:
- herinrichting openbaar gebied en ontwikkeling faciliteiten;
- verbeteren bereikbaarheid;
- actief bedrijventerreinbeheer;
- herontwikkeling bedrijfspanden en -terreinen;
- uitplaatsing woningen, detailhandel, voorzieningen;
- ontwikkeling uitbreidings- en schuifruimte;
- bodemonderzoeken en -saneringen in aangekochte kavels;
- stimuleren intensief en duurzaam ruimtegebruik;
- onderzoek en inhuren externe expertise;
- communicatie en promotie.

Voor elk onderdeel geldt dat er gedetailleerde uitwerkingen zijn opgenomen. In de periode 2005-2010 zal de aandacht vooral gericht zijn op de Giessenweg (noord- en zuidzijde), de kruising Matlingeweg/Overschieseweg, het gebied rond de havenbekkens, de toekomstige Parklane noord en zuid (Matlingeweg) en de Industrieweg. Na 2010 komt ook de Vlaardingweg aan bod.

Voor de gemeente Schiedam zijn de activiteiten tot 2005 gericht op de herinrichting van het openbaar gebied, de herinrichting van het kruispunt De Brauwweg/Van Heekstraat, het verbeteren van de bereikbaarheid en het stimuleren van het parkmanagement. In een latere fase zal de aandacht gericht zijn op de Bokalweg/Nieuwpoortweg, de Schie, de Strickledeweg, de Overschieseweg en de Thurledeweg e.o.

Stedenbouwkundige visie bedrijventerrein 's-Graveland en Spaanse Polder Schiedam (2003)

In de planperiode van 10 jaar wordt gestreefd naar een voor de lange termijn kwalitatief goed, modern en duurzaam bedrijventerrein. Op verschillende schaalniveaus zijn uitgangspunten opgesteld om dit streven in de ruimtelijke structuur tot uitdrukking te laten komen.
- Hoofdstructuur: de structurele elementen uit de omgeving moeten met elkaar worden verbonden. De gebieden en structuren worden verknoopt tot een samenhangend geheel en gaan een duidelijk ruimtelijk kader vormen voor het bedrijventerrein.
- Randen: de situering en oriëntatie van bebouwing dient zich te richten op de omgeving. De interne structuur wordt aan de randen gekoppeld aan de historisch landschappelijke onderlegger en de belangrijke ontsluitingslijnen. Het bedrijventerrein presenteert zich eenduidig naar buiten en is herkenbaar in haar omgeving.
- Interne structuur: de aanwezige ruimte in de interne ruimtelijke en functionele structuur moet worden benut voor verdichting. Bouwhoogtes en bouwmassa worden ingezet om de ligging en oriëntatie van specifieke plekken meer tot uitdrukking te laten komen.

Beleidsplan De Spaanse Polder revitaliseert (2004)

Hoofddoelstelling van het Beleidsplan is om op een termijn van 15 jaar, in samenwerking en afstemming met de gemeente Schiedam, met de gemeente Schiedam, de Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid revitaliseren tot een modern gemengd terrein met de verschijningskwaliteit die bij een dergelijk terrein hoort. Bij de toekomstige (her)ontwikkeling dient intensief en duurzaam ruimtegebruik gestimuleerd te worden. Gekozen is voor een optimalisatie van de functionele en ruimtelijke invulling, voor verbetering van de in- en externe ontsluiting, de milieukwaliteit, de veiligheid en het imago van het bedrijventerrein. De beleidsuitgangspunten luiden als volgt:

- het primaat van de Spaanse Polder ligt bij het gebruik voor "bedrijfsdoeleinden";
- in de deelgebieden dient de clusterontwikkeling gestimuleerd te worden;
- intensief en duurzaam ruimtegebruik op strategische locaties dient gestimuleerd te worden;
- er dient uitbreidings- en schuifruimte gecreëerd te worden voor bedrijvenclusters;
- er moet onderzoek naar de bereikbaarheid worden uitgevoerd en er dient in de bereikbaarheid geïnvesteerd te worden;
- bedrijven moet een investeringsperspectief geboden worden.

Om deze beleidsdoelstellingen te verwezenlijken, worden een groot aantal maatregelen op het bedrijventerrein voorgesteld. Onderdeel van de realisatie hiervan zijn het opstellen van een nieuw bestemmingsplan en een beeldkwaliteitplan/stedenbouwkundige randvoorwaarden.

Imago-onderzoek Spaanse Polder - 's-Graveland-zuid (2003)

Het imago-onderzoek is gehouden om duidelijker in beeld te krijgen welke factoren het imago van de bedrijventerreinen beïnvloeden en wat het huidige imago van de twee terreinen is.
De ligging, bereikbaarheid en ontsluiting van het terrein worden positief gewaardeerd. Ook de aantrekkelijke (huur)prijs, de nabijheid van doelgroepen (klanten, leveranciers), de grote variatie in bedrijven en de zichtbaarheid van de bedrijventerreinen vanaf de snelweg, beïnvloeden het imago in positieve zin.
Negatieve aspecten zijn de rommel/troep, het verouderd zijn van het terrein, het oververtegenwoordigd zijn van autohandelaren, de onveiligheid, de slechte bewegwijzering, de ongezelligheid, de niet moderne uitstraling en de drukte op de wegen in de nabijheid.

Koepelnota Welstand Rotterdam (2004)

Bedrijventerreinen

Zowel in de buurt van de haven als in andere delen van Rotterdam, liggen bedrijventerreinen die op gemeentelijk initiatief tot stand zijn gekomen vanaf circa 1940. Het gaat om rationeel ingerichte monofunctionele terreinen voor de huisvesting van bedrijven. Voor deze terreinen is bij aanleg bepaald dat er tussenruimte tussen de gebouwen moest zijn. De terreinen zijn via de openbare weg toegankelijk; afzonderlijke bedrijfskavels zijn niet openbaar toegankelijk. Bij oudere terreinen is er vaak een relatie met het water (haven of anderszins), zoals de Spaanse Polder die aan de Delfshavense Schie ligt. Er is zeer veel verhard oppervlak en weinig groen.

De stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van de bedrijfsterreinen ligt in de structuur en in de inrichting van het openbaar gebied. De hiërarchie hierin is in de plattegrond herkenbaar. In de Spaanse Polder is nog herkenbaar hoe in de wederopbouwperiode tegen bedrijventerreinen werd aangekeken (ordening via tussenruimte en groenstroken). Er kan hier sprake zijn van interessante wederopbouwarchitectuur; in de oudere gebieden van industrieel archeologische objecten (pakhuizen, silo's e.d.).
Voor het ruimtelijk beleid is bijzondere aandacht voor de landschappelijke inrichting van het maaiveld als het "samenbindend" kader voor het gebied richtinggevend. Van belang hierbij is:

- aandacht voor de verschijningsvorm van het gebied als geheel van buitenaf;
- parkeren zoveel mogelijk uit het zicht houden vanuit het openbaar gebied.

Kantoorontwikkeling is mogelijk als de kantoorfunctie een directe operationeel-logistieke betekenis heeft voor de aanwezige bedrijven.

Historische linten

Bebouwing in historische linten die voor circa 1900 is ontstaan buiten de toenmalige stad Rotterdam, is in de loop der tijd opgenomen in het stedelijk gebied als historisch fragment, zoals de Overschieseweg. Tot op zekere hoogte kan het lint plaats bieden aan gebouwen van verschillende bouwstijlen, afmetingen, hoogtes en materialen. Bij de lossere linten, zoals aan de Over-

schieseweg, is het zicht tussen de bebouwing door uitermate karakteristiek. Het is wenselijk samenklontering van gebouwen tegen te gaan. Uitgangspunt is het herkenbaar houden van het historische lint, het tegengaan van te forse schaalvergroting en het vasthouden aan het bindend element: de rooilijn en de continue openbare ruimte. Van belang hierbij is:

- het historische karakter van het lint als geheel herkenbaar houden;
- bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen naast het lint, het lint zelf herkenbaar houden;
- profiel en inrichting van de straat eenvoudig en continu houden zodat de – al zeer diverse – bebouwing de hoofdrol kan blijven spelen;
- behoud van het duidelijke onderscheid openbaar - privé; voortuinen niet laten verstenen en erfafscheidingen behouden/maken.

Conclusies gemeentelijk beleid

In de Visie 2010 Rotterdam op Koers is de richting uitgezet voor specifieke deelgebieden. Voor het plangebied is dat revitalisering door herstructurering met een specifiek accent op groeisectoren als ICT en recycling. Clustering van activiteiten wordt gestimuleerd. De Strategische Visie Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid geeft de kaders aan voor de herstructurering en een visie op de toekomst. Het Beleidsplan De Spaanse Polder revitaliseert en de Stedenbouwkundige visie bedrijventerrein 's-Graveland en Spaanse Polder Schiedam geven invulling over de gewenste ruimtelijke structuur.

Bijlage 4. Doelgroepenbeleid

Met het oog op herstructurering en revitalisering van de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland-zuid, is het gemeentelijk beleid gericht op segmentering van functies en clustering van bedrijven (doelgroepen). Het bedrijventerrein is mede attractief vanwege haar functionele diversiteit. Door middel van beleid (clustering) wordt geprobeerd deze sterke kant te versterken en het vestigingsklimaat te stimuleren. In het verlengde van de Strategische Visie is voor de Spaanse Polder in juli 2003 een doelgroepennotitie opgesteld. De belangrijkste conclusies uit deze notitie zijn onderstaand weergegeven.

Doelgroepen

De bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Graveland zijn in eerste instantie bedoeld voor bedrijven die zich bezighouden met business-to-business (niet op publiek gerichte bedrijvigheid). Daarbinnen wordt onderscheid gemaakt in een primaire en secundaire doelgroep en overige business-to-business bedrijven (onder bepaalde voorwaarden).
Als uitwerking van de Strategische Visie onderscheidt de gemeente Rotterdam in haar beleid voor de Spaanse Polder de volgende doelgroepen:

- industrie en groothandel (primaire doelgroep);
- bedrijven behorend tot de milieucategorieën 3 of 4 (secundaire doelgroep) zoals:
  - transportbedrijven en distributiebedrijven;
  - bedrijven met laad-, los- en overslagactiviteiten en opslag (opslag alleen in combinatie met activiteiten ter plaatse);
  - bedrijven uit de sectoren bouwnijverheid/installatie;
  - verhuur aan bedrijven;
  - reparatie (niet-consumentengoederen);
  - productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas en warm water;
  - reiniging;
  - milieudienstverlening;
- volumineuze detailhandel (abc-functies; secundaire doelgroep);
- beperkte nevenfuncties zoals detailhandel, horeca en kantoren.

Overige business-to-business bedrijven kunnen zich alleen vestigen als:

- zij ondersteunend zijn aan de bedrijven op de bedrijventerreinen Spaanse Polder, 's-Graveland of Rotterdam Noord-west;
- zij zich in de randen of in een bepaald clustergebied vestigen;
- zij functioneel toegevoegde waarde hebben;
- passen in het beeldkwaliteitplan/stedenbouwkundige randvoorwaarden;
- zij intensivering van het ruimtegebruik opleveren (bijvoorbeeld hogere verdiepingen).

Een verdere ontwikkeling van (grootschalige) detailhandel in volumineuze goederen (bouwmarkten, meubelverkoop) wordt niet gewenst geacht omdat de omgeving Marconiplein/Vierhavenstraat hiervoor als voorkeurslocatie is aangewezen. De bestaande, aan de autobedrijven gerelateerde, detailhandel kan wel in het plangebied gevestigd blijven.

Het is niet de bedoeling om zittende bedrijven in het kader van het clusterbeleid actief uit te plaatsen of te verplaatsen. Dit is niet alleen financieel onhaalbaar, maar is ook niet wenselijk als een bedrijf binnen de doelgroep van de Spaanse Polder past. De clustering gaat met name op indien bedrijven zich melden die nog niet in Spaanse Polder gevestigd zijn. Om die reden is het clusterbeleid ook verwerkt in een tweede bestemmingslaag (zie paragraaf 1.5, deel 1). Er wordt geprobeerd om bedrijven in een passend cluster te vestigen. Dit in goed overleg en op vrijwillige basis.

Dit beleid wordt in dit bestemmingsplan planologisch gefaciliteerd middels vrijstellings- en wijzigingsmogelijkheden die zijn opgenomen in de voorschriften. Het betreft met name stimuleringsbeleid met het doel om het vestigingsklimaat in de verschillende clusters te bevorderen opdat er voor de bedrijven die qua branche passen in een cluster een interessante locatie ontstaat, bijvoorbeeld door het bieden van faciliteiten en voorzieningen. Het behouden van werkgelegenheid en het stimuleren van de lokale economie spelen hierbij ook een rol.

Natuurlijk zijn er ook bedrijven die niet direct in de clusters lijken te passen, maar die wel degelijk tot de primaire doelgroep van de Spaanse Polder behoren. Voor de bedrijven die in deze doelgroep passen is er altijd plaats binnen de Spaanse Polder. Daarnaast zijn er ook bedrijven die niet tot de primaire doelgroep behoren, maar die de gemeente wel graag ruimte wil geven voor vestiging: de secundaire doelgroep. Onder deze secundaire doelgroep vallen in ieder geval business-to-business bedrijven die behoren tot hinderwetcategorie 3 en 4 en business-to-business bedrijven die gebruikmaken van bedrijfshallen met eventueel beperkte bijbehorende kantoorruimte. Als deze bedrijven zich melden voor een locatie, zal er binnen het projectteam Spaanse Polder na afweging besloten worden in hoeverre de functie passend geacht wordt. Hetzelfde geldt voor verhuizingen, verplaatsingen en uitbreidingen. Van geval tot geval zal er sprake zijn van maatwerk. De effecten van dit beleid zullen evenwel pas na enige tijd waarneembaar zijn.

Voor het Schiedamse deel van de Spaanse Polder en bedrijventerrein 's-Graveland ten noorden van de De Brauwweg zijn de gewenste product-marktcombinaties aangegeven op basis van de stedenbouwkundige visie. Daarbij is aangesloten op de kenmerken van de thans aanwezige bedrijven.

Richtlijnen uitvoering doelgroepen- en segmenteringbeleid

Door de gemeente Rotterdam zijn negen richtlijnen opgesteld die gehanteerd kunnen worden bij het uitvoering geven aan het doelgroepen- en segmenteringbeleid.

1. Primaire (industrie en groothandel) en secundaire doelgroepen (bedrijven uit milieuhindercategorie 3 en 4) niet wegjagen ten behoeve van clustering.
2. Clusterversterking nastreven als door verhuizing of bedrijfsbeëindiging kavels vrijkomen: hierbij hebben bedrijven uit de primaire doelgroep voorrang op bedrijven uit de secundaire doelgroep en hebben milieubelastende bedrijven voorrang op minder milieubelastende bedrijven.
3. Vestiging van bedrijven uit de primaire of secundaire doelgroep die tot een cluster behoren en zich in een "verkeerd" deelgebied willen vestigen of uitbreiden, toestaan. Actief proberen om een andere locatie in het juiste "deelgebied" als alternatief aan te bieden.
4. Vestiging van overige bedrijven (niet-primaire of secundaire doelgroep) die tot een cluster behoren en zich in dat deelgebied of in de rand willen vestigen of uitbreiden, toestaan onder voorwaarde van intensief ruimtegebruik (bij voorkeur alleen op de verdieping) en in principe binnen de beperkingen van toegestane kantoorruimte.
5. Vestiging van bedrijven uit de primaire doelgroep, die niet behoren tot een specifiek cluster, overal toestaan. Kenbaar maken dat in dit betreffende cluster de betreffende clusterbedrijven gewenst zijn.
6. Vestiging van algemeen ondersteunende bedrijven buiten de randen in principe niet toestaan.
7. In het randgebied de verschijningskwaliteit van bedrijven als te volgen principe hanteren.
8. Bedrijven die niet tot de primaire of secundaire doelgroep of één van de clusters behoren, uitsluiten van vestiging of verdere uitbreiding. Voorzover mogelijk wordt aangestuurd op verplaatsing uit het gebied van bedrijven en functies die op grond van het doelgroepenbeleid hier niet thuishoren mede naar aanleiding van het gemeenteraadsbesluit d.d. 19 april 2001.

Bijlage 5. Structuurplan Van Nelle Ontwerpfabriek (concept)

Het conceptstructuurplan Van Nelle Ontwerpfabriek (1999) bestaat in hoofdzaak uit twee onderdelen.
Het eerste deel beschrijft het gedachtegoed van Van Nelle als ontwerpfabriek en het type bedrijven en activiteiten dat daarbij past. De kern van het gedachtegoed is Van Nelle Ontwerpfabriek als Inspirational Village. Hierbij staat het thema ontwerp en communicatie centraal. Het is de bedoeling nieuwe samenwerkingsverbanden en ideeën op het gebied van creatie, design en communicatie te genereren. Er kunnen manifestaties, evenementen en activiteiten worden georganiseerd en er is kantoorruimte te huur voor bedrijven met de invalshoek commercie en cultuur.
Het tweede deel is meer een floor-plan. Hierin worden de verschillende ruimten in de gebouwen van de fabriek benoemd en wordt beschreven hoe die kunnen worden (en voor een deel al zijn) ingevuld.
De grote diversiteit aan ruimten en gebouwen biedt plaats aan bedrijven met een ontwerpinslag. Hier bij wordt onder andere gedacht aan: architectuur, stedenbouw, interieur, kunst, reclame en grafische industrie. De term Village heeft betrekking op de verschillende diensten en voorzieningen die op het terrein en in de gebouwen kunnen worden ondergebracht, zoals: restaurants, cafés, een discotheek, een film- en theatercentrum, een muziekschool, enz.
Naast de wens van het verkrijgen van de UNESCO-status is de opzet van het structuurplan gericht op het realiseren van een exploitabel Van Nellecomplex.
Thans wordt gewerkt aan een nieuwe versie van het structuurplan.

Bijlage 6. Bedreigingen voor de ontwikkeling van de Spaanse Polder

In het Beleidsplan De Spaanse Polder revitaliseert (maart 2004) worden mogelijke bedreigingen voor het bedrijventerrein Spaanse Polder benoemd die voorzien worden wanneer er geen maatregelen worden genomen. Deze bedreigingen zijn verdeeld in bedreigingen ten aanzien van "ruimte" (stedelijke structuur en inrichting), bedreigingen op economisch vlak en bedreigingen voor wat betreft milieuaspecten. Hieronder worden deze mogelijke bedreigingen opgesomd.

Ruimtelijke bedreigingen voor de Spaanse Polder

De volgende zaken bedreigen de Spaanse Polder in de gewenste ruimtelijke ontwikkeling:

- voortgaande "verrommeling" en verpaupering;
- verdergaande splitsing van de beschikbare grote kavels, met als gevolg meer kleinschalige ("ongewenste") functies en gebrek aan ruimte voor de grotere bedrijvigheid;
- verder verval van het havenbekkengebied;
- verdergaande verstedelijking door meer aanzuiging van sociaal-culturele en woonfuncties, bovendien neemt het niet-beroepsmatig gebruik toe;
- congestie tijdens de spits bedreigt de goede ontsluiting en bereikbaarheid;
- de onoverzichtelijke situatie in het Almstraat/Vliststraatgebied leidt tot verder verval en sociale onveiligheid;
- de parkeerdruk blijft omhoog gaan;
- de verkeersveiligheid vermindert door het toenemende verkeer;
- de matige interne bewegwijzering zorgt voor extra verkeersbewegingen en kan bezoekers weghouden;
- verdere teruggang in de beschikbaarheid van openbare ruimte;
- verdere verslechtering van de kwaliteit van de openbare ruimte;
- door de nauwelijks aanwezige wateropvanggebieden wordt het risico op wateroverlast vergroot.

Economische bedreigingen

De volgende zaken bedreigen de Spaanse Polder in de gewenste economische ontwikkeling:

- schaalverkleining (verdringing van grote bedrijven);
- verdringing door marginale bedrijven en niet-bedrijfsmatige functies/dominantie autobedrijven;
- met betrekking tot autobedrijven, feestzalen en voorzieningen voor culturele minderheden ontbreekt stedelijk vestigingsbeleid; het betreft soms kwetsbare functies die veel ruimte behoeven en die ook zelf specifieke vestigingscriteria kennen (bijvoorbeeld de nabijheid van woongebieden, goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, parkeerruimte, et cetera); echter slechts op weinig plaatsen zijn deze functies gewenst vanwege overlast; hierdoor is de druk op gebieden, zoals de Spaanse Polder, waar deze functies tot nu toe wel zijn toegelaten enorm; sturing op basis van economisch beleid kan als betuttelend worden ervaren door ondernemers;
- primaire doelgroep moet vaak veel investeren in onroerend goed: op korte termijn kan dat lastig zijn, zeker in economisch slechtere tijden;
- speculanten;
- tegenwerking van bedrijven die graag de "anonimiteit" zoeken op een groot bedrijventerrein;
- verdergaande veroudering van onroerend goed.

Bedreigingen op het gebied van milieu

De volgende zaken bedreigen de ontwikkeling van een duurzamer milieu in de Spaanse Polder:

- intensivering en versnippering van openbaar groen kunnen zorgen voor een verdere afname van de schaars aanwezige natuurwaarden;
- door intensivering mogelijk extra verontreiniging van bodem, water en lucht, meer geluidsoverlast en een tekort aan waterbergend vermogen;
- toenemend conflict tussen bedrijven en gevoelige functies;
- een mogelijk lage betrokkenheid bij sommige partijen om actiebereidheid te tonen en samen te werken aan een duurzaam milieu.

Bijlage 7. Overzicht bedrijven (functioneel), horeca en bedrijfswoningen

Tabel B7.1 Bedrijven Rotterdams plangebied naar economische activiteit (tekst d.d. 2 juli 2004)

economische activiteit	*aantal bedrijven*		*percentage*
reparatie van consumentenartikelen en handel	251		44
- waarvan groothandel en handelsbemiddeling		164	
- waarvan handel en reparatie van auto's		64	
- overig		23	
verhuur, handel in onroerend goed, verhuur van roerende goederen en dienstverlening	101		18
- waarvan zakelijke dienstverlening		86	
- overig		15	
industrie	82		14
- waarvan vervaardiging producten van metaal		20	
- waarvan vervaardiging van machines en apparaten		13	
- waarvan uitgeverijen, drukkerijen en reproductie van opgenomen media		9	
- overig		40	
bouwnijverheid	56		10
vervoer, opslag en communicatie	41		7
overig	42		7
totaal	573		100

Bron: Bedrijvenregister Zuid-Holland 2001.

Tabel B7.2 Bedrijven Schiedams plangebied verdeeld naar economische activiteit

economische activiteit	*aantal bedrijven*		*percentage*
reparatie van consumentenartikelen en handel	130		45
- waarvan groothandel en handelsbemiddeling		80	
- waarvan handel en reparatie van auto's		41	
industrie	55		19
- waarvan vervaardiging producten van metaal		21	
- waarvan vervaardiging van machines en apparaten		12	
verhuur, handel in onroerend goed, verhuur van roerende goederen en dienstverlening	44		15
- waarvan zakelijke dienstverlening		33	
bouwnijverheid	26		9
vervoer, opslag en communicatie	13		5
overig	18		7
totaal	286		100

Bron: Gemeente Schiedam / Stichting Bedrijven Register.

Tabel B7.3 Aanwezige horeca Rotterdams plangebied (tekst d.d. 4 juli 2004)

straat	huisnr.	postcode	aard van de bedrijvigheid	symbool
Industrieweg	46	3044 EC	horeca	overig
Overschieseweg	25	3044 EH	horeca	zalen
			opslag en distributie	zalen
Overschieseweg	74	3044 EH	onderhoud en reparatie	zalen
Schuttevaerweg	51	3044 BA	gemeenschappelijke voorzieningen	overig
Schuttevaerweg	63	3044 BA	horeca	overig
Schuttevaerweg	85	3044 BA	recreatie algemeen	overig
Schuttevaerweg	97	3044 BA	recreatie algemeen	overig
Thurledeweg	91	3044 ER	horeca	overig

Tabel B7.4 Detailhandel Rotterdams plangebied (tekst d.d. 4 juli 2004)

vestigingsadres	huisnr.		naam bedrijf	omschrijving
Bornissestraat	27	-29	Handelsonderneming "Rodago" B.V.	detailhandel
Gantelstraat	14	-18	Rotterdamsche Schoolboekhandel C.V.	detailhandel
Giessenweg	73		HWS Trading	detailhandel
Giessenweg	70	72	Carpet-Land B.V.	detailhandel woningtextielgoed, vloer-bedekking
Industrieweg	113		Toller B.V.	detailhandel
Linschotenstraat	32		Perfect Business	detailhandel
Schuttevaerweg	93		B.V. voorheen J.J. Hendriks en Zoon	detailhandel
Van Nelleweg	1315		Tichel Special Projects B.V.	detailhandel
Industrieweg	60	a	Wadobra	detailhandel
Mijestraat	35		Malik Eastern Foods Nederland B.V.	detailhandel in voedingsmiddelen
Vlaardingweg	85		AML Meubelen B.V.	detailhandel
Overschieseweg	2		Firma F. van Egmond-Watersport	detailhandel sport- en kampeerartikelen
Sonnemerestraat	5		"Vier Linden" slapen	detailhandel
Strickledeweg	120		Meubelhandel "De Vier Linden" B.V.	detailhandel
Thurledeweg	14		Ital Ceramica	detailhandel, gespecialiseerd
Thurledeweg	14		Keukenpoint Rotter-dam B.V.	detailhandel
Vliststraat	2		M.M. Dalebout	detailhandel
Matlingeweg	41		Waterwereld Sanitair B.V.	detailhandel
Industrieweg	1		Engelen B.V.	detailhandel
Matlingeweg	53	Sectie 1	Auto-onderdelen primitech	detailhandel

Tabel B7.5 Detailhandel Schiedams plangebied

adres	nr.	naam bedrijf	omschrijving
's-Gravelandse-weg	383	Opel dealer	detailhandel auto's en showroom
Fokkerstraat	576	Peugot dealer	detailhandel auto's en showroom
's-Gravelandse-weg	363	Gamma Bouwmarkt	detailhandel bouwmaterialen
Regoutstraat	2-6	Karwei Bouwmarkt	detailhandel verf, verfwaren en vlakglas
Nieuwpoortweg	1	Radio Modern	grootschalige detailhandel

Tabel B7.6 Geregistreerde bedrijfswoningen Rotterdams plangebied (tekst d.d. 2 juli 2004)

adres	huisnr.	type woning
Bettoweg	4	bedrijfswoning
Bokelweg	4	bedrijfswoning
Bokelweg	8	bedrijfswoning
Bokelweg	12	bedrijfswoning
Bokelweg	16c	bedrijfswoning
Bokelweg	20	bedrijfswoning
Bokelweg	24	bedrijfswoning
Bokelweg	28	bedrijfswoning
Bokelweg	32	bedrijfswoning
Bokelweg	36	bedrijfswoning
Bokelweg	40	bedrijfswoning
Bokelweg	48	bedrijfswoning
Bokelweg	90	bedrijfswoning
Breevaartstraat	63	bedrijfswoning
Nijverheidsstraat	36	bedrijfswoning
Jan van Riebeeckweg	11	bedrijfswoning
Jan van Riebeeckweg	15	bedrijfswoning
Kommeniezenlaan	10	bedrijfswoning
Kommeniezenlaan	14	bedrijfswoning

adres	**huisnr.**	**type woning**
Linschotenstraat	1	bedrijfswoning
Vlaardingweg	36	bedrijfswoning
Overschieseweg (behorend bij de jachthaven die wegbestemd wordt)	140	bedrijfswoning
Overschieseweg	148	bedrijfswoning
Overschieseweg	153	bedrijfswoning
Overschieseweg	154	bedrijfswoning
Overschieseweg	155	bedrijfswoning
Schiekade	34	bedrijfswoning
Strickledeweg	115	bedrijfswoning
Strickledeweg	119	bedrijfswoning
Strickledeweg	19	bedrijfswoning
Strickledeweg	31	bedrijfswoning
Van Heekstraat	35	bedrijfswoning

Bijlage 8. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten

Milieuzonering van horeca-activiteiten

De problematiek van hinder door horecabedrijven onderscheidt zich als zodanig nauwelijks van de problematiek van hinder veroorzaakt door "gewone" niet-agrarische bedrijven. Bij het opstellen van de in de voorschriften opgenomen Staat van Horeca-activiteiten en het daarmee samenhangende toelatingsbeleid is daarom nauw aangesloten bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten die al veel langer in bestemmingsplannen wordt toegepast.
Ook voor horecabedrijven bieden de Wet milieubeheer en de APV onvoldoende mogelijkheden om alle relevante vormen van hinder te voorkomen. De milieuzonering van horecabedrijven in het bestemmingsplan richt zich in aanvulling op de beide genoemde instrumenten op de volgende vormen van hinder:

- geluidshinder door afzonderlijke inrichtingen in een rustige omgeving;
- (cumulatieve) geluidshinder buiten de inrichting(en) en verkeersaantrekkende werking/ parkeerdruk.

Analoog aan de regeling voor "gewone" bedrijven worden bij de uitwerking van een ruimtelijk beleid voor hinderlijke horeca-activiteiten drie stappen onderscheiden:

- indelen van activiteiten in ruimtelijk relevante hindercategorieën;
- onderscheiden van gebiedstypen met een verschillende hindergevoeligheid;
- uitwerken van een beleid in hoofdlijnen: in welke gebieden zijn welke categorieën in het algemeen toelaatbaar.

De onderstaande toelichting gaat nader in op de gehanteerde hindercategorieën en het algemene toelatingsbeleid voor deze categorieën. Opgemerkt wordt dat naast de criteria ter voorkoming van ongewenste horeca-activiteiten ook ruimtelijk-functionele overwegingen een rol kunnen spelen bij het ruimtelijk beleid voor horeca-activiteiten; daarop wordt op deze plaats niet ingegaan.

