



**gemeente
Schiedam**

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

Reactienota

Concept-bestemmingsplan Schieveste

Inleiding

Op 11 september 2020 is het concept-bestemmingsplan 'Schieveste' bekend gemaakt. De bestuurlijke partners, betrokken organisaties en in het gebied gevestigde partijen zijn, in het kader van het bestuurlijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, in de gelegenheid gesteld om uiterlijk 4 oktober 2020 een reactie in te dienen.

Reacties

Reacties op het concept-bestemmingsplan zijn ontvangen van:

1. Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid;
2. Inspectie Leefomgeving en Transport;
3. Provincie Zuid-Holland;
4. Hoogheemraadschap van Delfland;
5. Metropoolregio Rotterdam Den Haag;
6. Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam;
7. Gasunie;
8. Tennet;
9. Prorail;
10. Luchtverkeerleiding Nederland;
11. Roc Vastgoed 2CV;
12. M7 Real Estate;
13. Delta Fiber Nederland B.V.;
14. Lentiz Onderwijsgroep.

Beoordeling reacties

1. Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

- a. De planlocatie ligt binnen meerdere geluidzones en de maximaal toelaatbare waarden worden overschreden. Verzocht wordt om hierover, en de eventueel vereiste maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren, in overleg te treden.
- b. De conclusies inzake de mobiliteitseffecten worden gevolgd. De ontwikkeling heeft een beperkt effect en zal niet leiden tot nieuwe knelpunten of een significante verzwaring op bestaande knelpunten.
- c. De mogelijke toepassing van glas of ander spiegelen materiaal kan leiden tot weerkaatsing van zonlicht. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties voor weggebruikers. Verzocht wordt hierover in overleg te treden.

Reactie

- a. *Voor de ontwikkeling van Schieveste zullen, in samenhang met het bestemmingsplan, hogere waarden worden vastgesteld. In het verlengde daarvan zullen wij in overleg treden met de beheerders van de wegen en het spoor naar de mogelijkheden voor het treffen van maatregelen om de geluidsbelasting verder te reduceren. Wij zullen dan ook gebruik maken van uw voorstel om hierover in overleg te treden.*

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat voor de weg mogelijkheden worden gezien voor bronmaatregelen, zoals het toegepaste soort asfalt of een reductie van de maximumsnelheid. Dit zijn wat ons betreft aspecten die besproken zouden moeten worden. De mogelijkheden voor overdrachtsmaatregelen zoals schermen of diffractors is als niet doelmatig beoordeeld. Hierbij is het beperkte akoestische effect van deze maatregelen in ogenschouw genomen, in combinatie met de voorgenomen toepassing van 'dove gevels' aan de snelwegzijde en de gewenste stedenbouwkundige kwaliteit.

- b. *Zoals door u ook wordt vastgesteld zijn de verkeerseffecten van de ontwikkeling beperkt en is sprake van een verantwoorde ontwikkeling die niet leidt tot nieuwe knelpunten.*
- c. *Op dit moment in de procedure is nog niet duidelijk of de gebouwen aan de zijde van de snelweg zullen worden voorzien van glas of ander spiegelend materiaal. Uw aandachtspunt zal worden meegenomen bij de uitwerking van de gebouwen. Zodra de bouwplannen in dat stadium van uitwerking zijn zullen wij of de ontwikkelaar hierover met u in contact treden.*

2. Inspectie Leefomgeving en Transport

- a. *De plannen voor Schieveste overschrijden de hoogtebeperkingen van luchthaven Rotterdam The Hague Airport. De Inspectie kan hier niet mee instemmen.*
- b. *In hoofdstuk 5 van de toelichting (pagina 30, item 5) dient te staan dat vanaf een hoogte van 40,7 meter overleg met de Inspectie Leefomgeving en Transport vereist is. Verder ontbreekt in het hoofdstuk 'Regels' een artikel dat bij bebouwing boven de 40,7 meter NAP instemming is vereist van ILT. Verzocht wordt om dit onderdeel op te nemen in de regels.*

Reactie

- a. *Wij stellen allereerst voorop dat voor Rotterdam The Hague Airport een nieuw luchthavenbesluit in voorbereiding is. Tot op heden is echter nog geen (voor)ontwerpbesluit vrijgegeven. Dit blijkt ook uit uw brief van 30 maart 2020 (kenmerk: ILT-2020/15365). Dit is ook niet in geschil. In die zin is er momenteel geen (directe) doorwerking van de voorgenomen hoogtebeperkingsgebieden uit het in voorbereiding zijnde luchthavenbesluit naar het voorgenomen (concept-)bestemmingsplan. Desondanks hebben wij de belangen van, kort samengevat, het luchtvaartverkeer en de belangen van Rotterdam The Hague Airport meegenomen in de (belangen)afweging en betrokken in de voorbereiding van het voorliggende concept-bestemmingsplan.*

Gelet op onze eerdere contacten is ons bekend dat u niet kan instemmen met het overschrijden van de hoogtebeperkingen van luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Tot op heden heeft u ons echter niet duidelijk kunnen maken op grond van welke redenen u niet kan instemmen met deze overschrijding. Dit temeer omdat het enkele gegeven dat sprake is van een doorsnijding van de Inner Horizontal Surface onvoldoende is om niet in te stemmen met deze ontwikkeling. Uit de inzake de hoogtebeperkingen geldende regels (ICAO Annex 14), een ook uw eigen informatiebulletin 'Hoogtebeperkingen op en rond luchthavens' van 18 april 2017, volgt immers dat hogere objecten kunnen worden toegestaan indien met een aeronautical study wordt aangetoond dat de nieuwe objecten geen negatieve gevolgen hebben op de vliegveiligheid of de continuïteit van de vliegoperaties.

