



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE

Gemeente Schiedam
T.a.v. mw. S. Khorshidi
Postbus 1501
3100 EA SCHIEDAM

Rijkswaterstaat West-
Nederland Zuid
Afdeling Netwerkontwikkeling
en Visie

Boompjes 200
3011 XD Rotterdam
Postbus 2232
3500 GE Utrecht

T

F

www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
Mw. L. de Boer
adviseur ruimtelijke ordening

T 06-15609638
rorwszh@rws.nl

Datum 3 oktober 2020
Onderwerp Reactie Rijkswaterstaat op
voorontwerpbestemmingsplan Schieveste Schiedam

Geachte mevrouw Khorshidi ,

Hierbij ontvangt u de reactie, in het kader van het 3.1.1. Bro vooroverleg, van Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid op het voorontwerpbestemmingsplan 'Schieveste'. Rijkswaterstaat is de wegbeheerder van de nabij uw plangebied gelegen rijksweg A20/ A13.

Geluid

Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid ziet erop toe dat nieuwe geluidgevoelige ruimtelijke ontwikkelingen geen belemmeringen opwerpen voor het gebruik en beheer van de rijksweg A20/A13.

Uit het akoestisch onderzoek voor Schieveste blijkt dat er sprake is van hoge geluidbelastingen, maximaal 73 dB als gevolg van de Rijksweg. Dat is 20 dB hoger dan de maximaal toelaatbare waarde van 53 dB. Bij 47% van de woningen is er sprake van een geluidniveau hoger dan de maximaal toelaatbare waarde van 53 dB. Toch is er volgens akoestisch onderzoek sprake van een aanvaardbare situatie. Daarnaast is er sprake van meerdere geluidbronnen zoals verkeersgeluid van gemeentelijke wegen, railverkeersgeluid, industriegeluid en tramgeluid. Al met al een zwaar geluidsbelaste locatie.

Het akoestisch onderzoek is in grote lijnen akkoord bevonden. Het is een zeer uitgebreid onderzoek met correcte uitgangspunten ten aanzien van verkeersgeluid van de A20/A13 en de rekenresultaten zijn realistisch. Het plan Schieveste is met kunst en vliegwerk realiseerbaar binnen de geldende wetgeving.

Advies vanuit de rapportage is om met Rijkswaterstaat in overleg te gaan over mogelijkheden om met maatregelen op of aan de rijksweg het geluid te reduceren. Bronmaatregelen zijn tot op zekere hoogte bespreekbaar. Overdrachtsmaatregelen worden financieel niet doelmatig bevonden. Dit vraagt echter om een nadere onderbouwing.

De gecumuleerde geluidbelasting is in de rapportage aangemerkt als aanvaardbaar. Beoordeling hiervan ligt uiteindelijk bij de gemeente. Op basis van de berekende geluidniveaus valt dit plan in de categorie "slechte geluidkwaliteit"

Datum
3 oktober 2020

(beoordeling obv Atlas Leefomgeving). Dit vormt wettelijke gezien echter geen belemmering voor realisering voor het plan. In de toekomst is dit een mogelijke bron van 0800-meldingen bij Rijkswaterstaat.

Ook Rijkswaterstaat zou graag met u in gesprek gaan. Ik verzoek u contact opnemen met de heer J. Huijbregts, telefoonnummer 06-11526335 om o.a. nader over de bron –en overdrachtsmaatregelen te spreken.

Mobiliteitseffecten

Rijkswaterstaat is beheerder van de nabij uw plangebied gelegen rijksweg 'A20 en A13' en ziet toe op een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer.

In de verkeerskundige analyse is te zien dat het plan op bepaalde wegvakken extra verkeer genereert. (In deze berekeningen is niet uitgegaan van de zeer conservatieve 0,3 parkeerplaatsen per woning). Op wegvakken nabij de aansluitingen met de A20 zijn toenames zichtbaar. Uit de analyses van IC-waarden blijkt dat deze op dat vlak beperkt toenemen en er geen nieuwe knelpunten worden veroorzaakt. Uit kruispuntanalyses blijkt dat de kruispunten bij de aansluitingen in staat zijn om het verkeer binnen een acceptabele cyclustijd te kunnen verwerken.

Ondanks dat het dus om een aanzienlijke ontwikkeling gaat, blijven de effecten beperkt. Dat wordt ook mede veroorzaakt door de nabijheid van een OV-knooppunt. Hierdoor verschuift de modal split richting het openbaar vervoer.

Vanuit dat oogpunt kan Rijkswaterstaat de getrokken conclusie gevolgen. Er is effect, echter deze is beperkt en leidt niet tot nieuwe knelpunten of een significante verzwaring van bestaande knelpunten.

Beheer en verkeersveiligheid:

Er komen hoge gebouwen/ woontorens langs de A20. Dit kan extra schaduwen op de A20 werpen. Dit is op zich niet zo'n probleem. Echter als de gevels van bijvoorbeeld glas of ander spiegelend materiaal zijn, kan er weerkaatsing van zonlicht optreden voor de weggebruiker, dat is onwenselijk en kan gevaarlijke situaties met zich mee brengen. Ik verzoek u een en ander vooraf met ons te bespreken. U kunt hierover contact opnemen met de heer P. Heemskerk, telefoonnummer 06-29564271.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Mw. L. de Boer
adviseur ruimtelijke ordening



Gemeente Schiedam
Mevr. S. Khorshidi
Juridisch beleidsadviseur ruimtelijke ontwikkeling
Stadskantoor, Stadserf 1
Postbus 1501
3100 EA Schiedam
(email: s.khorshidi@schiedam.nl)

ILT
Vergunningverlening Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart Infra en Luchtruim

Contactpersoon
K. Monster
Senior inspecteur

T 070-4563144
M +31(0)6-54220857
Klaas.Monster@ILenT.nl

Ons kenmerk
ILT-2020/54000

Datum 2 oktober 2020
Betreft concept bestemmingsplan Schieveste

Geachte mevrouw Khorshidi,

U heeft aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (de Inspectie) op 11 september 2020 het concept bestemmingsplan Schieveste aangeboden. U stelt de Inspectie in de gelegenheid om te reageren op het concept bestemmingsplan.

In mijn brief van 19 maart 2019 met kenmerk ILT-2019/8209 heb ik aangegeven dat de plannen van de gemeente voor Schieveste de hoogtebeperkingen van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport ruim overschrijden en de Inspectie daarmee niet kan instemmen. Het betreft een ontwikkelingsplan met hoogteaccenten van 70, 95, 110 en 150 meter.

Voor de reactie van de Inspectie op het ontwikkelingsplan Schieveste verwijs ik u naar de brief van 30 maart 2020 met kenmerk ILT-2020/15365.

Op het aangeboden concept-ontwerp bestemmingsplan 'Schieveste 2021' (Document RO-BP-620.100.31 TOTAAL-CO.ON01) heb ik de volgende reactie.

Op bladzijde 30 in het hoofdstuk Beeldkwaliteit is onder item 5 het volgende aangegeven:

5. Maximale bouwhoogte en hoogteaccenten: bij bebouwing boven de 70 meter dient overleg plaats te vinden met de Inspectie Leefomgeving & Transport. Woonkwaliteit en programma zijn het uitgangspunt en dichtheid en bouwhoogte volgen daaruit. Hoogteaccenten zijn mogelijk tot 150meter. Er moet worden aangetoond dat ondanks wind, luchtstromen en schaduw de verblijfskwaliteit in het gebied acceptabel blijft.

Met verwijzing naar de ILT brief van 30 maart 2020 is de correcte tekst:
Maximale bouwhoogte en hoogteaccenten: bij bebouwing boven de 40,7mNAP dient overleg plaats te vinden met de Inspectie leefomgeving en Transport.

Verder ontbreekt in het hoofdstuk Regels een artikel dat bij bebouwing boven de 40,7mNAP instemming is vereist van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Ik vraag u dit onderdeel op te nemen in het hoofdstuk Regels.

ILT
Vergunningverlening Rail en
Luchtvaart
Luchtvaart Infra en Luchtruim

Hoogachtend,

Ons kenmerk
ILT-2020/54000

DE INSPECTEUR ILT/LUCHTVAART,



K. Monster
Senior Inspecteur



provincie **HOLLAND**
ZUID

Gedeputeerde Staten

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
Zie verzenddatum linksonder
Ons kenmerk
PZH-2020-755344632
DOS-2020-0007367
Uw kenmerk

Bijlagen

Burgemeester en Wethouders
van Schiedam
Postbus 1501
3100 EA SCHIEDAM

Onderwerp
Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro inzake het
voorontwerp bestemmingsplan Schieveste 2021

Geacht college,

Inleiding

Op 11 september 2020 hebt u het bovengenoemde voorontwerpbestemmingsplan toegezonden in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Het provinciaal ruimtelijk beoordelingskader is vastgelegd in het Omgevingsbeleid, bestaande uit de Omgevingsvisie Zuid-Holland (verder te noemen: de visie), het Programma ruimte en de Omgevingsverordening Zuid-Holland (met name Afdeling 3.2, 6.2 en artikel 6.40; verder te noemen: de verordening), zoals vastgesteld op 20 februari 2019 en op 1 april 2019 in werking getreden.

In de visie, het Programma ruimte en de verordening zijn beleid respectievelijk regels opgenomen voor de borging en bescherming van provinciale ruimtelijke belangen.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

In het kader van de beoordeling van het plan aan het hiervoor genoemde (ruimtelijk) beoordelingskader, geeft het plan aanleiding tot het maken van de volgende opmerking(en).

Tram 9 en de buslijnen
90, 385 en 386 stoppen
dichtbij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

Opmerkingen

De reactie heeft betrekking op de volgende onderdelen: externe veiligheid, detailhandel, kantoren, klimaatadaptatie en water.

Externe veiligheid

Geconstateerd wordt dat het groepsrisico toeneemt tot een verdere overschrijding van de oriëntatiewaarde. Daarmee is het provinciaal ruimtelijk belang groepsrisico in het geding en vragen we van de raad bij vaststelling van het bestemmingsplan een maximale inspanning te leveren om met maatregelen het groepsrisico te beheersen.

In het bestemmingsplan wordt uitvoerig ingegaan op de verantwoording van het groepsrisico. De nodige maatregelen om het groepsrisico te beheersen worden, mede op advies van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, in de planregels gewaarborgd.



In het bestemmingsplan lijkt de keuze te zijn gemaakt om uit te gaan van maximaal 3500 woningen, 500 meer dan op basis van het Masterplan Schieveste, dat uitgaat van maximaal 3000 woningen. We merken op dat deze keuze nogal een effect heeft op het aantal dodelijke slachtoffers dat kan vallen bij een incident (tot ruim 200 meer; zie tabel 5.2 op pagina 17 van bijlage 22 - Onderzoek externe veiligheid, Kuiper Compagnon, d.d. 7 september 2020). We missen hiervoor een onderbouwing, namelijk waarom vanwege het groepsrisico in het bestemmingsplan niet vastgehouden zou kunnen worden aan het maximaal aantal woningen van 3000 volgens het Masterplan. Verzocht wordt de groepsrisicoverantwoording hierop aan te vullen.

Tevens verzoek ik u om te zijner tijd bij vaststelling van het bestemmingsplan de groepsrisicoverantwoording expliciet naar voren te brengen in het voorstel voor besluitvorming aan de raad, immers de raad stellen het bestemmingsplan vast dat leidt tot de verdere overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico.

Detailhandel

In onze reactie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Schieveste van 29 november 2019 hebben wij aangegeven dat wij ons konden vinden in het BRO-rapport: behoefteonderzoek naar voorzieningen in Schieveste. In dit rapport adviseert BRO in Schieveste een stadssupermarkt toe te voegen van 800-1200 m² b.v.o. en aanvullend 3-7 zaken (dagvers, vers speciaal en frequent niet- dagelijks) van in totaal 200-500 m² w.v.o.

Schieveste is te beschouwen als een nieuwe woonwijk waar een wijkwinkelvoorziening, afgestemd op het draagvlak van die nieuwe wijk, mogelijk wordt gemaakt. Het nabijgelegen station Schiedam CS zorgt voorts ook voor draagvlak van de detailhandelsvoorzieningen.

In het voorontwerpbestemmingsplan is niet duidelijk wat de gewenste omvang is van de nieuwe detailhandelsvoorzieningen. Is de in het eerdere BRO rapport opgenomen maximale behoefte van 2000 m² b.v.o. nog actueel?

Ook is van belang hoe de toevoeging van de detailhandel er uit ziet: welk deel is supermarkt, welk deel is kleinschalige detailhandel. Is die kleine detailhandel bedoelt als dagelijks aanbod voor de bewoners van het gebied of is het kleinschalige detailhandel passend bij het karakter van het station? Bij een station kan er kleinschalige detailhandel worden toegevoegd, met een assortiment passend bij een station. Slechts een paar vestigingen en met een beperkte omvang per vestiging zijn mogelijk, waarbij als richtsnoer 200 m² kan worden aangehouden.

