



**gemeente
Schiedam**

Gemeente Schiedam
Postbus 1501 3100 EA Schiedam
Stadskantoor Stadserf 1 3112 DZ Schiedam
T 14 010 W www.schiedam.nl

Nota van zienswijzen

Bestemmingsplan ‘Toernooiveld’

Inleiding

Op 21 november 2018 zijn het ontwerp-bestemmingsplan 'Toernooiveld' en het ontwerpbesluit voor het vaststellen van hogere waarden (geluid) voor Toernooiveld bekend gemaakt. De bekendmaking vond plaats door publicatie in de Staatscourant, het Gemeenteblad, het Nieuwe Stadsblad en de website van de gemeente. Aanvullend heeft op 14 november 2018 een informatieavond plaatsgevonden, waarbij belangstellenden zijn geïnformeerd over het bestemmingsplan, het bouwplan en de verdere procedure.

De ontwerpen hebben vanaf 22 november 2018 tot en met 2 januari 2019 ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen ten aanzien van de ontwerpen. Gedurende deze termijn zijn 13 zienswijzen ingediend ten aanzien van het bestemmingsplan. 2 van deze zienswijzen betreffen tevens het besluit hogere waarden (geluid). De indieners die zienswijzen kenbaar hebben gemaakt, zijn op **27 maart 2019** in de gelegenheid gesteld gehoord te worden door de subcommissie van de gemeenteraad van Schiedam (zie bijlage).

Zienswijzen

Zienswijzen zijn ontvangen van:

1. K. Hinsch, Simon Rijnbendestraat 23 te Schiedam.
2. A. Bhattoo-Ramawadh, Simon Rijnbendestraat 11 te Schiedam.
3. E. van Hoogteijlingen, Simon Rijnbendestraat 27 te Schiedam.
4. C. Robberecht, Simon Rijnbendestraat 27 te Schiedam.
5. F. Krowinkel en L. Krowinkel-van der Linde, Veeartsweg 37 te Schiedam.
6. J.M.A. Kreischer en T.M.C. Kreischer-Hoeijmakers, Veeartsweg 57 te Schiedam.
7. T. van Duijn, Veeartsweg 17 te Schiedam.
8. W. van Erven, Burgemeester Knappertlaan 246-B te Schiedam.
9. Milieudefensie Schiedam, Francois Haverschmidtlaan 45 te Schiedam.
10. H. Hagen, Vlaardingerdijk 468 te Schiedam.
11. A. Hartemink, Willem Hasekampstraat 9 te Schiedam.
12. M.F. du Chatinier, Simon Rijnbendestraat 1 te Schiedam.
13. Fam. Zuidema, Simon Rijnbendestraat 2 te Schiedam. p/a ARAG Rechtsbijstand te Leusden.

Uitgangspunt beoordeling zienswijzen

Het merendeel van de zienswijzen betreft de invloed van het bouwplan op de omgeving. Bij de beoordeling van deze zienswijzen dient een vergelijking te worden gemaakt tussen de mogelijkheden uit het huidige bestemmingsplan 'West' en het nieuwe bestemmingsplan 'Toernooiveld'. Op grond van het bestemmingsplan 'West' was het reeds mogelijk om 2 woontorens te bouwen op de in geding zijnde locatie. Deze bouw mogelijkheden betroffen de oorspronkelijke, niet uitgevoerde, bouwplannen voor deze locatie, waarvoor in 2007 een bouwvergunning is verleend. De invloed van deze twee woontorens op de omgeving dient bij de beoordeling van de zienswijzen als uitgangspunt genomen te worden. Dit betekent dat slechts beoordeeld kan worden of de gewijzigde positionering van de woontorens en het toevoegen van een commercieel programma uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening ongewenst is, dan wel leidt tot enige onevenredige hinder of overlast voor omwonenden.

Inhoudelijke beoordeling zienswijzen

1. **K. Hinsch**
 2. **A. Bhattoe-Ramawadh**
 3. **E. van Hoogteijlingen**
 4. **C. Robberecht**
- a. De parkeernorm wordt verlaagd in vergelijking tot de norm voor de reeds aanwezige woningen en voor het oorspronkelijke plan op deze locatie. Deze norm is niet realistisch omdat het autogebruik toeneemt.
 - b. De plannen voorzien in een tekort aan parkeerplaatsen voor de commerciële ruimten.
 - c. De oorspronkelijke plannen betroffen 72 woningen met ruimte voor groen (en spelen). Deze groene ruimten komen niet terug in de huidige plannen.
 - d. De toevoeging van commerciële ruimten is gelet op de huidige winkelleegstand niet nodig en detailhandel zou zich moeten vestigen in de bestaande winkelgebieden.
 - e. De toename van het aantal verkeersbewegingen leidt tot onveilige situaties.

Reactie gemeente

- a. *Voor wat betreft het parkeren wordt met het bestemmingsplan niet voorzien in een verlaging van de parkeernormen. Evenmin zullen normen gaan gelden die uitsluitend van toepassing zijn op de locatie Toernooiveld. Het bestemmingsplan gaat uit van de gemeentelijke parkeernormen, zoals deze op 22 augustus 2017 door het college zijn vastgesteld. Bij de vaststelling van deze normen voor de gehele gemeente geldende normen, is er bewust voor gekozen om de normen voor het gedeelte van de stad ten zuiden van de A20 te verlagen. Daarbij is aansluiting gezocht bij de minimale parkeernormen op basis van de kencijfers van het CROW ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'). Wij zien, mede gelet op deze landelijke kencijfers, niet in dat de gehanteerde norm niet realistisch of onvoldoende is. Daarbij is tevens de ligging van de locatie in de directe nabijheid van metrostation Vijfsluizen, en de goede aansluiting op het regionale openbaar vervoersnetwerk, in aanmerking genomen. Los van dit project wordt onderzocht op welke wijze de bereikbaarheid van dit station voor omwonenden en werknemers in de havens verder kan worden verbeterd.*
- b. *Op voorhand moet opgemerkt worden dat de toetsing aan de gemeentelijke parkeernormen niet plaatsvindt in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan, maar pas bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen van de woontorens. Bij de beoordeling van de omgevingsvergunning zal dan ook pas definitief worden beoordeeld of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de parkeernormen. Dit neemt niet weg dat wij in het kader van de uitvoerbaarheid van het plan reeds beoordeeld hebben of ten behoeve van het bouwplan voldoende parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd. De plannen voorzien in een parkeergarage met 156 parkeerplaatsen en de toevoeging van 34 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hiermee wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de gemeentelijke parkeernormen. Voor een nadere motivering wordt verwezen naar paragraaf 4.6 van de toelichting op het bestemmingsplan.*

Door u wordt specifiek verwezen naar de in de bij het bestemmingsplan gevoegde verkeersstudie berekende parkeerbehoefte. U gaat uit van een behoefte van 46,2 parkeerplaatsen. Dit betreft de parkeerbehoefte indien alleen wordt gekeken naar de geldende parkeernorm. Op grond van het gemeentelijk parkeerbeleid dienen bij het bepalen van de parkeerbehoefte ook de aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik in aanmerking te worden genomen Dit omdat verschillende functies op verschillende momenten van de dag een afwijkende parkeerbehoefte kunnen hebben, wat dubbelgebruik van parkeren mogelijk

maakt. Indien deze percentages worden meegenomen wordt de hoogste parkeerbehoefte berekend op een koopavond. De behoefte op dat moment bedraagt 41,3 (afgerond 41) parkeerplaatsen. De plannen voorzien als voornoemd in het toevoegen van 34 parkeerplaatsen in het openbaar gebied en 7 parkeerplaatsen voor de eigenaren / huurders van de commerciële ruimten in de parkeergarage. Daarmee wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de commerciële functies.