Zoals bij u bekend hebben wij een dergelijke studie laten uitvoeren door een ter zake gespecialiseerd adviesbureau (To70). Deze uitgevoerde studie is meerdere malen aan u voorgelegd en is naar aanleiding van uw eerdere opmerkingen op verschillende momenten aangevuld. Uit deze aeronautische studie volgt, kort samengevat, dat de ontwikkeling van Schieveste op geen enkele wijze van invloed is op de vliegveiligheid of de continuïteit van het vliegverkeer. Wij zien - gelet op de uitkomsten van deze aeronautische studie - geen (gerechtvaardigde) reden waarom u niet zou kunnen instemmen met deze ontwikkeling. Ons is, zoals gezegd, evenmin duidelijk geworden op grond van welke redenen u ondanks de uitkomsten van de uitgevoerde studie niet kunt instemmen met deze ontwikkeling.

Wij betreuren het dat u tot op heden een inhoudelijk gesprek over de mogelijkheden om af te kunnen wijken van de maximale bouwhoogte heeft afgehouden, mede gelet op de conclusies uit de aeronautische study van To70 dat de veiligheid van het vliegverkeer door deze ontwikkeling op geen enkele wijze wordt beperkt. Voor een nadere inhoudelijke onderbouwing wordt verwezen naar paragraaf 6.12 van de toelichting op het

bestemmingsplan en de bij het bestemmingsplan gevoegde 'Aeronautical Study Bouwhoogte analyse Schieveste'.

- b. *Het stuk waar u naar verwijst (document RO-BP-620.100.31 TOTAAL-CO.ON01) betreft een eerder document van de ontwikkelaar, waarin zij hun visie geven op de beoogde ontwikkeling. In de latere stukken, waaronder dit bestemmingsplan wordt uitgegaan van de door u genoemde 40,7 meter.*

U verzoekt ons in de regels een zodanige bepaling op te nemen dat bij bebouwing hoger dan 40,7 meter NAP instemming van uw Inspectie vereist is. Naar onze mening is de toevoeging van een dergelijke bepaling niet zinvol omdat u eerder in uw reactie reeds heeft aangegeven niet in te kunnen stemmen met een overschrijding van de hoogte (zie voornoemd onder 2.a). De toevoeging van deze regeling zou, gelet daarop, dan ook uitsluitend er toe kunnen leiden dat u uw eerdere standpunt herhaalt. Toevoeging van een dergelijke bepaling wordt daarom naar ons idee pas zinvol op het moment dat u geen bezwaar heeft tegen de overschrijding van het hoogtebeperkingengebied en constructief wil meedenken over de meeste optimale verdeling en positionering van de hoogteaccenten over het plangebied.

3. Provincie Zuid-Holland

- a. Het groepsrisico neemt toe tot een verdere overschrijding van de oriëntatiewaarde. Gevraagd wordt een maximale inspanning te leveren om met maatregelen het groepsrisico te beheersen. De daarvoor vereiste maatregelen zijn, op basis van het gevoerde overleg met de veiligheidsregio, in de planregels gewaarborgd. Wel wordt verzocht om gelet op het groepsrisico het aantal woningen te maximeren op 3.000 (en niet 3.500).
- b. In een eerdere reactie is aangegeven dat de provincie kan instemmen met de toevoeging van een stadssuppermarkt (800-1.200 m² bvo) en aanvullend 3-7 detailhandelsvestigingen (totaal 200-500 m² wvo). In het bestemmingsplan is de gewenste omvang van detailhandel niet nader ingevuld. Verzocht wordt dit te verduidelijken.
- c. Verzocht wordt de regels inzake kantoren aan te passen overeenkomstig de door GS aanvaarde kantorenvisie.
- d. Verzocht wordt het aspect klimaatadaptatie nader toe te lichten, specifiek ten opzichte van de huidige situatie.
- e. In de toelichting van het bestemmingsplan zou, gelet op de overstromingsrisico's nader moeten worden ingaan op de aanleghoogtes en deze dienen in de planregels te worden verankerd. Ook is niet duidelijk hoe deze ontwikkeling zich verhoudt tot de veiligheidsklasse van de aanliggende regionale waterkering. Gevraagd wordt te verduidelijken waarom een wijzigingsbepaling inzake de waterkering is opgenomen.

Reactie

- a. *De plannen voor Schieveste gaan uit van 3.000 woningen, met een wijzigingsbevoegdheid tot 3.500 woningen. Wij begrijpen het belang van externe veiligheid bij deze locatie en de inspanningen die vereist zijn om dit te beheersen. Om die reden is een verantwoording van het groepsrisico onderdeel van het bestemmingsplan (bijlage 22 bij de toelichting). Het onderzoek naar externe veiligheid en de verantwoording van het groepsrisico geven geen aanleiding om het aantal woningen te beperken tot maximaal 3.000 woningen. Hierbij is de woningbehoefte in aanmerking genomen, evenals het gegeven dat het vereiste maatregelenpakket voor 3.500 woningen vergelijkbaar is aan dat voor 3.000 woningen.*
- b. *U heeft reeds aangegeven in te kunnen stemmen met een beperkte hoeveelheid aan detailhandel ten behoeve van de nieuwe woonwijk. Om enige onduidelijkheid weg te nemen en om het aan de woonwijk ondersteunende karakter van de detailhandel te waarborgen, is de oppervlakte aan detailhandel in de planregels gemaximeerd op 2.000 m².*

Voor wat betreft de detailhandel in het station zien wij geen reden de regel verder aan te vullen. Uit de zinsnede ‘... met daarbij behorende (kleinschalige) voorzieningen...’ volgt reeds dat het moet gaan om bij een station passende vormen van detailhandel. Daarnaast is de betreffende planregel hetzelfde als de huidige regeling in het bestemmingsplan ‘Oost’, waarmee u eerder heeft ingestemd. Er is daarmee dan ook geen sprake van een planologische verruiming ten opzichte van het huidige bestemmingsplan.