In artikel 3 (verkeer) van de regels wordt een station mogelijk gemaakt, met o.a. bijbehorende detailhandel. Er zijn in de regels geen beperkingen opgelegd m.b.t. assortiment (passend bij een station) en oppervlakte maat voor de detailhandel.

In artikel 4 (woongebied) worden veel voorzieningen mogelijk gemaakt, tot een maximale oppervlakte van 35.600 m². Detailhandel valt hier onder. Echter, via de formulering zoals die er nu staat, kan dit hele aantal van 35.600 m² ingevuld worden met detailhandel. Hier dient een maximum maat voor detailhandel te worden toegevoegd.

Op bladzijde 56 van de toelichting wordt gesteld dat een advies nodig is van de

detailhandelscommissie. Als de wijkwinkelvoorziening onder de 2000 m² b.v.o. blijft (supermarkt en eventueel aanvullende dagelijkse winkels), is geen advies nodig. Daarboven wel.

Voor de toevoeging van kleine stationsgerelateerde winkels is geen advies van de Adviescommissie nodig.

Kantoren

Op pagina 42 van de toelichting wordt het kantorenprogramma genoemd met 20.400 m². In artikel 4.4. b van de regels zijn kantoren toegestaan tot een (gezamenlijk) maximum van 35.600 m² b.v.o.

In de door GS aanvaarde kantorenvisie van de MRDH is er voor Schieveste 22.750 m² aan plancapaciteit opgenomen. Ook ligt er een opgave om de komende periode 32.500 m² plancapaciteit te schrappen, in 2017 was de plancapaciteit 55.250 m².

Graag verduidelijking, dan wel aanpassing in de regels, zodat de opgenomen plancapaciteit past binnen de door GS aanvaarde kantorenvisie.

Klimaatadaptatie

In de stukken is veel aandacht besteed aan het realiseren van een klimaatadaptieve ruimtelijke ontwikkeling van Schieveste. De gemeente Schiedam is één van de medeondertekenaars van het convenant Klimaatadaptief Bouwen. De ondertekenaars ontwikkelden gezamenlijk een programma van eisen, welke het mogelijk maakt plannen en ontwerpen te toetsen op klimaatadaptiviteit. Op 13 september 2019 hebben de partners in het convenant dat programma van eisen overhandigd aan de Deltacommissaris ter herbevestiging van hun commitment om klimaatadaptief te gaan bouwen. In de milieueffectrapportage zijn andere toetsingscriteria voor de verschillende ontwikkelscenario's gehanteerd dan het programma van eisen van het convenant. De herkomst van de gehanteerde toetsingscriteria is niet nader toegelicht.

Een van de afspraken van het convenant omvat, dat er naar wordt gestreefd dat er in de nieuwe situatie; minder wateroverlast, meer biodiversiteit, minder hittestress, minder langdurige droogte en minder nadelige gevolgen ervan en minder bodemdaling en minder nadelige gevolgen ervan, dan er voorafgaand aan de ruimtelijke ontwikkeling van het plan was. Of dat bereikt kan worden doormiddel van het nu liggende voorontwerp-bestemmingsplan is nu (nog) niet te beoordelen. In de milieueffectrapportage zijn alleen de verschillende ontwikkelscenario's ten opzichte van elkaar beoordeeld op klimaatadaptieve aspecten. Er is geen oordeel gemaakt ten opzichte van de huidige situatie. We verzoeken u beide aspecten nader toe te lichten.

Water

In par. 3.2.6. van de rapportage waterhuishouding (bijl. 16) staat het volgende: Het gehele plangebied bevindt zich qua ligging in de Boezem. Bij een eventuele doorbraak van de regionale waterkering dient het plangebied bestand te zijn tegen de overstromingsrisico's. Dit wordt beoordeeld op basis van de aanleghoogte van de nieuwe

bebouwing versus het boezempeil van de Schie. De aanleghoogtes dienen nog bepaald te worden. In de ontwerp- en engineeringfase dient onderzocht te worden welke maatregelen benodigd zijn om dit te realiseren.

Hier zou nader op moeten worden ingegaan in de toelichting van het bestemmingsplan en vervolgens zou een aanleghoogte dan geborgd moeten worden in de regels.

Niet duidelijk is hoe deze ontwikkeling zich verhoudt tot de veiligheidsklasse die aan de aanliggende regionale waterkering is toegekend (IPO-klasse 3). Is deze veiligheidsklasse nog wel toereikend aangezien het kapitaalintensieve karakter van het achterland fors toeneemt.

Dit zou moeten worden afgestemd met het waterschap en vervolgens ook met de provincie.

Verder is niet duidelijk waarom er in de regels bij het bestemmingsplan een wijzigingsbepaling in het artikel 9 Waterstaat is opgenomen.

Conclusie

Op basis van de aangeboden gegevens heb ik geconstateerd dat het plan op bovengenoemde punten onvoldoende rekening houdt met de betrokken provinciale ruimtelijke belangen en ik verzoek u daarom om het plan op deze onderdelen aan te passen.

Hoogachtend,

drs. K.P. Spannenburg
Hoofd Beoordeling

Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.

Wij verzoeken u in uw correspondentie altijd het DOS-nummer te vermelden dat wij rechts bovenaan in deze brief hebben opgenomen.



Hoogheemraadschap van

Delfland

UW BRIEF

11 september 2020

ONS KENMERK

1473026

DELFT

1 oktober 2020

Aan burgemeester en wethouders van Schiedam
t.a.v. mevrouw S. Khorshidi
Postbus 1501
3100 EA SCHIEDAM

ONDERWERP

Watertoets voorontwerp bestemmingsplan Schieveste 2021

Geacht college,

In het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening heeft u het Hoogheemraadschap van Delfland het voorontwerp van het bestemmingsplan Schieveste 2021 in Schiedam toegezonden. U verzoekt Delfland een reactie kenbaar te maken op het voorontwerp van het bestemmingsplan.

Waterbelang onvoldoende geborgd

In het plan is het waterbelang onvoldoende geborgd en is nog onvoldoende invulling gegeven aan de uitgangspunten van goed waterbeheer, zoals vermeld in de Handreiking watertoets voor gemeenten. De meest actuele versie van deze handreiking is te vinden op onze website www.hhdelfland.nl/overheid/ruimtelijke-plannen. Wij verzoeken u onderstaande aanpassingen te maken in de toelichting en de regels en op de verbeelding. Wij stellen voor, om op korte termijn onze opmerkingen in een overleg te bespreken.

Toelichting

- In de waterparagraaf wordt over de "kernzone" van de waterkering gesproken. Dit is een oude term, welke door het woord "waterstaatswerk" vervangen is. Wij vragen u dit in de tekst aan te passen.
- Op pagina 79 bij het punt over de waterkering is een verkeerde afmeting genoemd. Het waterstaatswerk is niet 18 meter maar circa 8 meter, zoals de rapportage Waterhuishouding vermeldt. Wij verzoeken u dit te corrigeren, zie ook de opmerking over de verbeelding.

Regels

- Vanuit het standstill-principe mag de afvoer van hemelwater uit het gebied niet toenemen. In relatie tot de opgenomen bergingsnorm (regel 4.4.2) verzoeken wij u daarom een maximale afvoernorm in de regels op te nemen. Aangezien het voornemen is, om hemelwater uit het gebied naar de Schie middels de bestaande afvoerconstructie af te blijven voeren, vragen wij u de huidige afvoernorm van 90m3/uur of 28mm/m2/etmaal op te nemen, zie ook de rapportage Waterhuishouding.

- Tevens verzoeken wij u een adviesverplichting met betrekking tot de uitwerking van het hemelwaterafvoersysteem, de bergende functie en de uiteindelijk afvoer op de Schie op te nemen.
- Er is in de regels opgenomen, dat onder de definitie van "onverhard oppervlak" ook publiek toegankelijke dakoppervlakken gerekend worden. Wij vragen u aan te geven, wat dit voor de uitwerking van de waterbergingsnorm betekent.

Verbeelding

- Het valt ons op, dat de dubbelbestemming "Waterkering-waterstaat" ruim op de verbeelding ingetekend is. Wellicht is dit gebaseerd op het onderliggende plan Schieveste 2012. Wij vragen u dit aan te passen. De juiste afstand is in de rapportage Waterhuishouding opgenomen en ook na te gaan aan de hand van de vigerende legger van Delfland, zie figuur hieronder en website www.hhdelfland.nl/overheid/beleid-en-regelgeving/leggers.



Watervergunning- en/of meldingsplicht

Naast advisering in het kader van de watertoets over dit bestemmingsplan kan het zo zijn, dat een watervergunning of melding nodig is. Voor meer informatie over deze watervergunning of melding verwijzen wij u naar www.hhdelfland.nl/watervergunning-aanvragen.

Voor meer informatie of vragen kunt u zich wenden tot de contactpersoon, vermeld onderaan het voorblad van deze brief.

Hoogachtend,
Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland,
namens deze,
de Afdelingsmanager Planvorming,

Handwritten signature of ir. W. van der Vliet.

ir. W. van der Vliet



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@MRDH.nl
Internet: www.mrdh.nl

Bankrekeningnummer:
NL96 BNGH 0285 1651 43

KvK nummer:62288024

MEMO

Aan Lydia Buist **CC** Stefanie Jacobs, Roeland Schmidt **Datum** 28 september 2020

Van Willy Smeets, Pim Uijtendewilligen, Gert de Visser en Han Wieringa

Telefoon 06 5242 7746 **Onderwerp** Bestemmingsplan 'Schieveste 2021'

Inleiding

Op 11 september ontvingen wij het "Bestemmingsplan 'Schieveste 2021" (Concept-ontwerp, 7 september 2020) met de mogelijkheid voor een inspraakreactie. Omdat wij goed met elkaar samenwerken in de Verstedelijkingsalliantie, bij de ontwikkeling van Schieveste en het station Schiedam geven wij graag een collegiale reactie vanuit het perspectief van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

In grote lijnen herkennen wij ons in de ambitie van Schieveste zoals verwoord in bestemmingsplan. We halen hieronder een aantal passages aan (*cursief*) en geven daar onze overwegingen en adviezen bij. Wanneer daaraan behoefte bestaat lichten we onze reactie toe in een gesprek. Op voorhand geven we aan dat aan deze ambtelijke reactie geen rechten ontleend kunnen worden. Deze notitie bevat geen toezeggingen en voor eventuele bijdragen of investeringen zullen reguliere processen doorlopen dienen te worden.

Ambitie

Schieveste ambieert een voorbeeldplan te zijn voor Nederland op een aantal actuele thema's. In regionaal verband is de locatie onderdeel van de kennis-as Rotterdam - Den Haag, een overloopgebied voor starters en studenten. Schiedam kan daarmee haar programma's versterken, een bijdrage leveren aan de verstedelijkingsopgave en de klimaatadaptie en invulling geven aan de thema's uit de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Ook biedt het gebied kansen voor gebruik en functies die een rol spelen in de kennis-as en die gebaat zijn bij ontmoeting en samenwerking.

In de introductie van "Bestemmingsplan 'Schieveste 2021" schetst u de hoofdlijn van de gewenste ontwikkeling. De MRDH kan zich goed vinden in de gekozen ontwikkeling van Schieveste. Schieveste is een van de top 13 locaties van de Verstedelijkingsalliantie, waar de gemeente Schiedam en de MRDH beide partner van zijn. Schieveste en het aanliggende station nemen een centrale plek in aan de Oude Lijn Leiden-Dordrecht. Naast een treinstation is het ook een belangrijk knoop- en overstappunt voor bus, tram en metro. Het belang van herontwikkeling van het station in relatie tot Schieveste verdient in onze ogen meer aandacht. Daar komen we verderop nog op terug.

Het realiseren van een fysieke leefomgeving die dit toekomstperspectief mogelijk maakt, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle overheden. In de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen voor het omgevingsbeleid, inclusief de opgaven en de rol van het Rijk in het realiseren van deze opgaven. Deze opgaven komen samen in vier prioriteiten. Deze prioriteiten vormen complexe, omvangrijke en dringende opgaven die voortkomen uit of samenhangen met grote transitie.

Deze prioriteiten zijn:

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

Deze vier opgaven kunnen alleen in samenhang verder worden gebracht wanneer aandacht is voor thema's die hier dwars doorheen lopen, zoals omgevingskwaliteit, gezondheid, cultuurhistorie, klimaatadaptatie, water, bodem, (nationale) veiligheid en milieukwaliteit. Samengevat stelt het bestemmingsplan: Met de ontwikkeling wordt zodoende bijgedragen aan een aantrekkelijke, veilige en gezonde woon- en leefomgeving in Schiedam.

