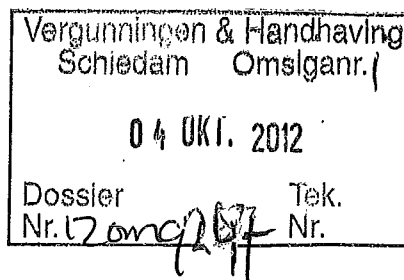


Ruimtelijke onderbouwing omgevingsvergunning

Realisatie verkeersbrug over de Schiedamse Schie

projectnr. 256808
revisie 02
september 2012

auteur(s)
G.A. Damen MSc.

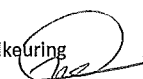


Opdrachtgever

Gemeente Schiedam
Afdeling Projecten
Postbus 1501
3100 EA Schiedam

datum vrijgave
20 september 2012

beschrijving revisie 01
Ruimtelijke onderbouwing

goedkeuring
v/a 
G.A. Damen MSc.

vrijgave
ing 
ing. van Trigt

Projectgroep bestaande uit:

G.A. Damen MSc
ing. R.H. van Trigt

Tekstbijdragen:

G.A. Damen MSc
Gemeente Schiedam
RO-Online

Fotografie:

Vormgeving:

Datum van uitgave:

20 september 2012

Contactadres:

Rivium Westlaan 72
2909 LD Capelle a/d IJssel
Postbus 8590
3009 AN Rotterdam

Inhoud

blz.

1	Inleiding.....	2
1.1	Aanleiding.....	2
1.2	Ligging van het gebied.....	2
1.3	Geldende planologische regeling	3
1.4	Leeswijzer	4
2	Beleidskader	5
2.1	Rijksbeleid	5
2.2	Provinciaal en regionaal beleid	5
2.3	Gemeentelijk beleid.....	6
2.4	Conclusie.....	7
3	Projectbeschrijving	8
3.1	Bestaande situatie	8
3.2	Toekomstige situatie.....	8
4	Het project en de invloed op de omgeving	10
4.1	Inleiding.....	10
4.2	Akoestisch onderzoek.....	10
4.2.1	<i>Wegverkeerslawaaï</i>	<i>10</i>
4.2.2	<i>Geluidszones langs wegen</i>	<i>10</i>
4.2.3	<i>Geluidgevoelige bestemmingen en conclusie</i>	<i>10</i>
4.3	Externe veiligheid	11
4.4	Luchtkwaliteit.....	11
4.5	Bodemkwaliteit.....	11
4.6	Archeologie.....	12
4.7	Kabels en leidingen	12
4.8	Watertoets.....	13
4.9	Natuur	13
4.9.1	<i>Effecten op beschermde gebieden en beschermde soorten</i>	<i>13</i>
4.9.2	<i>Toetsing en Conclusie.....</i>	<i>13</i>
5	Uitvoerbaarheid	15
5.1	Economische uitvoerbaarheid.....	15
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	15

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Schiedam realiseert een verkeersbrug tussen de Overschieseweg en de Delflandseweg over de Schiedamse Schie ten behoeve van de ontsluiting van het project Schieveste fase 5.

De voorgenomen realisatie van het beoogde brugontwerp past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Binnen het bestaande bestemmingsplan is de realisatie van een brug toegestaan echter tot een maximale toegestane hoogte van 3 meter. De beoogde brug moet worden aangemerkt als overige bouwwerk, geen gebouw zijnde, waar op grond van artikel 14 Algemene bouwregels van het bestemmingsplan 'Schieveste' (vastgesteld 2 februari 2012) derhalve een maximale bouwhoogte van 3 meter voor geldt. Voor het opheffen van deze strijdigheid is de gemeente Schiedam voornemens om een omgevingsvergunning te verlenen voor de realisatie van een brug van 11 meter hoogte. Zekerheidshalve wordt in deze ruimtelijke onderbouwing uitgegaan van 15 meter zodat de beoogde brug hier qua hoogte ruimschoots in past.

Om een omgevingsvergunning te kunnen verstrekken voor de afwijking van het bestemmingsplan ex artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), is zodoende de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

1.2 Ligging van het gebied

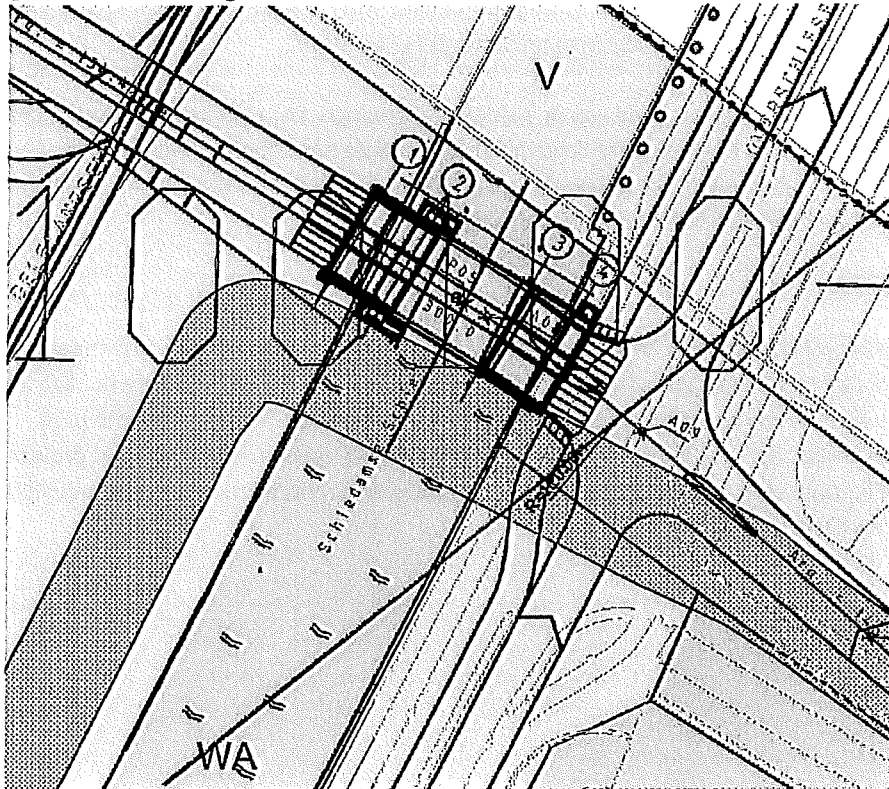
Het plangebied is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1. Globale ligging van het projectgebied (bron: CycloMedia)

1.3 Geldende planologische regeling

Het plangebied ligt in het vigerende bestemmingsplan Schieveste, welke op 2 februari 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld.