- c. In het bestemmingsplan worden voor wat betreft de kantoren meerdere oppervlaktes gehanteerd. Uitgegaan wordt van een maximum van 35.600 m² aan kantoren op Schieveste. Deze oppervlakte is als volgt opgebouwd:
- DCMR-gebouw (bestaand): 15.000 m²
 - Kantoren Overschieseweg (bestaand, mogelijke toekomstige vervanging): 10.000 m²
 - Nieuwbouw: 10.600 m²

Het bestemmingsplan voorziet daarmee in een beperking van de plancapaciteit ten opzichte van het huidige bestemmingsplan Schieveste, op grond waarvan 94.900 m² aan kantoren was toegelaten. De plannen zijn daarmee passend binnen de kantorenvisie. Voor een nadere motivering wordt verwezen naar paragraaf 5.1.3 en 5.2.7 van de toelichting op het bestemmingsplan.

- d. De door u genoemde doelen inzake klimaatadaptatie worden door ons onderschreven en vormen een belangrijk uitgangspunt van de vooraf gestelde gemeentelijke kwaliteitseisen (zie paragraaf 5.3.2 van de toelichting). Deze eisen vormen de basis voor het voorliggende bestemmingsplan (zie paragraaf 6.1 van de toelichting). Met de ontwikkeling van Schieveste wordt naar onze mening voorzien in een ontwikkeling die recht doet aan de ambities inzake klimaatadaptatie. Ten overvloede wordt opgemerkt dat de huidige situatie (referentiesituatie) eveneens is beoordeeld in het kader van de milieueffectrapportage.
- e. De kans op een overstroming is zeer beperkt, mede omdat het de maaiveldhoogte op Schieveste hoger is dan het waterpeil van de Schie en de hoogte van de bijbehorende kades. Dit is een aspect dat wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van de plannen.

De veiligheidsklasse van de waterkering is vastgelegd in de provinciale Omgevingsverordening. Als gemeente gaan wij uit van de door u opgelegde veiligheidsklasse en de bijbehorende aandachts- en uitgangspunten. Wij zien niet in waarom de ontwikkeling van Schieveste, waarbij de bestemming van een in de bebouwde kom gelegen kantorenlocatie wordt gewijzigd naar een woonlocatie, zou moeten leiden tot een wijziging in de veiligheidsklasse van de regionale waterkering. De locatie Schieveste is daarbij niet afwijkend van de rest van Schiedam, waarvoor eveneens veiligheidsklasse III geldt.

De wijzigingsbevoegdheid is onderdeel van alle Schiedamse bestemmingsplannen. Deze bevoegdheid biedt het college de mogelijkheid om een bestemmingsplan snel te kunnen aanpassen indien door de provincie of het Hoogheemraadschap wijzigingen worden aangebracht in het veiligheidsregime behorende bij de waterkeringen.

4. Hoogheemraadschap van Delfland

- a. Verzocht wordt in de toelichting het woord ‘kernzone’ te vervangen door de thans gehanteerde term ‘waterstaatswerk’. De op pagina 79 genoemde afmeting van 18 meter klopt niet. Deze bedraagt 8 meter. Verzocht wordt om ook op de verbeelding de juiste afmetingen te hanteren.
- b. Op basis van het standstill-principe mag de afvoer van hemelwater uit het gebied niet toenemen. Om die reden wordt verzocht een maximale afvoernorm in de regels op te nemen van 90 m³/uur of 28 mm/m²/etmaal.

Reactie

- a. *Het bestemmingsplan is op de genoemde punten aangepast.*
- b. *In de planregels is reeds een bergingsnorm opgenomen. Voor het toevoegen van een maximale afvoernorm zien wij geen ruimte in de regels van het bestemmingsplan, omdat dit onderdeel is van de technische uitwerking van het watersysteem. Deze maximale afvoernorm vormt dan ook een uitgangspunt bij de verdere uitwerking van het gehele waterhuishoudkundig systeem, waarover met u wordt gesproken.*

5. Metropoolregio Rotterdam Den Haag

De Metropoolregio herkend zich in grote lijnen in de ambitie voor Schieveste. Met betrekking tot het plan worden een aantal adviezen en overwegingen gegeven:

- a. Kantorenprogramma (pagina 44): verzocht wordt om aan de zin 'Dit is in overeenstemming met de regionale kantorenafspraken' de zinsnede 'waarin is afgesproken de plancapaciteit te verlagen' toe te voegen.
- b. Detailhandel (pagina 45): voor perifere detailhandel van meer dan 1.000 m² geldt dat regionale afstemming noodzakelijk is, alsmede advies van de provinciale Adviescommissie Detailhandel.
- c. Bedrijventerreinen (pagina 89): Voor het aanpassen van de milieucontouren in het bestemmingsplan Spaanse Polder en 's-Graveland is regionale afstemming en goedkeuring van de provincie vereist. Geadviseerd wordt een goede onderbouwing op te nemen in het compensatieplan voor Schiedam.
- d. Conclusie en samenhang met station: Gelet op de samenhang tussen de ontwikkeling van het Schieveste en die rond het station (waaronder het geluidsaspect) wordt verzocht deze relatie een plaats te geven in het bestemmingsplan. Deze samenhang ontbreekt nu.
- e. Strategische Bereikbaarheidsagenda (pagina 59): In 2019 is de meest recente monitor vrijgegeven met daarin de realisatie van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.
- f. Parkeernorm (pagina 74): De ambitie inzake de parkeernorm wordt gedeeld. De gehanteerde norm vraagt wel flankerende maatregelen om parkeeroverlast elders te voorkomen. Daarnaast wordt graag meegedacht over de ambities om de duurzame mobiliteit te versterken.