Wat de MRDH betreft is dit een aansprekende ambitie. Vanuit onze directe betrokkenheid met werklocaties en bereikbaarheid gaan wij daar specifiek op in.

Werklocaties

1. Kantorenprogramma

Op pagina 44 staat: Op grond van het voorheen geldende bestemmingsplan Schieveste was het reeds toegelaten om maximaal 94.900 m² aan kantoren te realiseren op Schieveste. De ontwikkeling van woningbouw op Schieveste heeft tot gevolg dat dit kantorenprogramma niet volledig gerealiseerd zal worden. De plannen voorzien naast het bestaande DCMR-gebouw, in maximaal 21.000 m² aan (nieuw) kantooroppervlak, waaronder de 2 bestaande kantoorgebouwen met een oppervlakte van circa 10.000 m² aan de Overschieseweg. Dit is in overeenstemming met de regionale kantorenafspraken. Daarbij geldt dat, gelet op de mogelijkheden uit het voorheen geldende bestemmingsplan, voor wat betreft de kantoren geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De (provinciale) ladder van duurzame ontwikkeling is daarom niet van toepassing op de mogelijkheden die worden geboden voor kantoren.

Wij adviseren om aan de zin 'Dit is in overeenstemming met de regionale kantorenafspraken' toe te voegen: waarin is afgesproken de plancapaciteit te verlagen.

2. Detailhandel

Op p. 45 staat: 'Voor detailhandel omvat de kwalitatieve behoefte een supermarkt met aanvullend 3 tot 7 kleinere zaken, bijvoorbeeld ten behoeve van versartikelen, dranken, drogisterij, en persoonlijke dienstverlening'.

Hierbij van onze kant de toevoeging: voor het toevoegen van perifere detailhandel van meer dan 1.000 m² is regionale afstemming noodzakelijk, en een advies van de provinciale Adviescommissie Detailhandel.

3. Bedrijventerreinen

Op p. 89 staat over de bedrijventerreinen 'Bedrijventerrein Spaanse Polder en 's-Graveland 2004: *Op grond van dit bestemmingsplan zijn in de directe nabijheid van Schieveste bedrijfsactiviteiten tot maximaal milieucategorie 4.2 toegelaten. Voor een gedeelte van het bedrijventerrein voldoet het huidige bestemmingsplan niet aan de geadviseerde richtafstanden voor bedrijven. Voor dit bedrijventerrein is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding, dat eind 2020 zal worden vastgesteld. De milieuzonering zal in dit bestemmingsplan worden aangepast aan de voor de ontwikkeling van Schieveste vereiste milieuzonering.*

Het aanpassen van milieucontouren in het bestemmingsplan van Spaanse Polder & 's-Graveland vereist regionale afstemming en goedkeuring van PZH. Het verlagen van milieucontouren is compensatieplichtig volgens het provinciale omgevingsbeleid. Het is heel goed dat naar huidig gebruik van de zonering is gekeken. Dit is echter nog geen huidig provinciaal beleid. Wij adviseren hiervoor een goede onderbouwing op te nemen in het compensatieplan van Schiedam.

4. Extra programma

Het is denkbaar dat er nog aanvullend programma wordt toegevoegd dat iets on-Schiedams is (geen concurrentie met de binnenstad) en van meerwaarde is voor Schieveste, Schiedam en de metropool, bijvoorbeeld een HBO-opleiding.

Dit spreekt ons aan, waarbij regionale afstemming wenselijk is en sommige gevallen noodzakelijk.

5. Conclusie (p. 46) en samenhang met station Schiedam centraal

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

Overall geven we ter overweging mee om vroegtijdig af te stemmen over aan te bieden capaciteit en flexibiliteit in te bouwen bij de uitwerking van de gefaseerde deelplannen. Daarnaast missen wij in het bestemmingsplan de samenhang met de ontwikkeling van het station Schiedam Centraal. Dit station is een multimodale vervoersknoop voor trein, bus en tram en waar reizigers lopend, per fiets of auto naar toe komen. We weten dat u met andere partijen werkt aan een wensbeeld voor de toekomst. De MRDH is hierbij betrokken als mede-eigenaar van het station (metro-assets) en vanuit het thema ketenmobiliteit op OV-knooppunten (UAB, zie hieronder). Gezien de samenhang van het gebiedsontwikkeling Schieveste en de opgave om het geluid van de rails te beperken

adviseren wij u om de relatie tussen Schieveste en de stationsontwikkeling ook in het bestemmingsplan een plaats te geven.

Bereikbaarheid

a. Strategische Bereikbaarheidsagenda

Op p.59 staat: *De Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag is in juli 2014 goedgekeurd.*

Dit document bevat de beleidsuitgangspunten voor onze regio. In 2019 is het recentste monitor rapport opgesteld met daarin de realisatie van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.

b. Parkeernorm

Op p. 74 staat: *Met de directe ligging aan het station Schiedam Centrum wordt gestreefd naar een autovrij gebied, met de focus op duurzame mobiliteit en verbondenheid. Dit wordt bereikt door onder andere de autoontsluiting te beperken tot de bestaande Parallelweg en de bestaande fietsstructuren richting Delft, Schiedam en Rotterdam te versterken. Het binnengebied van Schieveste wordt autovrij. Er wordt een lage parkeernorm gehanteerd, vanwege directe aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer en de stedenbouwkundige uitgangspunten en kernkwaliteiten van Schieveste. De parkeernorm voor auto's bedraagt gemiddeld over het hele gebied 0,3 autoparkeerplaats per woning. Deze norm is haalbaar als er naast het aanbod aan OV ook alternatieven worden geboden, zoals deelauto's en professionele mobiliteitsdiensten.*

Vanuit onze UAB-beleidsuitwerkingen duurzame mobiliteit en ketenmobiliteit op OV-knooppunten denken we graag met u mee over het versterken van duurzame mobiliteit, zowel op de OV-knoop als in het ontwikkelgebied Schieveste. Uw insteek voor een parkeernorm van 0,3 per woning spreekt ons aan. Overigens zal beperking van de parkeercapaciteit wel flankerende maatregelen buiten het plangebied van u vragen om te voorkomen dat in nabijgelegen woonwijken en bedrijventerreinen parkeeroverlast ontstaat.

Onderwerp: FW: Kennisgeving concept bestemmingsplan Schieveste

Van: Schoonhoven A.V. (Astrid) [<mailto:av.schoonhoven@Rotterdam.nl>]

Verzonden: donderdag 17 september 2020 11:41

Aan: Sara Khorshidi; Arjen van Vliet

Onderwerp: RE: Kennisgeving concept bestemmingsplan Schieveste

Geachte mevrouw Khorshidi, heer Van Vliet,

Namens Archeologie Rotterdam heb ik het concept bestemmingsplan gelezen. Eén ding valt mij op: de marges van toegestane verstoring van de bodem van Waarde - Archeologie 1 komen in de Toelichting en Regels niet met elkaar overeen. In de Toelichting is ervoor gekozen om de marges van het nu nog geldende bestemmingsplan 'Schieveste' over te nemen, maar in de Regels niet. Verschil van 2 m en 1 m onder het maaiveld. Kunnen jullie nog bekijken hoe dit tot stand is gekomen.

In afwachting van het nog uit te voeren archeologisch onderzoek zou ik kiezen voor wat er in de Toelichting staat, dus 2 m minus maaiveld. De dieptemarge maakt namelijk niet zoveel uit, aangezien onderzoek toch al nodig is in verband met de heiwerkzaamheden.

Met vriendelijke groet,

Astrid Schoonhoven

Archeoloog

Gemeente Rotterdam

Archeologie (BOOR)

Ceintuurbaan 213b

3051 KC ROTTERDAM

010 - 489 85 15

06 - 1930 08 43

www.rotterdam.nl/archeologie



Werkt ma t/m do

Gemeente Schiedam
Team Ruimtelijke ontwikkeling & beleid
Postbus 1501
3100 EA Schiedam

Gasunie Transport Services B.V.
Postbus 181
9700 AD Groningen
Concourslaan 17
T (050) 521 22 55
E m.m.de.boer@gasunie.nl
Handelsregister Groningen 02084889
www.gasunietransportservices.com

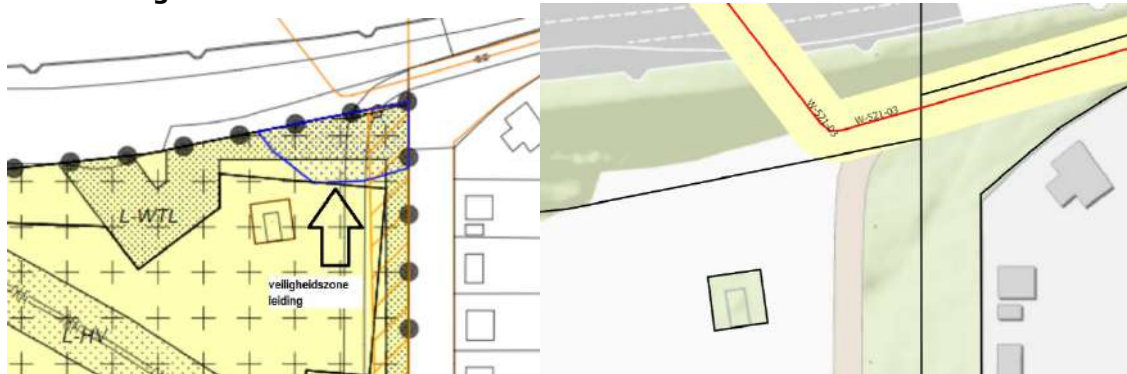
Datum	Doorkiesnummer
30 september 2020	
Ons kenmerk	Uw kenmerk
OOW 20.1597	
Onderwerp	
Reactie concept bestemmingsplan Schieveste	

Geachte mevrouw Khorshidi,

Naar aanleiding van uw e-mailbericht van 11 september 2020 waarmee u ons bovengenoemd concept bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg, zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro, heeft toegezonden, hebben wij het plan beoordeeld. Het voorontwerp geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

In het plangebied ligt een gastransportleiding van Gasunie.

Verbeelding



De verbeelding is niet digitaal te raadplegen. Om deze reden is het voor ons onduidelijk of de ligging van de aardgastransportleiding juist is weergegeven. Indien gewenst kunt u de digitale (leiding) gegevens opvragen bij RO_West@gasunie.nl.

Op de verbeelding (en in de planregels) is de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – leiding' opgenomen. Ter informatie delen wij u mee dat een dergelijke veiligheidszone op grond van de regelgeving vanuit het Bevb niet noodzakelijk is. Op dit moment lijkt het dat de dubbelbestemming Leiding – Gas en deze gebiedsaanduiding samenvallen, waardoor naar onze mening onduidelijkheden ontstaan. Indien de gemeente toch wenst de veiligheidszone op te nemen, dan verzoeken wij u deze zo aan te passen dat de veiligheidszone niet samenvalt met de dubbelbestemming Leiding-Gas. Met andere woorden: dat deze aanduiding wordt bestemd vanaf de buitenste grens van de dubbelbestemming Leiding-Gas.

Gasunie Transport Services B.V.

Datum: 30 september 2020

Ons kenmerk: OOW 20.

Onderwerp: Reactie concept bestemmingsplan Schieveste

Planregels

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (of Bevb) is bepaald dat een bestemmingsplan de ligging van de leidingen en de daarbij behorende belemmeringenstrook weergeeft. Een adequaat artikel 'Leiding-Gas' maakt hier onderdeel van uit. Wij verzoeken u het artikel 'Leiding – Gas' op de volgende punten aan te passen:

1. aanpassen bestemmingsomschrijving;
2. Afwijken Bouwregels;
3. Specifieke gebruiksregels;
4. Uitzonderingen op verbod.

1. aanpassen bestemmingsomschrijving

Wij verzoeken u om de bestemmingsomschrijving zo aan te passen dat voorzieningen inbegrepen zijn. Daarnaast verzoeken wij u om de in artikel 5 voor de leiding opgenomen specifieke gegevens omtrent de druk en diameter niet op te nemen binnen de planregels. Door het niet opnemen van de druk en diameter hoeft bij een eventuele wijziging (vergroten diameter of wijzigen druk) geen nieuwe bestemmingsplanprocedure gevolgd te worden. Verder is de kans dat er fouten in de bestemmingsomschrijving staan kleiner. Wij zijn ons overigens bewust dat voorafgaand aan een eventuele wijziging een groepsrisicoberekening gemaakt moet worden. U kunt hierbij gebruik maken van het volgende tekstvoorstel;

x.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding als zodanig aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van ondergrondse hoge druk gastransportleidingen (inclusief voorzieningen) met de daarbij behorende belemmeringenstroken.

Gasunie Transport Services B.V.

Datum: 30 september 2020

Ons kenmerk: OOW 20.

