



gemeente
Schiedam

BP Wetenschappersbuurt toelichting

Bestemmingsplan Wetenschappersbuurt



December 2016

BP Wetenschappersbuurt toelichting

Bestemmingsplan Wetenschappersbuurt

Ontwerp : **10 augustus 2016**

Vastgesteld door
de gemeenteraad : **20 december 2016**
Uitspraak Afdeling
bestuursrechtspraak
van de Raad van State :

bij besluit nr. **16VR073**

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, planregels en een verbeelding.

Wetenschappersbuurt

Inhoudsopgave Toelichting

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doelstelling	5
1.2 Begrenzing plangebied	5
1.3 Geldende bestemmingsplannen	6
1.4 Opzet bestemmingsplan en toelichting	6
Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie	7
2.1 Ontstaansgeschiedenis	7
2.2 Ruimtelijke beschrijving	7
2.3 Functionele beschrijving	7
2.4 Verkeer en parkeren	8
Hoofdstuk 3 Beleidskader	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal en Regionaal beleid	12
3.3 Gemeentelijk/lokaal beleid	15
Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische randvoorwaarden	19
4.1 Waterparagraaf	19
4.2 Bodem	19
4.3 Flora en fauna	20
4.4 Externe veiligheid	23
4.5 Geluid	27
4.6 Luchtkwaliteit	32
4.7 Milieuhinder bedrijvigheid	33
4.8 Milieueffectrapportage	34
4.9 Archeologie	35
4.10 Duurzaamheid	36
Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	39
5.1 Aanleiding en doelstelling	39
5.2 Uitgangspunten	40
5.3 Ontwikkelingen	40
5.4 Duurzame verstedelijking	43
Hoofdstuk 6 Juridische aspecten	45
6.1 Algemene juridische opzet	45
6.2 Bestemmingen	45
6.3 Dubbelbestemmingen	46
6.4 Overige bepalingen	47
Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid	49
Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	51

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1	Gebiedsvisie Wetenschappersbuurt Schiedam-Oost
Bijlage 2	Afvalwatersysteem analyse Schiedam Oost
Bijlage 3	Waterparagraaf Wetenschappersbuurt Schiedam
Bijlage 4	Verkennd bodemonderzoek wijk Oost
Bijlage 5	Verkennd bodemonderzoek openbaar gebied Wetenschappersbuurt
Bijlage 6	Verkennd bodemonderzoek (aanvullend)
Bijlage 7	Quickscan flora en fauna
Bijlage 8	Aanvullend onderzoek kleine modderkruiper
Bijlage 9	Aanvullend veldonderzoek klein graskruid, huismus en gierzwaluw
Bijlage 10	Aanvullend onderzoek vleermuizen
Bijlage 11	Akoestisch onderzoek Wetgeluidhinder
Bijlage 12	Reactienota voorontwerp bestemmingsplan ‘Wetenschappersbuurt’
Bijlage 13	Nota van zienswijzen

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Aanleiding

De Wetenschappersbuurt is de nieuwe naam voor buurt 15, gelegen in Schiedam-Oost. De sociale situatie en de bouwkundige staat van de woningen in deze buurt waren voor de gemeente Schiedam aanleiding om, samen met de woningcorporatie en een projectontwikkelaar, de herstructurering ter hand te nemen.

Doelstelling

Op 10 maart 2014 sloten de woningcorporatie en een projectontwikkelaar een intentieovereenkomst over het ontwikkelen van nieuwe huur- en koopwoningen in de Wetenschappersbuurt. Met inspraak vanuit de buurt (o.a. met Schiedams Overleg Bewoners Organisaties (SOBO)) is vervolgens de 'Gebiedsvisie Wetenschappersbuurt Schiedam-Oost' ontwikkeld. Gemeente Schiedam en de woningcorporatie hebben vervolgens een bestuursovereenkomst gesloten over de herstructurering van de Wetenschappersbuurt. De gemeente treedt hierbij op als facilitator voor het proces dat geheel wordt gedragen door de corporatie en de projectontwikkelaar. Voorliggend bestemmingsplan biedt de ruimtelijk-juridische kaders om de gewenste herontwikkeling planologisch mogelijk te maken.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in het oostelijk deel van Schiedam. De plangrens wordt gevormd door de Horvathweg, Hogenbanweg, Lorentzlaan en Fahrenheitstraat. Aan de oostzijde wordt de begrenzing gevormd door de gemeentegrens en aan de noordzijde valt de groenstrook langs de Horvathweg binnen de begrenzing.