Gehanteerde criteria

Voor een indicatie van de mate van hinder veroorzaakt door horeca-activiteiten biedt de basiszoneringslijst uit de VNG-publicatie "bedrijven en milieuzonering" een goed vertrekpunt. De daar gehanteerde, nogal grove benadering behoeft echter voor een in de praktijk bruikbare Staat van Horeca-activiteiten aanvulling en nadere motivering. In aanvulling op de gegevens uit de VNG-publicatie is gebruikgemaakt van de volgende ruimtelijk relevante criteria:

- de voor verschillende soorten horeca-inrichtingen over het algemeen gebruikelijke openingstijden[1)]; deze zijn voor het optreden van hinder uiterst relevant; het Besluit horecabedrijven en de circulaire industrielawaai hanteren immers voor de dag-, avond- en nachtperiode verschillende milieunormen;
- de mate waarin een bedrijfstype naar verwachting bezoekers en in het bijzonder bezoekers per auto en/of brommers (scooters) aantrekt.

Categorieën van horeca-activiteiten

Mede op grond van bovengenoemde criteria worden in de Staat van Horeca-activiteiten de volgende drie categorieën onderscheiden (waarvan één categorie met drie subcategorieën):

1. "lichte horeca": Bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (in hoofdzaak verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken: restaurants, cafetaria's, ijssalons en dergelijke. Het gaat daarbij dus om bedrijven die uit een oogpunt van hinder vooral in woongebieden niet wenselijk zijn. In gemengde gebieden en weinig gevoelige gebieden dient mede in relatie tot de verkeersontsluiting een nadere afweging plaats te vinden.
   In deze categorie zijn de volgende subcategorieën onderscheiden:

---

1) Er wordt hier nadrukkelijk gesproken over openingstijden die normaal gesproken verbonden zijn aan het functioneren van een type horecabedrijf; de toelaatbare openingstijden van een individueel bedrijf worden niet via het bestemmingsplan bepaald maar middels de vergunning op grond van de APV.

1a. qua exploitatie aan detailhandelsfunctie verwante horeca die in de praktijk nauwelijks van de eigenlijke detailhandel kunnen worden onderscheiden zoals ijssalons, cafetaria's, snackbars en dergelijke; met name in centrumgebieden kan het in verband met ruimtelijk-functionele aspecten gewenst zijn deze groep als afzonderlijke categorie te beschouwen;
1b. overige lichte horeca: restaurants;
1c. bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking: grotere restaurants, grotere hotels, McDrives e.d.

2. "middelzware horeca": Bedrijven die normaal gesproken ook 's nachts geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken: cafés, bars, biljartcentra, zalenverhuur e.d. Deze bedrijven zijn over het algemeen alleen toelaatbaar in weinig gevoelige gebieden, zoals gebieden met primair een functie voor detailhandel en voorzieningen.
3. "zware horeca": Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts moeten zijn geopend en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen (verkeersaantrekkende werking, daarmee gepaard gaande hinder op straat en parkeeroverlast): dancings, discotheken en partycentra. Deze bedrijven zijn alleen toelaatbaar in specifiek voor dergelijke bedrijven aangewezen gebieden.

Flexibiliteit

De Staat van Horeca-activiteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door horeca-activiteiten in te schatten. De lijst van activiteiten is bovendien tijdgebonden. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald horecabedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een aangepaste werkwijze (bijvoorbeeld geen openstelling noodzakelijk in de nachturen) of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Horeca-activiteiten is verondersteld. In het betreffende artikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling één categorie lager kunnen indelen. Dit betekent bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2. Bij categorie 1, met een onderverdeling in subcategorieën, wordt daarbij bedoeld dat vrijstelling tot de laagste subcategorie mogelijk is (dus van categorie 2 naar maximaal 1a, maar bijvoorbeeld ook van 1c naar 1b). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient met name te worden getoetst aan het aspect geluidshinder.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde horeca-activiteiten zich aandienen, niet zijn genoemd in de Staat van Horeca-activiteiten. Wanneer deze bedrijven wat betreft milieubelasting gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegestane horecabedrijven kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Bijlage 9. Toelichting algemene aanpak milieuzonering met behulp van de Staat van Bedrijfsactiviteiten

Inleiding

In dit bestemmingsplan is voor de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten een milieuzonering toegepast, gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Deze bijlage geeft in algemene zin inzicht in doel, achtergronden en algemene beleidslijnen voor de toepassing hiervan. De specifieke toepassing in het onderhavige plan wordt toegelicht in de hoofdtekst van deze plantoelichting.

Doel van de Staat en gebruikte bronnen

De Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar);
- verkeersaantrekkende werking.

De in dit plan gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten is primair bedoeld voor lokale en regionale bedrijventerreinen al dan niet in combinatie met verspreid gesitueerde bedrijfsbestemmingen (en dus in mindere mate voor grootschalige industrieterreinen met zware industrie). Als belangrijkste bron bij het opstellen van de Staat is gebruikgemaakt van de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten van 2001 (de zogenaamde "Lijst van bedrijfstypen").
In deze lijst zijn voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een "rustige woonwijk" vermeld (in 10 stappen oplopend van 0 tot 1.500 m). Tevens is met een index aangegeven in welke mate rekening moet worden gehouden met verkeersaantrekkende werking. Toepassing van de richtafstanden is gewenst om het mogelijk ontstaan van milieuknelpunten al in het ruimtelijk spoor te voorkomen. Hierbij is ervan uitgegaan dat de bedrijven ter voorkoming van hinder en/of gevaar die technieken toepassen, die thans als de meest gebruikelijke worden beschouwd.

Om tot een praktisch goed bruikbare Staat van Bedrijfsactiviteiten te komen is de Lijst van bedrijfstypen van de VNG op de volgende punten nader bewerkt en aangevuld.
De VNG-lijst benoemt richtafstanden voor alle denkbare activiteiten. In de staat zijn alleen die activiteiten geselecteerd die op een bestemming "Bedrijfsdoeleinden" kunnen voorkomen. Andere activiteiten, zoals horeca of recreatie, krijgen een eigen bestemming; bij het toekennen van deze andere bestemmingen wordt op een andere wijze rekening gehouden met mogelijke milieuhinder van deze functies.

Algemeen beleid voor de toelaatbaarheid van bedrijven in standaardsituaties

De hier gebruikte Staat deelt de bedrijfsactiviteiten conform de VNG-lijst in 6 gewone categorieën in. Categorie 1 heeft betrekking op activiteiten die geen hinder van belang veroorzaken en categorie 6 heeft betrekking op zeer zware industrie.
De richtafstanden en de indices voor de verkeersaantrekkende werking uit de VNG-lijst kunnen ten behoeve van de meest gebruikelijke toepassing in bestemmingsplannen worden vertaald naar de volgende (ruimtelijke) criteria voor de toelaatbaarheid:

categorie 1:	bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten, die gelet op hun aard en invloed op de omgeving, toelaatbaar zijn in woonwijken.

categorie 2: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten, die gelet op hun aard en invloed op de omgeving, toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing, echter alleen in gebieden met gemengde functies. In niet-gemengde gebieden geldt een afstandsindicatie van 30 m.

categorie 3: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, in enige mate ruimtelijk gescheiden dienen te zijn van woonwijken en in verband met de verkeersaantrekkende werking dienen te zijn voorzien van een eigen autoverbinding met gebiedsontsluitingswegen:
. gescheiden door een weg of een groenstrook (afstandsindicatie 50 m tot 100 m).

categorie 4: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, op behoorlijke afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn:
. afstandsindicatie 200 m tot 300 m.

categorieën 5 en 6: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed, op grote afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn. De aan te houden afstanden dienen per geval te worden bepaald (afstandsindicaties van bedrijven uit categorie 5: 500-1.000 m, categorie 6: 1.500 m).

Globale beleidslijn voor afwijkende gebiedstypen

De bovenbeschreven criteria voor de toelaatbaarheid gaan (behalve voor categorie 2) uit van zonering ten opzichte van een "rustige woonwijk". Zoals ook in de VNG-lijst is aangegeven en in vaste jurisprudentie is bevestigd, kan, indien nodig, voor andere omgevingstypen worden afgeweken van de richtafstanden. Daarbij is van belang te constateren dat de VNG-lijst richtafstanden zijn; door hiervan uit te gaan kan het mogelijk ontstaan van milieuknelpunten al in het ruimtelijk spoor worden voorkomen. De praktijk leert echter dat het ontstaan van daadwerkelijke knelpunten voor alle milieuaspecten, door toepassing van gerichte maatregelen in het milieuspoor, ook bij kleinere afstanden kan worden voorkomen.

Bij de toepassing van dit principe met gebruikmaking van deze Staat van Bedrijfsactiviteiten worden de volgende uitgangspunten bij afwijkende gebiedstypen gehanteerd:
- leidraad is de aanbeveling van de VNG om afwijkingen van richtafstanden naar beneden (dus toepassing van een kortere afstand dan de richtafstand) in beginsel te beperken tot één afstandsstap (dus bijvoorbeeld van 100 naar 50 m);
- de richtafstanden worden met het oog op een praktisch hanteerbare werkwijze voor alle milieuaspecten in gelijke mate verlaagd of verhoogd.

In de onderstaande tabel worden de meest voorkomende gebiedstypen omschreven waar een afwijking van de richtafstanden veelal gewenst of noodzakelijk is[1)]. De tabel geeft echter alleen een richtsnoer. Elke situatie is anders en vereist maatwerk. Per plan moet de noodzaak/wenselijkheid van afwijking en de aanpak in de plantoelichting nader worden beoordeeld en gemotiveerd.

1) Het betreft hier een algemeen overzicht van relevante gebiedstypen. Dit behoeft dus niet te betekenen dat deze gebiedstypen in het onderhavige bestemmingsplan ook werkelijk voorkomen.

gebiedstype	toegestane afwijking	motivatie
1a. gebied waar functiemenging wordt nagestreefd (bijv. nieuw woongebied met toevoeging van bedrijvigheid)	verlaging richtafstanden met 1 afstandsstap	kortere afstand is aanvaardbaar in het belang van functiemenging (levendigheid, handhaving bestaande woningen)
1b. verspreid gesitueerde woningen in een gebied met functiemenging en/of op locaties met andere verstoringsbronnen (bijv. gesitueerd langs drukke wegen)	idem	er is al sprake van een verhoogd hinderniveau
2. verstoringsgevoelig natuurgebied/ stiltegebied★)	verhoging richtafstanden met 1 afstandsstap	voor stiltegebieden en (zeer) verstoringsgevoelige natuurgebieden, geldt in beginsel een strengere norm voor geluid (40 dB(A)) dan voor een rustig woongebied (45 dB(A))

★) Voor stiltegebieden kunnen daarnaast nog aanvullende specifieke eisen gelden vanuit provinciaal beleid.

Bedrijfswoningen

Een specifiek geval van een afwijkend omgevingstype vormen daarnaast bedrijfswoningen op bedrijventerreinen. De vestiging van nieuwe bedrijfswoningen op bedrijventerreinen is in beginsel ongewenst, maar kan desgewenst worden toegestaan op terreinen/terreingedeelten waar slechts activiteiten uit maximaal categorie 2 zijn toegelaten. In uitzonderingsgevallen kunnen nieuwe bedrijfswoningen ook worden toegestaan op bestaande terreinen/terreingedeelten waar activiteiten uit maximaal categorie 3.1 zijn toegestaan en reeds bedrijfswoningen aanwezig zijn. Bij de milieuzonering van bedrijventerreinen ten opzichte van bestaande en/of nieuw te vestigen bedrijfswoningen, wordt voor het overige in beginsel uitgegaan van een verlaging van de richtafstanden met 1 afstandsstap. In bestaande situaties kunnen de richtafstanden ten opzichte van bedrijfswoningen in uitzonderingsgevallen op basis van een nadere motivering met 2 afstandsstappen worden verlaagd.

Flexibiliteit

De Staat van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In het bedrijvenartikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling een categorie lager kunnen indelen (dus bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2 of van categorie 4 naar 3)[1)]. Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient zich primair te richten op de in de Staat aangegeven maatgevende milieuaspecten. De aanduiding van maatgevende milieuaspecten is hierop afgestemd.

Bij sommige bedrijfsactiviteiten is bij de indeling uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de Staat aangegeven met een "C" in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via bovengenoemde vrijstellingsmogelijkheid een categorie lager in te delen.

1) Volgens vaste jurisprudentie is het opnemen van een dergelijke vrijstellingsbevoegdheid zelfs verplicht.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Wanneer is aangetoond dat deze bedrijven wat betreft milieubelasting betreft gelijk kunnen worden gesteld met de volgens de bestemmingsregeling toegelaten bedrijven, kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Bijlage 10. Verslag mondelinge inspraak Schiedam

Inspraakreactie

Naam:
De heer A. van Gool

Adres:
Industrieweg 138a, 3044 AT Rotterdam

Telefoonnummer:
06-26364078

E-mail adres:
arivangool@zonnet.nl

Reactie:
Meneer Van Gool heeft een woonbestemming in de Alblashaven. Deze woonbestemming komt echter niet in de bestemmingsplannen voor.

Inspraakreactie

Naam:
De heer De man
Mar NV

Adres:
Postbus 34040, 3005 GA Rotterdam

Telefoonnummer:
010 - 4776412

E-mail adres:
nvmar@ilse.nl

Reactie:
De heer De Man geeft aan dat er een fout zit in het bestemmingsplan. ‘Er wordt gesproken over een bouwhoogte van 7 meter langs de A20, terwijl men juist hoge gebouwen wil bouwen. In het bestemmingsplan blijkt dan later dat er een minimale bouwhoogte is van 15 meter. Daarnaast heeft de heer De Man een kritische opmerking over de functie van deze hoge gebouwen. Er moet meer inzicht komen in de toegestane functies. Industriële activiteiten op de 15e verdieping, is onzinnig.

Inspraakreactie

Naam:
J.C. van Donkelaar
C. van Donkelaar Group BV

Adres:
Overschieseweg 32, 3044 EE Rotterdam

Telefoonnummer:
010 - 2083788

E-mail adres:

Reactie:
Sinds 1992 is men bezig met bodemsanering. Er is echter nog steeds geen besluit genomen. In 2000 zou er gesaneerd gaan worden, dit is niet doorgegaan. In 2004 zou er een besluit genomen gaan worden, dit is weer verschoven naar 13 december.' Sindsdien heeft meneer Van Donkelaar niets meer gehoord over de bodemsanering. Zijn vraag is dan ook: 'wanneer wordt er een besluit genomen?'

Meneer Van Donkelaar wil graag een bezwaar aantekenen tegen de nieuwe aangegeven rooilijn of bouwlijn op de percelen Overschieseweg 21 t/m 25 en 32 t/m 33. Dit wijkt sterk af van de oude, bestaande rooilijn. Van Donkelaar heeft bezwaar, omdat er nu minder mogelijkheid is om te bouwen. Dit vindt hij 'totaal onacceptabel'.

Inspraakreactie

Naam:
Dhr. Lagendijk

Adres:
Vlaardingweg 30, 3044 CK Rotterdam

Telefoonnummer:
010-4151722

E-mail adres:
bert@lagendijk-holding.nl

Reactie:
De eerste opmerking van meneer Lagendijk heeft betrekking op het kruispunt Vlaardingweg-Industrieweg. 'Door de nieuwe plannen wordt de Industrieweg een belangrijkere weg in Spaanse Polder. De Industrieweg vloeit af in de Matlingeweg, net voor de brug. Waarom niet met een bocht over de Vlaardingweg meedraaien? Dan heb je geen kruispunt, maar een doorgaande verbinding. Hierdoor maak je de Vlaardingweg iets belangrijker, maar daar heb je de ruimte. Op deze manier kan je een grote hoeveelheid verkeer verwerken.'

De tweede opmerking gaat over de brug bij de Doenkade over de Schie. 'Daar heb je op twee plaatsen links afslaand verkeer. Verkeer dat naar Rotterdam gaat moet links afslaand de weg kruisen. Verkeer naar Den Haag moet ook links afslaand de weg kruisen. Waarom niet het verkeer rechtstreeks rechtsaf de Rijksweg op laten gaan? Dan ben je het kruisende verkeer kwijt!'

Inspraakreactie

Naam:
De heer Verbakel, Verbakel Schiedam
De heer van der Dool, Staalhandel Van Zijl BV

Adres:
De Brauwweg 5, 3125 AE Schiedam
De Brauwweg 1, 3125 AE Schiedam

Telefoonnummer:
Verbakel: 010 - 4154762
Staalhandel: 010 - 4159277

E-mail adres:
verbakelschiedam@planet.nl
alexander.vanzijl@xs4all.nl

Reactie:
Verbalen en Van Zijl hebben een gezamenlijke inrit. ‘De inrit kan met een kleine aanpassing veel toegankelijker worden gemaakt. Er is nu een pleintje met Amsterdammertjes (paaltjes). Als een flinke vrachtwagen de inrit op wil rijden, staan deze paaltjes in de weg. De vrachtwagen kan dan niet goed een draai maken. De vrachtwagen staat dan vast op een heel druk punt. Het verkeer moet wachten op de vrachtwagen. Door het verwijderen van een paar paaltjes kunnen vrachtwagens een stuk vloeiender de inrit oprijden. Het verkeer kan dan sneller doorrijden. Het verwijderen van een paar paaltjes is een aanpassing waar verder niemand last van heeft.’

Bijlage 11. Nota van inspraak en vooroverleg Schiedam

Nota van inspraak en vooroverleg

Bestemmingsplan

Spaanse polder en ’s Graveland 2004

Gemeente Schiedam
Team Stedenbouw,
Planologisch, Juridische zaken
augustus 2005

A. Inleiding

In het oosten van Schiedam liggen de bedrijventerreinen ’s Graveland en Spaanse Polder. De bestemmingsplannen die voor deze bedrijventerreinen geldig zijn, zijn sterk verouderd. Ze bieden geen toetsingskader meer om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken en ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. Daarnaast is voor het gebied ’s Graveland-Zuid herstructurering noodzakelijk, die op basis van de oude plannen niet uitgevoerd kan worden.
Daarom is besloten het adviesbureau RBOI uit Rotterdam opdracht te geven een nieuw bestemmingsplan voor het gebied op te stellen. Omdat de bedrijventerreinen zowel op Rotterdams, als op Schiedams grondgebied liggen en voor beide terreinen (deels) herstructurering aan de orde is, is besloten om samen met de gemeente Rotterdam het planproces op te starten.

Op grond van artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), is de mogelijkheid geboden op het voorontwerp bestemmingsplan mondeling of schriftelijk een inspraakreactie in te dienen. Van 19 november 2004 tot en met 16 december 2004 heeft het voorontwerp bestemmingsplan ter visie gelegen bij de stadswinkel van de gemeente Schiedam, het City Informatie Centrum van de gemeente Rotterdam en het informatiepunt van de Spaanse polder. Op 13 december 2004 is een inspraakbijeenkomst georganiseerd. Het plan is op deze avond toegelicht met een uiteenzetting van de procedure en diverse panelen waarop onder meer de aspecten milieu, stedenbouw, verkeer en vervoer en de procedure werden belicht. Van de verschillende vakdisciplines waren de deskundigen aanwezig om de verschillende aspecten toe te lichten en vragen te beantwoorden.
Tijdens de inspraakavond is een aantal mondelinge inspraakreacties ingediend. Van de mondelinge reacties is een inspraakverslag opgesteld. Dit inspraakverslag heeft van 17 december 2004 tot en met 13 januari 2005 ter visie gelegen. Gedurende deze termijn was het mogelijk op het verslag te reageren.

Daarnaast is het voorontwerp bestemmingsplan op grond van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) naar diverse vooroverleginstanties gezonden.

In deze nota worden de inspraakreacties en de vooroverlegreacties samengevat en van een reactie voorzien.

B. Schriftelijke inspraakreacties

De onderstaande personen/bedrijven hebben een schriftelijke inspraakreactie ingediend:
1. A. de Jong bv, Postbus 5, 3100 AA Schiedam;
2. Belangenvereniging Spaanse Polder, Sydneystraat 116, 3047 BP Rotterdam;
3. Belangengroep Ondernemingen Rotterdam – Rijnmond, Postbus 8218, 3009 AE Rotterdam;
4. Facilicom Services Groep, Postbus 144, 3100 AC Rotterdam.

B.1. A. de Jong bv, Postbus 5, 3100 AA Schiedam, ingekomen: 16 december 2004

Samenvatting
De heer De Jong, directeur van A. de Jong BV, geeft aan dat de inhoud van het voorontwerp bestemmingsplan hem grote zorgen baarde, met name daar waar het de 's Gravelandseweg aangaat. De heer De Jong heeft naar aanleiding van de stukken die in het kader van de inspraak ter visie hebben gelegen, geconcludeerd dat de gemeente voornemens is de 's Gravelandseweg te versmallen van 2 x 2, naar 2 x 1 rijstroken. De heer De Jong geeft aan dat deze maatregel grote gevolgen zal hebben voor de doorstroming op de 's Gravelandseweg, die nu al regelmatig niet te betreden is door de enorme drukte tussen 7.00 en 9.00 uur en tussen 16.00 en 18.00 uur op werkdagen. Een halvering van het aantal rijstroken zal zeer negatieve gevolgen hebben voor de aanwezige bedrijven op het terrein.
Hiermee samenhangend wordt ook geconcludeerd dat het aantal parkeerplaatsen door deze maatregel wordt verminderd. Op dit moment heeft het bedrijf al grote problemen om op het eigen parkeerterrein, alsmede in de openbare ruimte, personenauto's voor zowel de eigen medewerkers alsmede voor de bezoekers parkeerruimte te vinden.
Het dringende advies van de heer De Jong is dan ook om de voorgestane ontwikkeling niet door te voeren.
De heer De Jong had al eerder een reactie gegeven op het beleidsplan Spaanse polder en 's Graveland, zoals deze gepresenteerd is tijdens de informatiebijeenkomst op 14 april 2004. De heer List van de ondernemersvereniging 's Gravelandse polder heeft hierop gereageerd met de mededeling dat deze gehele maatregel op een misverstand berust.
Hiervan gaat de heer De Jong dan ook uit. Mocht de maatregel toch worden doorgevoerd dan heeft hij hier aldus ernstige bezwaren tegen en zal zich ook genoodzaakt zien zijn bedrijf te verplaatsen naar een andere gemeente.

Reactie
De heer De Jong refereert aan de bij het voorontwerp bestemmingsplan behorende stedenbouwkundige visie "bedrijventerrein 's Graveland & Spaanse Polder Schiedam". In deze stedenbouwkundige visie is inderdaad gesproken over het verdwijnen van 2 van de 2 x 2 rijstroken, waardoor er aan beide zijden 1 rijstrook over bleef. Deze maatregel is ontstaan om de mogelijkheid te kunnen scheppen voor het aanleggen van een openbaarvervoerlijn over de 's-Gravelandseweg. Bij de presentatie van de stedenbouwkundige visie en het daaruit voortvloeiende beleidsplan "Spaanse Polder en 's Graveland", werden vele bezwaren geuit tegen deze maatregel. Zowel de ondernemers als de raadsleden waren het niet eens met de geplande versmalling.
De in de stedenbouwkundige visie uitgewerkte voorstellen zijn in het voorontwerp bestemmingsplan vertaald in een aantal concrete voorstellen voor aanpassing en ontwikkeling van het plangebied. Dit bestemmingsplan wordt als leidraad gehanteerd. Dit betekent dus dat bij de uitwerking van de plannen, uitgegaan zal worden van de in het bestemmingsplan opgenomen voorstellen.
Voor de 's-Gravelandseweg is het voorstel om 2 rijbanen te laten verdwijnen, komen te vervallen. Wel wordt nog steeds ruimte gereserveerd voor een openbaar vervoerverbinding , echter voor de aanleg hiervan zal een inpassing moeten worden gevonden die niet te koste zal gaan van rijbanen. Ook de plankaart en de voorschriften (de juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan) spreken niet over het verdwijnen van rijbanen. De voorschriften bepalen dat de zone 'VVo' (de bestemming die de 's-Gravelandseweg heeft), bestemd is voor 'wegen met ten hoogste 2 doorgaande rijstroken per rijrichting (…)'.

Geconcludeerd kan worden dat aan de inspraakreactie van de heer De Jong, reeds in dit voorontwerp bestemmingsplan tegemoet gekomen is. De stedenbouwkundige visie heeft als onderlegger gediend voor het beeldkwaliteitplan dat in het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen. In dit beeldkwaliteitplan is eveneens geen sprake (meer) van het versmallen van de 's Gravelandseweg.

B.2. Belangenvereniging Spaanse Polder, Sydneystraat 116, 3047 BP Rotterdam

De belangenvereniging Spaanse Polder is een bundeling van de ondernemers in de Spaanse Polder. De inspraakreactie van de ondernemersvereniging wordt hieronder samengevat.

Samenvatting

Clusterbeleid

De belangenvereniging verzoekt de gemeente met klem om met betrekking tot het clusterbeleid en de daaruit voortvloeiende aanvragen van diverse vergunningen, rekening te houden met de realiteit van het handhaven.
De belangenvereniging is niet tegen de voorgestelde clustering van bedrijvigheid, zeker niet omdat er voortdurend met de ondernemers gecommuniceerd is over dit onderwerp en hen ook steeds is aangegeven dat alles op basis van vrijwilligheid zou geschieden.
Nu er een bestemmingsplan ligt waarin de voorgestelde clustering is vastgelegd, vrezen de ondernemers dat de gemeente hen op basis van dit bestemmingsplan kan dwingen te verplaatsen naar een andere locatie, ook als zij dit niet willen. Zij vrezen dat de gemeente op basis hiervan vergunningen kan weigeren.
De belangenvereniging is van mening dat de gemeente met dit bestemmingsplan een instrument in handen heeft om de ondernemers te dwingen in een richting die zij niet willen, terwijl voorheen altijd uitgegaan is clustering op basis van vrijwilligheid.
De belangenvereniging verzoekt de gemeente dan ook het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat bij de clustering van bedrijven uitgegaan wordt van vrijwillige medewerking van de ondernemers.

Economie

De belangenvereniging merkt verder op dat in het bestemmingsplan een scheiding is aangebracht tussen hoofd- en nevenfuncties. Zij is van mening dat een dergelijke verdeling uitermate gecompliceerd is en onmogelijk te handhaven zal zijn. Daarnaast ziet zij de verdeling niet meer terug in de voorschriften.
Het onderscheid is volgens de vereniging wel terug te vinden in bijlage 4 van het bestemmingsplan, waarin het doelgroepenbeleid is opgenomen. Hieruit valt ook te lezen dat de milieuzonering tevens leidend is voor de bepaling wat als primaire en wat als secundaire doelgroep moet worden beschouwd. Hier is ook aangegeven dat gronden en gebouwen behorende bij een bedrijf uit de secundaire doelgroep ingeval van verhuizing, in eerste instantie moeten worden verkocht of verhuurd aan een “clusterbedrijf”. Pas als na redelijke termijn blijkt dat dit niet mogelijk is, mag een zelfde soort bedrijf zich vestigen.
De belangenvereniging is van mening dat noch de ruimtelijke ordening, noch de milieuzonering aanleiding geven voor een beleid gericht op de primaire en secundaire doelgroepen. Daarnaast is de bovengenoemde term ‘redelijke termijn’ rekbaar en daarom niet gewenst. In de voorschriften wordt slechts gesproken over bestemmingen op gebiedsniveau en perceelsniveau. Het realiseren van bestemmingen op gebiedsniveau kan alleen via wijziging ex artikel 11 WRO. De vereniging verzoekt om opheldering in deze.

Met betrekking tot de verfraaiing van de randgebieden merkt de vereniging op dat dit geen doel op zich mag worden. Daarnaast vraagt zij zich af of er wel voldoende financiële middelen voor handen zijn.

Reactie

Het doelgroepenbeleid, waaraan de belangenvereniging refereert, is een beleidsuitgangspunt dat voor het Rotterdams deel van het plangebied gehanteerd wordt. De gemeente Rotterdam zal op deze inspraakreactie in moeten gaan. Voor een volledige reactie wordt dan ook verwezen naar de reactie van de gemeente Rotterdam. De nota van inspraak en vooroverleg van de gemeente Rotterdam, zal zodra deze beschikbaar is, ook bij de gemeente Schiedam ter inzage worden gelegd.

Verkeer en ruimte

De belangenvereniging doet een aantal voorstellen voor het gebied zelf. De ondernemers willen de gemeente erop attenderen dat het grootste probleem in het gebied niet zozeer de interne infrastructuur betreft, maar met name de aansluiting en de mogelijke verkeersafwikkeling op het rijkswegennet.

Reactie
Met de genoemde aansluiting en de mogelijke verkeersafwikkeling wordt gedoeld op de aansluiting vanuit het Rotterdams plangebied op het rijkswegennet. De aansluiting op het Schiedamse deel kent momenteel geen grote problemen. Hierover kan worden opgemerkt dat de gemeente Rotterdam op dit moment een verkeersstudie aan het uitvoeren is. Hierin komt onder andere ook bovengenoemde opmerking aan de orde.

Giessenplein & Matlingeweg
Het genoemde gebied is een struikelblok. Dat is bij iedereen die het gebied gebruikt bekend. In het bestemmingsplan wordt een aantal maatregelen genoemd om de knelpunten op te lossen. De belangenvereniging is van mening dat deze maatregelen niet tot een oplossing zullen leiden en alleen maar geld zullen kosten.
De belangenvereniging stelt voor een aantal van de op de Matlingeweg aanwezige historische doorsteken te verwijderen om zo een veiliger en beter doorstromend verkeer te realiseren. Bovendien, zo stelt de vereniging, zijn de afslagen naar links goed op te vangen door de hiervoor bedoelde veiliger kruisingen. Het afsluiten van alle aansluitingen behalve die van het kruispunt Vlaardingweg - Matlingeweg, is voor de belangenvereniging onbespreekbaar.