Afbeelding 1.2: Uitsnede bestemmingsplan Schieveste met daarop de projectie van de beoogde brug (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Ter plaatse van de brug heeft het plangebied de bestemming 'Water' en 'Verkeer'. Bovendien liggen in het gebied de dubbelbestemmingen 'Leiding-Hoogspanning', 'Waterstaat', 'Waarde - Archeologie 3' en 'Waarde - Archeologie 4'.

Voor de gronden waarop de dubbelbestemming 'Leiding-Hoogspanning' van toepassing is geldt een aanlegvergunningstelsel. Door middel van toepassing van een ontheffing is het mogelijk hier werkzaamheden uit te voeren.

Ook voor de dubbelbestemming 'Waterstaat' geldt een aanlegvergunningstelsel. Op de gronden met een dubbelbestemming 'Waterstaat' is het verboden zonder schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de volgende werken, geen gebouwen zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
- c. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de bestemmingsomschrijving is aangegeven, en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- d. het uitvoeren van groundbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
- f. aanleggen of aanbrengen van oeverbeschoeiingen, aanlegplaatsen of verhardingen ten behoeve van de watersport;
- g. het inbrengen van voorwerpen in de bodem.

Door middel van toepassing van een ontheffing is het mogelijk hier werkzaamheden uit te voeren.

Voor het gebied een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3' geldt een onderzoeksplicht waarbij archeologische waarde van de betrokken locatie wordt vastgesteld indien werkzaamheden worden uitgevoerd voor een oppervlakte van meer dan 100 m² en dieper dan 2,0 m -mv. Voor de gronden met een dubbelbestemming en 'Waarde-Archeologie 4' geldt deze onderzoeksverplichting vanaf verstoring van de bodem bij een oppervlakte van meer dan 200 m² en dieper dan 3,5 m -mv. De dubbelstemmingen zijn alleen gelegen op de gronden aan weerszijden van de Schie. De Schie zelf heeft geen dubbelbestemming vanuit mogelijke archeologische waarden.

De realisatie van de brug is op grond van de geldende planologische regeling niet mogelijk, als gevolg van de beoogde hoogte. De gemeente Schiedam heeft aangegeven door middel van een omgevingsvergunning medewerking te verlenen aan de beoogde ontwikkeling. Het voorliggende rapport omvat de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing.

1.4 Leeswijzer

De beoogde ontwikkeling wordt in hoofdstuk 2 getoetst aan het vigerend rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 3 van deze ruimtelijke onderbouwing worden de huidige en de toekomstige situatie van het projectgebied beschreven. Daarbij wordt getoetst of het plan stedenbouwkundig past in haar omgeving. Hoofdstuk 4 gaat in op de toetsing van het project aan de relevante milieuaspecten. In hoofdstuk 5 wordt ten slotte de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project behandeld.

2 Beleidskader

Het project dient getoetst te worden aan het vigerende rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. Hieronder is, voor zover relevant voor de ontwikkeling, dit beleid nader beschreven.

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De structuurvisie vervangt onder meer de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Mobiliteitsaanpak. Verschillende nationale belangen zijn opgenomen in de AMvB Ruimte, die met de structuurvisie in procedure is gebracht.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft de Rijksoverheid haar visie op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 en op de manier waarop zij hiermee om zal gaan. Daarmee biedt het een kader voor beslissingen die de Rijksoverheid in de periode tot 2028 wil nemen, om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. In de structuurvisie maakt het Rijk helder welke nationale belangen zij heeft in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein en welke instrumenten voor deze belangen door de Rijksoverheid worden ingezet.

Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen. De Rijksoverheid brengt het aantal procedures en regels stevig terug en brengt eenheid in het stelsel van regels voor infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten.

Voor de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is een planMER opgesteld, dat voor de principiële beleidskeuzes de milieu-informatie verschaft. Op basis daarvan kan de Rijksoverheid een weloverwogen besluit nemen. Ook wordt eenieder op basis van het planMER geïnformeerd over de gevolgen van het voorgestelde beleid. Tevens is elke principiële beleidskeuze getoetst op de mogelijkheid van significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

De exacte gevolgen van het loslaten van ruimtelijke regels kunnen niet van tevoren worden ingevuld, omdat deze afhankelijk zijn van de manier waarop decentrale overheden zelf invulling geven aan het beleid. Daarom zijn in het planMER de effecten binnen een bepaalde bandbreedte in beeld gebracht. De nationale ruimtelijke belangen zijn geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (de zoals hierboven beschreven AMvB Ruimte).

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Provinciale Structuurvisie (2010)

De provincie heeft een integrale structuurvisie voor de ruimtelijke ordening in Zuid-Holland ontwikkeld. De nieuwe Structuurvisie vervangt de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte. In deze Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De structuurvisie geeft de visie tot 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie en een doorkijk naar 2040.

De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil Zuid-Holland bereiken door realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

Visie op Zuid-Holland is opgebouwd uit vijf integrale hoofdpunten:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

De provincie Zuid-Holland wil dat voor alle stedelijke ontwikkelingen het principe geldt: eerst intensiveren van bestaand gebruik, vervolgens nagaan of door herstructureren de beschikbare ruimte in het bestaand bebouwd gebied beter benut kan worden en pas dan uitbreiden. Intensiveren betekent in de praktijk vaak het combineren van verschillende functies. Dit kan door stapeling of bestaande bebouwing voor meerdere functies geschikt te maken.