Figuur 1: Begrenzing plangebied

1.3 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied zijn momenteel 2 bestemmingsplannen en een paraplubestemmingsplan van kracht. Het betreft hier de volgende plannen:

Bestemmingsplan	IMRO-code	Vastgesteld
Oost	NL.IMRO.0606.BP0004-0002	27 oktober 2011
Daltonstraat e.o.	NL.IMRO.0606.BP0018-0002	10 juli 2012
Paraplu-bestemmingsplan Wonen	NL.IMRO.0606.BP0033-0002	4 mei 2015

Tabel 1: Geldende bestemmingsplannen

1.4 Opzet bestemmingsplan en toelichting

Het bestemmingsplan bestaat uit drie delen:

- de toelichting: hierin worden de overwegingen beschreven die hebben geleid tot het bestemmingsplan, zoals de kenmerken van de locatie, het van toepassing zijnde beleid en de relevante milieuaspecten;
- de regels: hierin wordt per bestemming een omschrijving gegeven van het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing van de in dit plan begrepen gronden, en;
- een verbeelding/plankaart: hierop staan de bestemmingen aangegeven van alle gronden.

De inhoud van de toelichting is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de geschiedenis en de huidige situatie van het plangebied. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de ruimtelijke en functionele structuur.
- In hoofdstuk 3 is een beknopt overzicht opgenomen van de belangrijkste beleidsvisies van andere overheden die relevant zijn voor het plangebied.
- De gevolgen of effecten op de planologische en milieutechnische aspecten worden in hoofdstuk 4 beschreven.
- De visie op het plangebied is beschreven in hoofdstuk 5. Op basis van de verschillende fasen wordt een beeld gevormd van de herstructurering.
- In hoofdstuk 6 worden de gehanteerde bestemmingen met bijbehorende regeling beschreven.
- Hoofdstuk 7 heeft betrekking op de economische uitvoerbaarheid van het plan.
- Hoofdstuk 8 behandelt tenslotte de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Hierin worden de resultaten beschreven van de gevolgde inspraakprocedure en het vooroverleg conform artikel 3.1.1 Bro. bestemmingsplan

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 *Ontstaansgeschiedenis*

Het plangebied bevindt zich in het noordoostelijke kwadrant van de wijk Schiedam-Oost. Van oorsprong maakte de wijk Oost deel uit van de uitgestrekte polders van Oud-Mathenesse tussen Schiedam en Rotterdam. Langs de oevers van de Schie vond het transport plaats en ook de eerste bebouwing buiten de binnenstad was hier te vinden. Rond 1850 was Schiedam een rustig stadje waar van industrie nog geen sprake was. De wijk Oost lag in de oksel van de Schie en de Rotterdamsedijk, beiden met lintbebouwing. Door het gebied liep een veenstroompje. De kavels in de polder lagen haaks op de Schie.

Na de stilstand in de bouwnijverheid gedurende de Eerste Wereldoorlog was er een groot tekort aan woningen. De polder Oud-Mathenesse bood de nodige ruimte om in deze behoefte te voorzien. Eind jaren twintig en begin jaren dertig werd het gebied tussen de Broersvest en de gemeentegrens met Rotterdam verder ingevuld met een samenhangende bebouwing en planmatig ontworpen stratenpatronen. Tussen de Rotterdamsedijk, de spoorlijn en de oude stad ontwikkelde zich een compacte woonwijk met brede straten, als de Lorentzlaan, en singels en plantsoenen als de Buijs Ballotsingel.

2.2 *Ruimtelijke beschrijving*

Hoofdstructuur

Centraal in het stedenbouwkundige plan voor Schiedam-Oost staan de lanen en de singels. Deze vormen het ruimtelijk raamwerk van de wijk. De singels liggen diagonaal in de wijk en volgen het tracé van een oorspronkelijk veenstroompje. De in het plangebied gelegen Lorentzlaan en Buijs Ballotsingel zijn belangrijke onderdelen van deze hoofdstructuur, bestaande uit singels en lanen. Daartussen bevinden zich kleinschalige woonbuurten met eenvoudige meestal rechthoekige of licht geknikte stratenplannen. In het plangebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle of monumentale panden gelegen.