- c. De bouwmogelijkheden uit het bestemmingsplan 'West' zijn gebaseerd op de destijds in ontwikkeling zijnde plannen. Deze voorzagen in de bouw van twee woontorens omringd door een parkeerterrein. Het aantal appartementen is daarbij niet gemaximeerd, zodat ook op grond van dat bestemmingsplan, binnen de toegelaten bouwmassa, de bouw van 149 woningen mogelijk zou zijn. In vergelijking tot het huidige bestemmingsplan wordt uitgegaan van een bredere groenstrook aan de noordzijde van het complex. Deze is bestemd als 'Groen' en is ongeveer 5 meter breder dan het huidige bestemmingsplan. Daarnaast wordt er met dit plan voor gekozen om het parkeren op te lossen in een parkeergarage onder de woontorens, in plaats van een parkeerterrein rond de woontorens. De groene aankleding van de noordzijde van deze parkeergarage, aansluitend op voornoemde groenstrook, draagt bij aan het versterken van de groene ruimten in de wijk. Het gebied aan de zuidzijde, aansluitend op de Vlaardingerdijk, heeft een verkeersbestemming gekregen, die ruimte laat voor een inrichting met openbaar groen.
- d. Wij delen uw mening dat detailhandel zich in beginsel zoveel mogelijk moet vestigen in de bestaande winkelcentra. Aan de andere kan vinden wij het ook belangrijk dat bewoners op korte afstand van hun woning terecht kunnen voor de dagelijkse boodschappen. Voor de wijk West geldt dat daar geen supermarkten van een moderne omvang gevestigd zijn waardoor de consumentenverzorging niet optimaal is. Toevoeging van een supermarkt in de wijk West is daarom een wenselijke ontwikkeling.

In eerste instantie is bekeken of toevoeging van winkelruimte mogelijk is op of aansluitend aan de bestaande winkels aan het Rubensplein. Dit is niet mogelijk gelet op de gefragmenteerde en kleine winkelruimtes aan het Rubensplein en het feit dat deze vrijwel volledig zijn ingevuld. Daarbij is er in de bestaande structuur evenmin mogelijkheid om winkelruimte toe te voegen aansluitend op het Rubensplein. Dit en het feit dat ook elders in West een winkelcentrum van enige betekenis ontbreekt maakt dat in West ruimte wordt gezien voor (het toevoegen van) een solitaire supermarkt, zoals op de in geding zijnde locatie. Daarbij is in aanmerking genomen dat beoogd wordt dit te doen in combinatie met het verplaatsen van de (te kleine) Coöp aan Mesdaglaan, waarvoor het eerder niet gelukt is (uitbreidings)ruimte te vinden aan het Rubensplein. Om enige concurrentie met de bestaande winkelruimten elders in de stad te voorkomen zijn de mogelijkheden voor de vestiging van detailhandel in de planregels beperkt tot detailhandel in dagelijkse goederen (lees: een supermarkt of versmarkt), met een omvang van maximaal 750 m². Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 3.4.10 en 4.1 van de toelichting op het bestemmingsplan en het als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegde distributie-planologisch onderzoek 'Ontwikkelmogelijkheden detailhandel'.

- e. Uit het in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerde verkeersonderzoek volgt dat het bouwplan leidt tot ongeveer 1.500 verkeersbewegingen per dag. Ongeveer de helft van deze toename zal worden verwerkt via de Pieter Loopuytstraat, waarnaar door u wordt verwezen. Wij onderschrijven de conclusie van het verkeersonderzoek dat de toename van het verkeer niet dusdanig groot is dat een verkeerssituatie ontstaat die niet passend is bij een woonomgeving. Daarbij kan een woonstraat (erftoegangsweg) zoals de Pieter Loopuytstraat theoretisch veel meer verkeer verwerken (tot 3.500 verkeersbewegingen per dag), zonder dat dit leidt tot verkeersproblemen. Wij zien dan ook niet in dat ten gevolge van

het plan de leefbaarheid in het geding komt. Hierbij dient in aanmerking genomen te worden dat een nagenoeg vergelijkbare toename van het verkeer ook zou kunnen ontstaan indien 2 woontorens overeenkomstig het bestemmingsplan 'West' zouden worden gebouwd. Hoewel op voorhand geen verkeersproblemen worden verwacht is, mede op verzoek van bewoners, ruimte gereserveerd om een nieuwe ontsluiting voor autoverkeer te realiseren nabij de Veeartsweg.

De problematiek waar door u naar wordt verwezen hangt daarbij niet zo zeer samen met het in geding zijnde bouwplan, maar met het sluipverkeer dat u momenteel reeds ervaart ten gevolge van de verkeerssituatie op de Vlaardingerdijk. Dit betreft een bestaande problematiek, waarvoor wij samen met de bedrijven uit het havengebied naar oplossingen zoeken, maar die de in geding zijnde ontwikkeling niet kan worden aangerekend.

De zienswijze is ongegrond.

5. F. Krowinkel en L. Krowinkel-van der Linde

- a. Het bouwplan leidt tot extra schaduwwerking en verlies van zonlicht.
- b. De beperkte afstand tussen de bebouwing leidt tot een beperking van de privacy.
- c. De beperkte afstand tussen de bebouwing zorgt voor extra wind.
- d. Het bouwplan leidt tot extra verkeersdruk in de wijk.
- e. Het bouwplan leidt tot een toename van de parkeerdruk.
- f. Het toevoegen van een extra ontsluitingsweg beperkt het woongenot.
- g. Onduidelijkheid bestaat over het toepassen van een WKO-systeem.