Onderwerp: Reactie concept bestemmingsplan Schieveste

2. Afwijken Bouwregels

Wij verzoeken u om artikel 5 lid 3 uit te breiden met het volgende punt dat er geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

Het huidige artikel biedt een beoordelingsvrijheid¹ die niet door artikel 14 derde lid Bevb wordt geboden. Hierin is bepaald dat de veiligheid van de in de belemmeringenstrook gelegen buisleiding niet mag worden geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten.

U kunt ook gebruikmaken van het volgende tekstvoorstel:

x. Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

3. Specifieke gebruiksregels

Wij verzoeken u om artikel 5 lid 4 aan te passen naar de volgende bepaling:

x. Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- het opslaan van goederen, met uitzondering het opslaan van goederen t.b.v. van inspectie en onderhoud van de gastransportleiding.
- het wijzigen van het gebruik van bestaande gebouwen, indien daardoor een kwetsbaar object wordt toegelaten.

4. Uitzonderingen op verbod

Wij verzoeken u om artikel 5.5.2 uit te breiden met de volgende werkzaamheden;

- zijnde graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken;

Indien gewenst, kunt u voor een nadere toelichting contact opnemen met ondergetekende.

Hoogachtend,



Martine de Boer-Paping

Adviseur Omgevingsmanagement Juridische Zaken

¹ Zie uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (zaaknummer 201200554/1/R4) van 20 juni 2012, rechtsoverweging 2.5.3.

Onderwerp: inspraakreactie TenneT op concept bestemmingsplan Schieveste

Van: ruimtelijkeplannen [<mailto:ruimtelijkeplannen@tennet.eu>]

Verzonden: donderdag 1 oktober 2020 13:14

Aan: Sara Khorshidi

Onderwerp: inspraakreactie TenneT op concept bestemmingsplan Schieveste

Ons kenmerk: GFO-N-RE 20-1864

Geachte Sara Khorshidi,

Hartelijk dank voor het toezenden van dit vooroverleg.

Het betreft het concept bestemmingsplan Schieveste, ten behoeve van de bouw van 3.000 woningen en bijbehorende voorzieningen.

Onderstaand treft u onze reactie op het plan aan.

Binnen de grenzen van het plangebied bevindt zich de:

- 150.000 Volt hoogspanningsverbinding Rotterdam Marconistraat – Delft.

Bij de Elektriciteitswet 1998 (de "E-wet") is TenneT aangewezen als beheerder van het landelijk hoogspanningsnet, welke aangeduid is als vitale infrastructuur. Zij is daarmee verantwoordelijk voor een ongestoorde werking van dit net om daarmee de levering van elektriciteit zo goed mogelijk te kunnen garanderen.

In dat kader is het optimaal beheren, onderhouden en veiligstellen van nieuw te realiseren en gerealiseerde assets ten behoeve van een ongestoorde ligging en aanwezigheid daarvan gedurende de gehele levensfase een zeer belangrijke kerntaak van TenneT. Uitgangspunt daarbij is dat deze vitale infrastructuur een gepaste bescherming verkrijgt en behoud in ruimtelijke plannen en besluiten die worden op- en vastgesteld voor zowel de onder- als bovengrond. Dit alles met als doel deze infrastructuur niet te verstoren en deze op een effectieve en efficiënte manier in stand te kunnen houden en beheren.

Op de door u toegestuurde verbeelding lijkt de hoogspanningsverbinding juist te zijn opgenomen, met een belemmerde strook / dubbelbestemming van circa 11,5 meter. Op de verbeelding is tevens te zien dat het bouwvlak in het noordoosten van het plangebied over de hoogspanningsverbinding gelegen is. Daarnaast wordt in de toelichting beschreven dat de positionering van woningen en voorzieningen (nog) niet planologisch is vastgelegd. Hierdoor is het voor mij lastig te beoordelen en onduidelijk of er bebouwing gerealiseerd zal worden binnen de belemmerde strook van de betreffende verbinding. Ik wil u er graag op wijzen dat het binnen de belemmerde strook niet mogelijk is om bebouwing op te richten zonder onze instemming. Vooralsnog onderbouwen uw eigen opgestelde regels in artikel 6 dit.

In de toelichting en het Masterplan is te lezen dat er een totaalplan wordt opgesteld voor de inrichting van de openbare ruimte, rekening houdend met aspecten zoals klimaatadaptatie. Er wordt hier bijvoorbeeld gesproken over wadi's, beplanting en verschillende vormen van ontsluiting. Omdat verschillende ingrepen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de bereikbaarheid van de verbinding en op de bodemgesteldheid en zo kan leiden tot kabelbreuk, wil ik u verzoeken om in het kader van de technische uitvoerbaarheid en toelaatbaarheid (tevens van de bouwwerkzaamheden) deze plannen vooraf te bespreken met TenneT. Dit kunt u doen door een afspraak te maken via toestemming@tennet.eu

Overige informatie

TenneT bereidt zich voor op de Omgevingswet en werkt daarom onder andere aan een staalkaart voor het hoogspanningsnet in omgevingsplannen. Omdat in omgevingsplannen, meer dan in bestemmingsplannen, zal worden gestuurd op doelstellingen, zal de staalkaart vanuit de doelstelling van TenneT worden geformuleerd. Die doelstelling wordt uitgewerkt in bouwstenen voor het omgevingsplan. Naar verwachting is de staalkaart gereed eind 2020 of begin 2021. Daarna zal deze aan de gemeenten worden gestuurd met het aanbod van TenneT om mee te denken met het op duurzame wijze opnemen van het hoogspanningsnet in omgevingsplannen. Dat is te meer van belang, nu de samenleving vanwege de energietransitie in toenemende mate afhankelijk wordt van (duurzaam opgewekte) elektriciteit die wordt getransporteerd via het landelijke hoogspanningsnet.

Heeft u nog vragen?

Heeft u vragen over de inhoud van deze mail, dan kunt u contact opnemen met Bjorn Löring via ruimtelijkeplannen@tennet.eu of 026 373 1459. Eventuele correspondentie (met vermelding van onze referentie) kunt u eveneens aan deze persoon richten.

Met vriendelijke groet,
Bjorn Löring

Specialist Ondersteuning | afd. GFO-N-RE | team Licensing | TenneT TSO B.V.
Postbus 718, 6800 AS Arnhem | Utrechtseweg 310
T (026) 373 1459 | M - | E ruimtelijkeplannen@tennet.eu | I www.tennet.eu



Gemeente Schiedam
Team ruimtelijke ontwikkeling en beleid
Inspraakreactie concept-ontwerp bestemmingsplan
Per mail verzonden naar:
S.kohorshidi@schiedam.nl
Cc verzonden naar:
WVerweij@kuiper.nl
Klaas.monster@ilent.nl
Frank.vander.meer@minienw.nl



Postbus 75200
1117 ZT Schiphol
Nederland

T +31(0) 20 40 62 000
F +31(0) 20 64 84 999

Schiphol
7 oktober 2020

Onderwerp
Advies concept-ontwerp bestemmingsplan
"Schieveste 2021"

Geachte heer/mevrouw,

Naar aanleiding van de mogelijkheid tot inspraak op het concept-ontwerp bestemmingsplan "Schieveste 2021" in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening) van de gemeente Schiedam, doe ik u hierbij het advies van Luchtverkeersleiding Nederland (hierna: LVNL) toekomen.

Het concept-ontwerp bestemmingsplan "Schieveste 2021" bestaat uit een Toelichting, Regels en een Verbeelding. De gemeente Schiedam heeft in de Toelichting van het concept-ontwerp bestemmingsplan "Schieveste 2021" het belang van LVNL opgenomen. Dit advies betreft een aanpassing van het opgenomen belang van LVNL ter verduidelijking en completering, neergelegd in Hoofdstuk 6 (Planologische en milieutechnische randvoorwaarden) onder paragraaf 6.12 Luchtvaart.

In dit advies komen achtereenvolgend de volgende aspecten aan bod:

1. Aanleiding
2. Een algemene toelichting op de wettelijke taken van LVNL
3. ICAO Bijlage 10
4. De Verbeelding
5. De toetsing
6. Het advies van LVNL

OPENBAAR

Uw mailbericht van
11 september 2020

Ons kenmerk
PRO/BS/t2020/005/8610

Bijlage(n)
1. Brief PRO/BS/A2019/066/8141

Contactpersoon
D. Matakana

E-mail contactpersoon
cnstoetsing@lvnl.nl

Telefoonnummer
+31(0)20 406 3986

1. Aanleiding

Met het concept-ontwerp bestemmingsplan "Schieveste" wil de gemeente Schiedam een hoogstedelijk woonmilieu ontwikkelen op de locatie Schieveste. De plannen voor deze ontwikkeling zijn eerder voor een haalbaarheidsonderzoek aan LVNL voorgelegd. Per brief van 31 juli 2019 met kenmerk PRO/BS/A2019/066/8141 heeft LVNL aan de gemeente Schiedam haar advies afgegeven (bijlage 1). Gelet op voornoemde relatie met het nu voorliggende concept-ontwerp bestemmingsplan "Schieveste 2021" vormt het advies van 31 juli 2019 onderdeel van het onderhavig advies.

Tevens heeft LVNL in eerder stadium voor het concept-ontwerp bestemmingsplan "Schieveste 2021" haar belang in het kader van de herziening van het huidige bestemmingsplan kenbaar gemaakt (brief met kenmerk PRO/BS/i2019/003/8241 van 31 oktober 2019).

2. Algemeen

LVNL is ingesteld bij de Wet luchtvaart en in die zin een uitvoerend zelfstandig bestuursorgaan ressorterend onder het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. LVNL is ingevolge de Wet luchtvaart aangewezen als één van de luchtverkeersdienstverleningsorganisaties in Nederland.

Luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven in het belang van de algemene luchtveiligheid en een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer.

Op basis van het Verdrag van Chicago¹ is de International Civil Aviation Organisation (ICAO) opgericht en vaardigt internationale burgerluchtvaartcriteria uit. De Nederlandse Staat is partij bij het Verdrag van Chicago en dient de ICAO bepalingen dan ook te implementeren in de nationale wet- en regelgeving. LVNL is op basis van artikel 5.23, zevende lid van de Wet luchtvaart gehouden haar taken uit te voeren overeenkomstig het bepaalde in Nederland bindende verdragen, zoals het Verdrag van Chicago.

Op grond van artikel 5.23, eerste lid van de Wet luchtvaart is LVNL o.a. belast met de volgende taken:

- het geven van luchtverkeersdienstverlening
- het verlenen van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten (hieronder valt het definiëren, verwerven, installeren, beheren en in standhouden van technische installaties en systemen ten behoeve van luchtveiligheid)
- het adviseren van onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Als gevolg van haar wettelijke taken (artikel 5.23 lid 1 van de Wet luchtvaart) beheert LVNL technische installaties en systemen ten behoeve van de luchtveiligheid. Een belangrijk deel hiervan betreft de apparatuur voor communicatie-, navigatie- en surveillance infrastructuur (cns). Cns apparatuur wordt gebruikt om het radiocontact tussen de verkeersleiding en de piloten te onderhouden, navigatie in het naderingsgebied en en-route mogelijk te maken en de plaatsbepaling van vliegtuigen zeker te stellen.

Alle cns apparatuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen. Objecten, zowel vast (gebouwen, windmolens, bomen etc.) als mobiel (bouwkransen, heistellingen etc.) vormen in potentie een bedreiging voor de correcte werking van de apparatuur omdat ze de uitgezonden radiosignalen kunnen verstoren.

¹ Verdrag van 7 december 1944, welke heeft geleid tot de oprichting van de International Civil Aviation Organization (ICAO), hierna aangehaald als "Verdrag van Chicago".

3. ICAO Bijlage 10

Voor het veilig afhandelen van vliegverkeer gelden rondom de technische systemen van LVNL maximaal toelaatbare hoogtes voor objecten: de zogenoemde toetsingsvlakken. De afmetingen van deze toetsingsvlakken zijn berekend op basis van internationale burgerluchtvaartcriteria (ICAO EUR DOC 015). Objecten die het toetsingsvlak doorsnijden kunnen verstoring veroorzaken. In dit kader toetst en beoordeelt LVNL of de uitvoering van voorgenomen (bouw)plannen inderdaad van invloed is op de correcte werking van cns apparatuur en brengt hierover (desgevraagd) advies uit. De beoordeling vindt plaats aan de hand van onder andere internationale burgerluchtvaartcriteria (ICAO), in het bijzonder Bijlage 10 van ICAO. LVNL is ingevolge artikel 5.23, zevende lid van de Wet luchtvaart gehouden haar taken te verrichten met inachtneming van de bepalingen afkomstig van ICAO.