Verordening Ruimte (2010)

In samenhang met de structuurvisie is de Verordening Ruimte opgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. Het volgende is relevant voor de ruimtelijke onderbouwing.

Artikel 2 Contouren

Om het stedelijk netwerk te versterken kiest de provincie het uitgangspunt om verstedelijking zoveel mogelijk in bestaand bebouwd gebied te concentreren. Hiermee wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied behouden en versterkt. Om dit te bereiken zijn het stedelijk netwerk en alle daarbuiten gelegen kernen in Zuid-Holland voorzien van bebouwingscontouren. Deze geven de grens van de bebouwingsmogelijkheden voor wonen en werken weer.

De bebouwingscontouren zijn strak getrokken om het bestaand stedelijk gebied en kernen, rekening houdend met de al vastgelegde streekplangrenzen en plannen waar de provincie al mee heeft ingestemd. Verstedelijking buiten deze bebouwingscontouren is in principe niet toegestaan. Het projectgebied ligt binnen de bebouwingscontour van de Verordening Ruimte.

Regionaal verkeers- en vervoersplan (2003-2020)

De stadregio Rotterdam heeft het "Regionaal verkeers- en vervoersplan 2003-2020" opgesteld. De realisatie van het P+R terrein langs de A20 maakt onderdeel uit van het bovengenoemde plan. In de Regionale uitvoeringsagenda verkeer en vervoer 2011-2015 staat benoemd dat de Stadsregio zich zal inzetten voor de realisatie van een uitbreiding van de huidige P+R-voorziening. De regio wil de bezettingsgraad van de bestaande P+R-terreinen verhogen naar 80-90 %. Zij doet dit door in te zetten op uitbreiding van bestaande P+R-terreinen en realisatie van nieuwe locaties. De Stadsregio verleent in dat kader financiële bijdragen ten behoeve van de realisatie van P+R-terreinen.

2.3 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Schiedam 2030

Schiedam kiest voor een voortzetting van het economisch beleid van diversificatie, het ondersteunen van nieuwe werkgelegenheid en het bevorderen van innovatie, vernieuwing en modernisering van werkgelegenheid. De stad speelt in de toekomst een belangrijke schakelrol in de ontwikkeling van de kenniseconomie in Rotterdam en West-Nederland.

Station Schiedam Centrum met Schieveste is een belangrijk voorzieningenknooppunt. Schieveste is binnen de stadsregio het tweede openbaarvervoersknooppunt, naast Rotterdam Centraal. Schieveste moet zich ontwikkelen tot een hoogwaardige kantoren- en voorzieningenlocatie. Er is ruimte voor binnenstedelijk bouwen. Hierbij wordt gedacht aan kantoorontwikkeling, vestiging van scholen, voorzieningen en wonen.

Schiedam heeft ook de ambitie om Schieveste als recreatieve knoop uit te bouwen voor stedelijk vermaak met regionale uitstraling (vrijtijdsvoorzieningen).

Masterplan Schieveste (2003)

In 2003 is het Masterplan Schieveste getiteld 'Kansrijk voor de regio' verschenen en vastgesteld door de gemeenteraad van Schiedam. Het Masterplan is bedoeld als basis planologische procedures. Er is in dat kader een inspraakprocedure gevolgd. Onder andere provincie en regio hebben schriftelijk gereageerd. Het plan bestaat uit een visie op het geheel nieuw te bouwen stadsdeel met kantoren en andere bedrijvigheid, aantrekkelijke woningen en een scala aan ontmoetings- en ontspanningsgelegenheden op en rond de Schie. In de plannen wordt uitgegaan van nieuwe woon- en werkruimten en voorzieningen in een totaal functioneel programma van 420.000 m² bvo dat naar verwachting ruim 10.000 arbeidsplaatsen schept.

Deel 1 van het Masterplan geeft de grote lijn weer, deel 2 de details. Uit de beschrijving van de grote lijn valt af te leiden dat de locatie goed bereikbaar valt te maken en onder voorwaarden een ideale locatie is voor verdere verstedelijking tussen Schiedam en Rotterdam. De verstedelijking krijgt vorm door een aanzienlijke hoogbouw te realiseren (gebouwen van maximaal 20 bouwlagen) om het gebied zodoende een stedelijke allure te geven.

Actualisatie Masterplan Schieveste 2010

In 2010 wordt het Masterplan Schieveste geactualiseerd. Deze actualisatie betreft met name de ontwikkelingsstrategie voor het gebied. Onder meer wordt een fasering van de ontwikkeling voorgestaan, waarbij de komende jaren fase 2 verder wordt ontwikkeld. Om die reden biedt het onderhavige bestemmingsplan alleen ontwikkelingsmogelijkheden in fase 2. Het programma voor fase 3 en fase 5 blijft op hoofdlijnen onveranderd, in de zin dat op Schieveste een ontwikkeling wordt beoogd van kantoren, voorzieningen waaronder onderwijs, dienstverlening en een hotel, grootschalig stedelijk vermaak (leisure/vrijtijdsvoorzieningen) en wonen. Schieveste moet zich ontwikkelen tot een hoogwaardig, gemengd stedelijk gebied met een aantrekkelijke mix van functies. De voorzieningen in Schieveste passen in het gebied als knooppuntlocatie en zijn aanvullend op de voorzieningen in de Schiedamse binnenstad.

2.4 Conclusie

Uit de verschillende beleidskaders komt naar voren dat de realisatie van het P+R-terrein en daarmee samenhangend de brug ondersteund wordt. De realisatie van de brug is in lijn met het voorgenomen beleid van de verschillende overheden.