Reactie gemeente

- a. *De gewijzigde positionering van de woontorens ten opzichte van het huidige bestemmingsplan 'West' leidt er toe dat u vanaf 14:00 schaduwwerking zal ondervinden van de nieuwe woontorens. Dit is ongeveer 3 uur eerder dan mogelijk is op grond van het bestemmingsplan 'West'. Hoewel sprake is van enige invloed ter plaatse van uw flat, zijn wij niet van mening dat sprake is van onevenredige hinder ten opzichte van de bestaande situatie. Hierbij is in aanmerking genomen dat op uw woning de gehele ochtend en een groot deel van de middag bezonning mogelijk is en blijft. Verder ligt de zuidgevel van uw flat, waaraan de balkons zijn gesitueerd, vanaf ongeveer 17:00 uur reeds in de schaduw van uw eigen gebouw. Verwezen wordt naar de als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegde bezonningsstudie.*
- b. *Enige invloed van omwonenden op de privacy is inherent aan het wonen in een dichtbebouwde stedelijke omgeving. De plannen voldoen ruimschoots aan de vereiste uit artikel 5:50 van het Burgerlijk Wetboek, op grond waarvan geen vensters of balkons zijn geoorloofd binnen 2 meter van het naburige erf. Van enige onevenredige aantasting van de privacy is dan ook geen sprake. Dit neemt niet weg dat de ontwikkelaar, naar aanleiding van eerdere gesprekken met u, gekeken heeft op welke wijze uw vrees zou kunnen worden weggenomen. Dit heeft geleid tot een aanpassing van het plan, waarbij de balkons aan de oostevleugel op de onderste verdiepingen richting het noorden zijn gesitueerd. Deze verschuiving heeft tot gevolg dat vanaf deze balkons beperkt direct zicht is op uw balkon en uw woning.*

Het bouwplan leidt tot een beperking van uw uitzicht in zuidwestelijke richting. Wij zien niet in dat dit leidt tot enige onevenredige hinder, voor zover een vrij uitzicht al een recht is waarop u zich in een dicht bebouwde stedelijke omgeving kan beroepen.

- c. *In het kader van het bestemmingsplan is een windonderzoek uitgevoerd naar de effecten van het bouwplan op de omgeving. Op grond van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat ter plekke van uw woning geen sprake zal zijn van enige windhinder ten gevolge van het*

bouwplan. Het bouwplan zorgt voor wat betreft de wind evenmin voor enige onevenredige benadeling. Verwezen wordt naar het als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegde windhinderonderzoek, specifiek de afbeeldingen op pagina 14 en 15 van het onderzoek.

- d. Verwezen wordt naar de reactie onder 1.e.*
- e. Verwezen wordt naar de reactie onder 1.a en 1.b.*
- f. In vergelijking tot het huidige bestemmingsplan wordt ruimte geboden voor maximaal 1.500 m² aan commerciële ruimten. Uit het in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerde verkeersonderzoek volgt dat dit leidt tot een beperkte toename van ongeveer 840 extra verkeersbewegingen per etmaal, die onder andere gebruik zullen maken van de nieuwe ventweg langs de Vlaardingerdijk. Dit betreft een aantal dat niet ongebruikelijk is in een dichtbebouwde stedelijke omgeving en waarop het onderliggende wegennet berekend is. Wij zien niet in dat dit beperkte aantal, mede gelet op de grote hoeveelheid aan verkeersbewegingen aan de zuidzijde van uw woning (op de Vlaardingerdijk), leidt tot enige onevenredige aantasting van uw woongenot.*
- g. Het gebouw wordt niet voorzien van een installatie voor warmte-/koudeopslag (WKO) met open bronnen. In plaats daarvan krijgen alle appartementen een individuele waterpomp die aangesloten zijn op gesloten bronnen. Ook bij dit systeem wordt gebruik gemaakt van de constante temperatuur van de bodem voor de verwarming (winter) en verkoeling (zomer) van de appartementen. Door het toepassen van gesloten bronnen is de interferentie (invloed) beperkt. Alle bronnen worden direct onder het gebouw geplaatst. Wanneer u in de toekomst een bodemwarmte systeem wil toepassen om van het gas af te koppelen, dient u ook een interferentieberekening uit te laten voeren. Wanneer er door u een systeem wordt toegepast met gesloten bronnen, zoals bij dit project, zal de interferentie tussen de onderlinge systemen zeer beperkt zijn en voldoende mogelijkheden bieden voor een WKO. Daarnaast zijn er naast systemen die gebruik maken van bodemwarmte ook andere systemen en technieken om van het gas los te koppelen, zoals lucht-water warmtepompen en all-electric systemen. Dit staat nog los van mogelijke toekomstige ontwikkelingen van warmtenetten en stadsverwarming.*

De zienswijze is ongegrond.

6. J.M.A. Kreischer en T.M.C. Kreischer-Hoeijmakers

- a. De gewijzigde positionering van de woontorens leidt tot een onevenredige benadeling, specifiek voor wat betreft zonuren en schaduw.*
- b. De woontorens leiden tot een verlies aan uitzicht en een beperking van de privacy.*
- c. De woontorens leiden tot extra windhinder op het balkon.*
- d. Het toevoegen van commerciële ruimten leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen op de ventweg, wat een negatieve invloed heeft op het woongenot.*

Reactie gemeente

- a. Verwezen wordt naar de reactie onder 5.a.*
- b. Verwezen wordt naar de reactie onder 5.b.*
- c. Verwezen wordt naar de reactie onder 5.c.*
- d. Verwezen wordt naar de reactie onder 5.f.*

De zienswijze is ongegrond.

7. T. van Duijn

- a. De groenstrook tussen de flat aan de Veeartsweg en de Vlaardingerdijk wordt verkleind.
- b. Het plan leidt tot het verlies van de reeds aanwezige 30 parkeerplaatsen.
- c. Het gebruik van een WKO-systeem mag geen beperking vormen voor de mogelijke toekomstige energievoorziening van de flat aan de Veeartsweg.

Reactie gemeente

- a. *Ten behoeve van het project wordt een extra inrit (ventweg) gerealiseerd vanaf de Vlaardingerdijk. Wij gaan er van uit dat u naar deze inrit verwijst. Deze inrit zal gebruik maken van een beperkt deel van de groenstrook ter hoogte van uw flat. Dit neemt niet weg dat ook na realisering van de inrit een robuuste groenstrook aanwezig blijft die uw flat afscheidt van de Vlaardingerdijk. Deze groenstrook heeft een bestemming die ruimte laat voor een inrichting met openbaar groen.*
- b. *In de huidige situatie bevinden zich 30 parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Anders dan u stelt zullen deze parkeerplaatsen behouden blijven. Aanvullend daarop zullen 34 parkeerplaatsen worden toegevoegd aan het openbaar gebied. Verwezen wordt naar figuur 4.1 in de toelichting van het bestemmingsplan waarop zowel de bestaande parkeerplaatsen als de nieuw toe te voegen parkeerplaatsen schematisch zijn ingetekend. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat voldoende ruimte aanwezig is voor het realiseren van voldoende parkeergelegenheid.*
- c. *Verwezen wordt naar de reactie onder 5.g.*

De zienswijze is ongegrond.

8. W. van Erven

Het gemeentelijk beleid is er op gericht de concurrentiepositie van de fiets te versterken. Om dit te bereiken wordt verzocht in het gebouw en het openbaar gebied voldoende ruimte te reserveren voor een hoogwaardige fietsparkeervoorziening.