4. De Verbeelding

LVNL heeft de gebouwen op de Verbeelding met de vermelde bouwhoogten als zijnde de definitieve plannen voor de Ontwikkeling van Schieveste getoetst en beoordeeld. Dit betekent dat LVNL bij de toetsing en beoordeling van de bouwblokken is uitgegaan is van:

- lid 4.2.2. onder 2 (Bestemmingsregels), paragraaf 4 (Woongebied) van de Regels voor het bouwvlak van 90 meter (gemeten vanaf maaiveld)
- lid 4.7.2. onder Hoofdstuk 2 (Bestemmingsregels), paragraaf 4 (Woongebied) van de Regels voor het bouwvlak van 121 meter (gemeten vanaf maaiveld) en
- het eerdere getoetste 3D model van de ontwikkellocaties (bijlage 1) als zijnde de worst case invulling (de opgegeven maximale hoogte als gelijke hoogten met materiaalgebruik van de buitenzijde van het bouwblok die in potentie tot de meeste verstoring kan leiden).

5. Toetsing navigatieapparatuur

Het onderzoek is uitgevoerd ten aanzien van de werking van het ILS (Instrument Landing System) / DME (Distance Measuring Equipment), onderdeel van de navigatie infrastructuur van LVNL. Een ILS/DME bestaat uit een localizer, glijpad en is gekoppeld aan een DME voor de afstandsinformatie.

Met behulp van een ILS/DME kan een precisienadering op een landingsbaan worden uitgevoerd; het geeft een vliegtuig horizontale en verticale koersgeleiding naar de baan. Het systeem geeft de piloot een nauwkeurig beeld van de positie van het vliegtuig ten opzichte van de ideale koerslijn en de daalhoek naar de landingsbaan. Het zorgt er dus voor dat een vliegtuig op precies de juiste plek en in de juiste daalhoek op de landingsbaan terecht komt. Het ILS/DME maakt hiermee ook landingen bij zeer slechte zichtcondities mogelijk.

LVNL hanteert bij de toetsing van plannen op de correcte werking van navigatie apparatuur de internationale eisen die afkomstig zijn van ICAO. Bijlage 10 (Vol. I Radio Navigation Aids) van ICAO geeft de internationale specificaties aan waaraan de navigatieapparatuur moet voldoen om als veilig en goedwerkend te kunnen worden beschouwd.

Het onderzoek ten aanzien van de ILS/DME is uitgevoerd aan de hand van meerdere simulaties met het software tool EMACS waarin het (definitieve) ontwerp als een driedimensionaal object is gemodelleerd. Geconstateerd is dat bij uitvoering van de plannen voor het bouwvlak met een maximale hoogte van 90 meter (gemeten vanaf maaiveld) en het bouwvlak met een maximale hoogte van 121 meter (gemeten vanaf maaiveld) de DME 06 enige verstoringen laat zien. Nader onderzoek heeft uitgewezen dat deze verstoringen geen nadelige gevolgen zullen hebben voor de afhandeling van het vliegverkeer.

Deze verstoringen hebben wel tot gevolg dat het DME systeem, voor wat het dekking gebied betreft, niet meer voldoet aan een van de internationale eisen van Bijlage 10 van ICAO (in het bijzonder artikel 3.5.3.1.2.2 van Volume I). In afstemming met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, die namens Nederland als lidstaat van ICAO verantwoordelijk is voor de implementatie van de bepalingen die ICAO uitvaardigt, zal worden onderzocht of dit acceptabel is. Zodra de uitslag hiervan bekend is zal het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hierover contact zoeken met de gemeente als initiatiefnemer Schieveste 2021.

6. Advies LVNL

Op basis van het voorgaande komt LVNL tot de slotsom dat uitvoering van de plannen voor de ontwikkeling van Schieveste zoals weergegeven op de Verbeelding, geen nadelige gevolgen heeft voor de veilige afhandeling van het vliegverkeer in relatie tot de DME. Ten aanzien van het niet compliant zijn aan artikel 3.5.3.1.2.2, Volume I van Bijlage 10 van ICAO zal afstemming nodig zijn met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat adviseert de initiatiefnemer om adaptief te handelen in het onderzoek naar het niet-compliant zijn. Dit houdt in dat de gemeente verder kan gaan met planontwikkeling onder voorbehoud dat er een oplossing komt ten aanzien van het afwijken van Bijlage 10 van ICAO. Het Ministerie stelt dat indien het voorstel tot het afwijken van Bijlage 10 van ICAO niet wordt geaccepteerd het risico voor de planontwikkeling geheel bij de initiatiefnemer ligt. Wij adviseren u ten aanzien van de non-compliance direct in contact te treden met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Dit advies van LVNL is afgestemd met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en is gebaseerd op het concept-ontwerp bestemmingsplan "Schieveste 2021" van 7 september 2020 met werknummer 620.100.31 en op basis van de huidige omstandigheden en kennis van zaken. Voor vragen kunt u contact opnemen met de in het briefhoofd vermelde contactpersoon.

Het Bestuur van Luchtverkeersleiding Nederland,

in deze vertegenwoordigd door,

J.A.G. van Avermaete
General Manager Procedures

Mevrouw S. Khorshidi
Team Ruimtelijke ontwikkeling & beleid
Postbus 1501
3100 EA. Schiedam

Datum 2 oktober 2020
Onze ref Roc Vastgoed 2CV
Inzake Schieveste

Geachte mevrouw Khorshidi,

In goede orde is ontvangen uw bericht van vrijdag 11 september 2020 aan Roc Vastgoed 2 CV betreffende een kennisgeving van het voornemen van de gemeente Schiedam om samen met de Ontwikkelcombinatie Schieveste) een “nieuw hoofdstedelijk woonmilieu” te ontwikkelen op de locatie Schieveste. Deze locatie zou ruimte moeten gaan bieden aan circa 3000 woningen voor verschillende doelgroepen. Het gebied zal hoofdzakelijk bestaan uit hoogbouw, zo schrijft u. De planvorming aan uw zijde is, zo concludeert u, zover dat de gemeente een eerste versie van het bestemmingsplan “Schieveste 2021” kan aanbieden. De gemeente stelt Roc Vastgoed 2 CV tot 4 oktober 2020 in de gelegenheid om te reageren op vorenbedoeld concept bestemmingsplan. Roc Vastgoed 2 CV maakt graag van die gelegenheid gebruik.

slangen

De Cuserstraat 93, 1081 CN Amsterdam - T 020 894 9119 - E info@slangen-advocaten.nl - W www.slangen-advocaten.nl

Slangen is de handelsnaam van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V. is de enige opdrachtnemer van alle werkzaamheden. Op deze werkzaamheden en alle rechtsverhoudingen met derden zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze voorwaarden, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Amsterdam, worden op verzoek toegezonden en kunnen worden geraadpleegd op www.slangen-advocaten.nl

1. Introductie

Roc Vastgoed 2 CV (hierna: "Roc") is een vastgoedbelegger en laat zich bij de beoordeling van het concept bestemmingsplan adviseren door Slangen Advocaten en architectenbureau Mollink Soeters (hierna: Soeters).

Roc is zeer kritisch ten aanzien van het concept bestemmingsplan en zal dat hieronder toelichten. Gezien de korte tijd voor een eerste reactie behoudt Roc zich het recht voor haar bezwaren ten aanzien van het concept bestemmingsplan in een later stadium verder uit te werken en aan te vullen.

Achtereenvolgens zullen (zonder aanspraak op volledigheid en in willekeurige volgorde) de navolgende onderwerpen met betrekking waartoe Roc bedenkingen heeft aan de orde komen:

1. Het ontbreken van overleg met Roc omtrent de gewenste stedenbouwkundige ontwikkeling van Schieveste; Roc dient alsnog in de gelegenheid te worden gesteld actief te participeren in het bepalen van de gewenste ontwikkelrichting en inrichting van gebied (§ 2);
2. Het wegdrukken en marginaliseren van het DCMR-gebouw door een breuk met de ontwikkelvisie die in het huidig bestemmingsplan besloten ligt en de matige kwaliteit van de openbare ruimte, in het bijzonder van het 'plein' tegenover het DCMR gebouw (§ 3);
3. Het verlies van aanwendingsmogelijkheden voor het DCMR-gebouw (onder meer door het vervallen van de hotel- en conferentiefuncties met betrekking tot het DCMR-gebouw) en daarmee het verlies van beleggingswaarde door verminderde aantrekkelijkheid voor verhuur en verminderde mogelijkheden tot transformatie en uitbreiding (onder meer door het onthouden van de mogelijkheid tot het realiseren van hoogbouw, waar dat elders in het gebied wel is toegestaan) (§ 4);

Slangen

De Cuserstraat 93, 1081 CN Amsterdam - T 020 894 9119 - E info@slangen-advocaten.nl - W www.slangen-advocaten.nl

Slangen is de handelsnaam van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V. is de enige opdrachtnemer van alle werkzaamheden. Op deze werkzaamheden en alle rechtsverhoudingen met derden zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze voorwaarden, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Amsterdam, worden op verzoek toegezonden en kunnen worden geraadpleegd op www.slangen-advocaten.nl

4. Het verlies van licht en uitzicht; het veroorzaken van onaanvaardbare windhinder in de omgeving van (de entree van) het DCMR gebouw (§ 5);
5. De onuitvoerbaarheid van het plan door de onrechtmatige overbouwing van gronden behorend bij het DCMR gebouw (§ 6);
6. Het plan is (veel) te globaal; er is onvoldoende rechtszekerheid ten aanzien van het eindbeeld; het stedenbouwkundig plan is onvoldoende verankerd in het plan, in het bijzonder in de verbeelding (§ 8);
7. Het plan is sterk voor verbetering vatbaar en zowel een kwaliteitsslag als een optimaliseringsslag zijn goed mogelijk maar ook wenselijk op stedenbouwkundige gronden, reden waarom Roc Soeters opdracht heeft gegeven een alternatief te ontwerpen (§ 9).

2. Betrokkenheid Roc

Het markante DCMR gebouw van Roc kan niet over het hoofd worden gezien en neemt gelet op de ligging en de omvang een centrale plaats in het (stations)gebied in. Het is onbegrijpelijk dat noch de gemeente noch de initiatiefnemer (hierna: "OCS") de moeite hebben genomen om het initiatief rechtstreeks met Roc te delen en te bespreken teneinde haar zienswijze(n) te vernemen. Een goed bestuur creëert een zo groot mogelijk draagvlak voor een voorgenomen stedelijke ontwikkeling, die de leefomgeving rechtstreeks raakt. Het gemeentebestuur wordt uitdrukkelijk uitgenodigd om alsnog met Roc in gesprek te gaan over de voorgenomen stedelijke ontwikkeling die bij ROC op grote weerstand stuit op gronden die hieronder - in beknopte vorm - zullen worden toegelicht.

OCS heeft in november 2019 haar masterplan Schieveste aan de gemeente aangeboden. De gemeenteraad heeft vervolgens besloten om het geldend bestemmingsplan Schieveste te wijzigen van een kantorenlocatie naar een multifunctionele woonlocatie. Dit is een majeure en voor ROC zeer ingrijpende stap. Daar komt bij dat de mate van stedelijke verdichting die blijkens het concept

slangen

De Cuserstraat 93, 1081 CN Amsterdam - T 020 894 9119 - E info@slangen-advocaten.nl - W www.slangen-advocaten.nl

Slangen is de handelsnaam van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V. is de enige opdrachtnemer van alle werkzaamheden. Op deze werkzaamheden en alle rechtsverhoudingen met derden zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze voorwaarden, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Amsterdam, worden op verzoek toegezonden en kunnen worden geraadpleegd op www.slangen-advocaten.nl

bestemmingsplan wordt voorgestaan immens is. Dit is een breuk met de visie die de gemeente tot dusverre op het gebied heeft gehad.

Het is een wonderlijke ervaring voor Roc om zich in het rustig bezit te veronderstellen van een vastgoedbelegging, die volkomen past in de visie die de gemeente blijkens het geldend planologisch regime heeft gevormd met betrekking tot de gewenste ontwikkelingsrichting van het plangebied, een kantoren- en bedrijfslocatie in de nabijheid van een vervoersknooppunt, om nu de gemeente een volte-face te zien maken. Roc ziet zich van de ene dag op de andere gemarginaliseerd in een gebied dat zich volgens de gemeente blijkens het concept bestemmingsplan zou dienen te ontwikkelen tot een hoog stedelijk intensief woonmilieu. Al moge het zo zijn dat zich in de boezem van de gemeente in de loop der tijd een nieuwe visie met betrekking tot de gewenste ontwikkeling van het gebied heeft gevormd, dat kan niet betekenen dat degenen die rechtmatig ter plaatse zijn niet in hun rechten worden gerespecteerd en op een optimale wijze worden ingepast, zodanig dat er een perspectief ontstaat op een duurzaam rendabele exploitatie na voltooiing van de transitie naar een hoog stedelijk woonmilieu.