Buurt 15

De stedenbouwkundige structuur in het plangebied, ook wel Buurt 15 genoemd, is een mix van de planmatige uitleg uit de jaren '30 en naoorlogse stedenbouw met flats. De stedenbouwkundige structuur van deze buurt is om die reden matig waardevol. Op dit moment kan het woonmilieu in deze wijk worden omschreven als veel gestapelde bouw, parkeren langs de staten, veel collectief groen, weinig privé groen en een sobere architectuur. De meerderheid van de woningen is in eigendom van woningcorporatie Woonplus. Dit betreffen overwegend flatwoningen. De rest bestaat uit particuliere huur- en koopwoningen. De meeste daarvan dateren uit de periode 1940-1950. Ook dit zijn overwegend etagewoningen. De kwaliteit van sommige woningen is vrij matig, onder andere in verband met funderingsproblemen. Het vestigen van een voorkeursrecht op deze panden bij raadsbesluit van 4 februari 2010 zou moeten bijdragen aan het aanpakken van deze problematiek. Rond 1960 zijn de laatste flatblokken in het gebied gebouwd aan de Dr. Zamenhofstraat en de Dieselstraat.

2.3 *Functionele beschrijving*

In het plangebied zijn hoofdzakelijk woningen aanwezig. Het betreft met name gestapelde woningen in de vorm van beneden-bovenwoningen en portiekflats. Langs de Lorentzlaan zijn in de plint van de woonblokken enkele winkels gevestigd. Onder de galerijflat aan de Dieselstraat is een supermarkt gevestigd. Tussen de woningen bevindt zich weinig openbaar groen. Alleen langs de Buijs Ballotsingel en Dr. Zamenhofstraat bevinden zich grotere groenelementen. Het enige oppervlaktewater in het plangebied is de Buijs Ballotsingel, die eindigt in de vijver aan de Dieselstraat.

In het plangebied zijn geen hoofdontsluitingswegen voor het autoverkeer gelegen. De Horvathweg aan de noordzijde is één van de gebiedsontsluitingswegen van de wijk Oost. De aan het plangebied grenzende Lorentzlaan en de Hogenbanweg zijn wegen met een verzamel functie en verzorgen de interne ontsluiting binnen wijk Oost. De wegen in het plangebied zijn gecategoriseerd als een erftoegangsweg met een verblijfsfunctie of als woonerf.

2.4 Verkeer en parkeren

2.4.1 Verkeersgeneratie

Met de herstructurering van de Wetenschappersbuurt worden in totaal 312 verhuurbare eenheden, voornamelijk gestapelde woningen, gesloopt. Vervolgens vindt vervangende nieuwbouw plaats waarbij 148 grondgebonden woningen worden gerealiseerd. De verkeersgeneratie van de nieuwe situatie is te bepalen aan de hand van kencijfers van CROW in publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. Bij het bepalen van het maximaal te verwachten aantal verkeersbewegingen is uitgegaan van een woonwijk gelegen in een zeer sterk stedelijk woonmilieu. Vanwege de bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt de wijk Oost binnen dit woonmilieu door de gemeente Schiedam gerekend tot de categorie 'centrum'. In de nieuwe situatie is er sprake van in totaal 394 woningen. Dit aantal wordt gevormd door 246 (bestaande) gestapelde woningen en (nieuwe) grondgebonden woningen. Het maximaal aantal verkeersbewegingen per dag in de nieuwe situatie is circa 1.000 (Tabel 2).

		Bestaande situatie		Nieuwe situatie	
Omschrijving	Norm	Aantal woningen	Totaal Mvt/etmaal	Aantal woningen	Totaal Mvt/etmaal
Koopwoningen (etage, goedkoop)	2	166	332	166	332
Huurwoningen (etage, midden/goedkoop)	1,6	376	601,6	80	128
Koopwoningen (tussen/hoek)	5,3	---	---	74	392,2
Huurwoningen (sociale huur)	2	---	---	74	148
Totaal verkeersbewegingen/etmaal		542	933,6	394	1.000,2

Tabel 2: Verkeersgeneratie per dag oude en nieuwe situatie

Vervolgens is gekeken naar het maximaal aantal verkeersbewegingen dat de oude situatie genereerde. In de oude situatie was er in totaal sprake van 542 gestapelde woningen. Uitgaande van dit aantal woningen was er in de oude situatie sprake van maximaal circa 933 verkeersbewegingen per dag. Gelet op het voorgaande neemt ten gevolge van onderhavig plan het aantal verkeersbewegingen per dag toe met maximaal 67. Dit aantal is verhoudingsgewijs weinig ten opzichte van de huidige verkeersstromen in (de omgeving van) het totale plangebied. De toename van het aantal verkeersbewegingen heeft voor aangrenzende woningen ten opzichte van de huidige functie een gering en verantwoord effect. Het plan heeft geen nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat van omliggende woningen.