Reactie gemeente

Wij delen uw mening dat moet worden voorzien in voldoende fietsparkeervoorzieningen. De ontwikkelaar van de gebouwen heeft dit uitgangspunt meegenomen in de uitwerking van de plannen. In het gebouw wordt voorzien in een tweetal oplossingen voor het fietsparkeren, die allen gelijkvloers of via hellingbanen goed te bereiken zijn. Voor 30 appartementen wordt het fietsparkeren opgelost in een eigen berging op de begane grond van het gebouw. Voor de overige appartementen worden centrale, collectieve fietsenbergingen gerealiseerd in de stallingsgarage. Daarbij wordt uitgegaan van gemiddeld drie stallingsplaatsen per appartement. Gelet hierop wordt voorzien in voldoende fietsparkeervoorzieningen in het gebouw. Aanvullend worden op het dak van de garage fietsklemmen geplaatst voor de bezoekers van het gebouw en de commerciële ruimten.

De zienswijze is ongegrond.

9. Milieudefensie Schiedam

10. H. Hagen

- a. De luchtkwaliteit is niet goed onderbouwd en gebaseerd op een berekening. Uit metingen van Milieudefensie blijkt dat de luchtkwaliteit net onder de norm zit. Dit komt niet overeen met de in het kader van het bestemmingsplan berekende luchtkwaliteit.
- b. In het bestemmingsplan is geen rekening gehouden met de cumulerende werking van de uitstoot van schadelijke stoffen door verschillende bedrijven.

- c. De bouw van de woontorens leidt tot extra verkeersbewegingen, wat een negatief effect heeft op de luchtkwaliteit en geluidshinder.
- d. Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd is onvoldoende voor de nieuwe bewoners.
- e. Het verlenen van hogere waarden geluid is niet in lijn met de ambities uit het ontwerp-actieplan lucht en geluid, waarin wordt uitgegaan van een plandrempel van 55 dB.

Reactie gemeente

- a. *Bij de beoordeling van de luchtkwaliteit dient op grond van de geldende wet- en regelgeving uit te worden gegaan van de berekende luchtkwaliteit overeenkomstig de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. Dat er een verschil is tussen de berekende luchtkwaliteit en de door u gemeten luchtkwaliteit maakt dit niet anders. Overigens geldt voor zowel de door ons berekende, als de door u gemeten, luchtkwaliteit dat deze onder de wettelijke norm ligt en deze derhalve geen belemmering vormt voor realisering van het plan.*
- b. *De uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) door de bedrijven in het havengebied is reeds meegenomen in de onderbouwing. Voor wat betreft de geuraspecten worden maatregelen genomen bij het gebouw, specifiek door de aanzuiging van de mechanische installatie laag aan de achterzijde van het gebouw te plaatsen. Daarnaast worden de toekomstige bewoners geïnformeerd over de invloed van in de omgeving gevestigde bedrijven. Verwezen wordt naar paragraaf 5.2 van de toelichting op het bestemmingsplan.*

Er gelden geen grens- of immissiewaarden voor VOS waaraan getoetst kan worden. Omdat enige (wettelijke) grenswaarden ontbreken is gekeken naar de vergunde situatie van de in de nabijheidgelegen bedrijven (Huisman en Damen Shiprepair). Het gebruik en de uitstoot van VOS door deze bedrijven wordt gereguleerd via de voor deze bedrijven geldende omgevingsvergunningen (milieu). Daarbij is getoetst aan de best beschikbare technieken. Bij het coaten van verf wordt dit beoordeeld met een oplosmiddelenboekhouding, keuze van oplosmiddellarme coatings en het toepassen van de beste applicatiemethoden. Op basis van de vergunde situatie wordt geconcludeerd dat de (gecumuleerde) VOS-concentraties die worden uitgestoten laag zijn. De uitstoot van VOS vorm derhalve geen belemmering voor realisering van het bouwplan.

- c. *De bouw mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt leiden, anders dan u stelt, niet tot 3.000 maar tot 1.500 verkeersbewegingen per etmaal. Van dit totale aantal hebben ongeveer 800 verkeersbewegingen betrekking op de toevoeging van het commerciële programma. De overige verkeersbewegingen betreffen de woningen, die in vergelijkbare hoeveelheden reeds zouden kunnen worden gebouwd op grond van het bestemmingsplan 'West'. Het extra aantal verkeersbewegingen is dusdanig beperkt dat dit, mede gelet op de maximumsnelheid van 30 km/u in de woonwijk, niet leidt tot overschrijding van enige wettelijke norm. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 5.5 en 5.6 van de toelichting op het bestemmingsplan.*
- d. *Verwezen wordt naar de reactie onder 1.a en 1.b.*
- e. *Het Actieplan Lucht & Geluid is momenteel in voorbereiding. Op grond van het actieplan wordt er voor gekozen om ernstige hinder en slaapverstoring te voorkomen en te bestrijden met een plandrempel van 55 dB. Anders dan u veronderstelt heeft deze plandrempel expliciet niet tot doel nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen tegen te houden, ook niet indien ter plekke van een plan de plandrempel van 55 dB wordt overschreden (zie paragraaf 5.1 van het actieplan). Wel dient het voorkomen van slaapverstoring, en daarmee het bieden van een goede nachtrust, prioriteit te hebben bij nieuwe ontwikkelingen. Om die reden dient bij locaties waar de plandrempel wordt overschreden de nadruk te liggen op gevelmaatregelen, zoals een goede gevelisolatie, waardoor de geluidsbelasting in de woning sterk vermindert.*

Het bieden van een goede nachtrust vormt uitgangspunt bij het vaststellen van de hogere waarde (geluid) ten behoeve van dit project. Daarbij is specifiek gekeken naar de mogelijkheden om te voldoen aan de wettelijke binnenwaarden voor geluid uit het Bouwbesluit in combinatie met de mogelijkheden voor natuurlijke ventilatie. Aangezien het plan aan beide uitgangspunten voldoet, zien wij niet in dat het verlenen van hogere waarden (geluid) in strijd is met de uitgangspunten van het Actieplan Lucht & Geluid. Voor een nadere motivering wordt verwezen naar het bij het bestemmingsplan gevoegde besluit hogere waarden (geluid).

De zienswijze is ongegrond.

11. A. Hartemink

- a. Het plan leidt tot extra (sluip)verkeer in de wijk.
- b. De in- en uitgang van de garage zorgt voor knelpunten in de verkeerscirculatie.
- c. De parkeernorm is te laag en niet realistisch.

Reactie gemeente

- a. *Verwezen wordt naar de reactie onder 1.e.*
- b. *Het aantal verkeersbewegingen van en naar de garage is relatief beperkt. Het in- en uitrijden van verkeer van en naar de garage heeft daarom maar een beperkt effect op de verkeerscirculatie. Wij voorzien dan ook geen knelpunten. De in- en uitrit en de aansluiting op de omgeving zal verder worden uitgewerkt in het (civiel-technische) ontwerp van het gebied. Het op een veilige wijze kunnen in- en uitrijden vormt daarbij een belangrijk uitgangspunt*
- c. *Verwezen wordt naar de reactie onder 1.a en 1.b.*

De zienswijze is ongegrond.