Reactie
Dit gebied maakt onderdeel uit van het Rotterdams deel van het plangebied. De gemeente Rotterdam zal deze inspraakreactie van commentaar moeten voorzien.

's Gravelandseweg
De belangenvereniging acht het voornemen om de 's-Gravelandseweg te versmallen van 2x2 naar 2x1 rijstroken onaanvaardbaar.

Reactie
Bij de reactie op de inspraakreactie van de heer De Jong (B1), is reeds uitvoerig aangegeven dat de geplande "versmalling" van de 's-Gravelandseweg niet meer aan de orde is. Voor de uitleg hiervan wordt kortheidshalve verwezen naar hetgeen is opgenomen bij de inspraakreactie van de heer De Jong.

Industrieweg
De belangenvereniging geeft aan dat de Industrieweg een representatief beeld geeft voor vele overige wegen binnen het industriegebied en doelt hiermee op het feit dat de wegen te smal zijn voor vrachtverkeer. Met het oog op de toekomstige belangrijke functie van de Industrieweg, wordt voorgesteld, de Industrieweg te verbreden.
Daarnaast merkt de belangenvereniging op dat de gemeente terecht heeft opgemerkt dat de kruising Industrieweg-Vlaardingweg een zeer gevaarlijk kruispunt is, waardoor volledige herinrichting noodzakelijk is.
De belangenvereniging zou daarbij graag zien dat de opgewaardeerde Industrieweg niet via een nieuw te creëren en dus extra kruispunt aansluit op de Matlingeweg, maar via het reeds bestaande en nog aan te passen kruispunt Matlingeweg-Vlaardingweg. Dit zal een rustiger beeld opleveren en ook de kruisende stromen op de gevaarlijke kruising verminderen.

Reactie
De hierboven aangehaalde locaties zijn allen gelegen in het Rotterdams deel van het plangebied. Ook hier zal de gemeente Rotterdam de inspraakreactie van commentaar moeten voorzien.

Havenbekkens
De belangenvereniging ziet de mogelijkheid voor het leggen van een extra weg over de havenbekkens als een slechte investering. Ook voor deze weg geldt, dat deze slechts bij het dempen van de havenbekkens gerechtvaardigd is. De belangenvereniging stelt dan ook voor de financiële middelen die noodzakelijk zijn voor een dergelijke weg, om te zetten in middelen om extra parkeerplaatsen te realiseren of het verleggen van de weg bij Polyplastics, zodat dit bedrijf behouden blijft voor Rotterdam.

Reactie
De havenbekkens zijn eveneens gelegen in het Rotterdams deel van het plangebied, waardoor ook deze inspraakreactie door de gemeente Rotterdam zal moeten worden behandeld.

Aansluiting werk- en woongebied

De belangenvereniging stelt in eerste instantie dat de aansluiting tussen het werkgebied Spaanse Polder en de woongebieden van Delfshaven en Rotterdam-centrum zinvol leek. Echter aangezien het gros van de medewerkers in de polders niet uit de woongebieden komt, zal dit alleen maar sluipverkeer opleveren. Hierdoor wordt het Kleinpolderplein en de 80 kilometer zone van Overschie omzeild. Dit is onwenselijk

Reactie

De bedoelde aansluiting is gelegen in het Rotterdams deel van het plangebied. De gemeente Rotterdam zal een reactie moeten geven op deze inspraakreactie.

Fietsverkeer

De belangenvereniging is van mening dat de fietspaden geen extra aanpassingen behoeven. De fietspaden in de polders worden veelvuldig gebruikt vooral in de weekenden. Onderzoek heeft uitgewezen dat de werknemers in het gebied niet veel gebruik maken van de fietspaden omdat de verlichting ontbreekt, waardoor ze zich onveilig voelen. De vereniging geeft aan dat zolang de verlichting niet wordt aangepast, de medewerkers zich niet veilig zullen voelen en de gebruiksintensiteit van de fietspaden niet wordt verhoogd. Daarom lijkt het investeren in de fietspaden verkeerde inzet van kapitaal.

Reactie

Ook dit onderdeel van de inspraakreactie zal door de gemeente Rotterdam beantwoord moeten worden. Wel kan worden opgemerkt dat het doel van deze maatregel is, dat de mensen zich weer veiliger gaan voelen, waardoor de fietspaden weer meer gebruikt zullen gaan worden, ook door de werknemers. Deze maatregel draagt bij aan een beperking van het autoverkeer en daarmee weer een verbetering van de bereikbaarheid.

Sluipverkeer

Met betrekking tot het sluipverkeer wordt aangegeven dat de Spaanse brug zal worden afgesloten voor autoverkeer. Aangezien hiermee de verbinding tussen Overschie en de bedrijventerreinen wordt verbroken en dit de middenstand in Overschie en de gebruikers van de gebruiksterreinen niet ten goede zal komen, is het volgens de belangenvereniging van groot belang dat de verbinding in stand gehouden wordt.

Reactie

De Spaanse brug is gelegen in Rotterdams plangebied. Ook hier zal de gemeente Rotterdam een reactie moeten geven.

Parkeren

De belangenvereniging merkt op dat in het plan de suggestie gewekt wordt dat wellicht op termijn parkeerregulering wordt ingevoerd. De vereniging is van mening dat er geen sprake is van serieuze parkeerproblematiek op het bedrijventerrein. Zij geeft dan ook aan dat de ondernemers zich zeker zullen verzetten tegen iedere vorm van parkeerregulering.

Reactie

Vooralsnog wordt geen aanleiding gezien parkeerregulering in te voeren in het gebied. Parkeren op eigen terrein is uitgangspunt voor dit gebied. Zolang dit gewaarborgd blijft, zal geen sprake zijn van parkeerproblemen en zal dus ook geen parkeerregulering noodzakelijk zijn. Overigens is een dergelijk beleid niet via een bestemmingsplan te regelen, waardoor deze opmerking in het kader van deze bestemmingsplanprocedure niet relevant is.

Verkeerslichten

De belangenvereniging geeft aan dat zij een onderbouwing wenst van de geplande verkeerslichten op de Matlingeweg en de kruising Van Riebeekweg – De Brauwweg en waarop de keuze gebaseerd is. De ondernemers zijn namelijk sceptisch over de aanname dat plaatsing van deze lichten de doorstroming zou verbeteren.

Reactie

Het bedoelde kruispunt is op dit moment het onveiligste kruispunt van Schiedam. De voorgestelde maatregel heeft aldus tot doel om de verkeersveiligheid in het gebied te vergroten.

Bovendien zijn deze verkeerslichten van belang voor een verbetering van de bereikbaarheid van het gebied. Het gehele kruispunt wordt hiertoe gereconstrueerd. De situatie in dit gebied zal daardoor wijzigen. De reconstructie staat gepland voor het voorjaar van 2006.

Parklane

De ondernemersvereniging is van mening dat als de brug bij de Schie versmald wordt naar 2x1 rijbaan, er geen sprake kan zijn van een serieuze poging om van de Matlingeweg een echte parklane te maken.
Bovendien, zo stelt de vereniging, zijn de trottoirs te breed en zouden deze meters beter gebruikt kunnen worden om op de plaatsen waar parkeerruimte schaarser is, parkeerplaatsen te creëren

Reactie
De gewenste Parklane is onderdeel van Rotterdams plangebied. De gemeente Rotterdam zal hierop moeten reageren.

Bebouwingspercentage

De belangenvereniging geeft aan dat zij niet gecharmeerd is van de opgenomen maximale bebouwing van het perceel. Hierover wil zij aangeven dat er in het verleden situaties zijn gecreëerd die het onmogelijk maken om parkeren op eigen terrein verder te intensiveren.
Alternatieven zijn niet voorhanden: het openbaar vervoer is slecht te noemen. Uit enquêtes blijkt dat medewerkers zich niet veilig voelen op het terrein en dat directeuren hun personeel geen toestemming geven om in de winter te wachten op een bus of de fiets te gebruiken omdat dit te gevaarlijk is.

Daarnaast is de voorzichtige opmerking over betaald parkeren heel slecht gevallen bij de ondernemers. De economische bedrijvigheid komt hiermee in het geding. Er zijn al diverse signalen opgevangen van ondernemers die aan het oriënteren zijn om zich elders te vestigen aangezien zij verschillende belemmeringen zien ontstaan. De vereniging is van mening dat ondernemers uit het gebied gejaagd worden doordat onzorgvuldig met zaken als parkeren wordt omgegaan en dit probleem uitsluitend vanuit de aanbodzijde wordt aangepakt.

Reactie
Het mogelijk maken van een bebouwingspercentage van 100% (uitzonderingen daar gelaten), heeft een intensiever gebruik van de ruimte tot doel. Door een intensiever gebruik van het bedrijventerrein af te dwingen wordt meer ruimte voor uitbreiding en/of verplaatsing gecreëerd. Op deze manier worden verjonging en vernieuwing gestimuleerd. Het is van belang aan te geven dat dit bebouwingspercentage van 100% een mogelijkheid is, geen verplichting. Bedrijven kunnen nooit verplicht worden het volledige perceel/bestemmingsvlak te bebouwen. Deze regeling is in feite een verruiming van de (uitbreidings)mogelijkheden van de ondernemers.
Bij verdere intensivering van het gebruik van het bedrijventerrein past ook een gericht beleid ten aanzien van parkeren. Eerder is al opgemerkt dat parkeren op eigen terrein uitgangspunt is voor het gebied. Het beleid legt de eerste verantwoordelijkheid daarvoor bij de ondernemingen omdat die als eerste daarop invloed hebben. Er zijn voorbeelden van bedrijven die met succes hun personeel stimuleren om met het openbaar vervoer of per fiets te reizen. Uitzonderingen zijn altijd mogelijk, met name bij bedrijven die ook buiten de reguliere werktijden in bedrijf zijn. Indien het beleid inderdaad tot problemen leidt, kunnen voorzieningen in de vorm van parkeergarages of parkeren op het dak van bedrijven een oplossing bieden.

Met betrekking tot het betaald parkeren in het gebied, kan, zoals hiervoor reeds aangegeven, worden opgemerkt dat hiervan op dit moment geen sprake is. Bovendien kunnen dergelijke zaken niet via een bestemmingsplan worden afgedwongen, waardoor deze opmerking in het kader van de bestemmingsplanprocedure niet relevant is.

Milieuzonering
De belangenvereniging wijst de gemeente met nadruk op het feit dat er aan de combinatie van een industriegebied en eventueel woningen teveel (wettelijke) beperkingen kleven. Zij is van mening dat het niet zo kan zijn dat de toekomstige bewoners door middel van hun klachten de bedrijven stil laten leggen of op enorme kosten jagen doordat zij bepaalde processen in hun bedrijfsvoering moeten aanpassen.
Er wordt de gemeente dan ook dringend verzocht waterdichte afspraken te maken over de inbedding van de woongebieden binnen bedrijventerreinen.

Reactie
Bij het mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen moet altijd de bestaande situatie in acht worden genomen. De nieuwe ontwikkelingen mogen niet tot gevolg hebben dat de bestaande bedrijven in hun bedrijfsvoering beperkt worden. Als de bedrijven voldoen aan hun milieuvergunning, dan zal er dus geen probleem bestaan. Dat wellicht alsnog klachten worden ingediend kan niet worden uitgesloten. Deze klachten zullen echter niet gegrond verklaard worden als de bedrijven bij hun bedrijfsvoering voldoen aan de gestelde voorwaarden en vergunningen.

Overig
In het bestemmingsplan wordt gesproken over de Vlaarding**se**weg. Dit is onjuist. De juiste naam is: Vlaardingweg.

Reactie
Op de plankaart is de naam wel juist opgenomen. Er zal zorg voor worden gedragen dat de foutieve benaming in de planboeken gecorrigeerd wordt.

Tot slot geeft de belangenvereniging aan dat er van diverse kanten wordt aangegeven dat het concept bestemmingsplan bepaalde, nu vigerende bestemmingen heeft gewijzigd. De vereniging vindt dit onacceptabel. De belangenvereniging stelt voor om met een “stofkam” door het huidige beleid te gaan en dat daar waar bestemmingen moeten worden gewijzigd, dit zorgvuldig gecommuniceerd wordt.
De vereniging merkt op dat het nu net lijkt alsof er met opzet zaken worden weggelaten en dat de betrokken ondernemers hier later niet meer op terug kunnen komen.
De belangenvereniging concludeert dan ook dat de gemeente deze zaken of nauwgezet moet uitvoeren, of de mogelijkheid open moet laten om functies zoals ze nu zijn toegestaan, ook toestaat in het nieuwe beleid.

Reactie
In het Schiedams plangebied zijn op dit moment zeer oude bestemmingsplannen van kracht. Op grond van deze bestemmingsplannen hebben nagenoeg alle gronden de bestemming ‘inrichtingen voor handel en nijverheid’. Deze bestemming en de bijbehorende bepalingen geven de ondernemers in het gebied onvoldoende rechtszekerheid. Bij het opstellen van het nieuwe plan, is voor het Schiedams deel van het plangebied zoveel mogelijk uitgegaan van de bestaande situatie. Inmiddels is ambtshalve een aantal afwijkingen van de bestaande situatie geconstateerd. Deze afwijkingen zullen worden gecorrigeerd in het ontwerp bestemmingsplan.

B.3. Belangengroep Ondernemingen Rotterdam – Rijnmond, Postbus 8218, 3009 AE Rotterdam

De Belangengroep ondernemingen Rotterdam – Rijnmond (BOR), heeft een aantal opmerkingen op het voorontwerp bestemmingsplan. Onderstaand worden deze reacties samengevat.

Clusteren bedrijven
De BOR heeft bedenkingen tegen het vormen van bedrijvenclusters in de Spaanse Polder. Dit is naar de mening van de BOR slechts een theoretische oplossing voor een probleem dat nagenoeg niet bestaat. Juist de diversiteit aan bedrijven van het bedrijventerrein is uniek. De BOR pleit dan ook voor het behoud van arbeidsintensieve lichte industrie in het gebied. Met een dergelijke maatregel wordt tevens verwacht een oplossing te bieden voor de relatief grote werkeloosheid onder de laaggeschoolden in de woongebieden die het bedrijventerrein omringen.

Reactie
Reeds bij de inspraakreactie van de Belangenvereniging Spaanse Polder is aangegeven dat dit met name voor het Rotterdams deel van het plangebied geldt. Voor de volledigheid wordt naar deze reactie en de reactie van de gemeente verwezen (pagina's 4, 5, 6, 7 en 8).

Openbare parkeerplaatsen
De BOR pleit voor voldoende openbare parkeerplaatsen.

Reactie
Het beleid in de Spaanse Polder is gericht op intensief ruimtegebruik. Daarom is er in het bestemmingsplan voor gekozen om zoveel mogelijk grond te bestemmen voor bedrijfsdoeleinden, waarbij het in de meeste gevallen mogelijk is het volledige bestemmingsvlak te bebouwen. Daarbij dient parkeren op eigen terrein plaats te vinden. Dit is overigens al jaar en dag beleid voor de Spaanse Polder en 's Graveland. Daarnaast is er op moment geen sprake van parkeeroverlast, waardoor er mede, gelet op de het gestelde met betrekking tot parkeren op eigen terrein, geen aanleiding gezien wordt voor het opnemen van extra openbare parkeerplaatsen.

Spaanse brug
De BOR spreekt zich uit tegen de afsluiting van de Spaanse brug. Als de brug toch afgesloten wordt, wordt een grotere congestie op het kruispunt Giessenweg-Industrieweg en op de Giessenbrug voorzien. Gelet hierop vreest de BOR dat deze maatregel economische effecten zal hebben. Deze effecten worden ook voorzien bij het herinrichten van de Matlingeweg en het versmallen van de 's Gravelandseweg.

Reactie
De opmerkingen met betrekking tot de afsluiting van de Spaanse brug en de Matlingeweg moeten door de gemeente Rotterdam worden beantwoord. Beide locaties zijn gelegen in Rotterdams plangebied. Voor wat betreft de versmalling van de 's-Gravelandseweg, kan worden opgemerkt dat bij de reactie op de inspraakreactie van de heer De Jong (B1), reeds uitvoerig is aangegeven dat de geplande "versmalling" van de 's-Gravelandseweg niet meer aan de orde is. Voor de uitleg hiervan wordt kortheidshalve verwezen naar hetgeen is opgenomen bij de inspraakreactie van de heer De Jong.

Vernieuwing, verbetering kruispunten
De BOR verzoekt bij de verbetering en de vernieuwing van de kruispunten, de bochtstralen flink ruimer in te richten in verband met het grote aantal vrachtwagens dat door het gebied rijdt. De BOR verwijst hiervoor naar schetsen welke door dS+V worden gemaakt.

Reactie
In deze reactie wordt verwezen naar dS+V van de gemeente Rotterdam. Zij zal derhalve een reactie moeten geven op dit onderdeel van de inspraakreactie.

Bewegwijzering
Tot slot wijst de BOR op de bewegwijzering in de Spaanse Polder. Deze dient aanzienlijk verbeterd te worden. Hiervoor wordt verwezen naar de reeds bestaande havennummering.

Reactie
Dergelijke zaken zijn niet in een bestemmingsplan te regelen. In het kader van deze procedure is deze opmerking dan ook niet relevant.

B.4. Facilicom Services Groep, Postbus 144, 3100 AC Rotterdam

Facilicom heeft heeft een omissie in de plankaart opgemerkt. De twee panden van het bedrijf zijn in het voorontwerp bestemmingsplan bestemd voor "bedrijfsdoeleinden, met als subbestemming detailhandel in volumineuze artikelen". Facilicom verzoekt de gemeente om de plankaart op dit punt aan te passen.

Reactie
De opmerking van Facilicom is juist. De beide panden zullen overeenkomstig de bestaande situatie worden bestemd voor "Kantoordoeleinden".

C. Mondelinge inspraakreactie

Op 13 december 2004 is van 19.30 uur tot 22.00 uur een inspraakbijeenkomst gehouden over het voorontwerp bestemmingsplan “Spaanse polder en ’s Graveland 2004” in het restaurant ‘Au Marché’ aan de Industrieweg te Rotterdam.
Het plan is tijdens deze bijeenkomst toegelicht en de mogelijkheid tot het indienen van een mondelinge inspraakreactie is geboden. Van de reacties is een verslag gemaakt. Dit verslag is in de bijlagen opgenomen.
De inspraakavond is door een aantal ondernemers bezocht.

Tegen het Schiedams plangedeelte is 1 mondelinge reactie naar voren gebracht:

C.1. De heer Verbakel, Verbakel Schiedam en de heer Van der Dool, Staalhandel Van Zijl BV

Samenvatting
Verbakel en Van Zijl BV, beschikken over een gezamenlijke inrit. Met een kleine aanpassing kan deze inrit veel toegankelijker worden gemaakt.

Reactie
Om de veiligheid van het gebied te vergroten – het kruispunt in de nabijheid van de inrit is een van de onveiligste van het gebied – zal het kruispunt “De Brauwweg – van Riebeeckweg worden gereconstrueerd. Bij deze op handen zijnde reconstructie, zal de inrit worden verbeterd. De reconstructie zal in het voorjaar van 2006 worden uitgevoerd.

D. Vooroverlegpartners

In het kader van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO), is het voorontwerp bestemmingsplan op 23 augustus 2004 gestuurd naar de volgende overlegpartners:

1. Provinciale Planologische Commissie Provincie Zuid-Holland, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag;
2. Vrom-inspectie regio Zuid-West, Postbus 29036, 3100 GA Rotterdam;
3. Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek, Coördinator Regio West, Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort;
4. Eneco energie Delfland NV, Energieweg 20, 2627 AZ Delft;
5. Ministerie van Economische zaken regio Zuid-West, Postbus 29013, 3001 GA Rotterdam;
6. Gastransportservices Directie West, Postbus 444, 2740 AK Waddinxveen;
7. Ministerie van VROM, Dictoraat-Generaal Milieu, Postbus 30941, 2500 GX Den Haag;
8. Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland, Postbus 556, 3000 AN Rotterdam;
9. NV openbaar Nutsbedrijf Schiedam, Postbus 79, 3100 AB Schiedam;
10. B.V. Transportnet Zuid-Holland, Postbus 329, 2270 AH Voorburg (Tennet bv, Arnhem);
11. Kamer van Koophandel Rotterdam, Postbus 450, 3000 AL Rotterdam;
12. Hoogheemraadschap van Delfland, Postbus 3061, 2601 DB Delft;
13. Waterbedrijf Europoort afdeling Regio, Postbus 8622, 3009 AP Rotterdam;
14. Burgemeester en wethouders van Rotterdam, Postbus 70016, 3000 KV Rotterdam;
15. NV Elektriciteitsbedrijf Zuid-Holland, Galileistraat 7, 3029 AL Rotterdam;
16. DCMR milieudienst Rijnmond, Postbus 843, 3100 AV Schiedam;
17. KPN, Postbus 9107, 7300 HR Apeldoorn;
18. Brandweer Waterweg, Postbus 56, 3100 AB Schiedam;
19. RET Rotterdamse Elektrische Tram, Postbus 112, 3000 AC Rotterdam;
20. Stadsregio Rotterdam, Postbus 21051, 3100 AB Rotterdam;
21. Stichting Zuid-Hollandse milieufederatie, G.W. Burgerplein 5, 3021 AS Rotterdam;
22. NS Vastgoed, Postbus 2319, 3500 GH Utrecht;
23. NV NS Railinfrabeheer, Postbus 2625, 3000 CP Rotterdam
24. ONS Ingenieursbureau, Van Heekstraat 15, 3100 AB Schiedam;

De volgende instanties hebben meegedeeld geen opmerkingen op het voorontwerp bestemmingsplan te hebben:

1. Gastransportservices Directie West, Postbus 444, 2740 AK Waddinxveen;
2. NV Nederlandse Spoorwegen, Postbus 2025, 3500 HA Utrecht.

De volgende instanties hebben opmerkingen over het voorontwerp bestemmingsplan:

1. Provinciale Planologische Commissie Provincie Zuid-Holland, Postbus 90602 LP Den Haag;
2. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort;
3. Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland, Postbus 556, 3000 AN Rotterdam;
4. Brandweer Waterweg, postbus 56, 3100 AB Schiedam;
5. Hoogheemraadschap van Delfland, Postbus 3061, 2601 DB Delft;
6. Vrom-inspectie regio Zuid-West, Postbus 29036, 3100 GA Rotterdam;
7. Tennet bv, Postbus 718, 6800 AS Arnhem;
8. ONS Ingenieursbureau, Van Heekstraat 15, 3100 AB Schiedam;
9. Kamer van Koophandel Rotterdam, Postbus 450, 3000 AL Rotterdam.

D.1. Provinciale Planologische Commissie Provincie Zuid-Holland, Postbus 90602, 2509 LP Den ` Haag

De Provinciale Planologische Commissie (PPC) geeft in zijn algemeenheid aan dat zij grote waarde hecht aan de herstructurering Spaanse polder en ’s Graveland. In het Provinciaal meerjarenprogramma (MJP) bedrijventerreinen zijn de Spaanse polder en ’s Graveland als prioritaire projecten aangemerkt. De Spaanse polder is zelfs door het rijk als “Topproject” benoemd.

Vanuit economisch beleid wordt actualisering van de bestemmingsplannen zo als dat nu aan de orde is, toegejuicht. Dit in het kader van de door de provincie gewenste voortvarende aanpak van de herstructurering.
De opzet van het bestemmingsplan, waarbij sprake is van het bestemmen van het gebied voor bedrijven, terugdringen van detailhandel (met uitzondering van de genoemde soorten in de Nota Planbeoordeling), woonfuncties en sociaal culturele centra, sluit aan bij de door de provincie voorgestane aanpak. Daarnaast worden ook de in het plan opgenomen clustering en intensivering van het ruimtegebruik positief beoordeeld.

De PPC heeft een aantal opmerkingen over verschillende aspecten van het voorontwerp bestemmingsplan gemaakt. Onderstaand worden de opmerkingen per aspect samengevat en van een reactie voorzien.

Milieuaspecten

Geluid
De PPC geeft aan dat reeds voor het vaststellen van het bestemmingsplan moet zijn onderzocht of voor het uit te werken woongebied aan de Polderweg, de drie woningen aan de Polderweg, Schiekade en Matlingeweg en de woonwagenstandplaats, aan de normen van de Wet Geluidhinder wordt voldaan. Indien hogere grenswaarden nodig zijn, moet het verzoek hogere grenswaarden voor de vaststelling van het bestemmingsplan zijn gehonoreerd (G1).

Als uit nader akoestisch onderzoek blijkt dat hogere waarden nodig zijn ten aanzien van spoorweglawaai, dan moet voor de gevoelige bestemmingen, genoemd in hoofdstuk 5.3.2. “spoorweglawaai” (deel II van het bestemmingsplan), reeds voor het vaststellen van het bestemmingsplan zijn onderzocht of aan de normen van de Wet Geluidhinder wordt voldaan. Ook hiervoor zal een verzoek hogere grenswaarden (als dit nodig is) voor de vaststelling van het bestemmingsplan moeten zijn gehonoreerd. (G1)

Tot slot geeft de PPC aan dat de onderzoeksresultaten van de akoestische onderzoeken in de plantoelichting moeten worden verwoord en dat de rapporten als bijlage kunnen worden meegezonden (G2).

Reactie
Uit onderzoek van HAV/2004.1868/3/ KCa blijkt dat er geen procedure hogere grenswaarde noodzakelijk is voor spoorweglawaai, wegverkeerslawaai of industrielawaai. Verder worden de onderzoeksresultaten opgenomen in het bestemmingsplan.

Luchtkwaliteit
De PPC merkt op dat plannen worden getoetst aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit uit het Besluit Luchtkwaliteit. In het voorontwerp bestemmingsplan ontbreekt inzicht in de luchtkwaliteit voor relevante lokale wegen (en mogelijke verkeerskundige aanpassingen) in het plangebied of lokale wegen gelegen in de invloedssfeer van het plangebied voor de periode 2010 en de eindtermijn van de planperiode (G1).

In paragraaf 5.4. van de toelichting (deel II) van het bestemmingsplan, is opgenomen dat het nemen van maatregelen om concentraties fijn stof terug te dringen onder het rijksbeleid vallen. Waardoor er in het bestemmingsplan geen rekening mee hoeft te worden gehouden. De PPC merkt echter op dat uit recente jurisprudentie met betrekking tot de luchtkwaliteit wel degelijk blijkt dat ook lagere overheden worden aangesproken om een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de lokale overschrijdingen van fijn stof ten gevolge van een voorgenomen plan of project. Daarom moet in het bestemmingsplan voldoende inzicht worden gegeven in de mate van concentraties van fijn stof en de invloed van het plan (lokale bijdrage) op de heersende luchtkwaliteit in de toekomst (2010 en einde planperiode 2015). Daarnaast kan in het plan worden verwezen naar het Plan van aanpak fijn stof dat de provincie zal opstellen.

In het bijzonder wordt inzicht gevraagd in de luchtkwaliteit ter hoogte van de geprojecteerde gevoelige bestemmingen (woningen) aan de Polderweg (G1).

In de toelichting (deel II) is op figuur 5.3. de overschrijdingszone van de grenswaarde voor stikstofdioxide volgens de provinciale zonekaart aangegeven. Het vermoeden bestaat echter dat de hier getekende zone nog gebaseerd is op het scenario Global Competition. Dit scenario is echter niet meer actueel. Inmiddels wordt getoetst aan de geactualiseerde zonekaart met het scenario Referentie Raming (NEC-scenario). Op basis van deze kaart ligt de contour verder het plangebied in. De PPC heeft aan de hand van de planinformatie kunnen afleiden dat er binnen de juiste zone geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt, waardoor alleen het kaartmateriaal aangepast moet worden (G2).

Reactie
Voor wat betreft luchtkwaliteit is een nieuwe paragraaf opgesteld met daarin de relevante informatie. Deze vervangt de tekst uit het voorontwerp bestemmingsplan. Op basis van het CAR-model, versie 4.0 zijn voor de belangrijkste wegen in het gebied berekeningen gemaakt voor 2005, 2010 en 2015 met en zonder plan. Bovendien wordt de meest recente kaart in het plan opgenomen, die beschikbaar is gesteld door de provincie (UNRR scenario 2010). Daarnaast is ook rekening gehouden met de brief van 27 juli jongstleden van de provincie over het Besluit luchtkwaliteit.

Externe veiligheid Rotterdam Airport
In de plantoelichting wordt aandacht geschonken aan dit aspect. Er wordt geconcludeerd dat binnen de 10^{-6} contour in beginsel geen woningbouw mogelijk is, waarna aangegeven wordt dat in het plan binnen deze contour geen woningbouw mogelijk gemaakt wordt.

In november 2000 hebben Gedeputeerde Staten (GS) een tijdelijk toetsingskader voor Rotterdam Airport vastgesteld. Dit tijdelijke toetsingskader houdt in:
1. geen nieuwe kwetsbare bestemmingen binnen de 10^{-6} individueel risico (IR) contour;
2. tussen de 10^{-5} en 10^{-6} IR contour alleen niet-arbeidsintensieve bedrijvigheid, verkeersfuncties etc;
3. Een motivatieplicht voor nieuwbouwplannen, die het groepsrisico verder doen stijgen.

De PPC geeft aan dat het beschreven toetsingskader consequenties heeft voor het voorontwerp bestemmingsplan. De 10^{-6} contour ligt over de meest zuidwestelijke punt van het plangebied. Binnen deze punt is in het plan een bedrijfsbestemming opgenomen zonder enige beperking in lijn van genoemd toetsingskader. De PPC beveelt de gemeente aan het plan in dit opzicht aan te passen (G1).