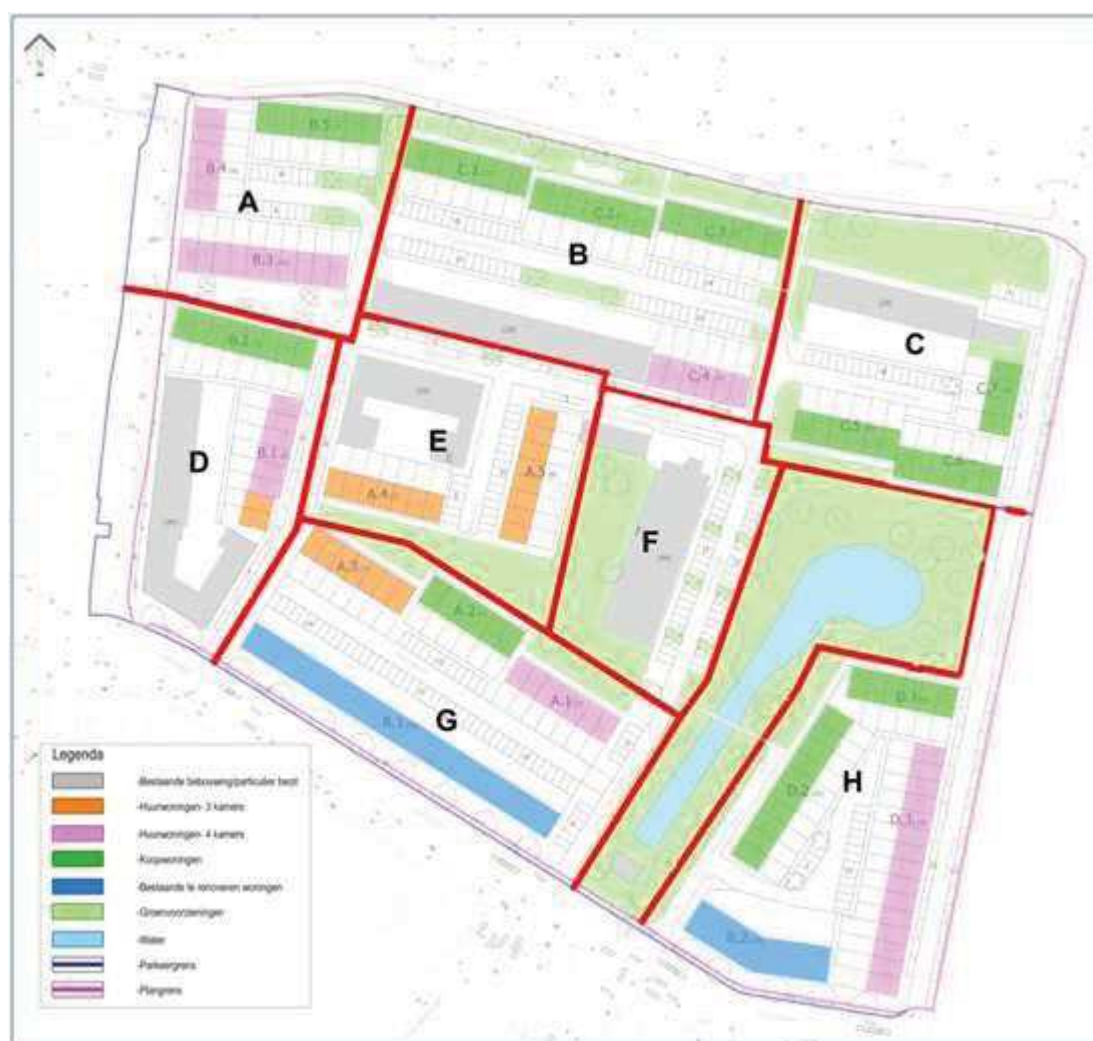
2.4.2 Parkeren

Binnen het plangebied zal naast de herontwikkeling van woningen tevens een herinrichting van het openbare gebied gestalte krijgen. De benodigde parkeerplaatsen zullen bij de herinrichting hoofdzakelijk in het openbare gebied worden gerealiseerd. In de 'Gebiedsvisie Wetenschappersbuurt Schiedam-Oost' is reeds aangegeven dat met de herprogrammering van de woningbouw ook het parkeren in het openbaar gebied vernieuwd dient te worden. Voorts is aangegeven dat de huidige parkeernorm is vastgesteld op 0,78 parkeerplaatsen per woning. Voor elke woning die wordt teruggebouwd, wordt de nieuwe norm van 1,3 parkeerplaatsen per woning gehanteerd (hetgeen is onderbouwd in de gebiedsvisie). Hiermee worden voldoende parkeermogelijkheden voor bewoners gerealiseerd.

Op 13 mei 2014 is het 'Beleid Toepassing Verordening op de parkeerbijdrageregeling en parkeernormen' door het college van burgemeester en wethouders van Schiedam vastgesteld. Dit beleid is onder meer van toepassing op ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning is vereist en heeft als doel om concreet en eenduidig vastleggen hoe artikel 2.5.30 van de Bouwverordening in de gemeente Schiedam wordt toegepast. In het 'Beleid Toepassing Verordening op de parkeerbijdrageregeling en parkeernormen' is een tabel opgenomen, waarin voor de diverse functionaliteiten de bijbehorende parkeernorm worden genoemd. Er is aangesloten bij de parkeernormen van het CROW. Voor de bestaande woningen wordt de huidige parkeernorm van 0,78 parkeerplaatsen gehanteerd. Voor de 148 nieuwe grondgebonden woningen geldt in de categorie 'centrum',

conform de tabel, een parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per huurwoning (sociale huur) en 1,4 parkeerplaats per koopwoning (tussen/hoek). Nu er evenveel koop- als huurwoningen worden gerealiseerd, wordt met een parkeernorm van 1,3 parkeerplaatsen per woning voldaan aan het beleid.