3 Projectbeschrijving

3.1 Bestaande situatie

De planlocatie is gelegen ten zuiden van de A 20 Hoek van Holland - Gouda. Aan de westelijke zijde van de Delflandseweg is een braakliggend terrein gelegen. Aan de oostelijke zijde van de Overschieseweg zijn diverse kantoorgebouwen gesitueerd. Ten zuiden van de planlocatie bevindt zich het water van de Schiedamse Schie.

De planlocatie is onbebouwd. Op de locatie van de te realiseren brug zijn drie bomen gesitueerd waarvoor een omgevingsvergunning voor de activiteit kappen (oude kapvergunning) is afgegeven d.d. 18 april 2012.



Foto 1. Westelijke oever



Foto 2. Oostelijke oever



Foto 3. Overzicht locatie vanaf A 20

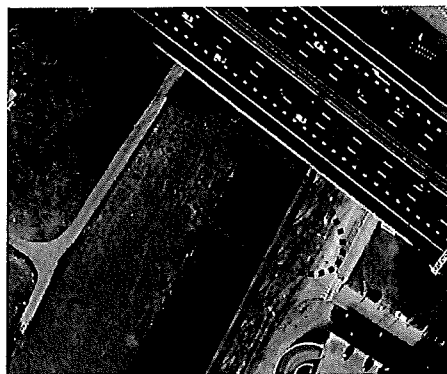
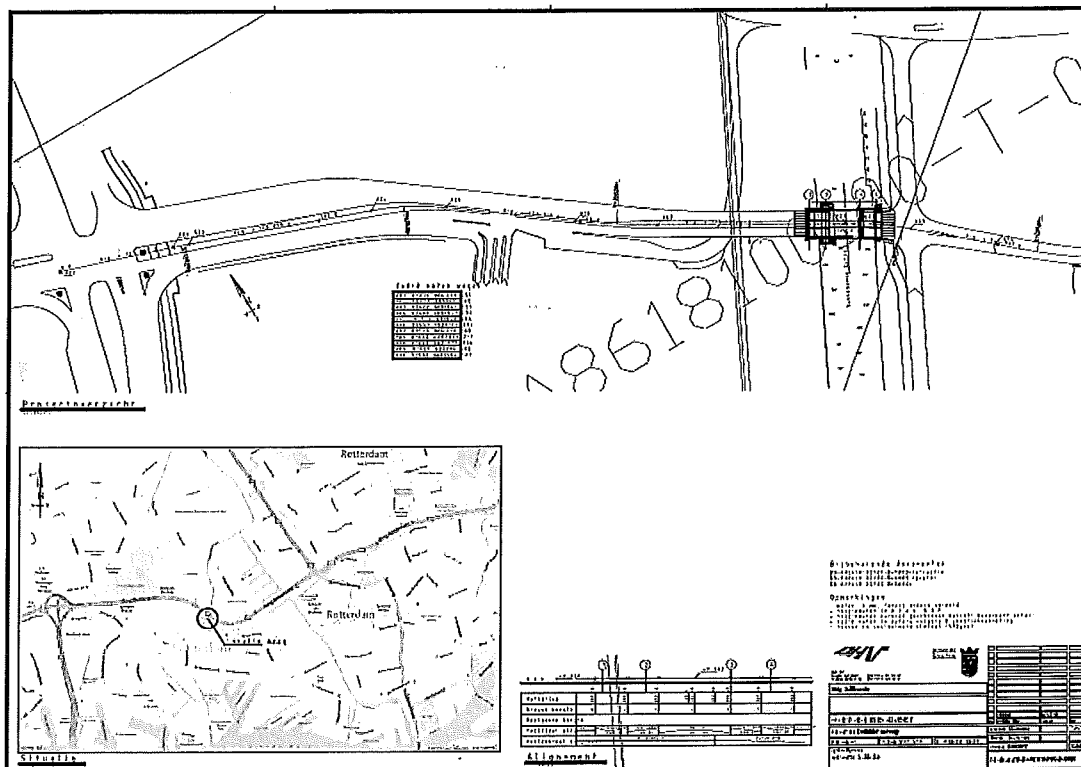