12. M.F. du Chatinier

- a. De parkeernorm is onvoldoende en zal leiden tot extra parkeerdruk in de wijk.
- b. De verkeersdruk zal toenemen en de bestaande verkeersproblematiek vergroten.
- c. Het gebruik van centrale voorzieningen voor het verzamelen van afval in de wijk leidt tot vervuiling en verloedering.
- d. De toename van verkeer leidt tot een toename van de milieubelasting in de omgeving.
- e. De weerkaatsing van geluid uit de havens op de woontorens zorgt voor geluidsoverlast in de omgeving.
- f. De bouw van de torens leidt tot een toename van de windbelasting, wat een negatief effect heeft op de bruikbaarheid van de omliggende gronden.
- g. Het bouwplan leidt tot een verlies aan uitzicht.
- h. Het bouwplan leidt tot een beperking van de privacy.
- i. Het bouwplan leidt tot extra schaduwwerking en daarmee tevens tot een beperking van de mogelijkheden voor het opwekken van zonne-energie.
- j. Het toevoegen van winkelruimte leidt mogelijk tot leegstand van winkelruimten elders.
- k. De locatie zou beter ingevuld kunnen worden met grondgebonden woningen.

Reactie gemeente

- a. *Verwezen wordt naar de reactie onder 1.a en 1.b.*
- b. *Verwezen wordt naar de reactie onder 1.e.*

- c. *Het afval van de bewoners zal worden verzameld in nieuw te plaatsen ondergrondse afvalcontainers, op een vergelijkbare wijze als in de rest van de wijk en elders in de stad. Voor de commerciële ruimten is in het pand een ruimte voor het afval gereserveerd. Wij volgen u niet in uw betoog dat het gebruik van dergelijke voorzieningen leidt tot vervuiling of verloedering, mede omdat wij handhavend optreden tegen personen die hun afval foutief aanbieden.*
- d. *Verwezen wordt naar de reactie onder 9.c en hoofdstuk 5 van de toelichting op het bestemmingsplan.*
- e. *Uit berekeningen blijkt dat de woontorens een positieve bijdrage zullen hebben op de akoestische situatie ter plaatse van uw woning, omdat deze voor u als 'geluidsscherm' zullen gaan fungeren voor het geluid uit de haven en vanaf de Vlaardingerdijk. Zo zal de geluidsbelasting op uw woning ten gevolge van de activiteiten in het havengebied na realisering van de woontorens, afhankelijk van de verdieping, 2 tot 7 dB(A) lager zijn dan nu het geval is. Enige effecten ten gevolge van de weerkaatsing van geluid, voor zover daar al sprake van is, vallen weg tegen de positieve effecten ingevolge de geluidafschermdende werking van de woontorens. Wij zien dan ook niet in dat u ten gevolge van het bouwplan meer geluidsoverlast zal ervaren.*
- f. *In het kader van het bestemmingsplan is een windonderzoek uitgevoerd naar de effecten van het bouwplan op de omgeving. Op grond van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat ter plekke van uw woning geen sprake zal zijn van enige windhinder en dat het windklimaat goed is voor langdurig zitten in uw tuin. Er is dan ook geen sprake van enige onevenredige windhinder ter plaatse van uw woning. Verwezen wordt naar het als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegde windhinderonderzoek, specifiek de afbeeldingen op pagina 14 en 15 en de conclusie inzake de tuin van uw woning in hoofdstuk 6 van het onderzoek.*
- g. *Het hebben van een (vrij) uitzicht is geen recht waarop u zich in een dicht bebouwde stedelijke omgeving kan beroepen. Daarbij zou dit uitzicht reeds beperkt worden indien de op grond van het bestemmingsplan 'West' toegelaten woontorens zouden worden gerealiseerd.*
- h. *Enige invloed van omwonenden op de privacy is inherent aan het wonen in een dichtbebouwde stedelijke omgeving. De plannen voldoen ruimschoots aan de vereiste uit artikel 5:50 van het Burgerlijk Wetboek, op grond waarvan geen vensters of balkons zijn geoorloofd binnen 2 meter van het naburige erf. Van enige onevenredige aantasting van de privacy is dan ook geen sprake.*
- i. *De bouw van de woontorens leidt er toe dat u in de lente en de herfst tot 14:00 schaduwwerking van de torens zal ervaren. Dit is nagenoeg vergelijkbaar met de schaduwwerking die u zou ervaren indien de reeds op grond van het bestemmingsplan 'West' toegelaten woontorens zouden worden gerealiseerd. Er is dan ook geen sprake van een onevenredige toename van schaduwwerking ten opzichte van de invloed die reeds mogelijk is. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat op uw woning, ook in de lente en herfst, een groot deel van de middag bezonning mogelijk blijft. Verwezen wordt naar de als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegde bezonningsstudie.*
- j. *Verwezen wordt naar de reactie onder 1.d.*
- k. *Reeds in 2003 is een beeldkwaliteitsplan vastgesteld voor de herontwikkeling van het Toernooiveld. Dit plan is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. De plannen zagen op de sloop van de verouderde portiekflats en de nieuwbouw van een gemengd*

woonprogramma, waarbij ruimte is voor zowel appartementen en grondgebonden woningen. In het kader van het beeldkwaliteitsplan werd reeds voorzien in de bouw van 2 woontorens op de in geding zijnde locatie. De woontorens fungeren daarbij als entree van de stad, maar vormen tevens een ruimtelijke afscheiding tussen de havenindustrie en de grondgebonden woningen ten noorden van de flats. Gelet hierop, en de grote regionale woningbouwopgave, zijn wij van mening dat de in geding zijnde locatie zich minder goed leent voor een grondgebonden woonprogramma.

De zienswijze is ongegrond.

13. Fam. Zuidema

- a. De gewijzigde positionering van het gebouw zorgt voor een beperking van het uitzicht en vergroot de zichtbaarheid van het gebouw vanuit de woning.
- b. Het bouwplan leidt tot een beperking van de bezonning en toename van de schaduwwerking, met name in de winterperiode.
- c. Het plan leidt tot windhinder ter plaatse van de woning.
- d. Het bestemmingsplan voorziet in een toename van het aantal woningen ten opzichte van het huidige bestemmingsplan.
- e. Het plan zal leiden tot een toename van de parkeerdruk.
- f. Het plan leidt tot negatieve effecten inzake de verkeersveiligheid. Deze effecten worden versterkt door het toevoegen van commerciële ruimten.