3. Huidig bestemmingsplan

Verwezen zij naar het masterplan Schieveste (Kansrijk voor de regio) van november 2002, het eindrapport actualisatie masterplan Schieveste van oktober 2011 én het bestemmingsplan Schieveste 2012.

Het doel was het realiseren van in de kern een grootschalige bedrijfs- en kantorenlocatie. Het stedenbouwkundig concept dat aan het geldend bestemmingsplan ten grondslag ligt ter plaatse van het DCMR gebouw is dat van het maken van een verbinding vanaf de entree van het DCMR gebouw naar het station door middel van een plein dat aan weerszijden van en loodrecht vanaf de

slangen

De Cuserstraat 93, 1081 CN Amsterdam - T 020 894 9119 - E info@slangen-advocaten.nl - W www.slangen-advocaten.nl

Slangen is de handelsnaam van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V. is de enige opdrachtnemer van alle werkzaamheden. Op deze werkzaamheden en alle rechtsverhoudingen met derden zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze voorwaarden, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Amsterdam, worden op verzoek toegezonden en kunnen worden geraadpleegd op www.slangen-advocaten.nl

zijgevels/kopse kanten van het DCMR gebouw omsloten wordt door twee langwerpige gebouwen . Er is in dit deel van het bestaande veel licht en ruimte.

4. Concept bestemmingsplan

Hoe anders is dit in het concept bestemmingsplan. Van het plein blijft niets over. Er wordt over de toegang tot de ondergrondse parkeergarage van het DCMR gebouw - gebouw en toegang tot de parkeergarage zijn eigendom van Roc - een woontoren geprojecteerd (maximaal 90 meter) en er wordt dwars voor het DCMR gebouw een langwerpig ander fors uit de kluiten gewassen bouwwerk voorzien (maximaal 70 meter). Hierdoor wordt het DCMR gebouw vanaf het station gezien aan het oog onttrokken, hetgeen zeer onwenselijk wordt geacht. Het DCMR gebouw wordt "weggedrukt".

Bovendien wordt de bestemming veranderd van 'Gemengd' naar 'Woongebied'. Het is niet geheel duidelijk op de verbeelding of op het DCMR gebouw de aanduiding 'kantoor' (hetgeen volgens artikel 4.1 onder i betekent: 'uitsluitend voor kantoren') van toepassing is. Wel is duidelijk blijkens de verbeelding dat het DCMR gebouw niet binnen een 'Wetgevingszone-wijzigingsgebied' valt (inhoudende een wijzigingsbevoegdheid waardoor de aanduiding 'kantoor' kan worden verwijderd met handhaving van de bestemming 'Woongebied') als bedoeld in artikel 4.7 van het concept bestemmingsplan. Mocht inderdaad de aanduiding 'kantoor' geen betrekking hebben op het DCMR gebouw, dan is transformatie naar wonen mogelijk. Kunt u dit bevestigen?

De planologische mogelijkheden van Roc als eigenaar van het DCMR gebouw worden beperkt. Zo gaat de maximale bouwhoogte van 50 naar 40 meter of in ieder geval wordt de hoogte begrensd door de hoogte van het bestaande (eigenaardig gelet op alle hoogbouw elders in het plangebied die de gemeente klaarblijkelijk voorstaat, en die zie ik het goed kan oplopen tot 70 en zelfs 90 meter) en komen de functies hotel

slangen

De Cuserstraat 93, 1081 CN Amsterdam - T 020 894 9119 - E info@slangen-advocaten.nl - W www.slangen-advocaten.nl

Slangen is de handelsnaam van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V. is de enige opdrachtnemer van alle werkzaamheden. Op deze werkzaamheden en alle rechtsverhoudingen met derden zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze voorwaarden, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Amsterdam, worden op verzoek toegezonden en kunnen worden geraadpleegd op www.slangen-advocaten.nl

en conferentiecentrum waarin het huidige bestemmingsplan voorziet te vervallen (zonder dat zulks is toegelicht).

De nadruk komt met de bestemming 'Woongebied' hoofdzakelijk op wonen te liggen en van het multifunctionele (menging van functies) komt weinig terecht. Dat is bezwaarlijk omdat functiemenging in een stedelijke omgeving leidt tot meer levendigheid en dynamiek en een beter leefmilieu. Roc is als belegger gebaat bij een goede leefomgeving en een breed scala aan gebruiksmogelijkheden binnen een stedelijke context, omdat dit ook op langere termijn de beleggingswaarde schraagt. Het DCMR gebouw dient aantrekkelijk te blijven voor de huidige huurder en mogelijke toekomstige huurders, en een transformatie naar een andere functie - zoals wonen, hotel, short stay, conferentiecentrum e.d.- moet (ook) in de toekomst mogelijk zijn. Het is voorts onbegrijpelijk waarom in de directe omgeving van het DCMR gebouw zeer hoog mag worden gebouwd (tot 70 en soms zelfs 90 meter) en ter plaatse van het DCMR gebouw niet. Gelijke monniken, gelijke kappen. Iedere stedenbouwkundige of andere redengeving ontbreekt.

5. Hoogbouw

Over hoogbouw in de directe omgeving van het DCMR gebouw zoals voorzien in het concept bestemmingsplan gesproken. Dit heeft allerlei nadelige effecten waartegen Roc bezwaar heeft. Ik noem er enkele.

Soeters heeft een bezonningsstudie verricht (die ik aanhecht), waaruit blijkt dat het (zon)licht grote delen van de dag zal worden weggenomen door de hoogbouw die in de directe omgeving van DCMR gebouw is geprojecteerd. Het DCMR gebouw komt met andere woorden in de schaduw van die hoogbouw te liggen. Dit is niet acceptabel vanuit stedenbouwkundig oogpunt, maar ook omdat het nadelig is voor de huurwaarde van het gebouw en de voorzieningen voor duurzame energie opwekking op het DCMR gebouw (zonnepanelen) buiten werking stelt. In de

slangen

De Cuserstraat 93, 1081 CN Amsterdam - T 020 894 9119 - E info@slangen-advocaten.nl - W www.slangen-advocaten.nl

Slangen is de handelsnaam van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V. is de enige opdrachtnemer van alle werkzaamheden. Op deze werkzaamheden en alle rechtsverhoudingen met derden zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze voorwaarden, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Amsterdam, worden op verzoek toegezonden en kunnen worden geraadpleegd op www.slangen-advocaten.nl

toelichting op het concept bestemmingsplan (pagina 113) erkent de gemeente dat als gevolg van het nieuwe plan vermindering van bezonning optreedt bij de bestaande gebouwen van DCMR en Lentiz Life doch dit zou door Roc voor lief moeten worden genomen omdat het DCMR gebouw geen woongebouw is en het op basis van eerdere masterplannen (zoals hiervoor genoemd) al de bedoeling zou zijn geweest om hoogbouw rondom bedoelde gebouwen te realiseren. Dat is natuurlijk quatsch, omdat de omliggende gebouwen in de oorspronkelijke plannen zó zouden worden gepositioneerd dat dit niet tot een vermindering van bezonning zou hoeven leiden.

Verlies aan vrij uitzicht zal een ander onvermijdelijk gevolg zijn de hoogbouw direct tegenover en grenzend aan het DCMR gebouw.

Het is voorts van algemene bekendheid dat grote volumes en hoogbouw windeffecten genereren die in de openbare ruimte als zeer onaangenaam kunnen worden ervaren (ook kan het Venturi-effect optreden tussen twee volumes). Dit is niet onderzocht, en dient in een vroeg stadium van de planvorming te worden onderzocht met het oog op het borgen van een optimale leefbaarheid. In de toelichting op het concept bestemmingsplan (pagina 110) wordt erkend dat ter plaatse van de witte cirkel het windklimaat matig tot slecht zal zijn en dat is nou precies het gebied tegenover de entree van het DCMR gebouw waar een hoogbouwtoren (maximaal 90 meter) en een massief blok van een aanzienlijke hoogte (maximaal 70 meter) zullen kunnen verrijzen.

Groen is van grote waarde als beleving maar ook als longen van de stad; het in de oorspronkelijke plannen voorzien groene voorplein met bomen mag in het concept bestemmingsplan die naam niet meer dragen. Daar verzet ROC zich tegen.

Gewezen zij ook op artikel 37 van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek dat luidt als volgt:



De Cuserstraat 93, 1081 CN Amsterdam - T 020 894 9119 - E info@slangen-advocaten.nl - W www.slangen-advocaten.nl

Slangen is de handelsnaam van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V. is de enige opdrachtnemer van alle werkzaamheden. Op deze werkzaamheden en alle rechtsverhoudingen met derden zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze voorwaarden, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Amsterdam, worden op verzoek toegezonden en kunnen worden geraadpleegd op www.slangen-advocaten.nl

De eigenaar van een erf mag niet in een mate of op een wijze die volgens artikel 162 van Boek 6 onrechtmatig is, aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun.

Roc zal op de voet van deze wettelijke bepalingen optreden tegen het veroorzaken van trillingen (bijvoorbeeld tijdens de bouw met het gevolg dat DCMR in haar huurgenot wordt gestoord), het ontnemen van uitzicht, het veroorzaken van schade aan het DCMR gebouw door het ontnemen van steun, het wegnemen van licht door het oprichten van hoge torens op belendende percelen en dergelijke. Ik wijs erop dat het hebben van een omgevingsvergunning voor de bouw of het bestaan van een bestemmingsplan dat het beoogde werk mogelijk maakt volgens vaste jurisprudentie geen rechtvaardiging oplevert voor het toebrengen van hinder in welke vorm dan ook die als onaanvaardbaar moet worden beschouwd. Ook om deze reden zou het raadzaam zijn dat in overleg wordt getreden met Roc teneinde het DCMR gebouw zodanig te integreren in een samenhangend plan dat van hinder voor de eigenaar noch de huurder van het gebouw sprake zal zijn.

6. Uitvoerbaarheid

Daarnaast kan men zich afvragen of het concept bestemmingsplan wel uitvoerbaar is. Immers, het is niet mogelijk om op het eigendom van een ander (de toegang tot de parkeergarage van het DCMR gebouw) te bouwen. Dit is vermoedelijk wel het geval, maar omdat geen kadastrale gegevens in het concept bestemmingsplan zijn verwerkt valt dit vooralsnog niet definitief vast te stellen. Wellicht ware het een goede gedachte dat de gemeente en Roc eens samen met een functionaris van het kadaster naar de locatie gaan om aldaar de situatie in ogenschouw te nemen en vast te stellen of de eigendomsgrenzen wel in acht worden genomen bij het opstellen van het concept bestemmingsplan.

slangen

De Cuserstraat 93, 1081 CN Amsterdam - T 020 894 9119 - E info@slangen-advocaten.nl - W www.slangen-advocaten.nl

Slangen is de handelsnaam van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V. is de enige opdrachtnemer van alle werkzaamheden. Op deze werkzaamheden en alle rechtsverhoudingen met derden zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze voorwaarden, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Amsterdam, worden op verzoek toegezonden en kunnen worden geraadpleegd op www.slangen-advocaten.nl

7. Tussenconclusie

Alleen al hierom zal het concept bestemmingsplan moeten worden aangepast zodanig dat de genoemde bezwaren worden weggenomen. Ik geef alvast mee dat bij gebreke daarvan de verslechtering ten opzichte van het op het DCMR gebouw thans toepasselijke planologische regime van dien aard is dat een planschade claim onvermijdelijk is. Over de programmatische wensen die Roc heeft met betrekking tot haar eigen kavel dient alsnog overleg met haar te worden gevoerd.

8. Stedenbouwkundig plan/kwaliteit

Maar er is meer. Vanuit stedenbouwkundig opzicht is een en ander af te dingen op het concept bestemmingsplan.

Aan de zijde van de A20 is blijkens het masterplan Schieveste van OCS sprake van een wal van hoge torens, terwijl aan de zijde van het station sprake is van een rij laagbouwvolumes, zonder verband. Op een drietal plaatsen is een gebouwde parkeervoorziening gedacht van zelfs tot 9 verdiepingen hoog, maar deze oplossing is vrij armzalig als het gaat om het scheppen van een goede leefomgeving. Als men toch de hoogte in gaat, dan zou het iedereen gelukkig maken als er een samenhangend geheel van gebouwen werd geschapen met kwalitatief hoogwaardige openbare ruimten en voorzieningen. Dat kan en moet beter. De aansluiting tussen het masterplan en het concept bestemmingsplan ontbreekt vrijwel geheel.