Foto 4. Luchtfoto planlocatie

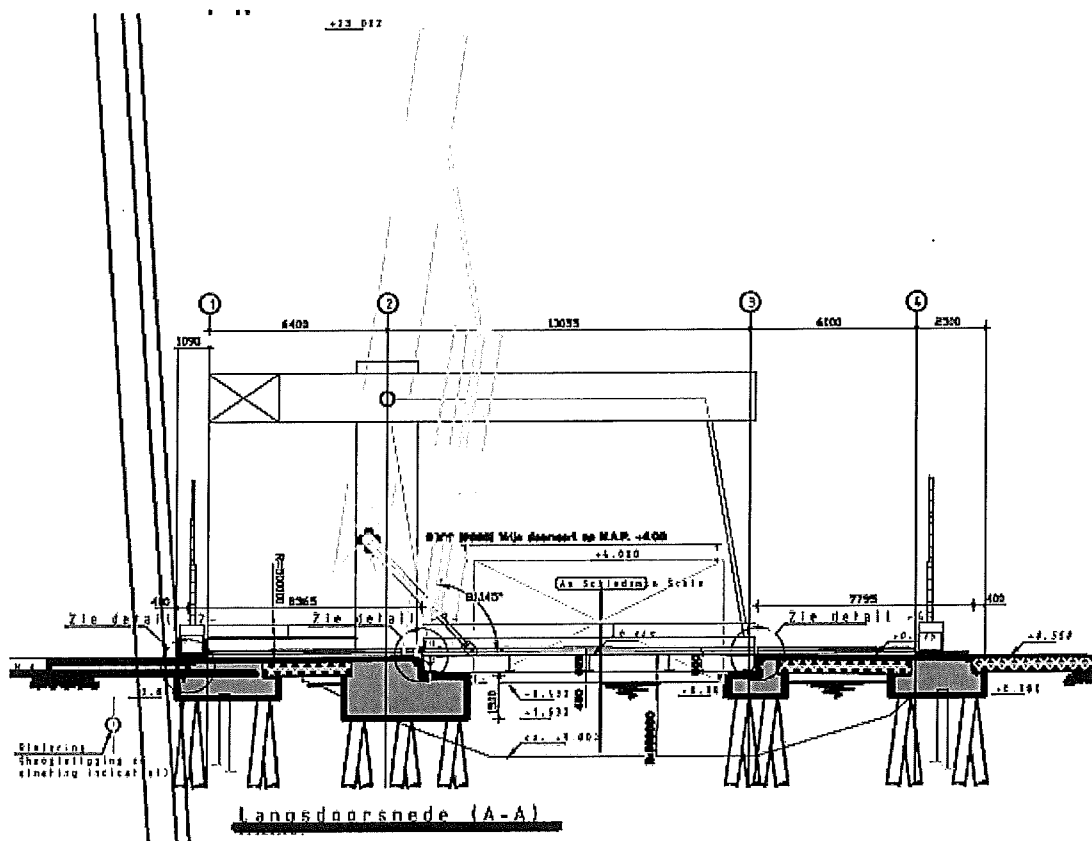
3.2 Toekomstige situatie

Ten zuiden van de bestaande brug over de Schiedamse Schie van de A 20 wordt een nieuwe verkeersbrug gerealiseerd. In de afbeelding op de volgende pagina is de ligging van de brug en bijbehorende ontsluiting weergegeven.

De beoogde brug betreft een beweegbare brug. De brug heeft een hoogte van 11,17 meter in gesloten toestand en 23,01 meter in open toestand. Voor verlening van de omgevingsvergunning is de situatie in gesloten toestand maatgevend.



Afbeelding 3.1: Locatie brug en overzichtstekening (bron: gemeente Schiedam)



Afbeelding 3.2: Langsdoorsnede brug (bron: gemeente Schiedam)

4 Het project en de invloed op de omgeving

4.1 Inleiding

De procedures die nodig zijn om medewerking te verlenen aan het project, vereisen een ruimtelijke onderbouwing waaruit volgt dat het project niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Meer specifiek is de voorliggende ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk om aan te kunnen tonen dat de overschrijding van de toegestane bouwhoogte van 3 meter naar circa 15 meter een goede ruimtelijke ordening niet in de weg staat. Derhalve volgt hieronder een beschrijving van diverse milieu-aspecten.

4.2 Akoestisch onderzoek

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industriellawaai door middel van zonering.

Ondanks dat de overschrijding van de bouwhoogte van de brug geen invloed zal hebben op de akoestische situatie, aangezien deze in het vigerende plan reeds mogelijk is, wordt in het kader van een zorgvuldige belangafweging het milieu-aspect geluid nader onderbouwd.

In het geval van de aanleg van de nieuwe verkeersbrug is relevant om te beoordelen of als gevolg van de bouw van deze brug te verwachten is dat grenswaarden voor geluid bij geluidsgevoelige bestemmingen worden overschreven. Hierbij is met betrekking tot de brug alleen verkeerslawaai relevant.

4.2.1 Wegverkeerslawaai

Het vigerende beleid met betrekking tot wegverkeerslawaai is vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh), ministeriële besluiten en jurisprudentie en in artikel 3.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Een toelichting hierop komt in deze paragraaf aan de orde, toegespitst op de situatie in dit ruimtelijke plan.

4.2.2 Geluidszones langs wegen

Langs alle wegen bevinden zich ingevolge de Wgh geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-wegen. Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). De geluidszone ligt aan weerszijden van de weg, gemeten vanuit de kant van de weg. Onder stedelijk gebied wordt verstaan 'het gebied binnen de bebouwde kom, doch met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens' (artikel 1 Wgh). De zonebreedte is afhankelijk van een binnen- of buitenstedelijke ligging van de weg en het aantal rijstroken van de weg en wordt gemeten uit de kant van de weg.

Zonebreedte aan weerszijden van de weg (art. 74 Wgh)

aantal rijstroken	breedte van de geluidszone (in meters)	
	buitenstedelijke gebied	binnenstedelijke gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

4.2.3 Geluidsgevoelige bestemmingen en conclusie

Naast woningen, worden in de Wgh ook de volgende bestemmingen als geluidsgevoelig aangewezen:

- scholen voor basis- en voortgezet onderwijs;
- instellingen voor hoger beroepsonderwijs;
- algemene, categorale en academische ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- andere gezondheidszorggebouwen (zoals psychiatrische ziekenhuizen, kindertehuizen en dergelijke);
- woonwagenstandplaatsen.

De verkeersbrug zal worden uitgevoerd als een tweebaansweg, is binnenstedelijk gelegen en het gaat om een 50 km/h-gebied. De dichtstbijzijnde geluidsgevoelige bestemmingen betreffen de woningen aan de Delflandseweg, deze zijn niet gelegen binnen de zone van 200 meter. Ook bij de ontwikkelingen in fase 2 en fase 5 van Schieveste zijn geen geluidgevoelige bestemmingen binnen een zone van 200 meter aanwezig of voorzien.

Vanuit het aspect geluid bestaat er geen bezwaar voor de overschrijding van de maximaal toegestane bouwhoogte voor de realisatie van de verkeersbrug.

4.3 Externe veiligheid

Ten behoeve van het bestemmingsplan Schieveste, dat in februari 2012 is vastgesteld, is een onderzoek naar de Externe Veiligheid uitgevoerd. De rapportage Bestemmingsplan Schieveste update EV-advies, d.d. 21 februari 2011 is als bijlage 4 bij het bestemmingsplan Schieveste opgenomen. Ten aanzien van de ontsluitingsweg waarvan de verkeersbrug een onderdeel uitmaakt, wordt opgemerkt dat deze geen invloed heeft op de beoordeling voor de externe veiligheid, aangezien verkeersdeelnemers, op grond van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, niet worden beschouwd bij onderzoeken naar externe veiligheid.

Vanuit het aspect externe veiligheid bestaat er geen bezwaar voor de overschrijding van de maximaal toegestane bouwhoogte voor de realisatie van de verkeersbrug.