Reactie gemeente

- a. *De woontorens zullen voor u zichtbaar zijn vanuit uw woning. Hoewel de woontoren ter plaatse van uw woning ongeveer 5 meter in oostelijke richting wordt verschoven, is de beperking van uw uitzicht niet wezenlijk anders dan wanneer op grond van het bestemmingsplan 'West' toegelaten woontorens zouden worden gerealiseerd. De ontwikkelaar heeft dit bij de voorbereiding van de plannen reeds met u besproken en heeft bij de positionering van de woontorens hier zoveel als mogelijk rekening mee gehouden. Dit heeft, in vergelijking tot de oorspronkelijke plannen, tot een beperkte verschuiving van de woontoren geleid. Deze wordt niet direct voor het raam in de zijgevel van uw woning geplaatst, waardoor u vanuit uw woning uitzicht behoudt op de Vlaardingerdijk en de haven. Door de verschuiving is ook de afstand tussen de woontoren en uw woning vergroot. Daarmee is gedeeltelijk tegemoet gekomen aan uw wens om uw uitzicht niet te beperken. Het hebben van een (vrij) uitzicht is overigens geen recht waarop u zich in een dicht bebouwde stedelijke omgeving kan beroepen.*
- b. *De bouw van de woontorens leidt er toe dat u in de lente en de herfst van 12:00 tot 14:00 schaduwwerking van de torens zal ervaren. Dit is ongeveer 2 uur meer dan mogelijk is op grond van het bestemmingsplan 'West'. Hoewel sprake is van enige de invloed ter plaatse van uw woning, zijn wij niet van mening dat sprake is van onevenredige hinder ten opzichte van de bestaande situatie. Hierbij wordt in aanmerking genomen dat op uw woning, ook in de lente en herfst, een groot deel van de middag bezonning mogelijk blijft. Verwezen wordt naar de als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegde bezonningsstudie.*
- c. *Verwezen wordt naar de reactie onder 12.f.*
- d. *De bouw mogelijkheden uit het bestemmingsplan 'West' zijn gebaseerd op de bouwplannen waarvoor in 2007 een vergunning is verleend, maar die niet zijn gerealiseerd. Het bestemmingsplan 'West' voorziet niet in een maximering van het aantal woningen, zodat ook op grond van dat bestemmingsplan, binnen de toegelaten bouwmassa, de bouw van 149 woningen mogelijk zou zijn. Wij zien niet in dat nu met het in geding zijnde bestemmingsplan 149 appartementen in een andere bouwmassa wordt toegelaten de*

rechtszekerheid in het geding is of sprake is van wezenlijk andere invloeden dan mochten worden verwacht.

In het kader van dit bestemmingsplan heeft een volledig nieuwe belangenafweging plaatsgevonden, waaruit volgt dat de woontorens kunnen worden gebouwd zonder dat dit tot onevenredige hinder voor omwonenden of in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Voorts heeft u in het kader van de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan de mogelijkheid om hierover uw zienswijzen te geven en eventueel in beroep te gaan bij de Raad van State. Wij zien gelet hierop niet in dat de rechtszekerheid in het geding is.

e. Verwezen wordt naar de reactie onder 1.a, 1.b en 9.c.

f. Verwezen wordt naar de reactie onder 1.e.

De zienswijze is ongegrond.

Bijlage: Advies subcommissie zienswijzen



Datum

27 maart 2019

Registratienummer

19GRF00044

Aanwezig

Leden: de heer Kuin (voorzitter), mevrouw De Vries-van de Giessen, de heer Janssen en de heer van Roest.
Indieners van zienswijzen: de heer Krowinkel, mevrouw Kreischer, mevrouw Hinsch, mevrouw Tak en de heer Van der Drift (Milieudefensie).
Initiatiefnemers: de heer Koeleman (Heembouw) en de heer Sant (World is Our Home).
Adviseur van het college: de heer Hovens.
Griffie: mevrouw Engelchor.

Onderwerp

Verslag en advies subcommissie zienswijzen 27 maart 2019

De **voorzitter** opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. Hij licht de gang van zaken toe. Nadat de indieners van zienswijzen in de gelegenheid zijn geweest een toelichting te geven en de adviseur van het college en de initiatiefnemers daarop hebben gereageerd, stelt de subcommissie in beslotenheid een advies op voor de raadscommissie van 2 april en de gemeenteraad van 9 april 2019. Het verslag en advies worden zo snel mogelijk verspreid onder de indieners van de zienswijzen. Behandeling van het bestemmingsplan Toernooiveld inclusief de Nota van Zienswijzen staat geagendeerd voor de commissievergadering van 2 april. In de commissievergadering kan nog worden ingesproken, de spreektijd is dan maximaal 5 minuten. Na de commissiebehandeling staat het onderwerp op de agenda van de raadsvergadering van 9 april. Daar kan slechts worden ingesproken als het na de commissievergadering een bespreekstuk blijft en geen hamerstuk wordt.

De **voorzitter** geeft de indieners van zienswijzen het woord om hun zienswijzen toe te lichten en te reageren op de reactie van het college zoals is opgenomen in de Nota van Zienswijzen.

De heer **Krowinkel** (bewoner Veeartsweg) gaat in op de volgende punten:

1. Zon: ten opzichte van het vorige plan krijgen de woningen aan de Veeartsweg nu 3 uur minder zonlicht per dag.
2. Uitzicht: de torens komen dicht tegen de woningen aan de Veeartsweg te staan. Dit gaat ten koste van het uitzicht en de privacy.
3. Wind: door de hoge torens en de smalle doorgang tussen de torens en de Veeartsweg verwacht hij veel overlast van wind(val).
4. Verkeer: er komen extra verkeersbewegingen in de wijk, ongeveer 1500, waarvan de helft richting de commerciële ruimten gaat. De wijk ondervindt nu al verkeersdrukke.
5. Parkeren: de parkeernorm van 1 die wordt gehanteerd is te laag.
6. Ontsluitingsweg (ventweg) aan de Vlaardingerdijk: deze staat nog niet definitief ingetekend. Deze weg geeft veel extra bewegingen voor het appartementengebouw.
7. En extra ontsluitingsweg aan de Van Haarenlaan is ook nog een optie. Hij heeft het gevoel dat het appartementengebouw op een verkeersrotonde komt te staan.

In de Nota van Zienswijzen leest de heer Krowinkel dat de gemeente de bovengenoemde punten geoorloofd vindt. Hij is het daar niet mee eens.



De heer **Hovens** zegt dat in het bestemmingsplan West de twee woontorens al waren opgenomen. De effecten op de omgeving, met betrekking tot zonlicht en uitzicht waren er toen al. In het nu voorliggende plan is de invloed echter niet dusdanig groot dat enige norm wordt overschreden. Er blijft iedere dag voldoende zon over. Het uitzicht verandert, maar de normen voor uitzicht en privacy zijn best ruim. Door de balkons van de torens anders te positioneren is een groot deel van de klachten weggenomen.

Ten aanzien van de verkeersbewegingen geeft de heer Hovens aan dat er gemeentelijke visie is om het autogebruik te verminderen. Twee jaar geleden is bewust de parkeernorm van het zuidelijk deel van Schiedam verlaagd naar 1. Vanuit de gedachte meer focus te leggen op het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets is deze norm verlaagd. De gemeente denkt dat in combinatie met 1 parkeerplaats, de uitgebreide stallingsvoorzieningen voor fietsen en het station Toernooiveld, dat de parkeernorm van 1 voldoende is voor deze locatie.

Elke ontwikkeling leidt tot extra verkeer in de wijk. De in dit plan opgenomen commerciële ruimte leidt tot 750 a 800 extra verkeersbewegingen. Om er voor te zorgen dat deze niet door de wijk gaan is gedacht aan de ventweg aan de voorzijde vanaf de Vlaardingerdijk.