Reactie

- a. *Het bestemmingsplan is op het genoemde punt aangepast.*
- b. *De plannen voor Schieveste voorzien in een nieuwe woonwijk met circa 3.000 woningen. Bij een dergelijke ontwikkeling behoren ondersteunende detailhandelsvoorzieningen, zoals bijvoorbeeld een supermarkt, bakkerij of slagerij. Dit betreft geen perifere detailhandel als bedoeld in artikel 6.13, vierde lid van de provinciale Omgevingsverordening, maar detailhandel binnen een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid van de Omgevingsverordening. Om het ondersteunende karakter van de detailhandel te waarborgen is de oppervlakte aan detailhandel via de planregels gemaximeerd op 2.000 m².*

Opgemerkt wordt dat op grond van het huidige bestemmingsplan Schieveste (2012) reeds detailhandel was toegelaten en er derhalve in planologische zin geen sprake is van een nieuw ontwikkeling dan wel uitbreiding van de mogelijkheden voor detailhandel. In vergelijking tot het voorheen geldende bestemmingsplan worden de mogelijkheden zelfs beperkt en in lijn gebracht met de provinciale regels op dit onderwerp.

- c. *De aanpassing van de milieucontouren is onderdeel van het bestemmingsplan Spaanse Polder en 's-Graveland en valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Het betreffende bestemmingsplan is in lijn met de uitgangspunten van artikel 6.12 van de provinciale Omgevingsvergunning dat aan de bedrijven een zo hoog mogelijk*

milieucategorie is toegekend, passend bij de omgeving. Het bestemmingsplan en de daarbij behorende aangepaste milieufacturen hebben reeds als ontwerp ter inzage gelegen en zal op korte termijn, op dit punt ongewijzigd, worden vastgesteld.

- d. Ook wij zien het belang van de samenhang tussen deze beide ontwikkelingen. Het bestemmingsplan ziet daarom zowel op Schieveste als het station en maakt zowel de ontwikkeling van Schieveste als de (her)ontwikkeling van het station mogelijk. Deze samenhang is tevens onderdeel van de gesprekken die plaatsvinden met de partijen die het gebied Schieveste zullen gaan ontwikkelen en de partijen die het station zullen (her)ontwikkelen.*
- e. Het bestemmingsplan is op het genoemde punt aangevuld.*
- f. De wijze waarop parkeren wordt vormgegeven en de toepassing van duurzame mobiliteit zullen onderdeel zijn van de mobiliteitsstrategie voor Schieveste. Deze wordt momenteel nog nader uitgewerkt. Op voorhand is er, mede gelet op de ambities uit de gemeentelijke Mobiliteitsvisie (2020), geen aanleiding om te veronderstellen dat flankerende maatregelen voor parkeren nodig zijn. Daarbij biedt het bestemmingsplan ruimte om de parkeerhuizen uit te breiden indien de parkeerbehoefte, los van de parkeernorm, groter is dan het aanbod aan parkeerplaatsen. Parkeeroverlast in de omgeving kan hiermee worden voorkomen.*

6. Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam

De gehanteerde dieptematen bij de archeologische dubbelbestemming in de regels wijken af van de in de toelichting gehanteerde maten. Verzocht wordt dit te herstellen. Geadviseerd wordt uit te gaan van de dieptemaat van 2 meter beneden maaiveld.

Reactie

De dieptemaat in artikel 8.2.a en 8.4.2.a is aangepast aan de in de toelichting genoemde dieptemaat van 2,0 meter.

7. Gasunie

- a. Op basis van de analoge verbeelding kan niet worden vastgesteld of de ligging van de aardgastransportleiding juist is weergegeven. Verzocht wordt dit te controleren.*
- b. De op de verbeelding aangegeven gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - leiding' is op grond van het Bevb niet noodzakelijk. Indien dit toch gewenst is wordt verzocht deze zone niet te laten samenvallen met de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'.*
- c. Verzocht wordt de planregels 'Leiding - Gas' op verschillende onderdelen aan te passen of aan te vullen.*

Reactie

- a. De ligging van de leiding op de verbeelding is gecontroleerd aan de hand van uw gegevens en is juist weergegeven.*
- b. Wij nemen uw aanbeveling over. De betreffende veiligheidszone verwijderd uit de regels en van de verbeelding.*
- c. De wijziging van de druk of de diameter van een gasleiding vinden wij, gelet op de daarmee samenhangende effecten, een significante aanpassing van de leiding die vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening adequaat moet worden verantwoord. Deze verantwoording reikt verder dan een groepsrisicoverantwoording. Om die reden zien wij geen aanleiding de druk en diameter van de leiding niet op te nemen in de regels.*

De bepaling in artikel 5, lid 3 van de planregels zal overeenkomstig uw voorstel zodanig worden aangevuld zodat duidelijk is dat op grond van deze bepaling geen vergunning kan worden verleend voor het oprichten van kwetsbare objecten. Ook de bepaling in artikel 5, lid 4 van de planregels is overeenkomstig uw voorstel aangevuld.

De door u genoemde aanvullende uitzondering valt reeds onder de reikwijdte van het bepaalde in artikel 5, lid 5 onder 2, sub a. Wij zien gelet daarop geen aanleiding deze bepaling te herformuleren of aan te vullen.

8. Tennet

- a. Het globale karakter van het bestemmingsplan maakt dat het lastig is om te beoordelen of er bebouwing gerealiseerd zal worden binnen de voor de hoogspanningsverbinding geldende belemmeringstrook. Bebouwing binnen de belemmeringstrook is slechts toegelaten na instemming van Tennet.
- b. De (uitvoering van de) plannen kunnen van invloed zijn op de bereikbaarheid van de hoogspanningsverbinding. Verzocht wordt hierover in overleg te treden.