4.4 Luchtkwaliteit

In het kader van het bestemming Schieveste is een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. De rapportage Luchtkwaliteit Schieveste, actualisatie juli 2009, is als bijlage 3 bij het bestemmingsplan Schieveste opgenomen.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de ontwikkeling van (geheel) Schieveste voldoet aan de eisen uit de Wet luchtkwaliteit (Wlk). Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat overal binnen het plangebied ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden, zowel in de huidige situatie als in de toekomst. Dit blijkt ook uit de gegevens die beschikbaar zijn via de saneringstool (www.saneringstool.nl). De Wlk staat de uitvoering van het bestemmingsplan, en daarmee ook de nieuw te bouwen verkeersbrug en daarmee gepaard gaande overschrijding van de maximale toegestane bouwhoogte, niet in de weg.

4.5 Bodemkwaliteit

Op grond van artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (1985) dient een bodemonderzoek verricht te worden met het oog op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. In het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening is dit indirect geregeld in artikel 3.1.6. De gemeente moet onderzoek verrichten naar de bestaande toestand en deze toetsen aan de wenselijke bodemkwaliteit. Op sterk verontreinigde grond mogen geen gevoelige objecten, zoals woningen gerealiseerd worden.

In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan Schieveste is onderzoek verricht naar de bodemkwaliteit ter plaatse van het plangebied. Op basis van het verrichte onderzoek is geconstateerd dat er verontreinigingen aanwezig zijn in het bestemmingsplangebied van Schieveste. De aanwezige verontreinigingen zullen waar nodig worden gesaneerd om de bodem geschikt te maken voor de beoogde functiewijzigingen. Op basis van het onderzoeksrapport is geconstateerd dat de bodem ter plaatse van de verkeersbrug geschikt is voor het beoogd gebruik.

Op basis van het onderzoek uit het bestemmingsplan Schieveste kan geconcludeerd worden dat vanuit het milieuaspect bodem geen belemmeringen bestaan voor de realisatie van de brug en overschrijding van de maximaal toegestane bouwhoogte.

4.6 Archeologie

Schiedam heeft in 2008 een gemeentelijk archeologisch beleid vastgesteld, waarvan de Archeologische Waarden en Beleidskaart van Schiedam een belangrijk instrument vormt. De kaart toont de archeologische waarden en verwachtingen binnen het gemeentelijk grondgebied en geeft aan hoe de gemeente Schiedam daarmee wenst om te gaan.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure voor het bestemmingsplan Schieveste is het archeologisch beleid nader uitgewerkt. Op basis van het uitgevoerde booronderzoek, waarbij is gekeken naar de bodemopbouw en voorkomen van archeologische indicatoren is het bestemmingsplangebied Schieveste opgedeeld in vier deelgebieden met elke aparte beperkingen. Voor de westelijke oever van het plangebied gelden beperkingen voor werkzaamheden die dieper reiken dan 2 meter beneden maaiveld en waarvan terreinoppervlak tevens groter is dan 100 m². Voor de oostelijke oever van het plangebied gelden beperkingen voor werkzaamheden die dieper reiken dan 3,5 meter beneden maaiveld en waarvan terreinoppervlak tevens groter is dan 200 m². Voor de gronden met de bestemming water is geen archeologische waarde in het bestemmingsplan opgenomen omdat de gronden vaak gebaggerd zijn waarmee ook de archeologische waar is verdwenen.

Aangezien de oppervlakte van de brughoofden aan beide zijde van de Schiedamse Schie qua oppervlakte niet groter zijn dan 100 m² is er geen archeologisch onderzoek noodzakelijk. Op basis van de vigerende regeling voor archeologische waarden in het bestemmingsplan Schieveste is er geen belemmering voor de realisatie van de verkeersbrug en overschrijding van de maximale toegestane bouwhoogte.

4.7 Kabels en leidingen

Het plangebied wordt doorkruist door een 150 kV hoogspanningsleiding van Tennet, welke is gezinkerd onder de Schie. Derhalve kunnen hiervoor kortere afstandmaten ten aanzien van de leiding worden aangehouden dan leidingen die op het land liggen. De hoogspanningsleiding ligt ondergronds evenwijdig aan de rijksweg A20. Ter plaatse van de Tennetkabel gelden diverse beperkingen ten behoeve van een goede bereikbaarheid van de kabel. Door middel van verlening van een binnenplanse ontheffing kan deze strijdigheid weg genomen worden. Bij de uitwerking van de plannen voor aanleg van de verkeersbrug heeft de gemeente Schiedam overleg gevoerd met TenneT over de afstand die tussen verkeersbrug en leiding aanwezig moet zijn om conflictsituaties te kunnen voorkomen. Bij de uitvoering van de verkeersbrug wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van de leiding door een minimale afstand van 1,20 meter tussen de brug en de leiding aan te houden.

De overschrijding van de maximale bouwhoogte naar 15 meter heeft geen invloed op de aanwezige kabels en leidingen. Op basis van het gevoerde overleg tussen Tennet en de gemeente Schiedam kan

tevens gebruik gemaakt worden van de binnenplanse ontheffing uit het bestemmingsplan voor realisatie van de verkeersbrug.

4.8 Watertoets

In het kader van de bestemmingsplanprocedure voor het bestemmingsplan Schieveste is overleg gevoerd met waterbeheerder Hoogheemraadschap van Delfland. De realisatie van de verkeersbrug ter ontsluiting van Schieveste fase 5 is hierbij meegenomen. Op grond van de overeengekomen uitgangspunten van het bestemmingsplan Schieveste treden er geen nadelige gevolgen voor de waterhuishoudkundige situatie.

De overschrijding van de maximale bouwhoogte naar 15 meter past binnen de uitgangspunten zoals overeengekomen met het Hoogheemraadschap van Delfland.