In zijn algemeenheid geldt dat het concept bestemmingsplan veel te globaal is: de infrastructuur voorzieningen zijn niet ingetekend en duidelijk gepositioneerd om richting te geven aan bewegingen binnen het plangebied en de ontsluitingen zijn niet helder. Met betrekking tot de bestaande gebouwen in het plangebied zijn gedetailleerde regels gesteld, maar ten aanzien van de 'onontgonnen' braakliggende terreinen is het kort en goed vrijheid blijheid. In de basis geldt dat al wat past binnen

slangen

De Cuserstraat 93, 1081 CN Amsterdam - T 020 894 9119 - E info@slangen-advocaten.nl - W www.slangen-advocaten.nl

Slangen is de handelsnaam van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V. is de enige opdrachtnemer van alle werkzaamheden. Op deze werkzaamheden en alle rechtsverhoudingen met derden zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze voorwaarden, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Amsterdam, worden op verzoek toegezonden en kunnen worden geraadpleegd op www.slangen-advocaten.nl

de bestemming 'Woongebied' en zich conformeert aan de bouwregels is toegestaan. Dat staat op gespannen voet met de rechtszekerheid, maar is ook uiterst onwenselijk in termen van de regiefunctie die de gemeente in de ruimtelijke ordening heeft. De gemeente lijkt die regie uit handen te geven. Initiatiefnemer OCS wordt de vrije teugel gegeven om het gebied binnen zeer globale randvoorwaarden in te vullen zoals zij verkiest. Het zogenaamde masterplan Schieveste bindt OCS niet en het valt derhalve maar te bezien waar wij uiteindelijk zullen uitkomen. De gemeente zou een gedetailleerd stedenbouwkundig plan en een beeldkwaliteitsplan moeten laten opstellen dat bij goedkeuring wordt verankerd in het bestemmingsplan teneinde te verzekeren dat ieder initiatief binnen het plangebied opereert binnen de gegeven stedenbouwkundige randvoorwaarden.

9. Alternatief stedenbouwkundig plan

Omdat Roc zich niet per se tegen het concept stedenbouwkundig plan over de volle breedte van het plangebied aan wil bemoeien, beperkt het zich in eerste instantie tot de directe omgeving van het DCMR gebouw. Teneinde tegemoet te komen aan de eerdergenoemde bezwaren, is het noodzakelijk in ieder geval dat gedeelte van het concept bestemmingsplan op de schop te nemen. Roc wil dan ook een alternatief presenteren dat zoveel mogelijk met behoud van door initiatiefnemer gedachte bouwvolumes en dito aantallen woningen leidt tot een betere ruimtelijke ordening c.q. betere leefomgeving, en ook recht doet aan de eerder door onder meer Roc in het plangebied gedane investeringen en het gerechtvaardigd belang van Roc om ook op langere termijn een goed verhuurbaar gebouw te behouden. Er kunnen termen zijn voor de wens tot het transformeren van een kantorenlocatie naar een woonlocatie gepaard met een stedelijke verdichting, maar dat doet er niet aan af dat naar de best mogelijke ruimtelijke oplossingen moet worden gezocht. Helaas schiet het concept bestemmingsplan daarin tekort.

slangen

De Cuserstraat 93, 1081 CN Amsterdam - T 020 894 9119 - E info@slangen-advocaten.nl - W www.slangen-advocaten.nl

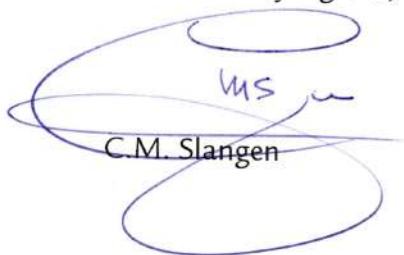
Slangen is de handelsnaam van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V. is de enige opdrachtnemer van alle werkzaamheden. Op deze werkzaamheden en alle rechtsverhoudingen met derden zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze voorwaarden, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Amsterdam, worden op verzoek toegezonden en kunnen worden geraadpleegd op www.slangen-advocaten.nl

Roc heeft Soeters opdracht gegeven een alternatief plan voor de directe omgeving van het DCMR gebouw te ontwikkelen. Dat alternatief zal Roc via mij aan de gemeente communiceren, waarbij Roc er uiteraard op vertrouwt dat de gemeente bereid zal zijn zich open te stellen voor bespreking van het alternatief.

10. Conclusie

Roc kan zich niet vinden in het concept bestemmingsplan zoals het nu wordt gepresenteerd, op de gronden zoals hiervoor uiteengezet. Het is echter niet uitgesloten dat Roc na aanpassing van het concept plan op voor haar essentiële onderdelen, alsnog steun aan de ontwikkeling naar woongebied kan geven. Daarvoor zal evenwel overleg nodig zijn, waartoe u met nadruk wordt uitgenodigd.

Met vriendelijke groet,



C.M. Slangen

slangen

De Cuserstraat 93, 1081 CN Amsterdam - T 020 894 9119 - E info@slangen-advocaten.nl - W www.slangen-advocaten.nl

Slangen is de handelsnaam van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V. is de enige opdrachtnemer van alle werkzaamheden. Op deze werkzaamheden en alle rechtsverhoudingen met derden zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden van Slangen Zwanenburg Advocatuur B.V., waarin een beperking van aansprakelijkheid is opgenomen. Deze voorwaarden, die zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank te Amsterdam, worden op verzoek toegezonden en kunnen worden geraadpleegd op www.slangen-advocaten.nl

M7 Real Estate Netherlands BV
Generaal Vetterstraat 72
1059 BW Amsterdam

PER KOERIER

Gemeente Schiedam
Gemeenteraad van de gemeente Schiedam
Stadskantoor, Stadserf 1
3112 DZ SCHIEDAM

T: +31 20 760 9777
E: info-nl@m7re.eu
m7re.eu

2 oktober 2020
Ref. nr.: CIL/2020364

Betreft: Zienswijze tegen bestemmingsplan Schieveste 2021 te Schiedam

Geachte Raad,

Namens M7 EREIP IV Dutch PropCo 3 B.V. (hierna te noemen: "M7") berichten wij u als volgt.

Op 11 september 2020 hebben wij van mevrouw S. Khorshidi het ontwerp bestemmingsplan Schieveste 2021 met werknummer: 620.100.31 d.d. 7 september 2020 en bestand: J:\620\100\11\3 Projectresultaat\b. concept-ontwerp ontvangen inclusief alle relevante bijlagen.

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar tegen dit bestemmingsplan.

1. Wij hebben bezwaren tegen de verhinderingen die gaan plaatsvinden in en rondom het gebouw gedurende de bouw. In het plan is onvoldoende rekening gehouden met:
 - a. De infrastructuur en extra vervoersbewegingen die door de bouw zullen ontstaan.
 - b. De geluidsoverlast tijdens de bouw.
 - c. De overlast van trillingen tijdens de bouw.
 - d. De verspreiding van stofdeeltjes en vervuiling ten tijde van de bouw.
2. Wij hebben bezwaren tegen de invulling van de infrastructuur als de bouw gerealiseerd is. Wij verwachten dat door de nieuwbouwplannen de druk op de infrastructuur en verkeersbewegingen zal gaan toenemen, waardoor onze kantoorgebouwen minder goed bereikbaar zijn.
3. In het plan komt niet duidelijk naar voren welk segment woningen er rondom onze percelen gerealiseerd zal gaan worden. In het plan komt ook niet duidelijk naar voren wat de definitieve uitstraling gaat worden rondom het gebouw. Het plan kan leiden tot een verslechtering van het zakelijke werkklimaat, waardoor het voor ondernemers niet aantrekkelijk is om zich in een van onze gebouwen te vestigen.

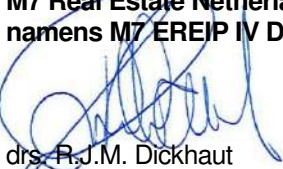
Op basis van de bovenstaande argumenten hebben wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Schieveste 2021.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen/gewijzigd vast te stellen.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Met vriendelijke groet,

M7 Real Estate Netherlands B.V.
namens M7 EREIP IV Dutch PropCo 3 B.V.


drs. R.J.M. Dickhaut
Managing Director

WTC- Stadsplateau 7 3521 AZ UTRECHT

T: +31 (0)85 0405042

KvK: 32106252

E: info@servast.nl

Gemeente Schiedam
T.a.v. mevrouw S. Khorshidi
Postbus 1501
3100 EA SCHIEDAM

Datum: 3 oktober 2020

Betreft: **Inhoudelijke reactie zienswijze – bezwaren tegen proces en
concept bestemmingsplan Schieveste**

Geachte mevrouw Khorshidi,

In aansluiting op uw e-mailbericht van 11 september jl. doe ik u hierbij namens cliënte Delta Fiber Nederland B.V. de inhoudelijke bezwaren toekomen tegen het concept bestemmingsplan en het proces voorafgaande aan de totstandkoming van de plannen. In de brief d.d. 14 september 2020. heeft Delta Fiber Nederland B.V. reeds haar bedenkingen en bezwaren kenbaar gemaakt in een pro-forma zienswijze. Op deze brief hebben we geen reactie mogen ontvangen noch een ontvangstbevestiging. Voor de volledigheid is een kopie van deze brief als bijlage toegevoegd.

Cliënte hecht er aan te benadrukken dat er begrip en respect is voor de maatschappelijke behoefte aan woningbouw en dat de onderneming geen tegenstander is van bouwplannen, voor zover redelijkerwijs rekening wordt gehouden met en borging van gerechtvaardigde belangen in dezen en bevredigende compensatie plaatsvindt voor schade en vergoeding van kosten.

Huidige situatie

Delta Fiber Nederland B.V. heeft na een fusieproces gekozen voor centralisatie en vestiging van haar nieuwe hoofdkantoor op de huidige locatie Overschieeseweg 203. Per 1 september 2018 is een huurovereenkomst aangegaan met betrekking tot ca. 5.546 m² kantoorruimte en 134 parkeerplaatsen.

Doelstelling was huisvesting voor de langere termijn te bieden aan onder meer het call center en hoofdkantoor, die voorheen over meerdere locaties verspreid waren.

Tijdens het aanhuurproces is contact geweest met vertegenwoordigers van de gemeente Schiedam en is de gemeente geraadpleegd inzake gemeentelijk beleid en te verwachten ontwikkelingen rondom de huidige locatie Schieveste. Daarbij is niets gebleken van enig gemeentelijk voornemen tot herontwikkeling, anders dan verbetering van de openbare ruimte en herinrichting stationsgebied. De status quo en geruststellende uitspraken van de gemeente zijn belangrijke motieven geweest voor de locatiebeslissing van de onderneming. Delta Fiber Nederland B.V. werd in korte tijd na het aangaan van de huurovereenkomst en verhuizing geconfronteerd met publiekrechtelijke voornemens en transformatie van de locatie zelf en het omliggende gebied naar een stedelijk woongebied. In hoeverre hier sprake is geweest van dwaling, parkeren we voor nu; we benadrukken dat als deze voornemens bekend waren de locatiebeslissing niet tot vestiging in Schieveste zou hebben geleid.

Tekortschietend participatieproces

Omdat Delta Fiber Nederland B.V. direct wordt geraakt en in belangen geschaad is erkenning, als belanghebbende en betrokkenheid als gesprekspartner bij de voorbereidingen en de planvorming geëigend. Tot op heden is slechts sprake van eenzijdige informatievoorziening; er heeft slechts één gesprek plaatsgevonden met de gemeente op 15 oktober 2019 met mevrouw S. van Riemsdijk, waarbij ook de verhuurder M7 aanwezig was. Delta Fiber Nederland B.V. heeft zich jegens de gemeente ontvankelijk getoond voor overleg en aansluitend verzocht om meer informatie, betrokkenheid en een vervolgesprek, zonder dat dit heeft geleid tot enige opvolging door de gemeente of projectontwikkelaars.

Participatie in de zin van raadpleging of een vorm van (interactieve) deelname heeft in deze context niet plaatsgevonden. Uit de participatieparagraaf van het masterplan blijkt dat de uitvoering van de participatie is gedelegeerd aan de projectontwikkelaarscombinatie. Dit ontslaat de gemeente niet van haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheden. De gemeente bevestigt zelf in de participatieparagraaf dat participatie een wettelijke taak voor de gemeente is. Van enige participatie door de ontwikkelaars of gemeente is niets gebleken.

Ook in het licht van de Omgevingswet, waarin vroegtijdige participatie van de omgeving bij de voorbereiding van beleids- en besluitvorming voorgeschreven is, is het participatieproces teleurstellend. Door voornoemde feiten en omstandigheden kan gesteld worden dat de gemeente ten opzichte van Delta Fiber Nederland B.V. onzorgvuldig en onrechtmatig gehandeld heeft.

Schade en kosten

De plannen en bouwwerkzaamheden rondom Schieveste leiden minimaal tot een ingrijpende (karakter)wijziging van de omgeving, meerjarige fysieke verstoring van de werkomgeving en onzekerheid over voortzetting van de huisvesting en normale bedrijfsvoering.

Voor een goed begrip worden onderstaand enkele schadeaspecten nader toegelicht.