Reactie

- a. *Op grond van het bestemmingsplan kan bebouwing worden gerealiseerd binnen een deel van de op de verbeelding aangegeven belemmeringstrook. Of daadwerkelijk binnen de belemmeringstrook gebouwd zal worden wordt pas duidelijk op het moment dat de bouwplannen voor deze locatie nader zijn uitgewerkt. Om de belangen van u als leidingbeheerder te borgen is in artikel 6.3 van de planregels bepaald dat bebouwing binnen de belemmeringstrook slechts is toegelaten nadat advies is ingewonnen bij de leidingbeheerder. Moeten in 6.3 niet ook gebouwen mogelijk worden gemaakt*
- b. *Uitgangspunt is dat de ondergrondse leiding bereikbaarheid blijft tijdens en na de bouw. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor dit deel van het gebied zullen wij of de ontwikkelaar hierover met u in overleg treden.*

9. Prorail

Geen opmerkingen ten aanzien van het bestemmingsplan voor wat betreft geluid, externe veiligheid en trillingen.

Reactie

Wij nemen uw reactie voor kennisgeving aan.

10. Luchtverkeersleiding Nederland

Onderzoek uitgevoerd naar het functioneren van de navigatieapparatuur, het Instrument Landing System (ILS) / Distance Measuring Equipment (DME), ten gevolge van de plannen. Uit het onderzoek volgt dat bij uitvoering van de plannen voor het bouwvlak met een maximale hoogte van 90 meter (gemeten vanaf het maaiveld) en het bouwvlak met een maximale hoogte van 121 meter (gemeten vanaf het maaiveld) zullen leiden tot enige verstoringen. Nader onderzoek heeft evenwel uitgewezen dat deze verstoringen geen nadelige invloed zullen hebben voor de (veilige) afhandeling van het vliegverkeer. De verstoringen hebben wel tot gevolg dat het DME-systeem, voor wat betreft het dekkingsgebied, niet meer voldoet aan een van de internationale eisen van ICAO bijlage 10 (in het bijzonder artikel 3.5.3.1.2.2 van Volume I). In samenspraak met het Ministerie zal worden onderzocht of dit acceptabel is. Zodra de uitslag hiervan bekend is, zal het Ministerie contact zoeken met de gemeente. Geadviseerd wordt adaptief te handelen in dit onderzoek. Dit betekent dat de gemeente verder kan gaan met planontwikkeling onder voorbehoud dat er een oplossing komt ten aanzien van het afwijken van Bijlage 10 van het ICAO. In dit kader wordt dan ook geadviseerd hierover in overleg te treden met het Ministerie.

Reactie

Wij zijn verheugd te vernemen dat de ontwikkeling van Schieveste geen nadelige invloed zal hebben voor de afhandeling van vliegverkeer. Voor wat betreft de invloed op het dekkingsgebied van het DME-systeem zullen uiteraard onderdeel zijn van overleg met het Ministerie.

11. Roc Vastgoed 2CV

- a. Roc Vastgoed 2CV is, als eigenaar van gebouw waarin de DCMR gevestigd is, niet betrokken bij de plannen. Verzocht wordt hierover alsnog in gesprek te treden, met name omdat de mate van stedelijke verdichting en het beoogde woonprogramma afwijkt van de voorheen geldende visie voor het gebied.
- b. De plannen voor het gebied hebben tot gevolg dat het DCMR-gebouw, vanaf het station, aan het zicht wordt onttrokken. Dit is onwenselijke en niet in lijn met eerdere visies. Verzocht wordt om te worden betrokken bij de uitwerking van de stedenbouwkundige plannen, zodat het belang van de eigenaar van het pand wordt meegenomen in de plannen.
- c. De plannen lijken een transformatie van het DCMR-gebouw naar wonen mogelijk te maken. Kan dit worden bevestigd.
- d. De maximaal toegelaten bouwhoogte ter plaatse van het DCMR-gebouw wordt beperkt. Dit geldt eveneens voor de gebruiksmogelijkheden. Een transformatie van het DCMR-gebouw naar andere gebruiksfuncties moet mogelijk blijven.
- e. De schaduwwerking van de beoogde bebouwing heeft een negatief effect op het DCMR-gebouw, zowel functioneel als voor de mogelijkheden voor opwekking van duurzame energie.
- f. De plannen leiden ook tot andere nadelige effecten zoals een verlies aan uitzicht, windhinder, verlies aan groen, trillingen en het ontnemen van steun.
- g. De uitvoerbaarheid van het plan is niet aangetoond omdat het niet mogelijk is om op het eigendom van anderen te bouwen.
- h. De beoogde stedenbouwkundige kwaliteit zou zodanig moeten zijn dat er een kwalitatief hoogwaardige geheel van gebouwen en openbare ruimte wordt gerealiseerd. Dit komt onvoldoende naar voren waarbij een aansluiting tussen masterplan en bestemmingsplan vrijwel geheel ontbreekt. Dit hangt mede samen met het globale karakter van het bestemmingsplan.

Reactie

- a. *De plannen voor de ontwikkeling van het gebied zijn op verschillende momenten aan betrokken gepresenteerd, zowel door de gemeente als door de ontwikkelaar. Gedurende deze momenten heeft u kennis kunnen nemen van de plannen, zoals u ook heeft gedaan bij een bijeenkomst in het Lentiz Life College.*

De plannen als gepresenteerd in het Masterplan worden momenteel voor de eerste fase, waarin ook het DCMR-gebouw is gelegen, nader uitgewerkt door de ontwikkelaar. Zij zullen u, gelet op uw belangen als eigenaar van het gebouw, hier bij betrekken.