4.9 Natuur

In het kader van de ruimtelijke ontwikkeling is een onderzoek naar de effecten op beschermde soorten conform de Flora- en faunawet noodzakelijk. In de Flora- en faunawet wordt de bescherming van een groot aantal inheemse plant- en diersoorten geregeld. Nieuwbouw valt onder het begrip 'ruimtelijke ontwikkeling' uit de Flora- en faunawet. Hiervoor geldt een algehele vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet voor algemene soorten (tabel 1 soorten). Als er andere (minder algemene soorten en broedvogels) voorkomen is het noodzakelijk om te bepalen of deze schade ondervinden door de wijzigingen in het gebruik van het gebied. Optredende schade kan vaak door maatregelen (bijvoorbeeld planning van de werkzaamheden) worden voorkomen of verminderd. Voor de restschade is een ontheffing noodzakelijk.

Aan de hand van een kort bureau onderzoek is onderzocht of er vanuit het aspect natuur bezwaar bestaat tegen de overschrijding van de hoogte van de verkeersbrug naar 15 meter.

4.9.1 Effecten op beschermde gebieden en beschermde soorten

De ontwikkelingslocatie van de verkeersbrug maakt geen onderdeel uit van beschermd natuurgebied. Betreft de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is er alleen noodzaak tot vervolgstappen (in de vorm van een compensatieplan) indien er sprake is van overlap tussen projectgebied en de EHS. Hier is bij de ontwikkeling van de verkeersbrug geen sprake. Er is geen belemmering vanuit de natuurgebiedsbescherming voor de voorgenomen ontwikkeling en de daaruit volgende werkzaamheden.

Op basis van de aanwezige natuurwaarden, bermen en een vaart (Schiedamse Schie), zijn op de locatie geen algemeen voorkomende beschermde en zwaarder beschermde soorten te verwachten. Vanuit de soortbescherming (Flora- en Faunawet) komen er vanuit de soortbescherming voor de voorgenomen ontwikkeling geen belemmeringen voort. Bij uitvoering van de werkzaamheden voor realisatie van de verkeersbrug, dient wel rekening te worden gehouden met beschermde soorten. Voor alle ontwikkelingslocaties geldt dat dient te worden gehandeld naar algemene zorgplicht, zie hieronder.

4.9.2 Toetsing en Conclusie

De omgevingsvergunning voor realisatie van de verkeersbrug is het besluit dat ingrepen mogelijk maakt en een aantasting van beschermde dier- of plantensoorten kan betekenen. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning zal daarom zekerheid moeten zijn verkregen of verlening van ontheffing op grond van de Ffw nodig zal zijn en of het reëel is te verwachten dat deze zal worden verleend.

De realisatie van de verkeersbrug betekent een ingreep in het plangebied dat bestaat uit bermen en een vaart. Het plangebied heeft, gelet op huidige functies een geringe natuurwaarde. Door de aanleg van de verkeersbrug vindt er een minimale aantasting plaats van de natuurwaarde van het gebied. Op basis van de aanwezige natuurwaarden is er geen ontheffing op grond van de Flora en faunawet noodzakelijk voor de realisatie van de brug.

Zorgplicht

Aanbevolen wordt om, in het kader van de 'algemene zorgplicht', tijdens de werkzaamheden de volgende voorzorgsmaatregelen te treffen en/of voorkeursperioden aan te houden:

Werken buiten kwetsbare periode

De kwetsbare perioden voor de verschillende soortgroepen zijn niet allen gelijk. Als 'veilige' periode voor alle groepen geldt in het algemeen de periode van half augustus tot half november, de periode waarin de voortplantingstijd achter de rug is en dieren als vleermuizen, overige zoogdieren en amfibieën nog niet in winterslaap zijn. Indien voorbereidende werkzaamheden, bijvoorbeeld bouwrijp maken, in die periode worden uitgevoerd, kan daarna gedurende het winterseizoen en het daarop volgende voorjaar probleemloos worden gewerkt.

Werken in kwetsbare periode

Indien vooraf bekend is dat werkzaamheden moeten worden uitgevoerd binnen de kwetsbare perioden van de soorten, is het zaak ervoor te zorgen dat het gebied tegen die tijd ongeschikt is als leefgebied voor die soorten. Zo kan bijvoorbeeld vegetatie gedurende het groeiseizoen worden verwijderd, zodat er geen vogels gaan broeden en het tegen de winter ook ongeschikt is voor kleine zoogdieren die in winterslaap gaan. Indien tijdens de uitvoering van de werkzaamheden beschermde soorten worden waargenomen dienen maatregelen te worden genomen om schade aan deze individuen zo veel mogelijk te voorkomen.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De realisatie van de brug maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Schieveste. De financiering van de brug wordt mede mogelijk gemaakt door de opbrengsten van de ontwikkeling van het omliggende gebied. Een deel van de financiering van de brug is afkomstig uit subsidie van de Stadsregio Rotterdam.

In de Wro (artikel 6.12) staat dat de gemeente verplicht is om een exploitatieplan vast te stellen, voor de gronden waar een aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het Bro staat wat wordt verstaan onder een aangewezen bouwplan. Het gaat daarbij om: de bouw van een of meer woningen, een of meer hoofdgebouwen, uitbreiding van het hoofdgebouw met ten minste 1.500 m², functieverandering naar woningen voor ten minste 10 woningen, of functieverandering naar horeca of kantoor voor ten minste 1.500 m². Daarbij geldt een verhaalbare kostendrempel van € 10.000, waarbij bij de verhaalbare kosten geen fysieke werken als kostenpost mogen worden opgevoerd.

In het kader van de omgevingsvergunning is het niet noodzakelijk om een exploitatieplan op te stellen voor deze ontwikkeling. Deze ontwikkeling heeft geen betrekking op een aangewezen bouwplan. Daarom hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor verlening van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, Wabo geldt op grond van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3^e ° Wabo met verwijzing naar afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenoemde uniforme openbare voorbereidingsprocedure. Het ontwerpbesluit, inclusief ruimtelijke onderbouwing, zal gedurende zes weken ter inzage liggen waarbij een ieder in de gelegenheid wordt gesteld een zienswijze kenbaar te maken.