In totaal zullen in het plangebied 400 parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit zijn 15 parkeerplaatsen meer dan op basis van de bovengenoemde parkeernormen noodzakelijk wordt geacht. In onderstaande parkeerbalans is een en ander nader uitgeschreven per sector van het plangebied. Met voorliggend plan wordt dan ook voldaan aan de voorgeschreven parkeernormen. Ook wordt aan het parkeerbeleid voldaan.



Figuur 2: Overzicht gebieden parkeerbalans

bestemmingsplan Wetenschappersbuurt

Gebied	Gestapelde woningen (bestaand en te handhaven)	Norm	Grondgebonden woningen (nieuw te bouwen)	Norm	Totaal	In plan	Saldo
A	0	0,78	23	1,30	29,90	26	-4
B	29	0,78	27	1,30	57,72	65	7
C	24	0,78	16	1,30	39,52	45	5
D	46	0,78	16	1,30	56,68	43	-14
E	23	0,78	15	1,30	37,44	42	5
F	44	0,78	0	1,30	34,32	42	8
G	56	0,78	20	1,30	69,68	80	10
H	24	0,78	31	1,30	59,02	57	-2
Totaal	246		148			400	15

Tabel 3: Parkeerbilans

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Dit hoofdstuk geeft een beknopt overzicht van het relevante ruimtelijk beleid voor het voorliggende bestemmingsplan op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk schaalniveau. Per beleidsstuk is aangegeven in hoeverre deze haar doorwerking heeft in het voorliggende bestemmingsplan.

3.1 *Rijksbeleid*

3.1.1 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040.

Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Daarbij wordt ingezet op een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt.

Om dit doel te bereiken werkt het Rijk samen met andere overheden. In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur;
- het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', zoveel mogelijk over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van woningen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. De centrale sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk voor een groot deel los, ten faveure van decentrale overheden.

In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, ruimte voor klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur.

Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Verder is één van de nationale belangen die de SVIR benoemt, het belang van een 'zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten'. Concreet betekent dit onder meer dat ruimte zorgvuldig moet worden benut en overprogrammering moet worden voorkomen. Om die doelstellingen te bereiken, is in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. Alle stedelijke ontwikkelingen dienen aan de ladder voor duurzame verstedelijking getoetst te worden. De herstructurering van de Wetenschappersbuurt dient getoetst te worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. In paragraaf 5.4 wordt hier nader op ingegaan.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Gemeenten moeten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigingsplannen of uitwerkingsplannen rekening houden met het Barro. Doel van het Barro is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te verwezenlijken. In het Barro worden een aantal projecten opgesomd die een groot Rijksbelang hebben. Per project worden regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. De regels zijn een uitwerking van de onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

In het Barro zijn vijftien onderwerpen met bijzonder Rijksbelang beschreven:

- mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- defensie;
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
- rijksvaarwegen, hoofdwegen en landelijke spoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- veiligheid rond rijksvaarwegen;
- verstedelijking in het IJsselmeer;
- toekomstige rivierverruiming van de Maastakken;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

De herstructurering van een woonwijk valt niet onder één van de projecten uit het Barro. Door de beperkte schaalgrootte van het initiatief zal eveneens geen nationaal belang worden geschaad.

3.2 *Provinciaal en Regionaal beleid*

3.2.1 Visie ruimte en mobiliteit 2014

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 9 juli 2014 de Visie ruimte en mobiliteit (VRM) en de bijbehorende uitvoeringsdocumenten vastgesteld. Dit beleidskader geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. Uitgangspunt vormt steeds de maatschappelijke vraag. Ook rekent de provincie op de daadkracht van maatschappelijke partners, met wie zij intensievere samenwerking zoekt. Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving.

Bij de VRM horen: de Visie ruimte en mobiliteit, de Verordening ruimte, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit. De Agenda ruimte bevat een concretere uitwerking van de VRM. In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden.

1. Beter benutten en opwaarderen;
2. Versterken stedelijk gebied (agglomeratiekracht);
3. Versterken ruimtelijke kwaliteit;
4. Bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving.

De provincie vangt de groei van de bevolking, de mobiliteit en de economische activiteit vooral op in de bestaande netwerken en bebouwde gebieden. Steden bieden nog volop kansen om te bouwen en te verbouwen. De provincie wil de bebouwde ruimte beter benutten. Daardoor kan het landelijk gebied open blijven. Onder "bebouwde ruimte" wordt het stelsel verstaan van de systemen stedelijke agglomeratie, dorpen en linten en logistiek-industrieel systeem, inclusief de bijbehorende infrastructuur. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren. Verder blijven ook buiten de bebouwde ruimte nieuwe woon- en werklocaties mogelijk en wenselijk.

Wonen

Er is een toenemende behoefte aan woningen in centrumstedelijke en buitencentrummilieus. Bouwen in het bestaand stads- en dorpsgebied (BSD) voldoet (bij uitstek) aan deze behoefte. Daarnaast blijft vraag bestaan naar groenstedelijke, dorps- en landelijke milieus. Toevoegingen binnen bestaande stadswijken, dorpen en kleine kernen kunnen hier tot op zekere hoogte in voorzien. Ter aanvulling blijft enige uitbreiding nodig voor deze milieus en andere woningbouw die niet binnen het BSD inpasbaar blijkt te zijn met behoud van leefkwaliteit.



bestemmingsplan Wetenschappersbuurt (vastgesteld)

Binnen Zuid-Holland bestaan grote verschillen in de omvang van de woningbehoefte. Aan de ene kant zijn er gebieden waar de behoefte aan nieuwe woningen groot blijft, ook op lange termijn (na 2030). Deze liggen in of aan de hoogstedelijke zone. Toch is de afzet van de woningbouw waarin de huidige plannen voorzien, niet altijd zeker. Dat geldt in het bijzonder voor de gemeentelijke plannen die stammen uit de Vinex-periode. Deze kenmerken zich door relatief dure eengezinswoningen aan stadsranden. Het afzetrisico van deze woningbouw wordt niet zozeer veroorzaakt door de crisis, maar is vooral het gevolg van structurele demografische ontwikkelingen.

Aan de andere kant zijn er gebieden waarvoor de prognoses een bevolkingsdaling aangeven, deels na 2030. Voor de woningbehoefte vertaalt dit zich in een geringe groei of in het geheel geen groei. Ook die ontwikkeling is structureel. Daardoor wordt het aanhouden of ontwikkelen van een grote plancapaciteit met een niet-gevraagde kwaliteit zeer risicovol. Gemeenten kunnen onderlinge concurrentie voorkomen door het maken van afspraken over planreductie, en zo de haalbaarheid van de meest kansrijke plannen vergroten. De provincie bevordert dit proces door samenwerkende gemeenten ruimte voor keuzes te geven, maar ook waar nodig grenzen te stellen.