Reactie
De door de PPC aanbevolen aanpassing zal plaatsvinden. De tekst zal voor wat dit aspect betreft worden gewijzigd.

Leidingen
De PPC merkt op dat in het plangebied aan de zuidzijde een RTL-hogedrukaardgasleiding ligt. In de plantoelichting wordt deze ook benoemd. De toetsingsafstand van deze leiding is 40 meter. Evenwel kunnen planologische, technische of economische overwegingen aanleiding zijn om een kleinere afstand aan te houden, waarbij in ieder geval ten opzichte van gevoelige objecten ten minste de bebouwingsafstand in acht moet worden genomen.
Ten opzichte van overige objecten moet een afstand van 4 meter tot de leiding worden aangehouden.
De PPC merkt op dat in het voorschrift, artikel 11 “Kantoordoeleinden” geen maximum oppervlakte is aangegeven en dat de koppeling naar het leidingenvoorschrift ontbreekt. De maximale oppervlakte moet worden gegeven omdat hiermee onderscheid wordt gemaakt tussen beperkt kwetsbaar en kwetsbaar.

Uit de plankaart blijkt dat binnen de toetsingsafstand van 40 meter de bestemming bedrijven en kantoren toelaatbaar is. Hiervoor ontbreekt echter de noodzakelijke motivering (G2).
Daarnaast blijkt dat de gasleiding door de geprojecteerde bestemming kantoordoeleinden loopt op de hoek van de ’s-Gravelandseweg - Rijksweg A20. Afhankelijk van de grootte van het kantoor en de vereiste motivering moeten de genoemde veiligheidsafstanden in acht worden genomen. De PPC merkt op dat een en ander moet worden verduidelijkt, zodat een inhoudelijke beoordeling plaats kan vinden.

Reactie
Voor het aanhouden van veiligheidsafstanden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van bestaande aardgastransportleidingen is de richtlijn van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, getiteld "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" van toepassing. Uitgangspunt van deze richtlijn is dat het streven erop gericht moet zijn om bestemmingen die voorzien in het regelmatig verblijf van personen, buiten de zogeheten toetsingsafstand te realiseren. Voor de leidingen in het plangebied is deze afstand 40 meter.
Afwijking is in dit geval op grond van leidingspecificaties toegestaan indien technische, planologische en/of economische overwegingen hiertoe noodzaken. Hierbij moet echter wel steeds de minimale bebouwingsafstand van 4 meter voor incidentele bebouwing en 20 meter voor woonwijken en flatgebouwen worden aangehouden.

In paragraaf 5.6. van de toelichting van het bestemmingsplan wordt wel ingegaan op de aanwezigheid van de leiding en worden de minimale bebouwingsafstanden van 4 en 20 meter aangehaald. Hiervoor wordt verder geen motivering geleverd.
De afstand van de leiding tot de bebouwing aan de Bokelweg en de Kommiezenlaan(oostelijk deel van het plangebied) bedraagt steeds minimaal 4 meter. De motivatie hiervoor is gelegen in het feit dat hier sprake is van reeds bestaande bebouwing. Gastransportservices heeft op het moment van de inwerkingtreding van de richtlijn van het Ministerie van VROM, een "generaal pardon" afgegeven voor de bestaande situaties. Na de inwerkingtreding van de richtlijn is voor alle nieuwe situaties een motivering vereist voor de toepassing van de bebouwingsafstanden.

Voor de kantoorbestemming aan de Nieuwpoortweg geldt een bebouwingsafstand van 20 meter tot de aardgasleiding. Op de plankaart van het voorontwerp bestemmingsplan loopt de leiding inderdaad dwars door een bestemming waar op het gehele bestemmingsvlak kantoren kunnen worden opgericht. Dit is niet correct. De plankaart zal dan ook moeten worden aangepast. Binnen de bestemming is reeds een kantoor aanwezig. Dit kantoorpand staat op precies 20 meter van de aardgasleiding. Dit kantoorpand zal de kantoorbestemming behouden. Voor het overige terrein zal eveneens de kantoorbestemming van kracht blijven. Er zal echter geen bebouwing worden toegestaan. Dit wordt bewerkstelligd door het opnemen van de letter 'z' achter de bestemming 'kantoren'. Deze letter houdt in: 'geen bebouwing toegestaan'.
Evenals bij de hierboven genoemde bebouwing aan de Bokelweg en Kommiezenlaan, geldt als motivering dat hier sprake is van reeds bestaande bebouwing.

Geconcludeerd kan worden dat de plankaart voor wat betreft de kantoorbestemming aan de Nieuwpoortweg, zodanig zal worden aangepast dat geen bebouwing kan worden opgericht binnen een afstand van 20 meter tot de leiding.
Verder zal in paragraaf 5.6. (deel II) van de toelichting uitvoeriger ingegaan worden op de toetsings- en bebouwingsafstanden en de hiermee gepaard gaande motiveringen.

Transport vervoer gevaarlijke stoffen
De PPC merkt op dat bij beoordeling van transport vervoer gevaarlijke stoffen, getoetst wordt aan de recent in werking getreden Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Hierbij wordt in beginsel aangenomen dat gegevens over vervoersstromen die ouder dan vijf jaar zijn, niet meer actueel zijn. Daarom is het in het voorontwerp bestemmingsplan geraadpleegde provinciale sectordocument Externe veiligheid niet meer actueel. De PPC merkt dan ook op dat de plantoelichting in dit kader moet worden aangepast (G2).

Verder merkt de PPC op dat een eerste indruk van de risico's kan worden verkregen aan de hand van risicoatlassen die in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn opgesteld. In deze situatie beschikt de gemeente over actuele gegevens aan de hand van de studies in het kader van het Masterplan Schieveste.

De PPC merkt op dat in het bestemmingsplan nog aandacht besteed moet worden aan de bijdrage van de planontwikkeling (o.a. kantoren, detailhandel in volumineuze goederen etc.) in relatie tot de hoogte van de oriënterende waarde van het groepsrisico (G2).

Reactie
Er zal zorg voor worden gedragen dat de gemaakte opmerkingen in het plan worden opgenomen.

LPG-station 's-Gravelandseweg

De PPC merkt op dat de plankaart de risicocontour externe veiligheid is aangegeven, waarbij rekening is gehouden met een afstand van 80 meter vanaf het vulpunt. Recent zijn het Besluit externe veiligheid en de Regeling externe veiligheid in werking getreden. Hierdoor zijn de veiligheidsafstanden nu gebaseerd op de vergunde m³/jaar doorzet. Met betrekking tot al dan niet geprojecteerde beperkt kwetsbare objecten gelden de in de Regeling genoemde veiligheidsafstanden als richtwaarden (motiveringsplicht), voor geprojecteerde kwetsbare objecten gelden deze echter als grenswaarden.

De PPC geeft aan dat de vergunde doorzet van het LPG-station aan de 's-Gravelandseweg niet vermeld is in de toelichting. Vooralsnog wordt dus overeenkomstig de Regeling rekening gehouden met een veiligheidscontour van 110 meter vanaf het ondergrondse vulpunt (G1).
Als in de milieuvergunning is vastgelegd dat de doorzet van de LPG minder dan 1000m³ per jaar bedraagt geldt op grond van de Regeling een afstand van 45 meter vanaf het ondergrondse vulpunt.

Ook geldt er binnen het invloedsgebied voor nieuwe situaties (verdichting) een verantwoordingsplicht t.a.v. het groepsrisico. Hier moet eveneens aandacht aan besteed worden. De plantoelichting, de plankaart en relevante voorschriften (ook het wijzigingsvoorschrift) moeten worden geactualiseerd (G2).

Reactie

Uit de meest recente milieuvergunning (2002) blijkt dat de doorzet aan LPG bij dit tankstation 700 m³/per jaar bedraagt. De doorzet levert de volgende afstanden op:

Grenswaarde	*Afstand vanaf vulpunt (m)*	*Afstand vanaf ondergronds reservoir (m)*	*Afstand vanaf afleverzuil (m)*
10-6 per jaar	*45*	*25*	*15*
10-5 per jaar	*25*	*15*	*-*

Aangezien de feitelijke herstructurering buiten de effectafstand van 150 meter ligt en gelet op de afstand van het vulpunt, is hieraan geen aandacht besteed. Wel wordt de tekst geactualiseerd en aangepast aan het nieuwe besluit Bevi.

Bodem

In paragraaf 5.5. "Bodemkwaliteit" van de toelichting (deel II) wordt van het plangebied gesteld dat de bodem vrijwel integraal (sterk) verontreinigd is en wordt een aantal in uitvoering zijnde bodemonderzoeken, saneringen en nazorglocaties bij naam genoemd. Tevens is in algemene zin aangegeven hoe met de geconstateerde en eventueel nog te constateren verontreinigingen wordt omgegaan.
De PPC merkt op dat in beperkte mate aandacht is geschonken aan de relatie tussen het realiseren van een (her)ontwikkeling of nieuwe bestemming en de kosten voor bodemsanering. Zij gaat ervan uit dat, gezien de omvang van de problematiek in het gehele plangebied, een relatie tussen de planontwikkeling en kosten voor bodemsanering verder wordt uitgewerkt. Aangezien de PPC nog niet beschikt over een exploitatieopzet, kan zij op dit moment geen oordeel over dit aspect geven.

Reactie

Op dit moment is de exploitatieopzet in de afrondende fase. In het vastgestelde bestemmingsplan zal deze worden opgenomen.

Verbreding Rijksweg A20

De PPC geeft aan dat bij de planontwikkeling voor Schieveste rekening wordt gehouden met de vastgestelde milieuzonering voor Spaanse Polder en 's Graveland.
Bij het Masterplan Schieveste is afgesproken dat de noodzakelijke ruimtereservering nodig voor de verbreding van de rijksweg A20 aan de bedrijvenzijde van de Spaanse Polder zal plaatsvinden. De PPC merkt op dat hier in het bestemmingsplan niets over wordt gezegd. Inzicht in deze zaken is noodzakelijk aangezien een en ander kan leiden tot effecten met betrekking tot lokale milieukwaliteit. De gemeente wordt opgedragen dit nader toe te lichten (G1).

Reactie
Ten aanzien van de verbreding van de rijksweg kan worden opgemerkt dat in verband met de herontwikkeling van de Spaanse Polder en 's-Graveland-Zuid, op 3 september 2003, een overleg heeft plaatsgevonden tussen de gemeente Schiedam en het ministerie van Rijkswaterstaat. Doel van dit overleg was de bebouwingsvrije zone die moet worden aangehouden aan de noordzijde van de A20, ter hoogte van Schieveste (aldus in het plangebied).
Vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat hebben tijdens dit overleg aangegeven in te kunnen stemmen met het aanhouden van de bestaande rooilijn aan de Noordzijde van de A20 ter hoogte van Schieveste.
Opgemerkt werd ook dat uitbreiding van de A20 ter plaatse op lange termijn niet aan de orde zou zijn, mede gezien de aanwezige bebouwing langs deze rijksweg in het gebied Rotterdam/Schiedam. Er is dan ook geconcludeerd dat de huidige rooilijn vanuit beheeroogpunt niet leidt tot belemmeringen. Hiermee wordt dan ook verklaard waarom de door de PPC geachte noodzakelijke ruimtereservering niet in het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen.

Milieuzonering
In het plan wordt rekening gehouden met de bestaande en toekomstige gewenste ontwikkelingen door deze waar mogelijk af te stemmen op de omgeving. Er wordt gewerkt met een inwaartse zonering, overeenkomstig de VNG-systematiek. De PPC stemt hiermee in.
Op basis van de VNG-systematiek, kan rekening worden gehouden met het omgevingstype van het plangebied waarbij als uitgangspunt geldt dat niet meer dan een afstandsmaat wordt gecorrigeerd. In aanvulling hierop merkt de PPC op dat deze correctie afzonderlijk per milieuaspect moet worden bepaald en beoordeeld. Voor het milieuaspect gevaar is in principe geen correctie mogelijk, tenzij in de concrete situatie bijzondere omstandigheden aanwezig zijn.
De PPC merkt op dat niet duidelijk is op welke manier (in relatie tot welke milieuaspecten) de correctie heeft plaatsgevonden. De gemeente wordt dan ook verzocht een en ander nader toe te lichten (G2).

Vervolgens merkt de PPC op dat volgens de plantoelichting een drietal bestaande bedrijven niet binnen de beoogde systematiek past. Er wordt aangegeven dat om milieuhygiënische- en financiële redenen het niet noodzakelijk wordt geacht deze bedrijven te saneren of te verplaatsen. De PPC verzoekt de gemeente om nader toe te lichten op grond van welke milieuaspecten de beoogde milieuhygiënische situatie niet past in relatie tot de omgeving en dit geen aanleiding zal zijn tot wederzijdse hinder (G2).

Tot slot wordt aangegeven dat het aan de noordzijde van het plangebied gelegen bedrijventerrein Noord-West, mogelijk milieu-invloed uitoefent op het Schiedamse plangebied. De PPC geeft aan dat het onduidelijk is of de eventuele beperkingen, die deze bestaande bedrijven kunnen uitoefenen op de nieuwe geprojecteerde woonbestemmingen, zijn onderzocht. Hierover moet duidelijkheid worden gegeven.

Reactie
Voortschrijdend inzicht heeft er toe geleid dat de milieuzonering zodanig is aangepast dat geen gebruik meer is gemaakt van de mogelijkheid tot correctie van een bepaald milieuaspect. De tekst is hierop aangepast.
Daarnaast zal inzicht worden gegeven in de invloed van de bestaande bedrijven op het bedrijventerrein Noord-West, met name op het gebied van geluid, ten opzichte van de geprojecteerde woonbestemmingen. Ook op dit punt zal de tekst worden aangepast in de paragraaf industrielawaai

<u>*Recreatieve mogelijkheden Schie*</u>
In de toelichting van het bestemmingsplan wordt in paragraaf 3.2.2. (deel I), vermeld dat in het plan ruimte wordt geboden voor recreatieve mogelijkheden langs de Schie al dan niet in combinatie met horeca. In de voorschriften blijkt hiervan slechts sprake te zijn in de vorm van 'jachthaven' en horeca. De PPC verzoekt om een en ander te verduidelijken (A).

Reactie
Het bestemmingsplan spreekt over het versterken van de Schie als historisch landschappelijk element. Dit komt tot uitdrukking in het bovengenoemde deel van de toelichting. De hiervoor gewenste maatregelen zijn:

1. *realiseren van doorsteken naar de Schie en het realiseren van plekken aan de Schie;*
2. *het ontwikkelen van recreatieve mogelijkheden langs de Schie, al dan niet in combinatie met hier te vestigen horecabedrijven;*
3. *het realiseren van een langzaamverkeersverbinding op de oostoever van de Schie in het verlengde van de Overschieseweg.*

Bij de onder 1 genoemde maatregel moet worden gedacht aan verkeerswegen die vrij gelaten worden van bebouwing, die richting de Schie lopen, zodat werknemers op het terrein in bijvoorbeeld de lunchpauze langs de Schie kunnen wandelen en er kortere tijd kunnen verblijven. De onder 2 genoemde maatregel vloeit hieruit voort. In deze gebieden is het dan ook wenselijk om de mensen die er verblijven te kunnen voorzien van eten en/of drinken. Gedacht kan worden aan een patatzaak of iets dergelijks. De onder 3 genoemde maatregel heeft als doel een doorgaande recreatieve fietsroute te creëren.
Overigens dient wel vermeld te worden dat burgemeester en wethouders bij de vaststelling van het ontwerp bestemmingsplan, een uitspraak zullen doen over de definitieve invulling van het gebied.

<u>*Station Spaland en omgeving*</u>
De PPC geeft aan dat in het bestemmingsplan geen rekening wordt gehouden met het door de stadsregio, provincie en gemeenten Rotterdam en Schiedam gewenste station Spaland. Dit station staat op de vigerende streekplankaart Rijnmond 1996. Hoewel de fysieke ligging van het station nog niet helemaal zeker is, is wel duidelijk dat dit aansluitend aan de doorgang onder het spoor van de 's-Gravelandseweg(noord) zal zijn.

De stedenbouwkundige visie, waar in de plantoelichting ook naar wordt verwezen, gaat hier wel op een goede wijze van uit. In deze visie wordt verwezen naar een ruimtereservering van 23 meter voor een station aan de noordwestzijde van het plangebied.
De bijbehorende tekening gaat uit van een open plein rond dit station. In het bestemmingsplan is echter een bedrijfsbestemming aan dit gebied gegeven.

De PPC geeft aan dat (G2):

- een ruimtereservering voor station Spaland dient te worden opgenomen op de plankaart (e.e.a. in overeenstemming met het huidige streekplan Rijnmond 1996);
- een aanpassing van de bestemming op <400 meter moet plaatsvinden tot activiteiten die passen binnen een stationsomgeving. Hierbij moeten wel de opmerkingen ten aanzien van de veiligheidscontouren van Rotterdam Airport in acht worden genomen.

Reactie
Momenteel zijn diverse besprekingen gaande over de definitieve locatie van het station. Indien de uitkomst van deze besprekingen leidt tot de conclusie dat het station Spaland binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan komt te liggen, wordt dit door de bestemmingsplanvoorschriften niet gefrustreerd. In artikel 31 'spoorweg, vekeersdoeleinden-verkeersweg (SVV), is opgenomen dat ter plaatse van de bestemmingsaanduiding SVVo, een voorziening voor openbaar vervoer toegestaan is. Daarnaast mogen hierbij ook de bij deze doeleinden behorende voorzieningen worden opgericht.
Ten aanzien van het genoemde "open plein" kan worden opgemerkt dat de plankaart op dit punt wordt aangepast. Er zal een bij een stationsomgeving passende bestemming aan het gebied worden toegekend.

<u>*Spoorverdubbeling*</u>
De hiervoor al eerder genoemde stedenbouwkundige visie gaat uit van een ruimtereservering voor spoorverdubbeling van 11 meter. De PPC merkt op dat onduidelijk is hoe dit is opgenomen in het bestemmingsplan. Er wordt dan ook verzocht te verduidelijken of de spoorverdubbeling past binnen de bestemming 'spoorweg' (A).

Reactie
Op de plankaart is een strook van 27 meter gereserveerd als 'spoorweg'. Binnen deze bestemming mogen spoorwegen worden aangelegd. De huidige spoorweg is 8 meter breed dit is overigens van de plankaart niet duidelijk af te lezen. Aanpassing/verduidelijking zal plaatsvinden in het ontwerp bestemmingsplan). Dit betekent dat voldoende ruimte overblijft waarbinnen een spoorwegverdubbeling zou kunnen worden gerealiseerd. De voorschriften bij deze bestemming geven geen maximum aantal sporen binnen de bestemming, waardoor dit ook geen belemmering zal opleveren.

Vaarwegomlegging Schie
De PPC geeft aan dat de haakse bocht in de Schie bij Overschie hoog op de knelpuntenlijst vaarwegen (goederenvervoer) staat. Deze bochtafsnijding is ook opgenomen in het vigerend streekplan Rijnmond 1996.
Opgemerkt wordt dat een gedeelte van het grondgebied in de uiterste noordoostpunt van Schiedam nodig kan zijn voor de rechte doortrekking van de Schie. De PPC adviseert de gemeente om in de toelichting aandacht hieraan te besteden en bebouwing binnen de bestemming volkstuinen op deze locatie niet mogelijk te maken (G2).

Reactie
Gewijzigd inzicht heeft geleid tot het wijzigen van de bestemming 'Volkstuinen', in de bestemming 'Groenaanleg en water'. Op 24 september 2004 is een overeenstemming Schieveste, tussen de gemeenten Schiedam en Rotterdam opgesteld. In deze overeenstemming is opgenomen dat de bestaande volkstuinen in het plangebied Schieveste, binnen Rotterdams grondgebied zullen worden verplaatst. De bestemming 'Volkstuinen' binnen het plangebied ten behoeve van voornoemde volkstuinen, is derhalve niet meer actueel.
Met het opnemen van de bestemming Groenaanleg en Water, wordt de vaarwegomlegging van de Schie mogelijk gemaakt. De gronden met deze bestemming zijn namelijk aangewezen voor onder andere water.

Procedurevoorschrift wijzigingsbevoegdheid
De PPC merkt op dat conform artikel 11, lid 2 WRO, het besluit tot wijziging van een het plan goedkeuring van GS behoeft, tenzij GS in hun goedkeuringsbesluit hebben aangegeven dat dit niet noodzakelijk is en er geen zienswijzen tegen het plan zijn ingediend. Er wordt geadviseerd dit in het procedurevoorschrift (artikel 45 van de voorschriften) op te nemen (A).

Reactie
Het voorschrift zal op dit punt worden aangepast.

Bouwhoogte woongebied
De PPC beveelt aan in het voorschrift artikel 18 'woongebied (WG), een maximale bouwhoogte op te nemen (A).

Reactie
De genoemde aanbeveling zal worden meegenomen bij het ontwerp bestemmingsplan. Daarnaast worden de voorschriften voor het woongebied uitgebreid.

Vooroverlegreacties artikel 10 BRO
De PPC heeft van vier overlegpartners een afschrift van de vooroverlegreactie ontvangen. Zij beveelt aan, aan deze reacties aandacht te besteden.

Reactie
De genoemde reacties worden verderop in deze nota behandeld. Er wordt aldus zorg voor gedragen dat de door de partijen aangedragen reacties zullen worden meegewogen bij de verdere planvorming. Op alle aangedragen aspecten zal worden ingegaan.

D.2. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort:

De Rijksdienst heeft slechts 1 kleine opmerking. In de tekst van de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan staat dat het Verdrag van Malta in 1998 is ondertekend. Dit moet echter 1992 zijn.

Reactie
Op 16 januari 1992 is het Verdrag van Malta door een aantal Europese lidstaten ondertekend. De opmerking van de Rijksdienst is dan ook terecht. De tekst van de toelichting zal conform de opmerking van de Rijksdienst worden aangepast.

D.3. Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland, Postbus 556, 3000 AN Rotterdam

Samenvatting
Rijkswaterstaat merkt op dat onduidelijk is welke omvang de uitbreiding van het areaal aan autobedrijven en kantoren heeft en wat hiervan de mobiliteitsconsequenties zijn. Er wordt dan ook verzocht de omvang van de uitbreiding en de mobiliteitseffecten aan te geven, e.e.a. zoals opgenomen in de Nota Planbeoordeling van de provincie Zuid-Holland.
Daarnaast geeft Rijkswaterstaat, in relatie tot de gewenste intensivering van de functies langs de A20-zone, aan dat de luchtkwaliteitsituatie herzien moet worden. Dit in verband met de actuele ontwikkelingen met betrekking tot de luchtkwaliteit.

Reactie
Het beleid is er op gericht geen nieuwe solitaire kantoren toe te staan binnen het plangebied. Er is alleen sprake van het positief bestemmen van bestaande kantoorpanden. Kantoren als onderdeel van bedrijven zijn binnen de bestemming bedrijfsdoeleinden wel toegestaan. Dit is echter van een geheel andere orde dan solitaire kantoren. Uitbreiding van autobedrijven kan alleen plaatsvinden in het transportcluster, welke is opgenomen in het Rotterdams plangebied.
Daarnaast wordt ook uitbreiding mogelijk gemaakt in de randgebieden. Dit betreft in Schiedams plangebied alleen de 's-Gravelandseweg en de zone langs de A20. Bij dit soort autobedrijven moet worden gedacht aan erkende autodealers, waar gelet op het te verkopen product, nagenoeg geen nadelige consequenties te verwachten zijn voor de mobiliteit.

Op het aspect luchtkwaliteit is bij de reactie op de opmerkingen van de PPC reeds uitvoerig ingegaan. Kortheidshalve wordt hiernaar verwezen (pagina 13).

D.4. Brandweer Waterweg, Postbus 56, 3100 AB Schiedam

Samenvatting
In principe kan de Brandweer instemmen met het voorontwerp bestemmingsplan. Zij plaatst hierbij echter nog een tweetal opmerkingen. De eerste opmerking gaat over de aanwezigheid en capaciteit van de huidige primaire bluswatervoorzieningen. Bij verdergaande intensivering van de bebouwing wat betreft massa en hoogte, kan niet op voorhand worden geconcludeerd dat deze voorzieningen gegarandeerd toereikend zijn. Er moet dan ook rekening gehouden worden met mogelijke plaatselijke aanpassingen in de voorzieningen.
Daarnaast moet bij het ontwerpen van 30 kilometer zones rekening worden gehouden met verkeersbelemmerende maatregelen. Dit is noodzakelijk in verband met de gestelde zorgnorm. Dit is overigens ook van belang bij overige infrastructurele aanpassingen.
Gelet op deze opmerkingen verzoekt de brandweer dan ook bij nadere invulling van het bestemmingsplan, overleg te hebben met de afdeling pro-actie/preventie van de Brandweer Waterweg.

Reactie
De gewenste aanpassingen en uitbreidingen van de bluswatervoorzieningen, is wellicht een terechte opmerking. Echter dergelijke zaken kunnen in een bestemmingsplan niet worden geregeld. Deze zaken zullen aan de orde komen bij de invulling van het bestemmingsplan en wel bij de binnen het plangebied te verlenen vergunningen. Dit geldt eveneens voor de opmerking die wordt gemaakt over de verkeersbelemmerende maatregelen.
In het kader van de bestemmingsplanprocedure zijn beide opmerkingen aldus niet relevant. Wel zal bij verlening van bouwvergunningen, zoals reeds gebruikelijk is, overleg worden gepleegd met de afdeling pro-actie van de Brandweer Waterweg.

D.5. Hoogheemraadschap van Delfland, Postbus 3061, 2601 DB Delft

Samenvatting
Het Hoogheemraadschap heeft een aantal opmerkingen op het voorontwerp bestemmingsplan. Deze opmerkingen hebben betrekking op de waterkering en veiligheid, waterkwantiteit en onderhoud, waterkwaliteit en riolering en ecologie.

Waterkering en veiligheid
De in het bestemmingsplangebied aanwezige boezemwaterkeringen en poldergronden staan onjuist op de plankaart weergegeven. Het Hoogheemraadschap heeft een kaart bijgevoegd waar deze zaken wel juist op zijn weergegeven. Er wordt dan ook verzocht deze gegevens over te nemen op de plankaart van het ontwerp bestemmingsplan. Daarnaast wordt verzocht een strook van 25 meter te reserveren waarbinnen de kern- en beschermingszone ligt. Hierbij wordt voor voorbeelden van beschrijvingen verwezen naar de 'Handreiking Watertoets 2004' van het Hoogheemraadschap.

Reactie
De door het Hoogheemraadschap genoemde boezemwaterkeringen en poldergronden zullen op de juiste manier in het ontwerp bestemmingsplan worden opgenomen. De plankaart zal worden aangepast.
Eveneens zal de strook van 25 meter voor de kern- en beschermingszone, op de plankaart worden opgenomen. De daarbij behorende voorschriften en bepalingen zullen daar waar noodzakelijk, in het plan worden verwerkt.

Waterkwantiteit en onderhoud
Voor de opvang en verwerking van hevige neerslag is naast een goede aan- en afvoer van water, meer ruimte voor water(berging) nodig. Voor het voorontwerp bestemmingsplan moeten nadere studies worden verricht naar welke peilstijging haalbaar is en waar waterberging noodzakelijk is. Het Hoogheemraadschap verzoekt de gemeente dan ook dit in samenwerking te doen.
Daarnaast verzoekt het Hoogheemraadschap de bouwafstanden in acht te nemen om het onderhoud van de watergangen te garanderen.

Reactie
In het kader van de watertoets is reeds in een vroeg stadium van het voorontwerpbestemmingsplan overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland (de waterbeheerder) gevoerd. In een eerste overleg is informatie uitgewisseld over het watersysteem, de wensen van de gemeenten en het door de waterbeheerder gevoerde beleid. In een tweede overleg is ingegaan op de ruimtelijke ontwikkelingen, de watervisie van de gemeenten en de waterbeheerder en op de benodigde compenserende maatregelen. De resultaten van deze watertoets zijn opgenomen in de waterparagraaf van het bestemmingsplan en de bijbehorende figuren.
Zowel de gemeenten Schiedam en Rotterdam als de waterbeheerder hebben hun visie op een duurzamer stedelijk watersysteem nader uitgewerkt in de waterplannen. Daarnaast heeft de waterbeheerder een wateradvies gegeven, wat ook als deel van de visie kan worden gezien.
Het waterplan van Schiedam is er voor de 's-Gravelandse polder op gericht dat in 2015 geen wateroverlast optreedt.
De waterbeheerder heeft een wateradvies opgesteld. Dit wateradvies dient als toetsingskader bij de beoordeling van het bestemmingsplan.
De watervisie die is opgesteld (op basis van de streefbeelden, het wateradvies en de mogelijkheden die herstructureringen bieden) is deels bedoeld als lange termijn visie. Er is afgesproken dat de gemeenten Schiedam en Rotterdam en het Hoogheemraadschap van Delfland (waterbeheerder) zich de komende tien jaar inspannen om de meest nijpende knelpunten in het watersysteem aan te pakken en het watersysteem daar waar mogelijk te verduurzamen.

Omdat het plandeel van Schiedam met name een consoliderend plan is, kunnen de knelpunten slechts in beperkte mate worden opgelost. In de stedenbouwkundige visie zijn de bestaande knelpunten meegenomen. Het streven is om de in de planperiode de kansen die herstructurering biedt, te benutten om de waterberging in de polder te vergroten. Dit aspect is meegenomen in de stedenbouwkundige visie. Deze visie is onderlegger van het beeldkwaliteitplan, dat een onlosmakelijk onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. Een aantal locaties is als concrete mogelijkheid voor uitbreiding van polderwater of als zoekgebied aangewezen.