- b. *Het bestemmingsplan is globaal van karakter en biedt ruimte voor verschillende invullingen van het gebied. Het bestemmingsplan is daarin niet anders dan het thans nog geldende bestemmingsplan 'Schieveste'. De door u genoemde onwenselijke effecten, los van de vraag of deze uiteindelijk zullen optreden, zijn daarmee reeds mogelijk. Het voorliggende bestemmingsplan maakt dit niet anders. De door u genoemde effecten zijn onderdeel van voornoemde nadere uitwerking van de eerste fase, die thans plaatsvindt. De ontwikkelaar zal hierover nog met u in overleg treden.*
- c. *De plannen voor woningbouw op Schieveste hebben geen betrekking op het bestaande DCMR-gebouw. Om die reden volgt uit de (aangevulde) planregels dat wonen ter plaatse van het DCMR-gebouw niet is toegelaten. Transformatie van het pand naar wonen is daarmee niet mogelijk.*

- d. *Het bestemmingsplan is naar aanleiding van uw reactie op dit punt aangepast. De op grond van het huidige bestemmingsplan Schieveste geldende maximale bouwhoogte van 50,0 meter is overgenomen op de verbeelding. De toegelaten gebruiksfuncties zijn voor wat betreft het DCMR-gebouw verruimd door toevoeging van de aanduiding en bijbehorende regeling 'specifieke vorm van woongebied - toegestane functies' (artikel 4.1.j en 4.5.b.1 van de planregels). Met deze toevoeging blijven de planologische mogelijkheden voor het DCMR-gebouw nagenoeg gelijk aan de huidige mogelijkheden. Alleen de mogelijkheden voor een hotel worden beperkt. Deze ontwikkeling vindt reeds op een andere locatie op Schieveste plaats, waardoor de daarvoor eerder vastgelegde maximale oppervlakte reeds is vergeven.*
- e. *De door u genoemde effecten zouden reeds op kunnen treden op grond van het thans geldende bestemmingsplan. Het bestemmingsplan leidt daarmee dan ook niet tot een andere situatie of andere effecten voor wat betreft het functioneel gebruik van het gebouw.*
- f. *Ook hiervoor geldt dat deze effecten reeds op zouden kunnen treden op grond van het thans geldende bestemmingsplan en dat deze niet wijzigen. De door u genoemde effecten zijn reeds onderzocht en acceptabel bevonden. Qua wind en trillingen worden geen negatieve effecten verwacht. Voor wat betreft groen zal er zelfs sprake zijn van een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie. Zaken als uitzicht en de mogelijkheid tot het ontnemen van steun zullen onderdeel zijn van voornoemde nadere uitwerking van de plannen, waarover de ontwikkelaar met u in overleg zal treden. Daarbij moet opgemerkt worden dat op grond van het huidige bestemmingsplan Schieveste (2012) het ook reeds mogelijk was het voorplein te bebouwen en daarmee een vergelijkbaar effect zou kunnen optreden als thans voorzien.*
- g. *Het uitgangspunt is dat de bebouwing niet plaatsvindt op gronden van derden, tenzij eerder in een overeenkomst is vastgelegd dat derden dit dienen te dulden. Op het moment dat dit anders is dan zullen, als gebruikelijk, hierover nadere afspraken gemaakt moeten worden.*
- h. *Wij delen uw mening dat er een kwalitatief hoogwaardig en samenhangend geheel dient te ontstaan. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid dit te realiseren, waarbij ruimte wordt gelaten voor creativiteit en flexibiliteit. Als voornoemd wordt dit thans nader uitgewerkt voor de eerste bouwfase. Als gemeente zullen wij er op toe zien dat deze fase wordt uitgewerkt binnen de gedachte van de door ons vastgelegde kwaliteitseisen, die deels zijn verankerd in dit bestemmingsplan en dat de door u genoemde hoogwaardige stedenbouwkundige kwaliteit zal worden gerealiseerd. Wij hebben op voorhand geen redenen om aan te nemen waarom dit niet zou gebeuren.*

12. M7 Real Estate

- a. *De bouwwerkzaamheden zullen leiden tot verhinderingen in het gebied, specifiek voor wat betreft de verkeersbewegingen, geluidsoverlast, trillingen en stof. Verwacht wordt dat de bereikbaarheid van de kantoren beperkt zal worden door de extra verkeersbewegingen die zullen ontstaan ten gevolge van de ontwikkeling van het gebied.*
- b. *Het plan biedt onvoldoende duidelijkheid inzake het segment van woningen en de uitstraling van de bebouwing. Dit kan leiden tot een verslechtering van het zakelijk werkklimaat.*

Reactie

- a. *De door u genoemde effecten betreffen effecten die pas op zullen treden op het moment dat daadwerkelijk gebouwd zal worden. Op het moment dat voor de bouw vergunningen worden verleend zal ook worden getoetst of dit op een voor de omgeving veilige wijze gebeurt, waarbij zo min mogelijk overlast ontstaat. Daarbij dient wel opgemerkt te worden dat enige overlast onvermijdelijk zal zijn, al is dit niet anders dan wanneer overeenkomstig het huidige bestemmingsplan in het gebied kantoren of de andere toegelaten voorzieningen zullen worden gebouwd.*

- b. *De bereikbaarheid van het gebied is in het kader van het bestemmingsplan onderzocht. Het verkeersonderzoek is als bijlage bij de toelichting gevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat hoewel de verkeersdruk natuurlijk zal toenemen, dit geen gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van het gebied. Dit hangt mede samen met het beoogde beperkte autobezit van de toekomstige bewoners in samenhang met de nabijheid van het station Schiedam Centrum.*
- c. *Beoogd wordt een woonwijk te realiseren voor alle Schiedammers. Om die reden is vastgelegd dat 30% van de woningen voor de sociale doelgroep dient te zijn en de overige 70% zal bestaan uit (midden)dure woningen (zie paragraaf 5.1.3 van de toelichting). Gestreefd wordt naar een hoogwaardige stedenbouwkundige kwaliteit passend bij een hoogstedelijk woonmilieu. Een kwaliteit die ook passend is bij een prettig werkklimaat.*