Op de Kwaliteitskaart is het plangebied aangeduid als 'steden en dorpen'. Op de kaart 'Beter benutten bebouwde ruimte' van de Structuurvisie is het plangebied aangeduid binnen het BSD. De planontwikkeling voorziet in een lokale woningbehoefte. De herstructurering van de Wetenschappersbuurt is in overeenstemming met thema 1 (beter benutten en opwaarderen), omdat woningbouw binnen het bestaand stedelijk gebied plaatsvindt.

3.2.2 Verordening Ruimte

Ladder voor duurzame verstedelijking

De in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen ladder voor duurzame verstedelijking is met behulp van artikel 2.1.1 verankerd in de Verordening Ruimte. In paragraaf 5.4 wordt aangegeven dat voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de uitgangspunten van de ladder.

Ruimtelijke kwaliteit

Op grond van artikel 2.2.1, lid 1 van de Verordening ruimte (Ruimtelijke kwaliteit) kan een bestemmingsplan (of een ruimtelijk plan) voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- b. als de ruimtelijke ontwikkeling qua aard of schaal niet past binnen het gebied (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:
 1. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en;
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.
- c. als de ruimtelijke ontwikkeling qua aard en schaal niet past binnen het gebied (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
 1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied ook aandacht is besteed aan de overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en;
 2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.

Op de Kwaliteitskaart is het plangebied aangeduid als 'steden en dorpen'. Als richtpunten wordt onder andere het volgende aangehouden:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Een nieuwe uitbreidingswijk bouwt voort op het bestaande stads- en dorpsgebied en versterkt de overgangskwaliteit van de stadsrand (zie: stads- en dorpsranden).
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.

Voorgenomen ontwikkeling betreft de herstructurering van een bestaande woonwijk. Er kan dan ook voldaan worden aan de voorwaarden, zoals gesteld onder a. Daarnaast past de stedenbouwkundige opzet van de herstructurering, mede door de verlaging van het aantal woningen, qua aard en omvang bij de schaal van het plangebied.

Het plangebied ligt binnen het BSD (bestaand stads- en dorpsgebied). Er wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Er is geen strijd met de provinciale belangen.

3.2.3 Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020

Het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020), dat in 2005 is vastgesteld, dient als regionaal structuurplan voor de stadsregio Rotterdam. Het plan bestrijkt het grondgebied van alle bij de stadsregio Rotterdam aangesloten gemeenten en is bestemd voor een periode van vijftien jaar (2005-2020). De kern van de RR2020 zit in de balans tussen verstedelijking en de kwaliteit van de leefomgeving. Ingezet wordt op efficiënt ruimtegebruik en het realiseren van woningen binnen de steden en bij knooppunten van het openbaar vervoer. Voorzien wordt in een ontwikkeling welke in overeenstemming is met deze ambities.

3.2.4 Woonvisie Zuid-Holland 2011-2020

In 2011 heeft de provincie de 'Woonvisie 2011-2020' vastgesteld. Hoofdpijnen zijn een analyse van de woningmarkt en ambities en de rol van de provincie. Uit de analyse blijkt dat meer nieuwbouwwoningen gepland zijn dan nodig, dat de kwaliteit van de huidige voorraad voor verbetering vatbaar is en dat er gedeeltelijk sprake is van een disbalans tussen vraag en aanbod. De Woonvisie kent 5 ambities:

- Regionale verscheidenheid behouden en benutten;
- Provincie stelt kaders voor de lange termijn en regionaal vindt uitwerking plaats;
- Voldoende goed woningaanbod voor iedereen;
- Niet meer woningen plannen dan nodig zijn;
- Inzetten op de verbetering van de leefbaarheid.

De acties die uit deze ambities voortvloeien zijn verwoord in het in de Woonvisie opgenomen uitvoeringsprogramma. Dan gaat het onder meer over nieuwe afspraken met de regio's over het aantal te bouwen woningen, het verplicht stellen van een regionale Woonvisie, de introductie van een afwegingskader woningbouw (vergelijkbaar met een SER-ladder) en meer sturen op woonmilieus, alsook het opstellen van kaders om ruimte voor ontwikkelingen te bieden.