Naar aanleiding van de opmerking over extra ontsluitingsweg aan de Van Haarenlaan geeft de heer **Sant** aan dat voor de ontwikkeling van het plan 5 stadsgesprekken met alle belanghebbenden zijn gevoerd. Suggesties zijn meegekregen over o.a. verkeer. Zoals ook over deze extra ontsluiting vanaf de Van Haarenlaan. Deze optie is onderzocht en blijkt (eigendom)technisch mogelijk. De gemeenteraad heeft hier ook budget voor vrijgemaakt. In de wijk zijn voor- en tegenstanders voor deze ontsluiting, maar de mogelijkheid is er.

De heer **Krowinkel** merkt op dat de plannen uitgaan van 2007. Inmiddels zijn de verkeersbewegingen toegenomen. De verkeersdruk en het geluid zorgt nu al voor overlast. Het verkeer staat in ochtend- en avondspits helemaal vast op de Vlaardingerdijk.

De heer **Hovens** zegt dat het verkeersknelpunt Vlaardingerdijk hoog op de agenda staat maar er is op korte termijn geen oplossing. Het probleem hangt samen met de hele verkeerssituatie in het Rijnmondgebied; meerdere factoren en partijen spelen hier een rol. Gesprekken worden actief gevoerd met bedrijven over de mobiliteit van het personeel.

De heer **Van der Drift** zegt dat 80% van het personeel met de auto naar het bedrijventerrein komt. De gemeente wil meer bedrijvigheid in dit gebied, dit geeft nog meer verkeersdruk.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Hinsch (bewoner Simon Rijnbendestraat). Zij heeft de volgende vragen/opmerkingen:

1. Waarom komt er een supermarkt in deze wijk? Wie heeft om een supermarkt gevraagd? Is dit getoetst? Zo ja, bij wie? Bewoners zijn naar haar weten niet gevraagd.
2. Wat als de winkelruimte leeg komt te staan?
3. M.b.t. de verkeersdruk vraagt zij of een verkeersschouw mogelijk is in de wijk.
4. Bewoners voelen zich niet gehoord.
5. Het plan druist in tegen de verschillende verkiezingsprogramma's van de raad waarin onder andere staat opgenomen het tegengaan van leegstand, de burgers meer betrekken bij hun leefomgeving het steunen van kleine ondernemers, meer groen en sport vooral ook voor de jeugd. Dit plan gaat hier tegenin.

6. Minder focus op auto's en meer gebruik van openbaar vervoer? Waar is dan de busbaan gebleven op de Vlaardingerdijk?
7. De wijk is nu gewend aan de parkeernorm van 1,5. Met deze norm wordt al parkeerdruk ervaren. Er komen 75 extra auto's in de wijk.
8. De gemeente geeft aan dat de verhoging van 1500 verkeersbewegingen een schatting is. De huidige druk is nu 1.100 bewegingen (geschat). Hoe kan de verhoging maar 1500 zijn met de komst van woontoren en commerciële ruimte? Naar haar mening is dit te weinig.
9. Uit onderzoeken blijkt dat er geen flora en fauna is, dit klopt niet.

De heer **Hovens** geeft aan dat de gemeente beleid heeft voor detailhandel. In dit beleid is onder meer opgenomen dat men op korte afstand van de woning boodschappen moet kunnen doen. In West ontbreekt deze mogelijkheid. De kleine Coöp aan de Rembrandtlaan wil uitbreiden. Het plan biedt de ruimte (750 m²). Om de wijk en de bedrijven te voorzien van de winkelfunctie komt de supermarkt op deze locatie. De Coöp is een partij die zich hier graag wil vestigen. De twee panden die leeg achterblijven aan de Rembrandtlaan bieden ruimte voor twee woningen. Dit is conform de ambitie en de enorme opgelegde woningbouwopgave vanuit het rijk om 7000 woningen te bouwen in Schiedam. Nieuw te bouwen woningen worden zoveel mogelijk geconcentreerd bij ov-voorzieningen.

De heer **Sant** zegt dat tijdens de 5 stadsgesprekken ook met bedrijven is gesproken. Gebleken is dat werknemers van bedrijf uit de haven behoefte hebben aan een woning in de midden-huur in Schiedam. Ook is behoefte aan meer voorzieningen zoals een supermarkt en een brasserie.

Mevrouw **Hinsch** hoort dat er veel geluisterd is naar de bedrijven, maar weinig naar de bewoners.

De heer **Sant** merkt op dat in het begin van de ontwikkeling naar aanleiding van gesprekken met de buurt, als gebaar, een aantal zaken is gewijzigd. De entree is aangepast. Het gebouw is aan de kant van de wijk, op verzoek van bewoners, vergroend. Het gebouw is opgeschoven om het uitzicht te verbeteren. Hij heeft ervaren dat er veel met de buurt over het plan is gesproken en er veel aanpassingen zijn gedaan.

De heer **Hovens** zegt de 1500 verkeersbewegingen een inschatting is op basis van de landelijke kencijfers van CROW.

Het ontbreken van flora en fauna heeft betrekking op het braakliggend terrein. De rest van de wijk heeft zeker waarde voor flora en fauna. Bij de ontwikkeling van het gebouw wordt geprobeerd een meerwaarde voor flora en fauna te geven.

Zoals eerder vermeld zijn 5 stadsgesprekken gevoerd. Bij een plan als deze zijn er altijd voor- en tegenstanders. De situatie in het gebied wordt anders. De torens zijn samen met de wijk ingepast. Er zijn, zoals aangegeven, aanpassingen aangebracht. Er is ruimte om te spelen voor kinderen. Gesprekken over de behoefte van voorzieningen in het groen, zoals speelplekken voor kinderen van alle leeftijden, bijv. een voetbalkooi (kunnen) worden gevoerd, maar vallen buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.

Mevrouw **Hinsch** zegt dat er veel sluipverkeer is waar rekening mee gehouden moet worden. Vandaar de vraag om een verkeersschouw. Landelijke cijfers zijn naar haar mening te algemeen, de situatie is hier anders dan landelijk gemiddeld.

De heer **Hovens** heeft van de afdeling Verkeer begrepen dat er geen verkeerproblematiek is in deze wijk. Dit neemt niet weg dat bewoners dit anders beleven. Als na de bouw blijkt dat er wel problemen zijn kan gekozen worden voor een extra ontsluiting aan de Van Haarenlaan. Hij zal bij de afdeling Verkeer navragen of de tellingen er zijn. Als deze er zijn worden ze nog voor de raadscommissie toegestuurd. ¹

¹ Verkeerstellingen voor de Ditsillateursbuurt zelf zijn er niet. Dergelijke tellingen zijn alleen uitgevoerd op het hoofdwegenet (Vlaardingerdijk). Wel zijn er alternatieve bronnen die indicatief een beeld geven van de verkeersdruk. Zie de bijlage bij dit verslag.

Volgens mevrouw **Hinsch** zullen de winkels in West failliet gaan bij de komst van de supermarkt. Bezoekers aan deze winkels komen uit de haven niet uit de wijk.