Het ontwerpbesluit van de omgevingsvergunning zal eveneens worden voorgelegd aan de overlegpartners die betrokken zijn bij ruimtelijke besluiten. Dit betreft ondermeer het Hoogheemraadschap van Delfland, Provincie Zuid-Holland, etc.

De binnengekomen zienswijzen zijn samengevat in de 'Nota zienswijzen', zie bijlage PM. De originele brieven zijn opgenomen in bijlage PM.

Oranjewoud: buiten gewoon!

Missie

Oranjewoud wil toonaangevend partnerzijn bij het ontwikkelen en toepassen van duurzame en integrale oplossingen voor alle facetten van onze leefomgeving, waarin we wonen, werken, recreëren en reizen.

Profiel

Oranjewoud heeft ambities als het gaat om de vormgeving van de wereld om ons heen. Als toonaangevend advies- en Ingenieursbureau streven wij ernaar knelpunten daadwerkelijk op te lossen, ware leefbaarheid te scheppen, de toekomst veilig te stellen, alle kansen te benutten, vorm te geven aan perspectieven en grensverleggend bezig te zijn. Door creatief en constructief in te spelen op mogelijkheden en rekening te houden met maatschappelijke belangen, financiële speelruimte, technologische ontwikkelingen en het milieu. Kortom: wij bieden visie met een duidelijk oog voor realiteit.

Partnership

Innovatieve voorstellen en creatieve oplossingen voor complexe vraagstukken vormen de kern van ons handelen. Interactie is daarbij het sleutelwoord. Door het multidisciplinaire karakter van veel projecten, zijn wij gewend om over de grenzen van het eigen vakgebied heen te kijken. Voorop staat het combineren van onze eigen kennis en kunde met de behoeften en mogelijkheden van onze opdrachtgevers. Uitwisseling van inzichten en ervaringen leidt tot innovatie; partnership is altijd het uitgangspunt.

Flexibel

Ruimtelijkheid in denken en doen biedt voor alle partijen perspectieven bij het creëren van een duurzame leefomgeving. Wij verzorgen het hele traject van planontwikkeling, advies, ontwerp en directievoering tot realisatie, beheer en exploitatie. De wens van de opdrachtgever bepaalt of wij het hele traject of delen ervan op ons nemen. De combinatie van advies- en ingenieurswerk én betrokkenheid bij de daadwerkelijke realisatie staat garant voor haalbare plannen en een hoogwaardige uitvoering. Een vertrouwd gevoel voor onze opdrachtgevers.

Dynamisch

Elke opdracht die we uitvoeren is uniek en verdient een specifieke aanpak. Dit vraagt een dynamische instelling, die zich vertaalt naar het inspelen op veranderingen in de markt en het oppakken van ontwikkelingen binnen onze vakgebieden. Met vestigingen verspreid over heel Nederland combineren we inzicht in landelijke ontwikkelingen met een diepgaande kennis van lokale omstandigheden. Een waardevolle voedingsbodem voor ons bedrijf, dat in alle opzichten grensverleggend bezig wil zijn. Doordat Oranjewoud in letterlijke zin dicht bij de opdrachtgevers staat, komen bovendien openheid en toegankelijkheid volop tot hun recht.

Eigentijds

Onze organisatie en werkwijze bieden alle ruimte en perspectief aan zowel de belangen van onze klanten als die van onze medewerkers. Marktgerichte business units geven richting aan de contacten met de klanten en zorgen, samen met de kennisdragers in onze organisatie, voor het correct en adequaat oplossen van vraagstukken en problemen. Mensgerichte managers en ambitieuze medewerkers werken voortdurend aan het verder uitbouwen van onze expertise en ieders persoonlijke ontwikkelingsperspectief.

Onafhankelijk en deskundig

We zien het als onze verantwoordelijkheid de samenleving en onze opdrachtgevers kwalitatief hoogwaardige en duurzame oplossingen te bieden op een manier die maatschappelijk en economisch verantwoord is. Oranjewoud wil een betrouwbaar lid zijn van de samenleving: onafhankelijk en deskundig. Om dit te kunnen garanderen, is een bedrijfscode opgesteld waarin op individueel en collectief niveau heldere afspraken zijn geformuleerd.

Oranjewoud Nederland

Heerenveen

Tolhuisweg 57
Postbus 24 8440 AA Heerenveen
Telefoon (0513) 63 45 67
Telefax (0513) 63 33 53

Kantoor Assen

Blijdensteinstraat 4
9403 AW Assen
Telefoon (0592) 39 28 00
Telefax (0592) 39 28 01

Tevens kantoor in Schoonebeek

Deventer

Zutphenseweg 31D
Postbus 321 7400 AH Deventer
Telefoon (0570) 67 94 44
Telefax (0570) 63 72 27

Almere

Monitorweg 29
Postbus 10044 1301 AA Almere-Stad
Telefoon (036) 530 80 00
Telefax (036) 533 81 89

Capelle aan den IJssel

Rivium Westlaan 72
2909 LD Capelle aan den IJssel
Postbus 8590 3009 AN Rotterdam
Telefoon (010) 235 17 45
Telefax (010) 235 17 47

Kantoor Goes

Albert Plesmanweg 4A
Postbus 42 4460 AA Goes
Telefoon (0113) 23 77 00
Telefax (0113) 23 77 01

Oosterhout

Beneluxweg 7
Postbus 40 4900 AA Oosterhout
Telefoon (0162) 48 70 00
Telefax (0162) 45 11 41

Kantoor Geleen

Mijnweg 3
Postbus 17 6160 AA Geleen
Telefoon (046) 478 92 22
Telefax (046) 478 92 00

HMVT B.V.

Maxwellstraat 31
Postbus 174 6710 BD Ede
Telefoon (0318) 62 46 24
Telefax (0318) 62 49 13

www.oranjewoud.nl