Overlast, schade en kosten

1. De huisvesting van Delta Fiber Nederland B.V. bevindt zich in 'ontwikkelveld' 5. Dit is de laatste ontwikkelfase gepland voor ontwikkeling gedurende de periode 2024-2027. Gerekend vanaf de start in 2021 impliceert dit onder meer langjarige permanente geluids- en verkeersoverlast uit hoofde van bouwwerkzaamheden en bouwverkeer, belemmerde toegang en hinder vanuit optiek ontsluiting en bereikbaarheid.
2. We hebben moeten opmaken uit de documentatie dat de kantoorgebouwen waar het gehuurde van Delta Fiber Nederland B.V. deel van uitmaakt, bestemd zijn te worden gesloopt om de ontwikkeling mogelijk te maken. De schadelijke gevolgen hiervan voor de bedrijfsvoering en continuïteit van de onderneming zijn legio. Genoemd worden onder meer de gevolgen voor het imago vanuit hoofdkantoorfunctie, de werving van personeel, het rendement van noodzakelijke herinvesteringen in het gehuurde, de bereidheid van verhuurder voor instandhouding van het gehuurde en de kantoorgebouwen en een onbelemmerde bereikbaarheid.
3. Uit punt 2 blijkt dat in het concept bestemmingsplan op geen enkele manier aandacht is besteed aan een vastgoedstrategie of uitvoeringsplan waar ten aanzien van de implementatie rekening wordt gehouden met gerechtvaardigde belangen en wensen/eisen van bestaande gebruikers, zowel gedurende de bouw als vanuit het eindbeeld. De afwezigheid van valide en betekenisvolle participatie wrekt zich ook hier.
4. Delta Fiber Nederland B.V. is een succesvol en innovatief telecombedrijf, in hoge mate afhankelijk van de werving en behoud van kritische en hooggeschoolde medewerkers. Welke

conclusie moeten huidige (en nieuwe) medewerkers trekken uit de zinsnede uit paragraaf "Verwervingen":

"Het kantorencomplex met bijbehorende parkeergarage aan de Overschieseweg is weggedacht..."?

5. Zoals eerder gesteld, heeft Delta Fiber Nederland B.V. alle begrip voor de wens van de gemeente tot uitbreiding van de woonvoorraad.

Het door de gemeente gewenste eindbeeld van een intensief bebouwd hoogstedelijk woongebied (met enige werkvoorzieningen) voldoet niet aan de eisen en verwachtingen waar Delta Fiber Nederland B.V. de locatiebeslissing op heeft gebaseerd. Deze motieven zijn vooruitlopend op de vestiging op de huidige locatie gedeeld met de gemeente. Uit geen enkel contact of voorstel blijkt dat de gemeente (of projectontwikkelaars) tot op heden bereid of genegen is de (in)directe kosten te vergoeden die voor Delta Fiber Nederland B.V. voortvloeien of noodzakelijk zijn vanuit de plannen.

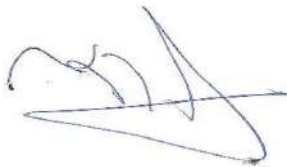
Onvolledige opzet en wettelijke vereisten

Opvallend is dat de van de gemeente ontvangen documentatie geen oplegger bevat met verantwoording en beleidsmatige toelichting. Het masterplan en het beeldkwaliteitsplan geven wensen en ideeën weer van een maatschappelijke gewenste situatie. Concrete en toetsbare publiekrechtelijke kaders ontbreken. Vanuit optiek rechtszekerheid en publieke verantwoording is er geen sprake van een volwaardig bestemmingsplan. Omdat op basis van dit (concept) bestemmingsplan geen bouwplannen kunnen worden beoordeeld, is besluitvorming niet mogelijk die de toets van behoorlijk bestuur doorstaat. Zelfs aan een globaal bestemmingsplan worden wettelijke eisen gesteld, onder andere ten aanzien van de aanwezigheid van een toelichting, een omschrijving van bestemmingen en regels. We verwijzen verder naar de vereisten vermeld in 3.1.6 besluit ruimtelijke ordening.

Door voornoemde afwezigheid van onder meer een toelichting, specificatie en uitwerkingsplan behouden we ons de ruimte en het recht voor om in een volgende fase aanvullende bezwaren in te dienen.

Wij vertrouwen er op u geïnformeerd te hebben,

Met vriendelijke groet,



F. Kwantes MRICS

c.c. de heren M. Visser, J. Louws (Delta Fiber Nederland B.V.)

Aandachtspunten, wensen en eisen Lentiz Onderwijsgroep mbt bestemmingsplan Schieveste 2021

Lentiz waardeert de openheid die er is tussen OCS, Gemeente en Lentiz ten aanzien van het bestemmingsplan Schieveste 2021. Het is ook voor Lentiz goed dat er meer bedrijvigheid komt in het gebied. Ook is het belangrijk dat er kwalitatief goed onderwijs gegeven kan blijven worden tijdens de ontwikkeling van dit gebied.

Er zijn voor Lentiz als onderdeel van de bestaande bebouwing een aantal aandachtspunten, wensen en eisen ten aanzien van het bestemmingsplan Schieveste 2021

1. Parkeren;

In het bestemmingsplan Schieveste van februari 2012 had Lentiz volgens de norm recht op 98 parkeerplaatsen (1 pp per 125m² BVO. Het gebouw is 12.300m²). Er zijn in werkelijkheid 37 auto parkeerplaatsen gerealiseerd (huidige situatie). Parkeren rond het gebouw van Lentiz is in de huidige situatie onvoldoende voor de school.

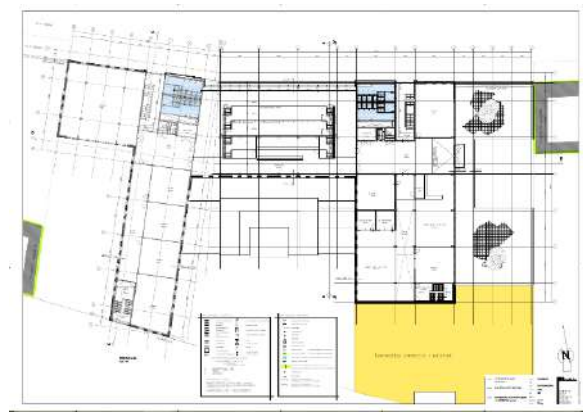
- Lentiz vraagt in het bestemmingsplan de reguliere norm voor parkeren voor mbo onderwijs te hanteren
- Lentiz vraagt bij het opheffen van huidige fiets- en auto parkeerplaatsen (bv als gevolg van een tunnel) deze te compenseren in de nabijheid van de school
- Ouders moeten op momenten van ouderavonden of evenementen in de nabijheid van de school kunnen parkeren (in de huidige situatie wordt er tijdelijke ontheffing aangevraagd)
- Parkeerplaatsen (98) moeten exclusief voor Lentiz zijn gedurende de dag (08:00 tot 17:00 uur)

In het bestemmingsplan Schieveste 2012 was er een parkeergarage gepland van 2 lagen rechts naast het gebouw (als je met de rug naar de A12 staat). Dit past voor Lentiz in het begrip in de nabijheid.

2. Maximale Bouwhoogte:

De geplande parkeergarage (2012) was een twee laags gebouw. In de ontwerpen van bestemmingsplan Schieveste 2021 lijkt dat gebouw veel hoger te worden. Dat zou in relatie tot het voorontwerpbestemmingsplan van 2007, het vastgestelde bestemmingsplan van 2012 en de uitwerking in de bouwplannen van het Life College in 2008 niet het geval kunnen zijn. Onderstaande plattegrond is voor ons de basis, een maximaal twee laags gebouw ernaast, niet hoger.





Als er aan de zijkant gebouwd gaat worden, zou ook het windscherm doorgetrokken worden, de gevel zou gesloten worden. Graag aansluiten bij de toenmalige afspraken van geluid en wind.

3. Uitbreiding Lentiz LIFE college

Er mag wel op de kop van de vleugel gebouwd worden (27m boven peil). Zie bovenstaande plattegronden (2012) Dit is voor ons de basis. Bestaande gebouwen mogen maximaal 10% uitbreiden (blz 162). Lentiz wil dat recht behouden, en zelf plaats bepalen. Het zou mooi zijn dat nieuwbouw op de kop van de vleugel voor onderwijs gebruikt zou worden. Bouwvlak als zodanig opnemen in de tekening.

Links is de uitbouw met de buitenruimte, daar mag volgens de plannen van 2012 tegen aan gebouwd worden. Op het terras zou een geluidswand komen. Dat graag als zodanig in bestemmingsplan 2021 opnemen.

Graag maximale transparantie over de plannen daar waar OCS van plan is “tegen” het gebouw van Lentiz aan te bouwen.

4. Grond

Rekening houden met de eigendomspositie van Lentiz ten aanzien van de grond onder het Lentiz gebouw in relatie tot de tunnel. Vooraf afspraken maken over hoe hiermee om te gaan.

5. Overlast bouw

Zorgen voor een veilige route en continue bereikbaarheid voor studenten en docenten van LIFE college van 07:00 tot 21:00 (ivm 08:00-20:00 openstelling). Bouwwerkzaamheden veroorzaken overlast maar het mag het onderwijsproces niet (langdurig) verstoren.

6. Bereikbaarheid

Paralelweg moet bereikbaar blijven voor, tijdens en na de bouw. Fietsverkeer en auto verkeer ontsluiting goed organiseren. Verkeersstromen goed scheiden. Onderwijsproces mag niet verstoord worden.

7. Veiligheid;

De situatie rond het gebouw moet ten alle tijden veilig zijn voor studenten en medewerkers van LIFE college.

8. Tunnel

- Lentiz bereid is medewerking te verlenen aan het realiseren van een onderdoorgang/tunnel. Eventuele vergoeding aan Lentiz voor gebruik tunnel.
- Sociale veiligheid is essentieel. Voorwaarde is dat het een lichte transparante ruime tunnel wordt die niet uitnodigt tot langdurig verblijven bv in de avonduren (overlast). En geen 24/7 uitgangen heeft in de directe nabijheid van de school (hij moet als het ware doorlopen naar het stationsgebied en aansluiten op de tunnel onder de A20 door).
- Gevolgschade; Het creëren van de tunnel onder de school door, mag op geen enkele manier bouwkundige gevolgen (trillingen, scheuren, verzakking) hebben voor de rest van de school, Evt kosten als gevolg van aanscherping brandveiligheidseisen zijn voor rekening ontwikkelaar. Er mag ook geen geluidsoverlast ontstaan als gevolg van de tunnel etc. (Evt. herstel kosten worden verhaald op ontwikkelteam)

9. Afvaldepot op gepaste afstand van de school

Geen afvaldepot voor de wijk positioneren naast de school (ongedierte/ geluidsoverlast etc).

10. Verblijfsruimte

LIFE studenten moeten voldoende verblijfsruimte hebben in de vorm van een plein, park, sportveld o.i.d.

11. Bevorderen samenwerking onderwijs-bedrijfsleven

De ontwikkeling zou samenwerking onderwijs- bedrijfsleven moeten bevorderen. Er wordt gesproken over activiteiten in de plint. Maar denk ook aan techniek (sterk techniekonderwijs) en opleidingen als Inspecteur Leefomgeving, urban green, urban sport. Aandacht hebben hiervoor en praten met onderwijs en bedrijven over curriculum.

12. Andere vormen van onderwijs

Er is vooralsnog geen basisschool in het plan voorzien (of andere vorm van onderwijs) de basisschool aan de andere kant van het spoor wordt uitgebreid. Lentiz blijft graag in overleg over evt. studentenfaciliteiten. Voor de leefbaarheid van dit plan zou het mooi zijn als de onderwijsfunctie wordt versterkt door basisonderwijs, voor- en naschoolse opvang binnen het gebied en niet aan de andere kant van het spoor.

13. Waterberging

De waterberging wordt integraal opgelost in het nieuwe binnengebied /groene enfilade icm een soort WADI is ons verteld. Lentiz moest destijds voor eigen waterberging zorgen. Daar zijn destijds korven voor geplaatst. Lentiz moet voor, tijdens en na de ontwikkeling van het gebied haar water kwijt blijven kunnen. Als er hier veranderingen in plaatsvinden dan moet de ontwikkelaar die kosten voor zijn rekening nemen.

14. WKO

Ontwikkelaar en gemeente hebben aangegeven door te willen op de huidige WKO. DCMR en Lentiz betalen al 8 jaar de volle mep (+/- 90K per Jaar voor de WKO) terwijl dit tijdelijk zou zijn en gedeeld zou gaan worden met andere gebruikers (die er vooralsnog niet gekomen zijn). Er zou een verrekening plaats moeten vinden ook over de eerste periode. De WKO is 100% eigendom van de gemeente.

Met vriendelijke groet,
Renate Verdouw
Lentiz onderwijsgroep
06-51217698 / rverdouw@lentiz.nl