De heer **Sant** merkt op dat het gaat om een verplaatsing van de supermarkt. De Coöp wil zelf naar deze locatie.

Mevrouw **Hinsch**: de gemeente stelt dat er in de oorspronkelijke plannen geen groen was, dat is niet waar.

De heer **Koeleman** zegt dat de groenstrook aan de noordzijde breder is geworden ten opzichte van het eerdere plan door verplaatsing van het gebouw richting de Vlaardingerdijk, daar is de groenstrook nu smaller.

Mevrouw **Kreischer** is op veel stadsgesprekken geweest. Alles wat zij daar heeft ingebracht ziet zij niet terug in het plan. Zij vraagt zich ook af waarom de torens zijn omgedraaid ten opzichte van het eerdere plan. Vooral voor de Veeartsweg is dit nadelig; minder zonuren, vermindering van het uitzicht/privacy en meer (val)wind. Zij is tegen een extra ontsluitingsweg aan de Van Haarenlaan, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit zeker niet gewenst. Zij vraagt zich af hoe auto's op de ventweg aan de Vlaardingerdijk komen als het verkeer op de kruising al helemaal vaststaat. Er komt nog meer overlast van fijnstof en geluidhinder. De supermarkt blijft tot 's avonds 20.00 uur en op zondag open. Dit gaat ten koste van de verkeersbewegingen en de rust in de wijk.

De heer **Sant** geeft aan dat bij de eerste opzet de schaduwwerking over de rest van de wijk belemmerend bleek. De torens zijn omgedraaid om de wijk er achter meer zon/licht te geven. Na zorgvuldige afweging bleek deze situatie de beste te zijn. Daarnaast blijkt vanuit stedenbouwkundig oogpunt deze situering beter als stadsentree. Bezoekers van de commerciële ruimte worden zoveel mogelijk via de ventweg aan de Vlaardingerdijk afgewikkeld.

De heer **Hovens** zegt dat de positionering een keuze is en voor – en nadelen heeft. Er wordt qua effecten niet door een ondergrens wordt gegaan. Er zijn afwegingen gemaakt. Het

voorliggende plan is beoordeeld. De gemeente vindt dit plan acceptabel en passen bij deze locatie, wetende dat het invloed heeft voor omwonenden.

De heer **Krowinkel** vraagt hoe de supermarkt wordt bevoorraad. Waar vindt bevoorradingsplaats?

De heer **Hovens** zegt dat alles wat met de commerciële ruimte te maken heeft plaatsvindt aan de voorkant (Vlaardingerdijk).

De heer **Koeleman** vult aan dat de vrachtwagens parkeren aan de voorzijde en dat de bevoorradingsplaats vindt via de voorzijde of via de zijkant met een hefplatform. Hij wijst op de mogelijkheid van planschade voor bewoners die zicht echt benadeeld voelen.

Mevrouw **Kreischer** vraagt de subcommissie goed te kijken naar het verschil tussen het plan zoals het er lag en de wijziging zoals deze er nu ligt en wat dit voor de buurt betekent.

De heer **Van der Drift** vindt het bijzonder dat de grond al verkocht is aan Heembouw. Waarom wordt de procedure niet afgewacht?

De gemeente geeft aan dat de luchtkwaliteit onder de norm zit. Er is nooit gemeten. Het is inmiddels drukker geworden in het gebied. Er staan dagelijks files. Het lijkt hem niet aannemelijk dat de luchtkwaliteit nog onder de norm is.

Ook Huisman heeft nog geen vergunning voor de spuitloods. Waarop baseert de gemeente de uitspraak dat er geen sprake is van luchtverontreiniging?

Wat is de waarde van het actieplan lucht en geluid: gezonde lucht, rustig wonen?

Milieudefensie vindt de locatie niet geschikt voor nieuwe woningbouw zolang de problemen van het gebied, de verkeersafwikkeling, de geluidsoverlast van de haven en het wegverkeer en de luchtverontreiniging niet in voldoende mate worden opgelost.

De heer **Hovens** merkt voor wat betreft de aankoop van de grond op dat de aankoop parallel loopt aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Het zijn twee aparte processen. Luchtkwaliteit wordt berekend. Er geldt een nationaal programma NSL. Deze locatie voldoet aan de norm. Er is een goed woon- en leefklimaat. Maatregelen zullen worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het actieplan lucht en geluid draagt hieraan bij. Er wordt gekeken naar maatregelen die nodig zijn om de geluidsbelasting te verminderen, bijvoorbeeld door voorzieningen op balkons. Door middel van voorzetvensters, kunnen mensen de ramen open doen en blijft het geluidsniveau acceptabel. De plandirempel genoemd in het actieplan lucht en geluid is een doel voor de langere termijn en is zeker niet bedoeld als middel om ontwikkelingen te stoppen.

Vluchtige organische stoffen die worden uitgestoten door Huisman is een bekend element op deze plek. Er is een milieuvergunning verleend die rekening houdt met de volksgezondheid. Deze vergunning is aangevochten en is onder de rechter. Het valt overigens buiten de reikwijdte van dit plan.

Bij dit plan is rekening gehouden met de aanvoer van verse lucht. De aanvoer is naar beneden en naar de achterkant van het gebouw verplaatst.

Het project is complex, er spelen veel belangen van omwonenden, bedrijven en gemeente. Uiteindelijk moet iedereen samen komen en uiteindelijk een plan ontstaan dat passend is voor deze locatie.

Mevrouw **Hinsch** merkt nog op dat zij en petitie is gestart in de wijk. Naast de reeds 13 ingediende zienswijzen heeft zijn er nog eens 38 huishoudens die haar zienswijze tegen het plan te ondersteunen.

De voorzitter concludeert dat de indieners van de zienswijzen hebben gezegd wat zij wilden zeggen. De subcommissie heeft geen vragen meer. De subcommissie zal zich buigen over een en ander en verslag en advies uitbrengen aan de raadscommissie.

Advies:

De subcommissie heeft de indieners van zienswijzen gehoord en is zich bewust van de complexiteit van het gebied. De subcommissie constateert dat in het plan rekening is gehouden met de vele belangen van de bewoners en de bedrijven.

Met inachtneming van het bovenstaande en gelezen de reactie van het college in de Nota van zienswijzen, adviseert de subcommissie zienswijzen de zienswijzen met betrekking tot het bestemmingplan Toernooiveld ongegrond te verklaren overeenkomstig de Nota van zienswijzen en het bestemmingsplan over te nemen zoals dit is voorgesteld.

Bijlage

Onderstaand een beeld van recente (indicatieve) metingen van de verkeersdruk in de omgeving van het plangebied (2019). Dit betreft geen feitelijke tellingen, maar metingen op basis van andere bronnen over verkeersstromen. De verkeerskundige heeft er naar gekeken en geeft aan dat de verkeersdruk in het gebied relatief beperkt is (veel geel en groen). Ook geeft het beeld aan dat er geen sprake is van noemenswaardig sluipverkeer. Zou daar wel sprake van zijn dan zou de Pieter Loopuytstraat donkerder gekleurd zijn.