Voorts wordt nog een aantal maatregelen genoemd voor het vasthouden en benutten van hemelwater en de verbetering van de waterkwaliteit en ecologische waarden.

Er kan dan ook worden gesteld dat de gemeente Schiedam voorafgaand aan het opstellen van het bestemmingsplan uitvoerig overleg heeft gevoerd met het Hoogheemraadschap van Delfland. Daarnaast heeft zij zich in het bestemmingsplan verplicht zich de komende tien jaar in te spannen om de meest nijpende knelpunten in het watersysteem aan te pakken en dit in nauwe samenwerking met de waterbeheerder en de gemeente Rotterdam te realiseren.
Het is overigens opmerkelijk te noemen dat het Hoogheemraadschap in haar vooroverlegreactie aan de gemeente Rotterdam meedeelt geen opmerkingen te hebben op het plan en bij de gemeente Schiedam toch nog een aantal opmerkingen maakt. Dit terwijl beide gemeenten gezamenlijk de waterparagraaf hebben opgesteld.

Waterkwaliteit en Riolering
Aangegeven wordt dat met betrekking tot lozing, inlaat en kwaliteit van water, zoveel mogelijk de huidige en toekomstige wetgeving moet worden nagestreefd. De Wet Verontreiniging Oppervlaktewater bepaalt dat geen lozingen van schadelijke stoffen of van huishoudelijke afvalstoffen meer mogen plaatsvinden op het oppervlaktewater. Nieuwe ontwikkelingen moeten worden aangesloten op de riolering volgens de Beslisboom van de stichting Rioned.

Reactie
In de tekst van het bestemmingsplan zal deze opmerking worden meegenomen.

Ecologie
In het voorontwerp bestemmingsplan is de Delfhavensche Schie als recreatiewater opgenomen. Omdat de beroepsvaart eveneens van dit water gebruik maakt, verzoekt het Hoogheemraadschap de gemeente om deze functie in heroverweging te nemen. Dit in verband met de strenge kwaliteitseisen die zijn opgesteld in het beleidsplan Milieu en Water 2000 – 2004 van de provincie Zuid-Holland voor recreatief water.

Reactie
Als eerste kan worden opgemerkt dat de Schie op de provinciale kaart aangemerkt is als recreatief vaarwater. Daarnaast kan ten aanzien van de gemaakte opmerking het volgende worden opgemerkt. Het bestemmingsplan spreekt over het versterken van de Schie als historisch landschappelijk element. De hiervoor gewenste maatregelen zijn:
1. *realiseren van doorsteken naar de Schie en het realiseren van plekken aan de Schie;*
2. *het ontwikkelen van recreatieve mogelijkheden langs de Schie, al dan niet in combinatie met hier te vestigen horecabedrijven;*
3. *het realiseren van een langzaamverkeersverbinding op de oostoever van de Schie in het verlengde van de Overschieseweg.*

Bij de onder 1 genoemde maatregel moet worden gedacht aan verkeerswegen die vrij gelaten worden van bebouwing, die richting de Schie lopen, zodat werknemers op het terrein in bijvoorbeeld de lunchpauze langs de Schie kunnen wandelen en er kortere tijd kunnen verblijven. De onder 2 genoemde maatregel vloeit hieruit voort. In deze gebieden is het dan ook wenselijk om de mensen die er verblijven te kunnen voorzien van eten en/of drinken. Gedacht kan worden aan een patatzaak of iets dergelijks. De onder 3 genoemde maatregel heeft als doel een doorgaande recreatieve fietsroute te creëren. In geen van de gevallen wordt gedacht aan het creëren van een mogelijkheid om bijvoorbeeld in de Schie te zwemmen. Bij al deze genoemde maatregelen zal de veiligheid van de gebruikers voorop staan. Er zal bij de inrichting terdege rekening gehouden worden met de in de Schie aanwezige beroepsvaart.

D.6. Vrom-inspectie regio Zuid-West, Postbus 29036, 3100 GA Rotterdam

Samenvatting
De Vrom-inspectie heeft een aantal opmerkingen over verschillende aspecten van het voorontwerp bestemmingsplan gemaakt. Onderstaand worden de opmerkingen per aspect samengevat.

Woonfuncties
In de plantoelichting is opgenomen dat voor wat betreft de woonfuncties een uitsterfbeleid wordt gevoerd. De Vrom-inspectie onderschrijft het uitgangspunt dat binnen het plangebied de woonfuncties in beginsel worden geweerd. Zij geeft echter aan dat de opgenomen wijze van sanering te algemeen is opgenomen. Verzocht wordt een meer concrete werkwijze aan te geven. Hiervoor is aanvulling, dan wel verduidelijking noodzakelijk.
In het plan wordt ook een aantal illegale woonfuncties gelegaliseerd. De Vrom-inspectie merkt op dat deze legalisering wel expliciet gemotiveerd moet worden. Daarbij moet worden aangegeven of de legalisering uit het oogpunt van bijvoorbeeld milieu (geluid, lucht, externe veiligheid) acceptabel is. De toelichting dient dan ook op dit punt te worden aangepast.

Tot slot wordt opgemerkt dat in de toelichting (paragraaf 5.2.) is opgenomen dat een aantal woonfuncties niet in de milieuzonering is betrokken, omdat deze bestemmingen de ontwikkelingen van de nabij gelegen bedrijven te zeer beperken. Ook in dit geval beveelt de Vrom-inspectie aan, duidelijk aan te geven hoe men denkt om te gaan met de functies.

Reactie
In het ontwerp bestemmingsplan zal een concrete werkwijze voor de sanering van de woonfuncties worden opgenomen. Daarnaast zal een expliciete motivering worden gegeven van de legalisering van de bestaande woningen. Hierbij zullen ook de milieuaspecten worden meegenomen.
Eveneens zal in het ontwerp bestemmingsplan worden aangegeven hoe omgegaan zal worden met de woonfuncties in de milieuzonering.

Bedrijven
In de toelichting wordt van een aantal bedrijven geconcludeerd dat deze niet passen binnen de lijst van toelaatbare inrichtingen. Toch worden deze inrichtingen positief bestemd. De Vrom-inspectie merkt op dat de motivatie van deze legalisatie te summier is. Er moet dan ook een nadere onderbouwing worden gegeven.

Reactie
In het ontwerp bestemmingsplan zal een nadere onderbouwing worden gegeven van de legalisatie van een aantal inrichtingen die niet passen binnen de toelaatbare inrichtingen.

Geluid
In de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan is aangegeven dat er nader onderzoek plaats moet vinden naar de geluidsbelasting door het verkeer- en spoorweglawaai, waardoor er op dit moment onvoldoende duidelijkheid bestaat of er aan de voorkeurswaarden van de Wet Geluidhinder (Wgh) kan worden voldaan. De Vrom-inspectie merkt op dat deze duidelijkheid wel noodzakelijk is. Daarbij wordt ervan uitgegaan, dat indien niet aan de voorkeurswaarden kan worden voldaan, Gedeputeerde Staten hiervoor, voordat het plan verder in procedure wordt gebracht, ontheffing hebben verleend.

Voorts wordt aangegeven dat het plangebied een gezoneerd industrieterrein omvat. In het voorontwerp bestemmingsplan wordt aangegeven dat (nieuw te bouwen) woningen op dit industrieterrein als onderdeel van de bron moeten worden gezien. Zodoende wordt er niet getoetst aan de voorkeurswaarde uit de Wgh. De Vrom-inspectie geeft aan dat nader gemotiveerd moet worden op grond waarvan de gemeente van mening is dat de voorkeursgrenswaarde op deze woningen niet van toepassing is. Naast dit formele argument is de Vrom-inspectie van mening dat ook meer in materiële zin aangegeven moet worden dat er een aanvaardbaar woonklimaat bestaat, dan wel wordt gerealiseerd.

Reactie
Er zal zorg voor worden gedragen dat de noodzakelijke procedures hogere grenswaarden voor de genoemde locaties zijn doorlopen voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. De onderzoeksresultaten van de akoestische onderzoeken worden opgenomen in de plantoelichting.

Voorts zal zorg gedragen worden voor een nadere motivering van de mening dat de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh op de (nieuw te bouwen) woningen niet van toepassing is. Tevens zal worden onderbouwd/aangegeven dat een aanvaardbaar woonklimaat bestaat, dan wel wordt gerealiseerd.

Bodem
Binnen het plangebied is sprake van diverse bodemverontreinigingen. Om deze verontreinigingen te kunnen saneren is een grote financiële inspanning noodzakelijk. Er wordt dan ook geadviseerd om meer duidelijkheid over de aard en omvang van de verontreinigingen te geven en hiermee in de economische uitvoerbaarheid rekening te houden.

Reactie
Op dit moment wordt een exploitatieopzet voorbereid, waarin de bodemproblematiek wordt meegewogen. Dit zal in het ontwerp bestemmingsplan worden opgenomen.

Leidingen
In het bestemmingsplangebied is een hogedruk gasleiding aanwezig. Hiervoor gelden minimale bebouwings- en toetsingsafstanden. De Vrom-inspectie geeft aan dat niet duidelijk is hoe deze afstanden toepassing vinden in het bestemmingsplan. Bij het mogelijk maken van ontwikkelingen binnen de toetsingafstand moet nader worden gemotiveerd waarom deze ontwikkelingen (mede uit het oogpunt van externe veiligheid) aanvaardbaar zijn. Tot slot moeten de minimale bebouwingsafstanden in de voorschriften worden verankerd.

Reactie
De PPC heeft deze opmerking in haar reactie eveneens gemaakt. Kortheidshalve wordt naar deze reactie en de gemeentelijke reactie hierop verwezen (pagina's 14 en 15).

Externe veiligheid
De Vrom-inspectie merkt op dat het plan nieuwbouw mogelijk maakt. Daarmee is het dus ook aannemelijk dat het aantal personen toeneemt dat binnen de invloedssfeer van onder meer het transport van gevaarlijke stoffen over weg en rails.
Hierdoor neemt ook het groepsrisico (GR) toe. De Vrom-inspectie adviseert dan ook om de toename inzichtelijk te maken. Bij overschrijding van de oriënterende waarde voor het GR moet worden gemotiveerd waarom overschrijding plaatsvindt.

Daarnaast wordt aangegeven dat paragraaf 5.7 van het voorontwerp bestemmingsplan, voor wat betreft de externe veiligheid in relatie tot inrichtingen (waaronder LPG stations), in lijn gebracht moet worden met het recent in werking getreden Besluit externe veiligheid inrichtingen. Hierbij moet duidelijkheid worden gegeven of er inrichtingen aanwezig zijn die als risicovol in het besluit worden aangemerkt. De Vrom-inspectie merkt op dat in de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan alleen ingegaan wordt op de vraag of er LPG-stations en BRZC inrichtingen aanwezig zijn. Daarom acht zij aanvulling noodzakelijk.

Tot slot adviseert de Vrom-inspectie de in paragraaf 5.8 opgenomen conclusie 'dat door de beoogde ontwikkelingen binnen het plangebied het GR in relatie tot Rotterdam-Airport niet zal toenemen' nader te onderbouwen.

Reactie
Voor wat betreft de nieuwbouw zullen de aspecten met betrekking tot het Groepsrisico inzichtelijk worden gemaakt.
Ten aanzien van de externe veiligheid kan worden verwezen naar de reactie die reeds gegeven is bij de opmerkingen van de PPC (pagina's 13 en 14).
Voor wat betreft de opmerking over de aanvulling kan worden aangegeven dat deze aanvulling in het ontwerp bestemmingsplan zal worden opgenomen.
Voor de nadere onderbouwing van de relatie van het GR tot Rotterdam-Airport, wordt eveneens verwezen naar de opmerking en de reactie hierop van de PPC (pagina 14).

Luchtkwaliteit
In de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen dat de parameter fijn stof een landelijk probleem vormt. Dit onderschrijft de Vrom-inspectie. Dit neemt echter niet weg dat in de toelichting de gevolgen voor de concentraties van fijn stof in kaart moeten worden gebracht. Als er significante verslechtering optreedt ten gevolge van het bestemmingsplan, moet in breder verband worden gekeken naar wat er kan worden gedaan om de situatie te verbeteren. De Vrom-inspectie adviseert daarom in de toelichting nadrukkelijk aandacht te geven aan de parameter fijn stof.

Reactie
Ook de PPC heeft hierover een opmerking gemaakt. Voor deze opmerking en de reactie hierop wordt verwezen naar pagina 13.

Tot slot wordt voor overige zaken verwezen naar het advies van de PPC.

Reactie
Op alle opmerkingen van de PPC is uitvoerig ingegaan.

D.7. Tennet bv, Postbus 718, 6800 AS Arnhem

Samenvatting
In het bestemmingsplangebied ligt een bovengrondse hoogspanningsleiding van Tennet. Opgemerkt wordt dat in de toelichting van het bestemmingsplan wordt gesproken over het gedeeltelijk ondergronds brengen van het betrokken gedeelte van de verbinding van Tennet. Tot op heden is hierover nog geen absolute duidelijkheid, waardoor uitgegaan wordt van het ongewijzigd handhaven van de bovengrondse verbinding met de in het plan hiervoor opgenomen bescherming.

In verband met de uniformiteit in de regelgeving, wordt verzocht de in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen benaming: 'hoogspanningsleiding' te wijzigen in: 'bovengrondse hoogspanningsverbinding'.

Reactie
In het bestemmingsplan wordt vooralsnog uitgegaan van een bovengrondse verbinding. Zowel op de plankaart als in de voorschriften wordt uitgegaan van een bovengrondse verbinding.
In het ontwerp bestemmingsplan zal de benaming 'hoogspanningsleiding' worden gewijzigd in 'bovengrondse hoogspanningsverbinding'.

Daarnaast merkt Tennet op dat de op de plankaart aangegeven hoogspanningsverbinding over de gehele strook (25 meter aan weerszijden van de verbinding), moet worden bestemd. Ook ontbreekt nog een aantal mastlocaties. Tennet heeft een kaart bijgevoegd waarop alle locaties zijn aangegeven. Het verzoek is dan ook de plankaart met deze gegevens aan te vullen.

Reactie
Er zal zorg voor worden gedragen dat de hoogspanningsverbinding over de gehele strook, met aan weerszijden 25 meter, wordt opgenomen op de plankaart. De ontbrekende mastlocaties zullen op de plankaart van het ontwerp bestemmingsplan worden ingetekend.

Vervolgens wordt bezwaar gemaakt tegen een opgenomen gedeelte watergang op de locatie van een hoogspanningsmast (nr. 4). Dit wordt onaanvaardbaar geacht en er wordt dan ook verzocht de situatie zodanig te wijzigen dat rondom de mast een ruimte van 30 bij 30 meter vrij blijft van water.

Reactie
De genoemde situatie is een bestaande situatie. Zowel de luchtfoto als de kadastrale kaart van deze locatie laten zien dat de watergang reeds aanwezig is en dat de mast naast de watergang staat. Aan deze situatie kan niets worden veranderd.

In verband met de aan een hoogspanningsverbinding verbonden risico's is het niet wenselijk om gronden onder een hoogspanningsverbinding aan te wenden voor doeleinden die gepaard gaan met verhoogde mensenconcentraties.
De risico's waaraan wordt gedacht zijn met name het mogelijk neervallen van gereedschap en materiaal bij onderhouds- en herstelwerkzaamheden aan de verbinding. Ook wordt gedacht aan het neervallen van ijs(pegels), sneeuw en/of verontreinigingen vanaf de masten en/of de fase- en bliksemdraden bij bepaalde weersomstandigheden.

Reactie
In de voorschriften behorende bij het bestemmingsplan (artikel 36) is opgenomen dat bouwwerken binnen de zone van de hoogspanningsverbinding (25 meter aan weerszijden van de verbinding), alleen bouwwerken mogen worden opgericht als burgemeester en wethouders daarvoor vrijstelling hebben verleend. Dit betekent dat niet zonder meer gebouwd kan worden binnen de zone van de hoogspanningsverbinding. Burgemeester en wethouders mogen deze vrijstelling alleen verlenen indien de belangen van de verbinding niet onevenredig worden geschaad. Daarnaast moeten burgemeester en wethouders voordat zij vrijstelling verlenen, advies inwinnen bij de beheerder van de verbinding omtrent de vraag of de voorgenomen bouwactiviteiten de belangen van de verbinding niet onevenredig schaden en eventueel te stellen voorschriften.
Bovenstaande houdt in dat voordat er bouwwerkzaamheden zullen worden uitgevoerd, hierover altijd advies zal worden gevraagd aan Tennet bv.

In verband met de noodzakelijke ruimte voor het uitvoeren van herstel- en onderhoudswerkzaamheden wordt verzocht bij de verdere uitwerking van het gebied op voorhand rekening te houden met een vrije werkruimte rondom de masten van 30 bij 20 meter. Daarbij wordt tevens opgemerkt dat het in sommige gevallen noodzakelijk zal zijn om gronden binnen de zakelijke rechtstrook van de verbinding tijdens werkzaamheden tijdelijk te ontruimen.

Reactie
In ieder geval kan door middel van het leidingenvoorschrift, zoals in de voorgaande reactie is aangegeven, niet zonder meer gebouwd worden binnen de gehele zone van de hoogspanningsverbinding. Hiervoor zal altijd advies aan Tennet worden gevraagd. Deze zone strekt over de gehele lengte van de verbinding op Schiedams grondgebied en over een breedte van in totaal 50 meter.
De gevraagde vrije werkruimte rondom de masten van 30 bij 20 meter valt dus altijd binnen de zone van de verbinding, waardoor nooit zonder meer binnen de werkruimte rondom de masten kan worden gebouwd.

Tennet verzoekt de gemeente om in ieder geval te bewerkstelligen, dat in verband met de betrokkenheid van de hoogspanningsverbinding en de hiermee gepaard gaande hoogtebeperkingen, de verdere inrichtingsplannen voor het gebied tijdig aan haar voorgelegd worden ter beoordeling. Ook verzoekt zij tijdig bij de uitwerking van dergelijke plannen, betrokken te worden.

Reactie
Voor alle werkzaamheden in de zone van de hoogspanningsverbinding, zal advies aan Tennet moeten worden gevraagd. De door Tennet gewenste betrokkenheid is met artikel 36 van de voorschriften gewaarborgd.

Tot slot verzoekt Tennet om de voorschriften van artikel 36, lid 5 van het bestemmingsplan aan te vullen met een aantal zinsneden en in de artikelen van de bestemmingen die samenvallen met de hoogspanningsverbinding een verwijzing op te nemen naar een in de Nota Planbeoordeling van de provincie opgenomen artikel ter bescherming van de belangen van de hoogspanningsverbinding (artikel 36).

Reactie
De gevraagde aanvullingen en wijzigingen zullen worden verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan, met uitzondering van de aanvulling van artikel 36, lid 5, met een sub g. Deze aanvulling is juridisch gezien niet correct, aangezien lichtmasten, wegwijzers en straatmeubilair bouwwerken zijn in de zin van de Woningwet. Een aanlegvergunningstelsel kan alleen betrekking hebben op werken, geen bouwwerken zijnde.

D.8. ONS Ingenieursbureau, Van Heekstraat 15, 3100 AB Schiedam

Van de ONS zijn twee aparte reacties op het voorontwerp bestemmingsplan binnengekomen. Aangezien beide reacties van dezelfde instantie afkomstig zijn, zijn deze samengevoegd.
De reacties zijn onderstaand per onderdeel samengevat en van een reactie voorzien.

Samenvatting

Algemeen

De ONS is van mening dat in het plan geen duidelijke keuzes worden gemaakt, met name ten aanzien van de omgeving Polderwetering. Er wordt aangegeven dat de Schie en de Polderwetering juist als stadsranden naar voren gebracht dienen te worden. Er wordt gerefereerd aan het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Polderwetering. De ONS is van mening dat tussen het gebied van dit in voorbereiding zijnde bestemmingsplan en de Schiekade een duidelijke afstemming ontbreekt. Daarnaast wordt het betreurd dat ontwikkelingen zoals perifere winkelvoorzieningen in het plan zwak tot matig naar voren komen. De ONS ziet dit als een gemiste kans, zeker in relatie tot een mogelijk gewenste omgevingskwaliteit.
Voorts wordt opgemerkt dat de gewenste relatie tot de omgeving, zoals woonwijken en Schieveste, te zwak naar voren. Er zou duidelijk moeten worden wat de kracht van het bedrijventerrein is en hoe het zich onderscheidt van andere bedrijventerreinen. Uit de bestemmingsplangegevens wordt voorzichtig geconcludeerd dat het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en het zoeken naar water grotendeels buiten de plangrenzen wordt uitgevoerd.
Tot slot wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan een negatief gevolg heeft voor het (toch al beperkte) groenareaal. Er wordt gepleit voor het opnemen van een rood voor groen regeling, waarmee bij de aanleg van bedrijven, infrastructuren etc. geld gereserveerd wordt voor een kwaliteitsimpuls voor het resterend groen.

Reactie

In het bestemmingsplan Spaanse Polder en 's Graveland, wordt met het nieuw te realiseren woongebied juist wel aansluiting gezicht met Polderwetering. Daarnaast wordt het van belang geacht dat de nieuwe woonbestemming nauw verbonden is met water en groen. In de plantoelichting wordt daarover het volgende opgemerkt: Voor het nieuw te ontwikkelen woongebied nabij de Polderweg is een globale bestemming opgenomen die nog nader uitgewerkt kan worden. Binnen deze bestemming zijn in een ***ruime opzet*** *vrijstaande en twee aaneen gebouwde woningen mogelijk. De bouwvoorschriften zijn afgestemd op het voorontwerp bestemmingsplan "Polderwetering". De uitwerking van het woongebied, zal dan ook worden afgestemd op de uitgangspunten van het voorontwerp bestemmingsplan "Polderwetering". Op deze manier wordt de samenhang tussen de twee gebieden gewaarborgd.*

Daarnaast zal bij de uitwerking van de plannen moeten worden getoetst aan het beeldkwaliteitplan dat in het bestemmingsplan zal worden opgenomen. Dit beeldkwaliteitplan is een nadere uitwerking van de stedenbouwkundige visie. Hierin wordt ten aanzien van de woonbebouwing gewaarborgd dat deze in clusters worden ondergebracht. Binnen deze clusters wordt een zonering aangebracht gericht op een goede inpassing in het landschap.
Ten aanzien van de perifere winkelvoorzieningen kan worden opgemerkt dat het basisuitgangspunt voor het gebied, de intensivering en versterking van het bedrijventerrein is. Daarnaast worden andere mogelijkheden gecreëerd waaronder woningbouw aan de rand van het gebied. Het provinciale beleid staat niet toe dat op bedrijventerreinen het aantal perifere winkelvoorzieningen wordt vergroot. Wel wordt met het bestemmingsplan gestreefd naar de verbetering van de continuïteit van de 's Gravelandseweg, door onder meer deze zone aan te wijzen voor detailhandelsbedrijven. Het gaat hier wel om grootschalige detailhandel.

Tot slot kan ten aanzien van de gewenste rood voor groen regeling worden opgemerkt dat het huidige beleid ten aanzien van bedrijventerreinen gericht is op intensivering van het grondgebruik. Daarmee wordt extra uitbreiding van oppervlakte aan bedrijventerrein voorkomen. Hierdoor kan in feite meer groen behouden blijven, zij het dat dit meer een bovenlokaal uitgangspunt is. Buiten het bestek van dit bestemmingsplan valt de mogelijkheid om de extra inkomsten die de beide gemeentes genereren door de intensivering van het grondgebruik (WOZ) eventueel aan te wenden voor een kwalitietsimpuls voor het resterende groen.

Stedenbouwkundige visie

De ONS merkt op dat de bewering dat de kwaliteiten van de (omgeving) Polderwetering behouden moeten blijven, strijdig is met de schets en met de tekst van de stedenbouwkundige visie. De ONS geeft aan dat groen moet worden behouden, maar dat er wel een enorme hoeveelheid woningbouw op de locatie wordt geprojecteerd. Daarnaast wordt er water in de plaats van het huidige groen opgenomen.

Water heeft wel natuurwaarde, maar volgens de ONS kan niet worden gesteld dat hiermee de landschappelijke waarden behouden blijven. Het omvormen van gras naar water is duidelijk een wijziging van het landschappelijk karakter.
Er wordt aangegeven dat het creëren van een combinatie tussen natuur en wonen nauwelijks uitvoerbaar is. Tot slot wordt opgemerkt dat er geen aandacht besteed wordt aan de toeristische waarde van het gebied in de vorm van de Midden-Delfland fietsroute.

Reactie
Zoals hiervoor reeds is opgemerkt is wordt in het bestemmingsplan Spaanse Polder en 's Graveland, met het nieuw te realiseren woongebied juist aansluiting gezocht bij Polderwetering. Daarnaast wordt het van belang geacht dat de nieuwe woonbestemming nauw verbonden is met water en groen. In de plantoelichting wordt daarover het volgende opgemerkt: Voor het nieuw te ontwikkelen woongebied nabij de Polderweg is een globale bestemming opgenomen die nog nader uitgewerkt kan worden. Binnen deze bestemming zijn in een ***ruime opzet*** *vrijstaande en twee aaneen gebouwde woningen mogelijk. Er is dus geen sprake van een enorme hoeveelheid woningbouw, maar van een inpassing van woningen met bijbehorende groenvoorzieningen, waardoor deze strook tussen twee bedrijventerreinen een invulling krijgt die enerzijds profiteert van de bestaande landschappelijke kwaliteiten en anderzijds de belevingswaarde van het gebied, gelet op de omgeving, vergroot. De bouwvoorschriften zijn afgestemd op het concept voorontwerp bestemmingsplan "Polderwetering".*

Het feit dat in het gebied naast groen ook water wordt opgenomen, heeft te maken met de waterhuishouding. In het kader van de watervisie, welke onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan, is de gemeente verplicht bepaalde gebieden aan te wijzen voor het realiseren van extra oppervlakte voor polderwater.
Zoals opgemerkt sluit het nieuwe woongebied aan op de uitgangspunten van Polderwetering. De bestaande bebouwing in Polderwetering laat zien dat de combinatie tussen wonen en natuur wel degelijk mogelijk is.

Tot slot wordt opgemerkt dat de Midden – Delfland fietsroute buiten de grenzen van dit plangebied valt, waardoor hieraan geen aandacht is besteed in het bestemmingsplan.

Spoor en A20
De ONS merkt op dat het visueel betrekken van het spoor en de A20 conflicterend zal kunnen gaan werken met zaken zoals geluid, luchtvervuiling en vooral de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.

Reactie
Langs de spoorlijn heeft het bedrijventerrein op dit moment een rommelig en onsamenhangend karakter. Bij herstructurering liggen er juist kansen om de beeldkwaliteit en representativiteit aan deze zijde te verbeteren.
Hierbij wordt gedacht aan het versterken van de groenbegeleiding van het spoor, zodat bij de entree bij de kruising met de A20 geaccentueerd wordt en de spoorzone een continue karakter krijgt. Daarom is het juist van belang de doorzichten te behouden naar de spoorzone. De doorzichten vanaf de A20 richting het bedrijventerrein hebben tot doel de passant een goed zicht op het bedrijventerrein te geven, zodat deze tot zijn recht komt.

Deel I toelichting voorontwerp bestemmingsplan
In de beschrijving van de positionering van het plangebied is opgenomen dat er op dit moment geen sprake is van een duidelijk herkenbare groenstructuur in de Spaanse Polder en 's Graveland. De ONS merkt op dat de laanbeplanting langs de 's Gravelandseweg en het groengebied ten noorden van de combinatie Polderwetering, Polderweg en Schiekade, wel degelijk kunnen worden aangemerkt als herkenbare groenstructuur.

Reactie
Deze opmerking zal worden verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.

Historische landschappelijke elementen
Bij de knelpunten in het plangebied is opgenomen dat de 'historische landschappelijke elementen, zoals de Schie en de Polderweg, meer structurerend kunnen worden ingezet'. De ONS is van mening dat beter kan worden opgenomen dat deze elementen meer structurerend **moeten** worden ingezet. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid een herkenbare stadsrand te creëren.

Reactie
*Hier is sprake van een omschrijving van knelpunten en de **mogelijke** oplossingen hiervoor. Deze oplossingen worden pas verderop in het bestemmingsplan uitgewerkt. Als blijkt dat de mogelijke oplossingen niet kunnen worden gerealiseerd, wordt dat in de uitwerking van het bestemmingsplan tot uitdrukking gebracht.*
Er kan dus niet op voorhand, bij beschrijving van knelpunten, al definitief een oplossing worden aangereikt. Er wordt wel een richting gegeven voor de verdere uitwerking in het bestemmingsplan.

Flatted factories
In de beschrijving van de visie wordt het kenmerkende streefbeeld van de clusters die op het bedrijventerrein worden voorzien, vermeld. Het plan voorziet in 6 verschillende clusters: foodcluster, transportcluster, designcluster, gemengd cluster, cluster zakelijke dienstverlening en flatted factories. Het kenmerkende streefbeeld voor de flatted factories ontbreekt in de beschrijving.

Reactie
Deze opmerking is juist. In het ontwerp bestemmingsplan zal eveneens het kenmerkende streefbeeld voor de cluster flatted factories worden gegeven.

Behoud groen en open karakter
De ONS had onder het kopje ‘stedenbouwkundige visie’ al aangegeven dat het creëren van een woongebied (omgeving Polderweg) en het streven naar een open structuur strijdig met elkaar zijn. Zij is van mening dat als gestreefd wordt naar het behoud van een open en groen karakter, er alleen sprake kan zijn van zeer beperkte (lint)bebouwing langs de Polderweg. Naar inzicht van de ONS zijn in het bebouwingsperceel infrastructurele werken niet inbegrepen. Hierdoor zal het terrein een ‘stenig karakter krijgen’. Waarmee een ernstige afbreuk aan de ‘groendoelstelling’ wordt gedaan.