13. Delta Fiber Nederland B.V.

- a. *Tijdens het aanhuurproces (2018) is niet gebleken van een gemeentelijk voornemen om de functie van het gebied te wijzigen. Indien deze voornemens wel bekend waren geweest had dit tot een andere locatiebeslissing geleid.*
- b. *De participatie met de omgeving heeft tekort geschoten.*
- c. *De realisatie van bebouwing in het gebied zal meerjarig leiden tot verstoring en overlast.*
- d. *De plannen voorzien in de sloop van de gebouwen waarin Delta Fiber gevestigd is. Dit heeft schadelijke gevolgen voor de bedrijfsvoering en continuïteit van de onderneming.*
- e. *De toegezonden stukken waren onvolledig. Een toelichting op het bestemmingsplan ontbreekt.*

Reactie

- a. *De plannen voor woningbouw op Schieveste dateren uit 2018. Gelet hierop had u, dan wel uw verhuurder, kennis kunnen hebben van dit voornemen.*
- b. *De plannen voor de ontwikkeling van het gebied zijn op verschillende momenten aan betrokken gepresenteerd, zowel door de gemeente als door de ontwikkelaar. Wij hebben u persoonlijk uitgenodigd voor zowel de presentaties van de plannen in het Lentiz Life College, als het Stadserf van 7 januari 2020. Daarnaast heeft op 15 oktober 2019 een gesprek plaatsgevonden waarbij wij met u, uw verhuurder (M7 Real Estate) en de ontwikkelaar hebben gesproken over de ontwikkelingen op Schieveste. Gedurende deze momenten heeft u kennis kunnen nemen van de plannen. De plannen worden nu nader uitgewerkt door de ontwikkelaar, die de gebruikers van het gebied betreft bij de uitwerking van de plannen.*
- c. *De door u genoemde verstoring en overlast zullen pas optreden op het moment dat daadwerkelijk gebouwd zal worden. Op het moment dat voor de bouw vergunningen worden verleend zal ook worden getoetst of dit op een voor de omgeving veilige wijze gebeurt, waarbij zo min mogelijk overlast ontstaat. Daarbij dient wel opgemerkt te worden dat enige overlast onvermijdelijk zal zijn, al is dit niet anders dan wanneer overeenkomstig het huidige bestemmingsplan in het gebied kantoren of de andere toegelaten voorzieningen zullen worden gebouwd.*
- d. *Wij begrijpen uw vrees. Op voorhand staat echter niet vast dat de panden waarin u gevestigd bent ook daadwerkelijk zullen worden gesloopt. Deze zijn immers (nog) niet in eigendom zijn van de ontwikkelaar, waardoor een dergelijk scenario afhankelijk is van de plannen van de huidige eigenaar en diens eigen visie op een eventuele herontwikkeling van de locatie. Indien deze situatie in de toekomst verandert zal daarbij natuurlijk rekening worden gehouden met de belangen en rechten van u als gebruiker van het pand en de continuïteit van uw bedrijf. De eventuele herontwikkeling van de locatie waar u gevestigd*

bent betreft fase 5 van de ontwikkeling. Herontwikkeling daarvan is pas voorzien in 5 á 10 jaar.

- e. *Alle relevante stukken, waaronder de toelichting, waren te downloaden via de kennisgeving.*

14. Lentiz Onderwijsgroep

- a. *Parkeren: gevraagd wordt om voor de onderwijsfunctie de reguliere parkeernorm voor mbo-onderwijs te hanteren en bij het opheffen van parkeer of stallingsplaatsen deze in de nabijheid van de school te compenseren.*
- b. *Maximale bouwhoogte: De hoogte van de voorgestelde parkeergarage sluit niet aan bij de eerder bedoelde parkeergarage met 2 bouwlagen. Daarnaast wordt verzocht de plannen te laten aansluiten op de eerdere afspraken inzake wind en geluid.*
- c. *Uitbreiding Lentiz Life College: De basis zou moeten zijn dat aansluitende bebouwing op de kop van de vleugels gebouwd wordt. Verzocht wordt hierover duidelijkheid te geven. Daarbij zou het ideaal zijn indien deze bebouwing ook voor onderwijs gebruikt mag worden. Daarnaast zou de in de eerdere plannen beoogde geluidswand bij het terras ook in dit plan terug moeten komen.*
- d. *Grond: Bij de uitwerking van de plannen dient rekening te worden gehouden met de eigendomspositie van Lentiz.*
- e. *Overlast bouw: De bouw mag niet leiden tot een duurzame versterking van het onderwijs en of de bereikbaarheid van de school voor gebruikers. Ook dient de veiligheid gedurende de bouw te worden gewaarborgd.*
- f. *Tunnel: Lentiz is bereid medewerking te verlenen aan het realiseren van een tunnel. Sociale veiligheid een belangrijk uitgangspunt bij de verdere uitwerking van de tunnel. Daarnaast mag de tunnel niet leiden tot gevolgschade voor het onderwijsgebouw.*
- g. *Afaldepot: Het afvaldepot voor de nieuwe woonwijk dient op afstand van de school te worden gepositioneerd, gelet op eventuele geluidsoverlast en ongedierte.*
- h. *Verblijfsruimte: In het plan dient te worden voorzien in voldoende verblijfsruimte voor de studenten.*
- i. *Bevorderen samenwerking: De combinatie van onderwijs en bedrijfsleven in het gebied biedt mogelijkheden voor samenwerking. Deze mogelijkheden dienen te worden bevordert.*
- j. *Andere vormen van onderwijs: Mogelijkheden worden gezien voor versterken van de onderwijsfunctie binnen het gebied.*
- k. *Waterberging: Indien de plannen leiden tot aanpassing van de door Lentiz gerealiseerde waterberging zullen de kosten hiervoor voor de ontwikkelaar moeten zijn.*
- l. *WKO: De kosten die door Lentiz zijn gemaakt voor het gebruik van de WKO in de periode tot nu zouden moeten verrekenend omdat deze, wegens het wegblijven van andere gebruikers, volledig zijn betaald door Lentiz en DCMR.*