Reactie
Het betreft hier een woongebied, waarbij restricties worden gesteld aan de bebouwing. Voor de gebouwen op de percelen is een maximale oppervlakte gegeven. Daarnaast zal, zoals reeds eerder opgemerkt, bij de uitwerking van de plannen, moeten worden getoetst aan het beeldkwaliteitplan dat in het bestemmingsplan is opgenomen.

<u>Deel I voorschriften voorontwerp bestemmingsplan</u>
natuurontwikkeling
De ONS merkt op dat in de artikelen 32, 33 en 34 de bestemming natuurontwikkeling ontbreekt. Daarnaast wordt opgemerkt dat binnen de bestemming Groenaanleg en Water (artikel 34) de mogelijkheid bestaat om ontsluitingen en tuinen van de woningen in het aangewezen woongebied te kunnen aanleggen. De ONS kan met deze bepaling niet instemmen omdat zij van mening is dat dit groengebied als zodanig behouden moet blijven.

Reactie
Deze opmerking heeft geleid tot de conclusie dat lid c en d van artikel 34 zullen komen te vervallen. Aan het verzoek met betrekking tot de bepalingen ten aanzien van deze voorzieningen kan niet tegemoet gekomen worden. Een dergelijke bepaling is in dit gebied niet te verlangen. Wel zal zoveel mogelijk gestreefd worden om, daar waar mogelijk, natuurontwikkeling te laten plaatsvinden.

<u>Plankaart</u>
Fokkersstraat
Voorgesteld wordt de watergang aan de Fokkerstraat te verlengen in de richting van de ’s-Gravelandseweg en wellicht ook te verbreden. Er wordt geadviseerd deze watergang als zoekgebied voor water op te nemen.

Reactie
Op dit moment zijn studies gaande naar de aanleg van een treinstation met bijbehorende voorzieningen in de nabijheid van genoemd gebied. Het in het bestemmingsplan opnemen van een doorgetrokken watergang op deze plaats, zou deze studie te zeer kunnen belemmeren.

Deel II toelichting voorontwerp bestemmingsplan

Ecologie

Ten aanzien van de Ecologie paragraaf heeft de ONS een aantal opmerkingen. Ten eerste verzoekt zij om onder de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied een tweetal tekstuele toevoegingen te plaatsen.

Reactie

Deze tekstuele toevoegingen zullen worden opgenomen.

soortenbescherming

Ten aanzien van de soortenbescherming in het kader van de Flora en Fauna wet, wordt een aantal beschermde soorten specifiek benoemd. De ONS geeft aan dat zij hier geen voorstander van is, omdat op deze manier de kans bestaat dat andere beschermde soorten over het hoofd worden gezien of worden genegeerd. Als toch wordt vast gehouden aan de specifieke benoeming, wordt verzocht een aantal soorten aan de lijst toe te voegen.

Reactie

De methodiek van het benoemen van de soorten wordt vooralsnog voorgestaan, omdat hier de meeste duidelijkheid mee verkregen kan worden. In het ontwerp bestemmingsplan zullen de door de ONS aangedragen extra soorten worden opgenomen.

Effecten ecologie op plangebied

Ten aanzien van de mogelijke effecten in het plangebied op de ecologie in het gebied, merkt de ONS op dat in tegenstelling tot hetgeen in het voorontwerp bestemmingsplan beweerd wordt, de amfibieën en beschermde planten wel degelijk het risico lopen beschadigd of verstoord te worden. Dit komt omdat een deel van de geplande werkzaamheden plaats zal vinden in het voor deze soorten meest geschikte gebied.
Verder geeft de ONS aan dat bij de conclusies het noemen van soortnamen achterwege kan blijven en merkt zij nog een tekstuele fout op.
Tot slot merkt de ONS op dat een bestemmingsplan een meerjarenplan is. Gedurende de periode dat een plan van kracht is, kan de situatie met betrekking tot het voorkomen van flora en fauna drastisch wijzigen.

Reactie

In het bestemmingsplan is de aanbeveling opgenomen dat voor vaststelling hiervan onderzoek naar extra beschermde soorten uitgevoerd moet plaatsvinden. Dit onderzoek is reeds gestart. Daarnaast is geconcludeerd dat in elk geval ontheffing zal moeten worden aangevraagd voor overige te beschermen planten en soorten.
Gelet hierop wordt voor dit moment voldaan aan de verplichtingen die een gemeentebestuur heeft ten aanzien van de flora- en fauna bij het opstellen van een bestemmingsplan. Het aanbevolen onderzoek zal in gang gezet worden.
Het achterwege laten van het noemen van soortnamen in de conclusie zal worden doorgevoerd in het ontwerp bestemmingsplan.

Fokkerstraat

De ONS merkt op dat evenwijdig aan de Fokkerstraat een brede waterpartij is gesitueerd. Deze geplande waterpartij is gesitueerd op onder andere het aan de ONS verhuurde terrein gelegen tussen de huidige spoorsloot en het erfpachtterrein. Hiermee kan niet worden ingestemd, aangezien de aanwezige hoogspanningsverbinding reeds tot beperkingen op het terrein zorgt. Verdere beperking van de mogelijkheden wordt onacceptabel geacht. Daarnaast wordt verzocht om het gehele terrein te bestemmen voor bedrijfsdoeleinden in de categorie 4.

Reactie

Het betreft hier een bestaande situatie. De watergangen zijn geïnventariseerd en op de plankaart ingetekend. Is er wel sprake van verbreding van de watergang. Bij het opstellen van een bestemmingsplan is sprake van toelatingsplanologie. Dit betekent dat de bestemmingen zoals deze worden opgenomen op een plankaart niet afgedwongen kunnen worden. Daarnaast is de gemeente eigenaar van de grond.

De categorie van bedrijfsactiviteiten is aan de percelen toegekend op basis van de bestaande situatie. Verhoging van deze categorie is mogelijk via een vrijstellingsbepaling. Als de wens bestaat andere activiteiten uit te gaan voeren die niet binnen de aan het gebied toegekende categorie 3 vallen, kan hiervoor vrijstelling worden aangevraagd. Het is niet toegestaan om op voorhand, zonder dat daar aanleiding toe is, een hogere categorie op te nemen.

Van Heekstraat
Het kantoorpand van de ONS aan de Van Heekstraat heeft ingevolge het voorontwerp bestemmingsplan een bestemming gekregen met een maximale bouwhoogte van 12 meter.
Dit is conform de bestaande hoogte. De ONS verzoekt de gemeente deze restrictie te verwijderen zodat de vrijheid blijft bestaan om in de toekomst een extra verdieping op het pand te realiseren. Bouwkundig gezien is dat op dit moment reeds mogelijk.
Voor de andere delen van het ONS terrein wordt een maximale bouwhoogte van 7 meter gegeven. Verzocht wordt deze bouwhoogte te verhogen tot 15 meter.
Tot slot wordt bezwaar gemaakt tegen de bouwhoogte op het terrein op de hoek Scholtenstraat/Van Heekstraat. Er zijn voor dit terrein bouwplannen in ontwikkeling die de maximale hoogte van 7 meter overschrijden.

Reactie
Voortschrijdend inzicht heeft tot de conclusie geleid dat de maximale hoogte van 7 meter wordt gewijzigd in 15 meter. Dit geldt voor het gehele plangebied, met uitzondering van die gebieden, waarvoor reeds een hogere maximale hoogte dan 15 meter bestond. Hiermee wordt voldaan aan de gewenste verruiming.

Jan van Riebeeckweg
Het terrein direct achter het pand van Radio Modern, is door de ONS in gebruik. In het voorontwerp bestemmingsplan is dit terrein in verschillende percelen verkaveld en zijn er openbare wegen gepland op het deel dat bij de ONS in gebruik is. Hiervan wordt de noodzaak niet ingezien en er wordt dan ook bezwaar tegen gemaakt.

Reactie
De op de kaart aangegeven openbare wegen zijn eveneens gebaseerd op de bestaande situatie. De reden dat deze wegen ook daadwerkelijk als zodanig zijn bestemd en niet in de bedrijfsbestemming zijn opgenomen, is gelegen in het feit dat deze doorsteken gewaarborgd moeten blijven. In dit gebied is bewust gekozen voor het behouden van de doorsteken.
Het bestemmingsplan spreekt over het versterken van de Schie als historisch landschappelijk element. De hiervoor gewenste maatregelen zijn onder andere:
1. *realiseren van doorsteken naar de Schie en het realiseren van plekken aan de Schie;*
2. *het ontwikkelen van recreatieve mogelijkheden langs de Schie, al dan niet in combinatie met hier te vestigen horecabedrijven*

Bij de onder 1 genoemde maatregel moet worden gedacht aan verkeerswegen die vrij gelaten worden van bebouwing, die richting de Schie lopen, zodat werknemers op het terrein in bijvoorbeeld de lunchpauze langs de Schie kunnen wandelen en er kortere tijd kunnen verblijven. Een en ander zoals opgenomen op de plankaart. De onder 2 genoemde maatregel vloeit hieruit voort. In deze gebieden is het dan ook wenselijk om de mensen die er verblijven te kunnen voorzien van eten en/of drinken. Gedacht kan worden aan een patatzaak of iets dergelijks.

Overigens dient wel vermeld te worden dat burgemeester en wethouders bij de vaststelling van het ontwerp bestemmingsplan, een uitspraak zullen doen over de definitieve invulling van het gebied.

Algemene opmerkingen
In de bouwvoorschriften is een vrijstellingsbepaling opgenomen om grotere bouwhoogten te kunnen realiseren dan volgens de plankaart toegestaan zijn. De ONS is van mening dat verzuimd is aan te geven onder welke voorwaarden deze vrijstelling verleend kan worden. Daarnaast is op de percelen grenzend aan de Schie een strook bestemd voor ‘primair waterkeringsdoeleinden’ aangegeven. Op grond hiervan zijn beperkingen aanwezig voor op de terreinen op te richten bebouwing. De ONS is van mening dat deze strook te breed is. De reeds op de Van Heekstraat aanwezige gebouwen vallen binnen de strook. De ONS meent dat, als er al sprake is van de noodzaak van het opnemen van de strook, deze in elk geval smaller zou moeten zijn.
Tot slot merkt de ONS op dat de exploitatieopzet gemist wordt in het voorontwerp bestemmingsplan.

Reactie
De vrijstelling van de bouwhoogten kan worden verleend als burgemeester en wethouders van mening zijn dat dit past binnen het gebied. Dit zal dus per individueel geval bekeken worden. De stedenbouwkundige situatie mag door de vrijstelling niet verslechteren, als dit wel het geval is, zal geen vrijstelling worden verleend.
De aangewezen strook bestemd voor primair waterkeringsdoeleinden is een vaststaand gegeven, evenals de breedte hiervan. Het is verplicht deze waterkeringsdoeleinden op te nemen in een bestemmingsplan. Het Hoogheemraadschap van Delfland is beheerder van deze strook.
De exploitatieopzet zal in het vastgestelde bestemmingsplan opgenomen zijn.

D.9. Kamer van Koophandel Rotterdam, Postbus 450, 3000 AL Rotterdam

Clusterbeleid
De Kamer van Koophandel merkt op dat het voorgestelde clusterbeleid voor grote onrust bij de ondernemers in het gebied zorgt. Zij vraagt zich ook af of dit beleid leidt tot een beter en aantrekkelijker bedrijventerrein.

Reactie
Reeds bij de inspraakreactie van de Belangenvereniging Spaanse Polder is uitvoerig ingegaan op het clusterbeleid. Kortheidshalve wordt naar deze reactie en de reactie van de gemeente verwezen (pagina's 4 en 5).

Verkeerssituatie
De Kamer van Koophandel merkt op dat het bestemmingsplan reeds uitspraken doet over de gewenste inrichting van wegen binnen het gebied, terwijl er nog gesprekken gevoerd worden met de ondernemers om oplossingen te vinden voor bepaalde knelpunten. Voor wat betreft deze en aanvullende opmerkingen wordt verwezen naar de inspraakreacties van de Belangenvereniging Spaanse Polder (B.2.) en de Belangengroep Ondernemers Rotterdam-Rijnmond (B.3.).

Reactie
De opmerking ten aanzien van de inrichting van de wegen in het gebied, heeft met name betrekking op het Rotterdams plangebied. De gemeente Rotterdam zal hierop moeten reageren. Verder wordt voor de inhoudelijke behandeling van de inspraakreacties waaraan wordt gerefereerd, verwezen naar de pagina's 4 t/m 9 van deze nota.

Bijlage

Verslag mondelinge inspraakreacties inspraakavond voorontwerp bestemmingsplan ‘Spaanse Polder & ’s Graveland 2004’

17 december 2004

Inspraakreactie

Naam:
De heer A. van Gool

Adres:
Industrieweg 138a, 3044 AT Rotterdam

Telefoonnummer:
06-26364078

E-mail adres :
arivangool@zonnet.nl

Reactie :
Meneer Van Gool heeft een woonbestemming in de Alblashaven. Deze woonbestemming komt echter niet in de bestemmingsplannen voor.

Inspraakreactie

Naam:
De heer De man
Mar NV

Adres:
Postbus 34040, 3005 GA Rotterdam

Telefoonnummer:
010 - 4776412

E-mail adres :
nvmar@ilse.nl

Reactie :
De heer De Man geeft aan dat er een fout zit in het bestemmingsplan. ‘Er wordt gesproken over een bouwhoogte van 7 meter langs de A20, terwijl men juist hoge gebouwen wil bouwen. In het bestemmingsplan blijkt dan later dat er een minimale bouwhoogte is van 15 meter. Daarnaast heeft de heer De Man een kritische opmerking over de functie van deze hoge gebouwen. Er moet meer inzicht komen in de toegestane functies. Industriële activiteiten op de 15^{e} verdieping, is onzinnig.

Inspraakreactie

Naam:

J.C. van Donkelaar

C. van Donkelaar Group BV

Adres:

Overschieseweg 32, 3044 EE Rotterdam

Telefoonnummer:

010 - 2083788

E-mail adres :

Reactie :

1. Sinds 1992 is men bezig met bodemsanering. Er is echter nog steeds geen besluit genomen. In 2000 zou er gesaneerd gaan worden, dit is niet doorgegaan. In 2004 zou er een besluit genomen gaan worden, dit is weer verschoven naar 13 december.' Sindsdien heeft meneer Van Donkelaar niets meer gehoord over de bodemsanering. Zijn vraag is dan ook: 'wanneer wordt er een besluit genomen?'

2. Meneer Van Donkelaar wil graag een bezwaar aantekenen tegen de nieuwe aangegeven rooilijn of bouwlijn op de percelen Overschieseweg 21 t/m 25 en 32 t/m 33. Dit wijkt sterk af van de oude, bestaande rooilijn. Van Donkelaar heeft bezwaar, omdat er nu minder mogelijkheid is om te bouwen. Dit vindt hij 'totaal onacceptabel'.

Inspraakreactie

Naam:
Dhr. Lagendijk

Adres:
Vlaardingweg 30, 3044 CK Rotterdam

Telefoonnummer:
010-4151722

E-mail adres :
bert@lagendijk-holding.nl

Reactie :

1. De eerste opmerking van meneer Lagendijk heeft betrekking op het kruispunt Vlaardingweg-Industrieweg. ‘Door de nieuwe plannen wordt de Industrieweg een belangrijkere weg in Spaanse Polder. De Industrieweg vloeit af in de Matlingeweg, net voor de brug. Waarom niet met een bocht over de Vlaardingweg meedraaien? Dan heb je geen kruispunt, maar een doorgaande verbinding. Hierdoor maak je de Vlaardingweg iets belangrijker, maar daar heb je de ruimte. Op deze manier kan je een grote hoeveelheid verkeer verwerken.’

2. De tweede opmerking gaat over de brug bij de Doenkade over de Schie. ‘Daar heb je op twee plaatsen links afslaand verkeer. Verkeer dat naar Rotterdam gaat moet links afslaand de weg kruisen. Verkeer naar Den Haag moet ook links afslaand de weg kruisen. Waarom niet het verkeer rechtstreeks rechtsaf de Rijksweg op laten gaan? Dan ben je het kruisende verkeer kwijt!’

Inspraakreactie

Naam:
De heer Verbakel, Verbakel Schiedam
De heer van der Dool, Staalhandel Van Zijl BV

Adres:
Brauwweg 5, 3125 AE Schiedam
De Brauwweg 1, 3125 AE Schiedam

Telefoonnummer:
Verbakel: 010 - 4154762
Staalhandel: 010 - 4159277

E-mail adres :
verbakelschiedam@planet.nl
alexander.vanzijl@xs4all.nl

Reactie :
Verbalen en Van Zijl hebben een gezamenlijke inrit. ‘De inrit kan met een kleine aanpassing veel toegankelijker worden gemaakt. Er is nu een pleintje met Amsterdammertjes (paaltjes). Als een flinke vrachtwagen de inrit op wil rijden, staan deze paaltjes in de weg. De vrachtwagen kan dan niet goed een draai maken. De vrachtwagen staat dan vast op een heel druk punt. Het verkeer moet wachten op de vrachtwagen. Door het verwijderen van een paar paaltjes kunnen vrachtwagens een stuk vloeiender de inrit oprijden. Het verkeer kan dan sneller doorrijden. Het verwijderen van een paar paaltjes is een aanpassing waar verder niemand last van heeft.’

Bijlage 12. Nader onderzoek flora en fauna bestemmingsplangebied Spaanse- en 's-Gravelandsepolder

ONS
Ingenieursbureau

Nader onderzoek flora en fauna bestemmingsplangebied Spaanse- en ‘s-Gravelandsepolder

Energie, milieu, infrastructuur en media

ONS
Ingenieursbureau

Nader onderzoek flora en fauna bestemmingsplangebied Spaanse- en ‘s-Gravelandsepolder

In opdracht van:
Gemeente Schiedam, afdeling REO.

opgesteld door:
ing. J.C. de Kruijf
ONS-ingenieursbureau
Adviseur Ecologie en Groen

projectnummer: 13260013
revisie 00, 22 juli 2005

autorisatie

datum	status	naam	functie	paraaf
	concept	Piet Bliek	teammanager	
	concept	Hans de Kruijf	adviseur	

1 INLEIDING 2

1.1 AANLEIDING 2
1.2 VRAAGSTELLING 2
1.3 AFBAKENING 2

2 WET EN REGELGEVING 3

2.1 FLORA- EN FAUNAWET 3
2.1.1 AMvB artikel 75 3

3 LOCATIE BESCHRIJVING 4

4 ONDERZOEK 5

4.1 LITERATUURSTUDIE 5
4.2 VELDWERK 5

5 INTERPRETATIE 7

6 CONCLUSIES 9

Bijlagen:

1. **Kaartbijlage**
2. **Soortenlijst**

1 Inleiding

De Flora- en Faunawet[1] (voortaan F&F wet) is op 1 april 2002 in werking getreden. Deze wet vormt samen met de Natuurbeschermingswet (1998) en de Vogel- en Habitatrichtlijn (EEG, 1992) het belangrijkste juridische kader voor de bescherming van de natuur. In de F&F wet wordt, onder andere, de zorgplicht beschreven.
Indien ingrepen plaatsvinden welke nadelige gevolgen kunnen hebben voor de aanwezige flora en fauna, dient voor het uitvoeren van de werkzaamheden een toets op de F&F wet plaats te vinden. In een enkel geval dient daarnaast een nader onderzoek naar extra beschermde soorten te worden uitgevoerd.

1.1 Aanleiding

In het kader van het bestemmingsplan Spaanse- en ’s-Gravelandsepolder[2] is een onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde flora en fauna binnen het plangebied.
Er worden ontwikkelingen mogelijk gemaakt welke een nadelig effect kunnen hebben op beschermde flora en fauna. Met name het noordoostelijke deel van de ’s-Gravelandsepolder te Schiedam heeft een natuurlijk karakter. Mogelijk hebben zich hier de Rugstreeppad en vleermuizen gevestigd.
In verband daarmee bestaat de noodzaak om, voor een deel van het plangebied, een nader onderzoek naar extra beschermde amfibieën en zoogdieren uit te voeren. De gemeente Schiedam heeft hiervoor opdracht verstrekt aan de adviseur ecologie en groen van ONS Ingenieursbureau B.V. (stadsecoloog).

1.2 Vraagstelling

Voorafgaand aan het onderzoek is de volgende vraagstelling geformuleerd:

- In hoeverre komen op de onderzoekslocatie extra beschermde amfibieën, met name rugstreeppad, voor.
- In hoeverre komen op de onderzoekslocatie extra beschermde zoogdieren, met name vleermuizen, voor.
- In hoeverre levert het onderzoek aanvullende informatie met betrekking tot het voorkomen van beschermde soorten flora en fauna op de onderzoekslocatie.
- In hoeverre hebben de aangetroffen soorten effect op de voortgang van de planontwikkeling

1.3 Afbakening

Deze rapportage vormt een aanvulling op het bestemmingsplan Spaanse en ’s-Gravelandsepolder [2]. Hierin wordt een deel van het bestemmingsplangebied beschreven. Het deelgebied is gelegen in het noordoosten van de ’s-Gravelandsepolder, binnen de gemeentegrens van de gemeente Schiedam, in de omgeving van de Polderweg en de Schiekade (zie bijlage 1).

Bij dit nader onderzoek moet worden opgemerkt dat elke veldinventarisatie een momentopname is. Met het verstrijken van de tijd valt het spontaan voorkomen en verdwijnen van beschermde planten en dieren nooit met volledige zekerheid te voorzien of uit te sluiten.

2 Wet en regelgeving

2.1 Flora- en faunawet

In de F&F wet wordt onder ander de zorgplicht beschreven en worden beschermde soorten flora en fauna aangewezen. Hieronder volgt, de voor dit project, belangrijkste tekst uit deze wet:

> Hoofdstuk I, artikel 2.
> Lid 1 *“Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving”.*
> Lid 2 *“ De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in ieder geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor Flora en Fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voor zover zulks in redelijkheid kan worden gevergd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zo veel mogelijk te beperken of ongedaan te maken”.*

Daarnaast worden in Hoofdstuk II van de wet beschermde soorten aangewezen. Het betreft hier kortweg alle vogels, zoogdieren, reptielen en amfibieën. Daarnaast zijn enkele planten, vissen, kreeftachtigen, kevers, dagvlinders, mieren en slakken aangewezen.
In Hoofdstuk III, paragraaf 1, artikel 8 en paragraaf 2, artikel 9 tot en met 12 van de wet zijn de, voor dit onderzoek van belang zijnde, algemene verbodsbepalingen opgenomen.
Met betrekking tot beschermde dieren geldt een verbod op het doden, verwonden, verontrusten, vangen en bemachtigen of met het oog daarop opsporen van beschermde soorten alsmede het beschadigen, vernielen, uithalen, wegnemen of verstoren van de nestplaats of vaste rust- en verblijfsplaats. Met betrekking tot beschermde planten geldt een verbod tot het plukken, verzamelen, afsnijden, uitsteken, vernielen, beschadigen, ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats verwijderen.

Indien op een ontwikkelingslocatie beschermde soorten worden aangetroffen of wordt vermoedt dat beschermde soorten aanwezig kunnen zijn die een nadelig gevolg kunnen ondervinden van de geplande handelingen dient ontheffing te worden aangevraagd bij de minister.

2.1.1 AMvB artikel 75

Hieronder volgt een samenvatting met betrekking tot AMvB artikel 75[3]. Deze AMvB is sinds begin 2005 van kracht.
In het kader van de wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen gaan rond de jaarwisseling 2004/2005 voor bepaalde beschermde dier- en plantensoorten vrijstellingen gelden op de Flora- en faunawet. Dit is het geval bij:

- beheer en onderhoud (bijv. waterschapsbeheer, natuurbeheer, bosbouw, landbouw);
- gebruik (bijv. defensie, recreatie) en
- ruimtelijke ontwikkeling (bijv. woningbouw, wegenaanleg).

Dat betekent dat deze activiteiten, onder voorwaarden, zonder ontheffing kunnen worden uitgevoerd. Ook als dit schadelijke effecten heeft voor beschermde dier- en plantensoorten.

Er worden drie soortcategorieën aangewezen:
Tabel 1 algemene soorten.
Tabel 2 overige soorten.
Tabel 3 soorten uit bijlage IV Habitatrichtlijn.

ad. 1) Als iemand activiteiten onderneemt die zijn te kwalificeren als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt een vrijstelling voor deze soorten voor artikel 8 t/m 12 van de F&F wet. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld. Voor deze activiteiten hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden. Voor andere dan de hierboven genoemde activiteiten is een ontheffing nodig.
ad. 2) Als iemand activiteiten onderneemt die zijn te kwalificeren als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt een vrijstelling voor deze soorten voor artikel 8 t/m 12 van de F&F wet, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Een gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf opgesteld worden en ingediend voor goedkeuring. Hetzelfde geldt voor alle vogelsoorten.
ad. 3) Met betrekking tot deze soorten blijft de F&F wet in principe ongewijzigd.

In bijlage 2 soortenlijsten is per soort aangegeven of het een tabel 1, 2 of 3 soort betreft.

Naast de flora en faunawet en de AMvB zijn eind 2004 de vernieuwde Rode lijsten voor planten en diersoorten vastgesteld. Indien ingrepen een belangrijk negatief effect hebben op populaties van rode lijst soorten dient hiervoor het compensatiebeginsel en de zorgplicht in acht te worden genomen.

3 Locatie beschrijving

De onderzoekslocatie is gelegen aan de noordoostzijde van Schiedam en is geheel gelegen binnen de kilometerhokken X: 087 - Y: 439 en X: 088 - Y: 439. Het beslaat de omgeving Polderweg en Schiekade. Een grillige plangrens wordt globaal begrensd door de gemeentegrens met de Rotterdam aan de noord-, oost- en zuidzijde en industriegebied ‘s-Graveland aan de zuidzijde. Ten westen loopt het onderzoeksgebied over in bestemmingsplangebied “Polderwetering”. Door het onderzoeksgebied stromen de boezem de Polderwetering en de Schie. Verder wordt het gebied doorkruist door de Matlingeweg. In het plangebied is een woonwagencentrum gelegen.
Het gebied wordt gekenmerkt door open weidegebied, ruigte, bos en water en oevers met hier een daar een industriële invulling. Deze natuurlijke structuren vormen een belangrijk onderdeel van de “Groene Long” van Schiedam. Zij verbinden het Beatrixpark, het MiddenDelfland en de weidegebieden ter hoogte van Overschie met elkaar. De Polderwetering vormt een belangrijke schakel tussen de Poldervaart en de Schie. De Groene Long is een aaneengesloten gordel van parken en groenstroken in Schiedam en vormt de stedelijke ecologische structuur.

4 Onderzoek

Bij het natuurloket zijn aanvullende gegevens opgevraagd met betrekking tot de aanwezige amfibieën en zoogdieren op de onderzoekslocatie. Relevante gegevens met betrekking tot de kilometerhokken X:87 - Y:439 en X:88 - Y:439 zijn onderzocht en vrijgegeven door RAVON[4] en stichting VZZ[5].
Daarnaast is een aantal veldbezoeken uitgevoerd waarbij gericht onderzoek is uitgevoerd naar het voorkomen van de Rugstreeppad en vleermuizen. Het nader onderzoek is uitgevoerd door de stadsecoloog van de gemeente Schiedam in samenwerking met biologen van Bureau Stadsnatuur Rotterdam (bSR).
Bijlage 2 soortenlijsten geeft een overzicht van de voor dit onderzoek relevante soortgegevens.

4.1 Literatuurstudie

Amfibieën
Stichting RAVON (Reptielen, Amfibieën en Vissen Onderzoek Nederland) heeft een (literatuur)onderzoek uitgevoerd gericht op het voorkomen van amfibieën binnen de beschreven planlocatie.
Uit de rapportage van RAVON komt het volgende naar voren:

- Het onderzoeksgebied is slecht onderzocht in de periode 1987 - 2004. Een deel van het gebied is sinds 1990 niet meer onderzocht.
- Er zijn twee recente waarneming bekend van Groene kikker en de Gewone pad
- In de omgeving van het plangebied zijn meldingen bekend van de Middelste groene kikker, Meerkikker, Gewone pad, Bruine kikker en Kleine watersalamander
- Er bestaan geen nadere meldingen van soorten van de Rode lijst en Vogel- en Habitatrichtlijn.
- Nader onderzoek naar het voorkomen van amfibieën en vissen is gewenst.
- De gunstige staat van instandhouding van amfibieën mag niet in het geding komen.
- Mogelijk komen in het plangebied de vissen: Kleine modderkruiper en Kroeskarper voor.

Zoogdieren
Stichting VZZ (zoogdieronderzoek / zoogdierdatabank) heeft een (literatuur)onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde zoogdieren binnen de beschreven kilometerhokken.
Uit de rapportage van stichting VZZ komt het volgende naar voren:

- Het gebied is in 1998 en 2003 onderzocht op vleermuizen met een bat-detector (vleermuisdetector).
- In het onderzoeksgebied werden Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis en Laatvlieger foeragerend vastgesteld.
- Er zijn waarnemingen gedaan van sporen, resten of uitwerpselen van een aantal algemene grondgebonden zoogdieren.
- Alle vleermuizen komen voor op de Habitatrichtlijn en zijn extra beschermd.

4.2 veldwerk

Doormiddel van een veldonderzoek is invulling gegeven aan het door RAVON en VZZ als wenselijk geformuleerde nader onderzoek naar amfibieën en vleermuizen.

Aangezien in de Polderwetering en Schie geen ingrijpende veranderingen worden verwacht is geen nader onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde vissen.
In de periode april tot en met juni 2005 is een aantal veldinventarisaties uitgevoerd.
Tabel 1 geeft hiervan een overzicht. Op een aantal dagen zijn meerdere onderzoekslocaties bezocht, gedurende het vermelde tijdsbestek is de locatie één of meerdere keren bezocht.

Datum	**Tijd**	**Naam**	**Amfibieën**	**Flora**	**weer**
26 april 2005	tussen 17:30 / 24:00	HK, FB	X	X	wbb, 15 °c
26 mei 2005	tussen 20:30 / 24:00	HK, ME, IN	X		wbd, 19 °c
7 juni 2006	tussen 20:30 / 01:00	HK, FB	X	X	wbd, 20 °c
23 juni 2006	15:00 / 16:30	HK		X	hed, 24 °c

tabel 1: veldinventarisatie

naam:
HK: dhr. H. de Kruijf, adviseur groen en ecologie, stadsecoloog gemeente Schiedam.
FB: dhr. F. Brekelmans, bioloog / ecoloog, bSR.
ME: dhr. M. Epe, bioloog / ecoloog, bSR.
IN: mw. I. Nelisse-Rovers, bioloog, RBOI (gast).
weer:
wbb: wisselend bewolkt met af een toe en bui
wbd: wisselend bewolkt en droog
hed: helder en droog

Het onderzoek naar rugstreeppad is uitgevoerd doormiddel van het luisteren naar de roep van mannetjes. Op 26 april, 26 mei en 7 juni is rond en na het vallen van de duisternis geluisterd naar deze soort. Daarnaast is gezocht naar ei-afzettingen en larven van amfibieën.

Het onderzoek naar vleermuizen is uitgevoerd met behulp van een bat-detector. Rond en na het vallen van de duisternis is op deze wijze, verspreid over het plangebied, geluisterd naar vleermuizen.

Amfibieën

- Tijdens het onderzoek waren de terreinomstandigheden geschikt voor amfibieën (waaronder rugstreeppad). Het terrein kent een gevarieerd biotoop met een aantal watergangen en sloten.
- Tijdens het veldonderzoek zijn geen waarnemingen gedaan van Rugstreeppad.
- Tijdens het veldonderzoek zijn Kleine watersalamander, Meerkikker en Middelste groene kikker aangetroffen.
- Tijdens het veldonderzoek zijn geen aanvullende waarnemingen gedaan van overige amfibieën.

Zoogdieren

- Tijdens het veldonderzoek zijn een aantal losse waarnemingen gedaan van Gewone dwergvleermuis en Ruige dwergvleermuis. Deze soorten zijn foeragerend, zwervend en eenmaal mogelijk uitvliegend waargenomen.

- Een aantal bomen en gebouwen zijn potentieel geschikt als nest of rustbiotoop voor vleermuizen.
- Er bestaan geen aanwijzingen dat zich hier een kolonie heeft gevestigd.
- Tijdens het veldonderzoek waren de weersomstandigheden geschikt voor vleermuizen.
- Tijdens het onderzoek zijn geurwaarnemingen gedaan van de Vos.
- Er zijn geen aanvullende warnemingen gedaan van overige zoogdieren.

Overigen
De aanwezigheid van (extra) beschermde vissen, insecten en overige ongewervelden, vogels, vaatplanten, mossen, korstmossen en paddestoelen is tijdens dit onderzoek niet nader onderzocht.
Er zijn geen aanvullende waarnemingen van beschermde flora of fauna gedaan.

De Polderwetering en Schie vormen een potentieel geschikt biotoop voor de Kleine modderkruiper (tabel 2 AMvB en Rode lijst, kwetsbaar) en de Bittervoorn (tabel 3 AMvB en Rode lijst, kwetsbaar). Er zijn, voor zover bekend, geen gegevens beschikbaar met betrekking tot het voorkomen van deze soort binnen het plangebied. Aangezien er geen grootschalige ingrepen in deze watersystemen zijn gepland wordt nader onderzoek, in het kader van het bestemmingsplan, niet noodzakelijk geacht.

5 Interpretatie

Uit voorgaand onderzoek, dit nader onderzoek en de resultaten van VZZ en RAVON zijn gegevens naar voren gekomen met betrekking tot het voorkomen van beschermde fauna binnen het plangebied. Daarnaast is gebruik gemaakt van de lokale bekendheid en kennis van het voorkomen van soorten bij de auteur.

Amfibieën

Uit het nader onderzoek is gebleken dat de volgende amfibieën voorkomen op de onderzoekslocatie:

Bruine kikker	Rana temporaria
Middelste groene kikker	Rana esculenta
Meerkikker	Rana ridibunda
Gewone pad	Bufo bufo
Kleine watersalamander	Triturus vulgaris

(mede gebaseerd op gegevens RAVON)

Het betreft in alle gevallen algemene soorten waarvan de gunstige staat van instandhouding niet in het geding komt. Alle aangetroffen soorten vallen onder tabel 1 van de AMvB. Bij activiteiten die zijn te kwalificeren als ruimtelijke ontwikkeling, bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik geldt een vrijstelling voor deze soorten voor artikel 8 t/m 12 van de F&F wet. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld. Voor deze activiteiten hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden.
Indien grote schade aan een populatie van deze soorten wordt toegebracht dienen compenserende en of mitigerende maatregelen te worden getroffen.

Zoogdieren
Uit het nader onderzoek is gebleken dat de volgende zoogdieren voorkomen op de onderzoekslocatie:

Gewone dwergvleermuis	Pipistrellus pipistrellus
Ruige dwergvleermuis	Pipistrellus nathusii
Laatvlieger	*Eptesicus serotinus*
Konijn	Oryctolagus cuniculus
Huisspitsmuis	Crocidura russula
Woelrat	Arvicola terrestris
Bruine rat	Rattus norvegicus
Egel	Erinaceus europaeus
Mol	Talpa eoropaea
Haas	Lepus europaeus
Vos	Vulpes vulpes

(mede gebaseerd op gegevens zoogdierdatabank)
nb: Het voorkomen van soorten welke niet zijn opgenomen in deze lijst kan niet worden uitgesloten.

Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis en Laatvlieger zijn extra beschermd binnen de flora en faunawet (tabel 3 AMvB) en zijn opgenomen in de Habitatrichtlijn. Uit het onderzoek blijkt dat het hier gaat om enkel zwervende en of foeragerende individuen. Er bestaan geen aanwijzingen dat zich hier een kolonie heeft gevestigd. Een enkele slaap- en rustplaats vallen echter niet uit te sluiten.
Met betrekking tot deze soorten is de flora en faunawet onverminderd van kracht. Bij het rooien van bomen en het slopen van gebouwen dient extra aandacht aan deze soorten te worden besteed. Mogelijk kan de aanwezigheid van deze soorten leiden tot de noodzaak een ontheffing op de F&F wet aan te vragen.

De Bruine rat is niet beschermd binnen de wet.
In alle overige gevallen betreft het hier algemene soorten waarvan de gunstige staat van instandhouding niet in het geding komt. Alle aangetroffen soorten vallen onder tabel 1 van de AMvB. Bij activiteiten die zijn te kwalificeren als ruimtelijke ontwikkeling, bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik geldt een vrijstelling voor deze soorten op artikel 8 t/m 12 van de F&F wet. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld. Voor deze activiteiten hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden. Indien grote schade aan een populatie van deze soorten wordt toegebracht dienen compenserende en of mitigerende maatregelen te worden getroffen.
Het voorkomen van de Vos binnen het onderzoeksgebied kan als bijzonder worden aangemerkt.

Overigen
Mogelijk komen in de Schie en Polderwetering extra beschermde vissen voor. Bij het dempen van watergangen en bij groot baggerwerk dient extra aandacht te worden besteed aan beschermde vissen.

6 Conclusies

Aan de hand van de bovenstaande rapportage en het daarbij behorende onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

- Uit het nader onderzoek zijn geen gegevens naar voren gekomen met betrekking tot het voorkomen van Rugstreeppad of ander extra beschermde amfibieën.
- Gegevens zijn bekend met betrekking tot het voorkomen van vijf soorten amfibieën op de onderzoekslocatie.
- Er zijn gegevens beschikbaar met betrekking tot het voorkomen van drie soorten vleermuizen. Uit het onderzoek blijkt dat het hier gaat om enkel zwervende en of foeragerende individuen. Er bestaan geen aanwijzingen dat zich hier een kolonie heeft gevestigd. Een enkele slaap- en rustplaats vallen echter niet uit te sluiten. Met betrekking tot deze soorten is de flora en faunawet onverminderd van kracht. Bij het rooien van bomen en het slopen van gebouwen dient extra aandacht aan deze soorten te worden besteed. Mogelijk kan de aanwezigheid van deze soorten leiden tot de noodzaak een ontheffing op de F&F wet aan te vragen.
- Op de onderzoekslocatie is het voorkomen van tenminste zeven beschermde grondgebonden zoogdieren aangetoond.

- Mogelijk komen in de Schie en Polderwetering extra beschermde vissen voor. Bij het dempen van watergangen en bij groot baggerwerk dient extra aandacht te worden besteed aan beschermde vissen.
- Binnen het plangebied worden ontwikkelingen mogelijk gemaakt welke een nadelig effect op de aanwezige beschermde flora en fauna kunnen hebben. In verband daarmee dient te allen tijde voorafgaand aan ruimtelijke ontwikkelingen een vooronderzoek te worden uitgevoerd op de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten flora en fauna. Aan de hand van de resultaten uit dit vooronderzoek dient te worden bepaald of een aanvullend onderzoek en (daaruit volgend) een aanvraag tot ontheffing op de Flora en fauna wet noodzakelijk is.
- Aantasting (van het leefgebied) en verstoring van beschermde vogels dient te worden voorkomen door werkzaamheden buiten het vogelbroedseizoen (15 maart tot en met 15 juli)uit te voeren. Buiten het vogelbroedseizoen dient, voorafgaande aan de werkzaamheden, een controle op bewoonde nesten te worden uitgevoerd.
- Bij het rooien van bomen en het slopen van oude panden dienen deze voorafgaand aan het werk te worden gecontroleerd op nest of verblijfsplaatsen van vleermuizen en vogels.
- De kans dat de Flora- en faunawet een beperkende factor zal zijn bij het uitvoeren van ruimtelijke ontwikkelingen is aanwezig. Op het moment van verschijnen van deze rapportage wordt die kans echter klein geacht. Over het algemeen kan er vanuit worden gegaan dat de gunstige staat van instandhouding van de aangetroffen soorten niet in het geding komt. Een uitzondering hierop vormen de vleermuizen en vissen. Met deze soorten dient tijdens ruimtelijke ontwikkelingen en onderhoud ernstig rekening gehouden te worden.

Literatuur

1. Flora- en faunawet, Koninklijke Vermande BV – Lelystad, 1999.
2. Voorontwerp Bestemmingsplan Spaansepolder en ’s-Gravelandsepolder 2004, juli 2004
3. Besluit van 10 september 2004, houdenden wijzigingen van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijzigingen van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen, Staatsblad, Stb. 501, 19 oktober 2004
4. Prudon, B. 2005. GA 2005-0383 Spaanse Polder. Levering Reptielen-, Amfibieën- en Vissengegevens. Stichting RAVON, Nijmegen.
5. Mostert, K. 2005. Toelichting bij de zoogdiergegevens GA 2005-383. Stichting VZZ, Arnhem.

Bijlagen:

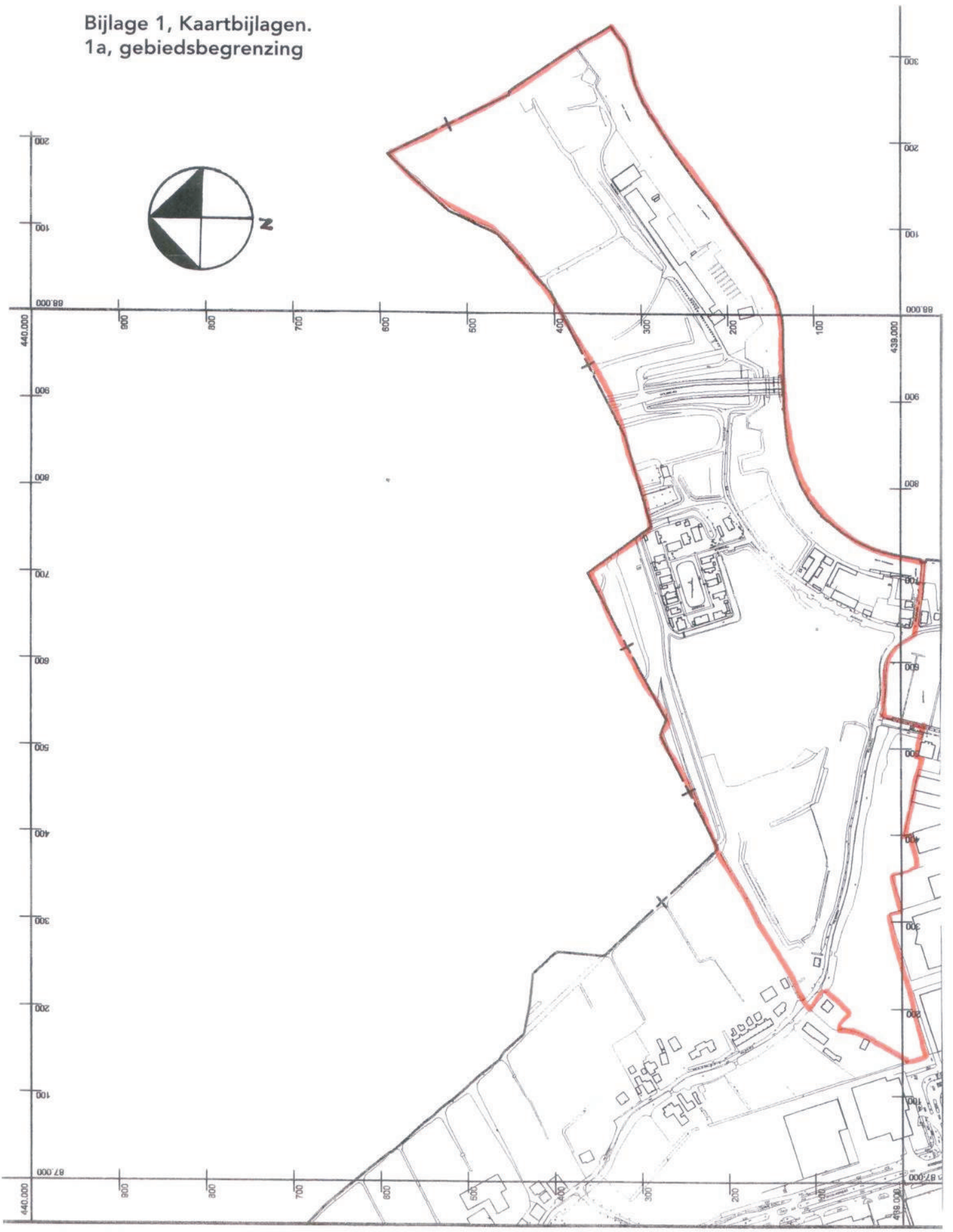
1. **Kaartbijlage**
2. **Soortenlijst**

ONS
Ingenieursbureau

Bijlage 1, Kaartbijlagen.

ONS Ingenieursbureau

Bijlage 1, Kaartbijlagen.
1a, gebiedsbegrenzing



Bijlage 1, Kaartbijlagen.
1b, luchtfoto-impressie

Bijlage 2, Soortenlijsten

Amfibieën

Nederlandse naam	Wetenschappelijke naam	Bron	Kilometer hok	Voorkomen	Beschermingsstatus
Middelste groene kikker	Rana esculenta	NO	87 - 439 88 - 439	X	AMvB tabel 1
Meerkikker	Rana ridibunda	NO	87 - 439	X	AMvB tabel 1
Groene kikker complex	Rana esculenta synklepton	IN, RAVON	87 - 439 88 - 439		AMvB tabel 1
Bruine kikker	Rana temporaria	IN	87 - 439 88 - 439	X	AMvB tabel 1
Gewone pad	Bufo bufo	RAVON	87 - 439 88 - 439		AMvB tabel 1
Kleine watersalamander	Triturus vulgaris	NO	87 - 439	X	AMvB tabel 1

IN: Inventarisaties periode2002 -2005 .
NO: Veldwerk uitgevoerd voor deze rapportage
RAVON: Stichting RAVON, 25 april 2005
X: Soort is recent aangetroffen op de onderzoekslocatie

Zoogdieren

Nederlandse naam	Wetenschappelijke naam	Bron	Kilometer hok	Voorkomen	Beschermingsstatus
Gewone dwergvleermuis	Pipistrellus pipistrellus	NO	87 - 439 88 - 439	X	AMvB tabel 3, Habitatrichtlijn 4
Ruige dwergvleermuis	Pipistrellus nathusii	NO	87 - 439 88 - 439	X	AMvB tabel 3, Habitatrichtlijn 4
Laatvlieger	*Eptesicus serotinus*	VZZ	88 - 439		AMvB tabel 3, Habitatrichtlijn 4, 2
Konijn	Oryctolagus cuniculus	VZZ	87 - 439 88 - 439		AMvB tabel 1
Huisspitsmuis	Crocidura russula	VZZ	88 - 439		AMvB tabel 1
Woelrat	Arvicola terrestris	VZZ	88 - 439		AMvB tabel 1
Bruine rat	Rattus norvegicus	VZZ	88 - 439		
Egel	Erinaceus europaeus	VZZ	88 - 439		AMvB tabel 1
Mol	Talpa eoropaea	VZZ	87 - 439 88 - 439		AMvB tabel 1
Haas	Lepus europaeus	VZZ	87 - 439 88 - 439		AMvB tabel 1

Vos	Vulpes vulpes	NO	87 - 439 88 - 439	X	AMvB tabel 1

NO: Veldwerk uitgevoerd voor deze rapportage
VZZ: stichting VZZ, 27 april 2005
X: Soort is recent aangetroffen op de onderzoekslocatie

Bijlage 13. Onderzoek luchtkwaliteit

B13.1 Normstelling en beleidskader

In paragraaf 5.4 zijn de hoofdpunten van de geldende wetgeving voor luchtkwaliteit beschreven. In dit deel van de bijlagen worden enkele punten uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna: Blk) en het relevante beleid nader uitgewerkt en beschreven.

Besluit luchtkwaliteit

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO_2) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit het Besluit luchtkwaliteit veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM_{10}) van belang. De grenswaarde voor fijn stof (24-uurgemiddelde) wordt als gevolg van de hoge achtergrondconcentratie in grote delen van Nederland overschreden. In de nabijheid van parkeergarages is de stof benzeen het meest relevant vanwege het kouds tarten van motoren.

Andere stoffen uit het Blk hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en zijn daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. Uit de gemeentelijke rapportage luchtkwaliteit blijkt bovendien dat de grenswaarden van deze stoffen niet worden overschreden.

Gevoelige en minder gevoelige functies

Bij de uitvoering van de Europese richtlijn die ten grondslag ligt aan het Besluit luchtkwaliteit, ligt het primaat bij de bescherming van de gezondheid van de mens. Onderscheid in gevoelige functies wordt niet gemaakt, hetgeen inhoudt dat de wettelijke grenswaarden overal in de buitenlucht gelden. Alleen werkplekken (arbeidsplaats als bedoeld in de Arbeidsomstandighedenwet) worden in het Blk uitgesloten en kunnen daarmee als niet-gevoelige functie beschouwd. Bedrijven zelf kunnen beschouwd worden als functies waar mensen niet gedurende lange tijd in de buitenlucht verblijven. In het kader van Arbo-wet moeten reeds maatregelen worden genomen in verband met luchtkwaliteit en geur op de werkplek.

Meetregeling luchtkwaliteit 2005

Op grond van het Blk is bepaald dat het aandeel natuurlijke stoffen in de concentratie fijn stof kan worden afgetrokken van de berekende concentratie. In de Meetregeling is vastgelegd hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor Schiedam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar.

Relevant beleid

Nationaal luchtkwaliteitsplan 2004

Het Kabinet trekt extra geld uit voor maatregelen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Deze maatregelen komen bovenop de maatregelen uit de Nota verkeersemissies en Nota Mobiliteit en worden naar verwachting uitgevoerd in de periode 2005-2015. Bestaande maatregelen zijn onder meer de financiële stimulans van personen- en vrachtauto's met roetfilters, verlaging maximum snelheden op trajecten. De extra maatregelen voorzien onder meer in een subsidieregeling om roetfilters in te bouwen in bestaande voertuigen en vaartuigen en het stimuleren van schoner lokaal (openbaar) vervoer in gemeenten en provincies. Daarnaast zijn extra snelheidsbeperkingen rond grote steden te verwachten.

Nota Regels voor Ruimte en Plan van Aanpak provincie Zuid-Holland

In de Nota Regels voor Ruimte heeft de provincie verwoord hoe luchtkwaliteit een rol speelt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Zo mag bij nieuwe gevoelige functies de grenswaarde voor NOx niet worden overschreden. De provincie heeft een Plan van aanpak fijn stof vastgesteld (provincie Zuid-Holland, februari 2005). De concentratie fijn stof ligt in de gehele provincie boven de grenswaarde voor het 24-uurgemiddelde van fijn stof en op sommige plaatsen wordt ook de grenswaarde voor het jaargemiddelde voor fijn stof wordt overschreden. Het Plan van aanpak vermeldt reeds genomen en voorgenomen maatregelen die de luchtkwaliteit in de provincie zullen verbeteren, zoals de ondersteuning van het plaatsen van roetfilters op bussen van het openbaar vervoer in b.v. de regio Leiden. Ook worden diverse maatregelen om de productie van fijn stof van bedrijven en industrie te beperken aangekondigd, met name via vergunning-

verlening. Ten slotte zijn er stimulerende maatregelen om de uitstoot van de scheepvaart en het overige verkeer te beperken, onder meer door het opstellen van plannen van aanpak in samenwerking met gemeenten.
Van de maatregelen met betrekking tot bedrijven en industrie wordt een reductie van 1/3 van de uitstoot van fijn stof verwacht in 2010 (ten opzichte van 2000), wat neerkomt op een afname van ongeveer 3 µg/m³ (jaargemiddelde). De effecten van maatregelen met betrekking tot verkeer worden vooral na 2010 verwacht; hierdoor zal de achtergrondconcentratie fijn stof lager worden. De provincie zal de ontwikkelingen in de concentratie fijn stof volgen door middel van metingen, monitoring en onderzoek.

B13.2 Onderzoek luchtkwaliteit

Aanpak onderzoek

Volgens het Besluit luchtkwaliteit dient in beeld te worden gebracht of de beoogde ontwikkelingen (negatieve) gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit in de omgeving. Ten behoeve van een afweging in het kader van een goede ruimtelijke ordening is daarnaast de luchtkwaliteit ter plaatse van de beoogde ontwikkelingen inzichtelijk gemaakt. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van het CAR-model.

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van de nabijgelegen wegen is berekend met behulp van het CAR II-programma[17)] (versie 4.0). Dit programma is opgesteld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in opdracht van Directoraat-generaal Milieubeheer, Directie Lucht en Energie. Het CAR II-programma geldt als het standaardrekenprogramma voor luchtkwaliteit. Het programma kan berekeningen uitvoeren voor de maatgevende stoffen fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide. Hierdoor is het programma geschikt voor het verkrijgen van een algemeen beeld van de luchtkwaliteit en voor het opsporen van knelpunten. Het CAR II-programma is toepasbaar voor berekeningen van concentraties op een afstand van het immissiepunt (bijvoorbeeld woningen) tot de wegas van minimaal 5 en maximaal 30 m. Voor snelwegen kan tot op 300 m uit de as van de weg gerekend worden. De berekende concentraties gelden voor een hoogte van 1,5 m boven het maaiveld. De invloed van de hoogte van de bebouwing is verwerkt in de verschillende wegtypes die in het programma ingevoerd kunnen worden. Dit rekenprogramma gaat uit van het nieuwe NEC-scenario (National Emission Ceilings).
Het CARII-programma kan niet voor het jaar 2005 rekenen. Voor het berekenen van de luchtkwaliteit in 2005 worden de geschatte verkeersintensiteiten voor 2005 gebruikt met het scenario van 2004.

Langs wegen wordt de luchtkwaliteit voornamelijk bepaald door de concentratie van stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Op basis van de onderstaande uitgangspunten zijn de concentraties alleen voor deze twee maatgevende stoffen onderzocht voor de jaren 2005, 2010 en 2015. De berekeningen zijn met het CAR-model versie 4.0 uitgevoerd met de volgende gegevens. Tabel 1 geeft een overzicht van de invoergegevens.

Tabel 1 Geschatte verkeersintensiteiten in basisjaar (in mvt/etmaal)

straatnaam	intensiteit mvt/etm)	fractie middel zwaar	fractie zwaar	snelheidstype	weg-type	bomen factor	afstand tot weg-as (M)
Matlingeweg 2005	23000	0,073	0,073	normaal stadsverkeer	2	1,25	5/10/25
Matlingeweg 2010 A	26000	0,073	0,073	normaal stadsverkeer	2	1,25	5/10/25
Matlingeweg 2010 P	26000	0,073	0,073	normaal stadsverkeer	2	1,25	5/10/25
Matlingeweg 2015 A	28600	0,073	0,073	normaal stadsverkeer	2	1,25	5/10/25
Matlingeweg 2015 P	28600	0,073	0,073	normaal stadsverkeer	2	1,25	5/10/25
‘s-Gravelandseweg 2005	20690	0,058	0,021	doorstromend stadsverkeer	2	1	5/10/25
‘s-Gravelandseweg 2010 A	22700	0,058	0,021	doorstromend stadsverkeer	2	1	5/10/25
‘s-Gravelandseweg 2010 P	23600	0,058	0,021	doorstromend stadsverkeer	2	1	5/10/25
‘s-Gravelandseweg 2015 A	25000	0,058	0,021	doorstromend stadsverkeer	2	1	5/10/25

17) Calculation of Air pollution from Road traffic-programma II, versie 4.0, maart 2005.