Reactie

- a. *Voor wat betreft parkeren verwijst u naar de bestaande parkeerplaatsen. Op grond van artikel 14, lid 2 van de planregels geldt dat indien bestaande reeds aanwezige parkeerplaatsen ten gevolge van de ontwikkeling komen te vervallen moeten worden gecompenseerd. De ontwikkeling zal derhalve niet leiden tot een beperking van het aantal parkeerplaatsen. Daarbij merken wij op dat wij niet uitgaan van de door u genoemde 98 parkeerplaatsen, maar de 45 parkeerplaatsen als genoemd in het voor de oprichting van de school in 2009 genomen projectbesluit. Daarbij zal het aspect parkeren onderdeel zijn van de nadere gesprekken die plaats zullen vinden voor deze ontwikkeling.*
- b. *De situatie waar u naar verwijst betreffen de oorspronkelijke plannen voor het gebied die niet volledig zijn uitgevoerd. Thans ligt een ander plan voor die zal leiden tot een andere uitwerking van het gebied dan oorspronkelijk voorzien. Bij deze uitwerking zal rekening worden gehouden met de belangen van de school, waaronder de door u genoemde aspecten*

geluid en wind. Daarbij wordt opgemerkt dat het op grond van het thans geldende bestemmingsplan reeds mogelijk was bebouwing op te richten tot een hoogte van 50 meter. Een andere invulling van het gebied dan door u genoemd was daarmee reeds jarenlang mogelijk.

- c. *Het bestemmingsplan is globaal van karakter en biedt ruimte voor verschillende uitwerkingen. De ontwikkelaar zal u hier bij betrekken. In dat kader kunnen ook de mogelijkheden worden besproken om een deel van de nieuwbouw te gebruiken voor het onderwijs. Het bestemmingsplan biedt hiervoor de mogelijkheden.*
- d. *Op het moment dat voor de ontwikkeling gebruik moet worden gemaakt van de gronden van anderen dan zullen hierover, als gebruikelijk, nadere afspraken moeten worden gemaakt.*
- e. *De door u genoemde effecten betreffen effecten die pas op zullen treden op het moment dat daadwerkelijk gebouwd zal worden. Op het moment dat voor de bouw vergunningen worden verleend zal ook worden getoetst of dit op een voor de omgeving veilige wijze gebeurt, waarbij zo min mogelijk overlast ontstaat en de school bereikbaar blijft. Daarbij dient wel opgemerkt te worden dat enige overlast onvermijdelijk zal zijn, al is dit niet anders dan wanneer overeenkomstig het huidige bestemmingsplan in het gebied kantoren of de andere toegelaten voorzieningen zullen worden gebouwd.*
- f. *Wij zijn verheugd te lezen dat u bereid bent medewerking te verlenen aan het realiseren van een onderdoorgang / tunnel. Over de exacte uitwerking daarvan en eventuele vergoedingen en eventuele gevolgschade zullen nog nadere (private) afspraken moeten worden vastgelegd. Wij delen uw mening daarbij dat de tunnel sociaal veilig moet zijn.*
- g. *De positionering van de afvalinzameling is geen onderdeel van het bestemmingsplan. De wijze waarop dit zal plaatsvinden zal nog nader worden uitgewerkt. Uw verzoek om deze niet naast de school te positioneren zal daarbij worden meegenomen. Dit is ook in lijn met onze ambities om de afvalinzameling op eigen terrein, liefst inpandig, te organiseren.*
- h. *De plannen voorzien in een groen binnengebied (enfilade) die Schieveste van oost naar west doorkruist. Dit gebied zal worden ingericht als een prettig verblijfsgebied voor alle gebruikers van het gebied, zowel bewoners als studenten. In de omgeving van de school is een sportplein voorzien, die samen met u vorm zal krijgen.*
- i. *Wij zien ook het belang van het bevorderen van de samenwerking tussen onderwijs- en bedrijfsleven. Dit vormt echter geen onderdeel van het bestemmingsplan. Wel zullen wij dit, waar mogelijk, trachten te stimuleren.*
- j. *Het bestemmingsplan biedt de ruimte om onderwijs te vestigen in het gebied, zoals een basisschool en ook voor- en naschoolse opvang. Of van deze mogelijkheid gebruikt gemaakt zal worden is op dit moment nog niet duidelijk. De plannen voorzien in een basisschool op de Peperklip-locatie in de wijk Oost. Hiervoor is gekozen om de beide wijken, samen met de nieuwe tunnel onder het spoor door, beter met elkaar te kunnen verbinden.*
- k. *Uitgangspunt is dat er voldoende waterberging wordt gerealiseerd in het gebied. De wijze waarop dit gebeurt wordt momenteel nader uitgewerkt. Hierover vindt reeds overleg plaats met het Hoogheemraadschap van Delfland. Daarbij wordt rekening gehouden met de bestaande rechten van de huidige gebruikers van het gebied. Indien de ontwikkeling leidt tot aantasting van deze rechten dan zijn de kosten voor rekening van de ontwikkelaar.*
- l. *De wijze waarop de kosten in het verleden zijn verdeeld voor het gebruik van de huidige WKO zijn geen onderdeel van het voorliggende bestemmingsplan. Of een verrekening van*

kosten mogelijk is betreft een separaat traject met de eigenaar van de WKO (WKO Schiedam), dat los staat van dit bestemmingsplan. Van hun zijde is reeds aangegeven dat hen niets bekend is van deze afspraken en dat dit ook niet opportuun is gelet op de beperkte ruimte die de WKO-installatie laat voor nieuwe gebruikers.