‘s-Gravelandseweg 2015 P	25900	0,058	0,021	doorstromend stadsverkeer	2	1	5/10/25
‘s-Gravelandseweg 2005	18274	0,031	0,021	doorstromend stadsverkeer	2	1	5/10/25
‘s-Gravelandseweg 2010 A	20000	0,031	0,021	doorstromend stadsverkeer	2	1	5/10/25
‘s-Gravelandseweg 2010 P	20900	0,031	0,021	doorstromend stadsverkeer	2	1	5/10/25
‘s-Gravelandseweg 2015 A	22000	0,031	0,021	doorstromend stadsverkeer	2	1	5/10/25
‘s-Gravelandseweg 2015 P	22900	0,031	0,021	doorstromend stadsverkeer	2	1	5/10/25
De Brauwweg 2005	19642	0,069	0,045	normaal stadsverkeer	2	1	5/10/25
De Brauwweg 2010 A	21000	0,069	0,045	normaal stadsverkeer	2	1	5/10/25
De Brauwweg 2010 P	21900	0,069	0,045	normaal stadsverkeer	2	1	5/10/25
Polderweg 2005	600	0,031	0,021	normaal stadsverkeer	2	1	5/10/25
Polderweg 2010 A	700	0,031	0,021	normaal stadsverkeer	2	1	5/10/25
Polderweg 2010 P	810	0,031	0,021	normaal stadsverkeer	2	1	5/10/25
Polderweg 2015 A	800	0,031	0,021	normaal stadsverkeer	2	1	5/10/25
Polderweg 2015 P	900	0,031	0,021	normaal stadsverkeer	2	1	5/10/25
Schiekade 2005	600	0,031	0,021	normaal stadsverkeer	2	1	5/10/25
Schiekade 2010 A	700	0,031	0,021	normaal stadsverkeer	2	1	5/10/25
Schiekade 2010 P	810	0,031	0,021	normaal stadsverkeer	2	1	5/10/25
Schiekade 2015 A	800	0,031	0,021	normaal stadsverkeer	2	1	5/10/25
Schiekade 2015 P	900	0,031	0,021	normaal stadsverkeer	2	1	5/10/25

A = Autonome situatie
P= situatie met Plan

Rekenresultaten

smd Versie 4.0.0
dcmr
schiedam
Stratenbestand I:\PERSONEN\JoVo\besluit luchtkwaliteit\schiedam\spaansepolder.txt
Jaartal 2004

Meteorologische con gepasseerd jaar
Schalingsfactor emissiefactoren
Personenauto's 1
Middelzwaar verkeer 1
Zwaar verkeer 1
Autobussen 1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 Jaar-gem. [µg/m³]	NO2 Jm achtergr. [µg/m³]	NO2 Overschr. grensw. [µg/m³]	NO2 Overschr. plandr. [µg/m³]	PM10 Jaar-gem. [µg/m³]	PM10 Jm achtergr. [µg/m³]	PM10 Overschr grensw. [µg/m³]	PM10 Overschr plandr. [µg/m³]	Benzeen Jaargem. [µg/m³]	Benzeen Jm achtergr. [µg/m³]	SO2 Jaargem. [µg/m³]	SO2 Jm achtergr. [µg/m³]	SO2 Overschr. 24-uursgem. [µg/m³]	Plaats	Straatnaam	X	Y	CO 98-Perc. 8h [µg/m³]	CO 98-Perc. achtergr. [µg/m³]	BaP Jaargem. [µg/m³]	BaP Jm achtergr. [µg/m³]
Schiedam 2005	Matlingeweg	87950	439200	67	38	5	0	43	30	100	81	3	1	10	9	0	Schiedam 2005	Matlingeweg	87950	439200	2192	1153	0,7	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	62	38	3	0	40	30	81	64	3	1	10	9	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1906	1153	0,6	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	51	38	0	0	34	30	50	37	2	1	9	9	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1442	1153	0,4	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	50	38	0	0	34	30	48	36	2	1	9	9	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1418	1153	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	55	39	1	0	37	31	66	52	3	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1783	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	52	39	0	0	35	31	57	43	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1610	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	45	39	0	0	32	31	41	30	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1329	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	52	39	0	0	36	31	59	45	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1713	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	49	39	0	0	34	31	52	39	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1560	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	44	39	0	0	32	31	39	28	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1310	1154	0,3	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	44	39	0	0	32	31	39	27	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1296	1154	0,3	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	59	39	2	0	39	31	75	59	3	1	10	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1867	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	55	39	1	0	36	31	63	48	2	1	10	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1671	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	47	39	0	0	33	31	44	32	2	1	10	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1352	1154	0,4	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	47	39	0	0	33	31	43	31	2	1	10	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1336	1154	0,4	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	30	30	31	21	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1175	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	30	30	31	20	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1169	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	30	30	31	20	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1159	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	30	30	30	20	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1158	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	41	38	0	0	31	30	32	22	1	1	9	9	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1174	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	40	38	0	0	31	30	32	21	1	1	9	9	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1169	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	39	38	0	0	30	30	31	20	1	1	9	9	0	Schiedam 2010(A)	Schiekade	87700	439200	1159	1153	0,3	0,3
Plaats	**Straatnaam**	**X**	**Y**	**NO2 Jaar-gem. [µg/m³]**	**NO2 Jm achtergr. [µg/m³]**	**NO2 Overschr. grensw. [µg/m³]**	**NO2 Overschr. plandr. [µg/m³]**	**PM10 Jaar-gem. [µg/m³]**	**PM10 Jm achtergr. [µg/m³]**	**PM10 Overschr grensw. [µg/m³]**	**PM10 Overschr plandr. [µg/m³]**	**Benzeen Jaargem. [µg/m³]**	**Benzeen Jm achtergr. [µg/m³]**	**SO2 Jaargem. [µg/m³]**	**SO2 Jm achtergr. [µg/m³]**	**SO2 Overschr. 24-uursgem. [µg/m³]**	**Plaats**	**Straatnaam**	**X**	**Y**	**CO 98-Perc. 8h [µg/m³]**	**CO 98-Perc. achtergr. [µg/m³]**	**BaP Jaargem. [µg/m³]**	**BaP Jm achtergr. [µg/m³]**
Schiedam 2010(A)	Matlingeweg	87950	439200	69	38	6	0	45	30	110	89	4	1	10	9	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	2327	1153	0,8	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	64	38	3	0	41	30	88	70	3	1	10	9	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	2005	1153	0,6	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	52	38	0	0	34	30	52	39	2	1	9	9	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1480	1153	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	56	39	1	0	38	31	70	55	3	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1844	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	53	39	0	0	36	31	59	45	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1654	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	46	39	0	0	33	31	42	31	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1346	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	53	39	0	0	36	31	62	48	3	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1766	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	50	39	0	0	35	31	54	40	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1598	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	44	39	0	0	32	31	40	29	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1324	1154	0,3	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	60	39	2	0	39	31	78	61	3	1	10	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1916	1154	0,6	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	56	39	1	0	37	31	65	50	2	1	10	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1707	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	47	39	0	0	33	31	45	32	2	1	10	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1366	1154	0,4	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	31	30	31	21	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1179	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	30	30	31	21	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1172	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	30	30	31	20	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1160	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	41	38	0	0	31	30	33	22	1	1	9	9	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1178	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	40	38	0	0	31	30	32	21	1	1	9	9	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1171	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	39	38	0	0	30	30	31	20	1	1	9	9	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1160	1153	0,3	0,3
Schiedam 2010(P)	Matlingeweg	87950	439200	69	38	6	0	45	30	110	90	4	1	10	9	0	Schiedam 2010(P)	Matlingeweg	87950	439200	2331	1153	0,8	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	64	38	3	0	41	30	88	70	3	1	10	9	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	2007	1153	0,6	0,3

Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	52	38	0	0	34	30	52	39	2	1	9	9	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1481	1153	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	56	39	1	0	38	31	70	55	3	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1846	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	53	39	0	0	36	31	59	46	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1656	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	46	39	0	0	33	31	42	31	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1347	1154	0,4	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	60	39	2	0	39	31	78	61	3	1	10	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1919	1154	0,6	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	56	39	1	0	37	31	65	50	2	1	10	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1709	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	47	39	0	0	33	31	45	32	2	1	10	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1367	1154	0,4	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	31	30	32	21	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1182	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	30	30	31	21	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1174	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	30	30	31	20	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1161	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	41	38	0	0	31	30	33	22	1	1	9	9	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1181	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	40	38	0	0	31	30	32	21	1	1	9	9	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1173	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	39	38	0	0	30	30	31	20	1	1	9	9	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1161	1153	0,3	0,3
Plaats	**Straatnaam**	**X**	**Y**	**NO2 Jaar-gem. [µg/m³]**	**NO2 Jm achtergr. [µg/m³]**	**NO2 Overschr. grensw. [µg/m³]**	**NO2 Overschr. plandr. [µg/m³]**	**PM10 Jaar-gem. [µg/m³]**	**PM10 Jm achtergr. [µg/m³]**	**PM10 Overschr grensw. [µg/m³]**	**PM10 Overschr plandr. [µg/m³]**	**Benzeen Jaargem. [µg/m³]**	**Benzeen Jm achtergr. [µg/m³]**	**SO2 Jaargem. [µg/m³]**	**SO2 Jm achtergr. [µg/m³]**	**SO2 Overschr. 24-uursgem. [µg/m³]**	**Plaats**	**Straatnaam**	**X**	**Y**	**CO 98-Perc. 8h [µg/m³]**	**CO 98-Perc. achtergr. [µg/m³]**	**BaP Jaargem. [µg/m³]**	**BaP Jm achtergr. [µg/m³]**
Schiedam 2015(A)	s-gravenlandseweg	87200	439000	57	39	1	0	38	31	74	58	3	1	10	10	0	Schiedam 2015(A)	s-gravenlandseweg	87200	439000	1914	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	54	39	1	0	36	31	62	48	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1705	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	46	39	0	0	33	31	43	31	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1365	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	54	39	0	0	37	31	65	50	3	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1827	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	51	39	0	0	35	31	56	42	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1642	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	45	39	0	0	32	31	41	29	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1341	1154	0,4	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	61	39	2	0	40	31	82	65	3	1	11	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1988	1154	0,6	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	57	39	1	0	37	31	68	53	3	1	10	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1759	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	48	39	0	0	33	31	46	33	2	1	10	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1386	1154	0,4	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	31	30	32	21	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1182	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	30	30	31	21	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1174	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	30	30	31	20	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1161	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	41	38	0	0	31	30	33	22	1	1	9	9	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1182	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	41	38	0	0	31	30	32	21	1	1	9	9	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1174	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	39	38	0	0	30	30	31	20	1	1	9	9	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1161	1153	0,3	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	71	38	8	0	47	30	117	96	4	1	11	9	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	2445	1153	0,8	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	65	38	4	0	42	30	94	75	3	1	10	9	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	2090	1153	0,7	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	53	38	0	0	35	30	55	41	2	1	9	9	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1513	1153	0,4	0,3
Schiedam 2015(P)	s-gravenlandseweg	87200	439000	57	39	1	0	38	31	74	58	3	1	10	10	0	Schiedam 2015(P)	s-gravenlandseweg	87200	439000	1916	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	54	39	1	0	36	31	62	48	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1707	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	46	39	0	0	33	31	44	31	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1366	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	54	39	1	0	37	31	65	50	3	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1830	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	51	39	0	0	35	31	56	42	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1644	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	45	39	0	0	32	31	41	29	2	1	10	10	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1342	1154	0,4	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	61	39	2	0	40	31	82	65	3	1	11	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1991	1154	0,6	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	57	39	1	0	37	31	68	53	3	1	10	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1761	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	48	39	0	0	33	31	46	34	2	1	10	10	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1387	1154	0,4	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	31	30	32	21	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1185	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	31	30	31	21	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1176	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	39	38	0	0	30	30	31	20	1	1	9	9	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1162	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	41	38	0	0	31	30	33	22	1	1	9	9	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1185	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	41	38	0	0	31	30	32	22	1	1	9	9	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1176	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	39	38	0	0	30	30	31	21	1	1	9	9	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1162	1153	0,3	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	71	38	8	0	47	30	118	97	4	1	11	9	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	2448	1153	0,8	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	65	38	4	0	42	30	94	76	3	1	10	9	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	2093	1153	0,7	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	53	38	0	0	35	30	55	41	2	1	9	9	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1514	1153	0,4	0,3

smd Versie 4.0.0
dcmr
schiedam
Stratenbestand I:\PERSONEN\JoVo\besluit luchtkwaliteit\schiedam\spaansepolder.txt
Jaartal 2010

Meteorologische con meerjarige meteorologie
Schalingsfactor emissiefactoren
Personenauto's 1
Middelzwaar verkeer 1
Zwaar verkeer 1
Autobussen 1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 Jaar-gem. [µg/m³]	NO2 Jm achtergr. [µg/m³]	NO2 Overschr. grensw. [µg/m³]	NO2 Overschr. plandr. [µg/m³]	PM10 Jaar-gem. [µg/m³]	PM10 Jm achtergr. [µg/m³]	PM10 Overschr grensw. [µg/m³]	PM10 Overschr plandr. [µg/m³]	Benzeen Jaargem. [µg/m³]	Benzeen Jm achtergr. [µg/m³]	SO2 Jaargem. [µg/m³]	SO2 Jm achtergr. [µg/m³]	SO2 Overschr. 24-uursgem. [µg/m³]	Plaats	Straatnaam	X	Y	CO 98-Perc. 8h [µg/m³]	CO 98-Perc. achtergr. [µg/m³]	BaP Jaargem. [µg/m³]	BaP Jm achtergr. [µg/m³]
Schiedam 2005	Matlingeweg	87950	439200	52	34	0	0	40	33	83	83	2	1	5	5	0	Schiedam 2005	Matlingeweg	87950	439200	1620	1153	0,6	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	49	34	0	0	38	33	72	72	2	1	5	5	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1492	1153	0,5	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	41	34	0	0	35	33	55	55	1	1	5	5	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1283	1153	0,4	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	40	34	0	0	35	33	54	54	1	1	5	5	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1272	1153	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	45	34	0	0	37	33	67	67	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1420	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	42	34	0	0	36	33	61	61	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1347	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	38	34	0	0	34	33	52	52	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1228	1154	0,3	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	42	34	0	0	36	33	63	63	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1387	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	40	34	0	0	35	33	58	58	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1323	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	37	34	0	0	34	33	50	50	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1219	1154	0,3	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	37	34	0	0	34	33	50	50	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1213	1154	0,3	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	47	34	0	0	38	33	70	70	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1468	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	44	34	0	0	36	33	63	63	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1382	1154	0,4	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	39	34	0	0	34	33	53	53	1	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1241	1154	0,4	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	39	34	0	0	34	33	52	52	1	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1234	1154	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1162	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1160	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	44	44	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1155	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	44	44	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1155	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	35	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1163	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1160	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	34	0	0	33	33	44	44	1	1	5	5	0	Schiedam 2010(A)	Schiekade	87700	439200	1156	1153	0,3	0,3
Schiedam 2010(A)	Matlingeweg	87950	439200	54	34	0	0	41	33	88	88	2	1	5	5	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1681	1153	0,7	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	50	34	0	0	39	33	76	76	2	1	5	5	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1536	1153	0,6	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	42	34	0	0	35	33	56	56	1	1	5	5	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1300	1153	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	45	34	0	0	38	33	69	69	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1446	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	43	34	0	0	36	33	63	63	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1366	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	38	34	0	0	34	33	52	52	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1235	1154	0,3	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	43	34	0	0	37	33	64	64	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1409	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	41	34	0	0	36	33	59	59	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1339	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	37	34	0	0	34	33	51	51	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1225	1154	0,3	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	47	34	0	0	38	33	72	72	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1490	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	45	34	0	0	37	33	65	65	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1397	1154	0,4	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	39	34	0	0	35	33	53	53	1	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1247	1154	0,4	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1164	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1161	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	44	44	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1156	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	35	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1165	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	35	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1162	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	34	0	0	33	33	44	44	1	1	5	5	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1156	1153	0,3	0,3
Schiedam 2010(P)	Matlingeweg	87950	439200	54	34	0	0	41	33	88	88	2	1	5	5	0	Schiedam 2010(P)	Matlingeweg	87950	439200	1683	1153	0,7	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	50	34	0	0	39	33	76	76	2	1	5	5	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1537	1153	0,6	0,3

Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	42	34	0	0	35	33	56	56	1	1	5	5	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1301	1153	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	45	34	0	0	38	33	69	69	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1447	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	43	34	0	0	36	33	63	63	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1366	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	38	34	0	0	34	33	52	52	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1235	1154	0,3	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	48	34	0	0	38	33	72	72	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1491	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	45	34	0	0	37	33	65	65	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1398	1154	0,4	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	39	34	0	0	35	33	53	53	1	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1248	1154	0,4	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1165	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1162	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	44	44	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1156	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	35	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1166	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	35	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1163	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1157	1153	0,3	0,3

Plaats	**Straatnaam**	**X**	**Y**	**NO2 Jaar-gem. [µg/m³]**	**NO2 Jm achtergr. [µg/m³]**	**NO2 Overschr. grensw. [µg/m³]**	**NO2 Overschr. plandr. [µg/m³]**	**PM10 Jaar-gem. [µg/m³]**	**PM10 Jm achtergr. [µg/m³]**	**PM10 Overschr grensw. [µg/m³]**	**PM10 Overschr plandr. [µg/m³]**	**Benzeen Jaargem. [µg/m³]**	**Benzeen Jm achtergr. [µg/m³]**	**SO2 Jaargem. [µg/m³]**	**SO2 Jm achtergr. [µg/m³]**	**SO2 Overschr. 24-uursgem. [µg/m³]**	**Plaats**	**Straatnaam**	**X**	**Y**	**CO 98-Perc. 8h [µg/m³]**	**CO 98-Perc. achtergr. [µg/m³]**	**BaP Jaargem. [µg/m³]**	**BaP Jm achtergr. [µg/m³]**
Schiedam 2015(A)	s-gravenlandseweg	87200	439000	46	34	0	0	38	33	71	71	2	1	6	6	0	Schiedam 2015(A)	s-gravenlandseweg	87200	439000	1476	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	44	34	0	0	37	33	64	64	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1387	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	39	34	0	0	35	33	53	53	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1243	1154	0,3	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	43	34	0	0	37	33	66	66	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1434	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	41	34	0	0	36	33	61	61	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1357	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	38	34	0	0	34	33	51	51	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1232	1154	0,3	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	48	34	0	0	39	33	74	74	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1522	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	45	34	0	0	37	33	67	67	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1421	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	40	34	0	0	35	33	54	54	1	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1256	1154	0,4	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1165	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1162	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	44	44	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1156	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	35	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1167	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	35	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1163	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1157	1153	0,3	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	55	34	1	1	42	33	92	92	2	1	6	5	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1734	1153	0,7	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	51	34	0	0	39	33	79	79	2	1	5	5	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1575	1153	0,6	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	42	34	0	0	35	33	58	58	1	1	5	5	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1315	1153	0,4	0,3
Schiedam 2015(P)	s-gravenlandseweg	87200	439000	46	34	0	0	38	33	71	71	2	1	6	6	0	Schiedam 2015(P)	s-gravenlandseweg	87200	439000	1477	1154	0,5	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	44	34	0	0	37	33	64	64	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1388	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	39	34	0	0	35	33	53	53	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1244	1154	0,3	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	43	34	0	0	37	33	66	66	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1435	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	41	34	0	0	36	33	61	61	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1358	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	38	34	0	0	34	33	51	51	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1232	1154	0,3	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	48	34	0	0	39	33	74	74	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1523	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	46	34	0	0	37	33	67	67	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1421	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	40	34	0	0	35	33	54	54	1	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1256	1154	0,4	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1167	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1163	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	34	0	0	33	33	44	44	1	1	5	5	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1157	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	35	34	0	0	33	33	46	46	1	1	5	5	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1168	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	35	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1164	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	34	0	0	33	33	45	45	1	1	5	5	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1157	1153	0,3	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	55	34	1	1	42	33	93	93	2	1	6	5	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1736	1153	0,7	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	51	34	0	0	39	33	79	79	2	1	5	5	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1576	1153	0,6	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	42	34	0	0	35	33	58	58	1	1	5	5	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1315	1153	0,4	0,3

smd Versie 4.0.0
dcmr
schiedam
Stratenbestand I:\PERSONEN\JoVo\besluit luchtkwaliteit\schiedam\spaansepolder.txt
Jaartal 2015

Meteorologische con Gepasseerd jaar
Schalingsfactor emissiefactoren
Personenauto's 1
Middelzwaar verkeer 1
Zwaar verkeer 1
Autobussen 1

Plaats	Straatnaam	X	Y	NO2 Jaar-gem. [µg/m³]	NO2 Jm achtergr. [µg/m³]	NO2 Overschr. grensw. [µg/m³]	NO2 Overschr. plandr. [µg/m³]	PM10 Jaar-gem. [µg/m³]	PM10 Jm achtergr. [µg/m³]	PM10 Overschr grensw. [µg/m³]	PM10 Overschr plandr. [µg/m³]	Benzeen Jaargem. [µg/m³]	Benzeen Jm achtergr. [µg/m³]	SO2 Jaargem. [µg/m³]	SO2 Jm achtergr. [µg/m³]	SO2 Overschr. 24-uursgem. [µg/m³]	Plaats	Straatnaam	X	Y	CO 98-Perc. 8h [µg/m³]	CO 98-Perc. achtergr. [µg/m³]	BaP Jaargem. [µg/m³]	BaP Jm achtergr. [µg/m³]
Schiedam 2005	Matlingeweg	87950	439200	48	33	0	0	39	33	75	75	2	1	6	6	0	Schiedam 2005	Matlingeweg	87950	439200	1505	1153	0,6	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	45	33	0	0	37	33	66	66	2	1	6	6	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1408	1153	0,5	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	39	33	0	0	34	33	52	52	1	1	6	6	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1251	1153	0,4	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	38	33	0	0	34	33	52	52	1	1	6	6	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1243	1153	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	42	34	0	0	36	33	63	63	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1350	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	40	34	0	0	36	33	58	58	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1296	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	37	34	0	0	34	33	50	50	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1208	1154	0,3	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	40	34	0	0	36	33	60	60	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1323	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	39	34	0	0	35	33	56	56	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1277	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	36	34	0	0	34	33	49	49	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1201	1154	0,3	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	36	34	0	0	34	33	49	49	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1197	1154	0,3	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	44	34	0	0	37	33	65	65	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1387	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	41	34	0	0	36	33	60	60	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1323	1154	0,4	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	37	34	0	0	34	33	51	51	1	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1219	1154	0,3	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	37	34	0	0	34	33	50	50	1	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1213	1154	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1160	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1158	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1155	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1155	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1161	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1159	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam 2010(A)	Schiekade	87700	439200	1155	1153	0,3	0,3
Plaats	**Straatnaam**	**X**	**Y**	**NO2 Jaar-gem. [µg/m³]**	**NO2 Jm achtergr. [µg/m³]**	**NO2 Overschr. grensw. [µg/m³]**	**NO2 Overschr. plandr. [µg/m³]**	**PM10 Jaar-gem. [µg/m³]**	**PM10 Jm achtergr. [µg/m³]**	**PM10 Overschr grensw. [µg/m³]**	**PM10 Overschr plandr. [µg/m³]**	**Benzeen Jaargem. [µg/m³]**	**Benzeen Jm achtergr. [µg/m³]**	**SO2 Jaargem. [µg/m³]**	**SO2 Jm achtergr. [µg/m³]**	**SO2 Overschr. 24-uursgem. [µg/m³]**	**Plaats**	**Straatnaam**	**X**	**Y**	**CO 98-Perc. 8h [µg/m³]**	**CO 98-Perc. achtergr. [µg/m³]**	**BaP Jaargem. [µg/m³]**	**BaP Jm achtergr. [µg/m³]**
Schiedam 2010(A)	Matlingeweg	87950	439200	49	33	0	0	39	33	79	79	2	1	6	6	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1551	1153	0,6	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	46	33	0	0	38	33	69	69	2	1	6	6	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1442	1153	0,5	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	39	33	0	0	35	33	53	53	1	1	6	6	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1264	1153	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	43	34	0	0	37	33	65	65	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1369	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	41	34	0	0	36	33	60	60	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1310	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	37	34	0	0	34	33	51	51	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1214	1154	0,3	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	41	34	0	0	36	33	62	62	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1339	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	39	34	0	0	35	33	57	57	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1288	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	36	34	0	0	34	33	50	50	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1205	1154	0,3	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	44	34	0	0	37	33	67	67	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1403	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	42	34	0	0	36	33	61	61	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1335	1154	0,4	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	38	34	0	0	34	33	51	51	1	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1223	1154	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1161	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1159	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1155	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	33	0	0	33	33	45	45	1	1	6	6	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1162	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1160	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1155	1153	0,3	0,3
Schiedam 2010(P)	Matlingeweg	87950	439200	49	33	0	0	39	33	79	79	2	1	6	6	0	Schiedam 2010(P)	Matlingeweg	87950	439200	1552	1153	0,6	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	46	33	0	0	38	33	69	69	2	1	6	6	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1442	1153	0,5	0,3

Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	39	33	0	0	35	33	53	53	1	1	6	6	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1264	1153	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	43	34	0	0	37	33	65	65	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1369	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	41	34	0	0	36	33	60	60	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1310	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	37	34	0	0	34	33	51	51	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1214	1154	0,3	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	44	34	0	0	37	33	67	67	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1404	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	42	34	0	0	36	33	61	61	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1335	1154	0,4	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	38	34	0	0	34	33	51	51	1	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1223	1154	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1162	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1159	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1155	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	33	0	0	33	33	45	45	1	1	6	6	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1163	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1161	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1156	1153	0,3	0,3

Plaats	**Straatnaam**	**X**	**Y**	**NO2 Jaar-gem. [µg/m³]**	**NO2 Jm achtergr. [µg/m³]**	**NO2 Overschr. grensw. [µg/m³]**	**NO2 Overschr. plandr. [µg/m³]**	**PM10 Jaar-gem. [µg/m³]**	**PM10 Jm achtergr. [µg/m³]**	**PM10 Overschr grensw. [µg/m³]**	**PM10 Overschr plandr. [µg/m³]**	**Benzeen Jaargem. [µg/m³]**	**Benzeen Jm achtergr. [µg/m³]**	**SO2 Jaargem. [µg/m³]**	**SO2 Jm achtergr. [µg/m³]**	**SO2 Overschr. 24-uursgem. [µg/m³]**	**Plaats**	**Straatnaam**	**X**	**Y**	**CO 98-Perc. 8h [µg/m³]**	**CO 98-Perc. achtergr. [µg/m³]**	**BaP Jaargem. [µg/m³]**	**BaP Jm achtergr. [µg/m³]**
Schiedam 2015(A)	s-gravenlandseweg	87200	439000	43	34	0	0	37	33	67	67	2	1	6	6	0	Schiedam 2015(A)	s-gravenlandseweg	87200	439000	1390	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	41	34	0	0	36	33	61	61	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1325	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	37	34	0	0	34	33	51	51	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1220	1154	0,3	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	41	34	0	0	36	33	63	63	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1358	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	40	34	0	0	36	33	58	58	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1302	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	36	34	0	0	34	33	50	50	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1211	1154	0,3	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	45	34	0	0	37	33	69	69	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1427	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	42	34	0	0	36	33	62	62	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1352	1154	0,4	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	38	34	0	0	34	33	52	52	1	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1230	1154	0,4	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1162	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1159	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1155	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	33	0	0	33	33	45	45	1	1	6	6	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1164	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1161	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1156	1153	0,3	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	50	33	0	0	40	33	82	82	2	1	6	6	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1591	1153	0,7	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	47	33	0	0	38	33	72	72	2	1	6	6	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1470	1153	0,6	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	40	33	0	0	35	33	54	54	1	1	6	6	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1275	1153	0,4	0,3
Schiedam 2015(P)	s-gravenlandseweg	87200	439000	43	34	0	0	37	33	67	67	2	1	6	6	0	Schiedam 2015(P)	s-gravenlandseweg	87200	439000	1391	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	41	34	0	0	36	33	61	61	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1326	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	37	34	0	0	34	33	51	51	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1220	1154	0,3	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	41	34	0	0	37	33	64	64	2	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1359	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	40	34	0	0	36	33	59	59	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1302	1154	0,4	0,3
Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	36	34	0	0	34	33	50	50	1	1	6	6	0	Schiedam	s-gravenlandseweg	87200	439000	1211	1154	0,3	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	45	34	0	0	37	33	69	69	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1428	1154	0,5	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	42	34	0	0	36	33	62	62	2	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1352	1154	0,4	0,3
Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	38	34	0	0	34	33	52	52	1	1	6	6	0	Schiedam	De Brauwweg	87700	438300	1230	1154	0,4	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	34	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1163	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1160	1153	0,3	0,3
Schiedam	polderweg	87500	439050	33	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	polderweg	87500	439050	1156	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	33	0	0	33	33	45	45	1	1	6	6	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1165	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1162	1153	0,3	0,3
Schiedam	Schiekade	87700	439200	34	33	0	0	33	33	44	44	1	1	6	6	0	Schiedam	Schiekade	87700	439200	1156	1153	0,3	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	50	33	0	0	40	33	82	82	2	1	6	6	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1592	1153	0,7	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	47	33	0	0	38	33	72	72	2	1	6	6	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1471	1153	0,6	0,3
Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	40	33	0	0	35	33	54	54	1	1	6	6	0	Schiedam	Matlingeweg	87950	439200	1275	1153	0,4	0,3

BESTEMMINGEN

		Subbestemmingen		Nadere aanwijzingen	
B	BEDRIJFSDOELEINDEN				
		B(2)	bedrijven cat- 1 t/m 2	— —	gevellijn
		B(3)	bedrijven cat- 1 t/m 3	✲	hoogte-accent
		B(4)	bedrijven cat- 1 t/m 4	⟷	zichtlijn
		B(2)gh	groothandel in bouw-materialen		
		B(2)gd	detailhandel in volumineuze artikelen branchegroep 1 en 2		
		B(2)dv	detailhandel in volumineuze artikelen branchegroep 1		
		B(3)sch	scheepswerf		
		B(3)gd	detailhandel in volumineuze artikelen branchegroep 2		
		B(3)dv	detailhandel in volumineuze artikelen branchegroep 1		
		B(4)dv	detailhandel in volumineuze artikelen branchegroep 1		
		Bbsl	benzineservicestation met LPG		
		Bbs	benzineservicestation	•	LPG-vulpunt
		Bg	gemaal		
		Bn	nutsvoorziening		
BH	BEDRIJFS- EN HORECADOELEINDEN			— —	gevellijn
		B(4)H	bedrijven cat- 1 t/m 4	✲	hoogte-accent
		B(4)Hdv	detailhandel in volumineuze artikelen branchegroep 1		
GD	GEMENGDE DOELEINDEN			(z)	zonder gebouwen
K	KANTOORDOELEINDEN			(z)	zonder gebouwen
				✲	hoogte-accent
KH	KANTOOR- EN HORECADOELEINDEN			(z)	zonder gebouwen
H	HORECADOELEINDEN				
Rjh	JACHTHAVEN				
WG	WOONGEBIED				
WW	WOONWAGENCENTRUM				
VA	VERKEERSDOELEINDEN-AUTOSNELWEG				
VAWA	VERKEERSDOELEINDEN-AUTOSNELWEG, WATER				
VV	VERKEERSDOELEINDEN-VERKEERSWEGEN				
		VVo	tevens voorziening openbaarvervoer		
VVWA	VERKEERSDOELEINDEN-VERKEERSWEGEN, WATER				
VG	VERKEERSDOELEINDEN-VERBLIJFSGEBIED				
VGWA	VERKEERSDOELEINDEN-VERBLIJFSGEBIED, WATER				
S	SPOORWEG				
SVA	SPOORWEG, VERKEERSDOELEINDEN-AUTOSNELWEG				
SVV	SPOORWEG, VERKEERSDOELEINDEN-VERKEERSWEG				
		SVVo	tevens voorziening openbaarvervoer		
SVG	SPOORWEG, VERKEERSDOELEINDEN-VERBLIJFSGEBIED				
WA	WATER				
GR	GROENAANLEG				
GRWA	GROENAANLEG EN WATER				
	PRIMAIR WATERKERINGSDOELEINDEN				
	LEIDINGEN		aardgasleiding		
			watertransportleiding		
			hoogspanningsverbinding bovengronds		
	ARCHEOLOGISCH WAARDEVOL GEBIED				

Overige aanduidingen

- 6 maximale bouwhoogte
- GBKN-ondergrondgegevens
- -% bebouwingspercentage
- maten in meters
- straalpad met maximum bouwhoogte t.o.v. N.A.P.
- milieucirkel LPG
- plangrens
- plangrens tevens gemeentegrens
- grens zone industrielawaai Wet geluidhinder
- grens gezoneerd industrieterrein Wet geluidhinder
- trace afsnijding Schie

gemeente SCHIEDAM

bestemmingsplan Bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland 2004

noordpijl

code gem	278	kaartbl.-nr.	1	aant. bl.	1	schaal	1 : 2500	form. 900x400
plannummer		datum		raad		gedeputeerde staten		afd. bestuursrechtspraak raad van state
10435-00		02-09-2005		12-12-2005				

Rotterdam

dwg-file : 0435-Bp1

referte : drs. A.Th.M.Hoedemaker

getekend : HV

spaanse polder 2015

gemeente Schiedam

This project has received European Regional Development Funding through the INTERREG IIB Community Initiative

NWE ENO INTERREG IIIB NORTH WEST EUROPE

REURBA2