3.3 Gemeentelijk/lokaal beleid

3.3.1 Stadsvisie Schiedam 2030

Op 28 september 2009 heeft de raad de 'Stadsvisie Schiedam 2030' vastgesteld. Deze Stadsvisie geldt als een structuurvisie als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. In de Stadsvisie worden tien hoofdopgaven benoemd voor de komende jaren. Voorliggende ontwikkeling sluit onder andere aan bij de volgende drie opgaven:

1. In alle wijken een mooie, schone en veilige openbare ruimte: Schiedam kiest voor een fundamenteel andere benadering bij de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte. Van belang hierbij is de visieontwikkeling en een centrale regie bij ontwerp, inrichting, uitvoering en beheer van de openbare ruimte. Daarnaast worden de wensen van gebruikers in belangrijke mate betrokken in het ontwerp en maakt de sociale en culturele invalshoek deel uit van het programma van eisen, net als aspecten van leefbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid
2. Realiseren van levensloopvriendelijke wijken voor jong en oud: Schiedammers hechten aan hun stad, ouderen meer dan jongeren, en vinden het belangrijk om in de wijk en de stad een wooncarrière te kunnen maken. Het realiseren van levensloopvriendelijke wijken wordt breed ondersteund.

3. Doorgaan met de wijkenaanpak: In het kader van integrale gebiedsontwikkeling gaat Schiedam door met de wijkenaanpak. Deze richt zich op de verbinding van de thema's (Grootstedenbeleid) sociaal, fysiek, economie en veiligheid. Voor Schiedam is de sociale, fysieke en economische revitalisering van Schiedam-Oost één van de grootste stedelijke opgaven.

De herstructurering van de Wetenschappersbuurt sluit aan op de hoofdpogingen van de Stadsvisie.

3.3.2 Woonvisie Schiedam 2030

Op 28 juni 2012 is de 'Woonvisie Schiedam 2030' vastgesteld. De Woonvisie vormt een nadere uitwerking van de in de Stadsvisie benoemde hoofdpogingen met betrekking tot het wonen voor de periode tot 2030. Uitgangspunt is dat alle Schiedammers de kans moet worden geboden om aantrekkelijk te kunnen wonen in een kwalitatief goede woon- en leefomgeving, welke voldoende mogelijkheden biedt voor sociale stijging. Deze ambitie wordt gerealiseerd door nieuwe woonmilieus in Schiedam te ontwikkelen, door stedelijke vernieuwing en Schiedam om te vormen naar een levensloopvriendelijke stad. De herstructurering van de Wetenschappersbuurt sluit aan bij deze ambities.

De Woonvisie gaat uit van de bouw van 3.500 nieuwe woningen tot 2030. Een aanzienlijk deel van deze bouwopgave gaat gerealiseerd worden in nieuwe herstructureringsgebieden. In de Woonvisie staat aangegeven dat in een zestal buurten de komende jaren wordt onderzocht waar herstructurering plaats kan vinden. Een van deze buurten is de Wetenschappersbuurt. Herstructurering in deze buurt wordt volgens de planning van de Woonvisie voorzien voor de periode 2014-2019. De sloop van flats en het terugbouwen van eengezinswoningen wordt reeds benoemd in de Woonvisie. Onderhavig bestemmingsplan voorziet in het ruimtelijk-juridisch kader voor genoemde herstructurering.

3.3.3 Gebiedsvisie Wetenschappersbuurt Schiedam-Oost

Door de projectontwikkelaar is, in opdracht van de woningcorporatie en gemeente Schiedam, een gebiedsvisie voor de Wetenschappersbuurt opgesteld. Deze gebiedsvisie Wetenschappersbuurt Schiedam-Oost, is ontwikkeld met inspraak vanuit de buurt (o.a. met SOBO) en kwam eind 2014 gereed.

In de visie wordt aangegeven op welke wijze en in welk tempo de herstructurering van de wijk zal plaatsvinden. Uitgangspunt is dat het gebied in verschillende fasen zal worden getransformeerd waarbij 312 veelal gestapelde woningen plaatsmaken voor 148 grondgebonden woningen. Naast de sloop en herbouw van woningen voorziet de gebiedsvisie eveneens in een (gedeeltelijk) gewijzigde stedenbouwkundige opzet, c.q. wijziging van het stratenpatroon en de openbare ruimten. De gebiedsvisie dient niet te worden gezien als een statisch beleidsstuk. De vernieuwingsopgave is een flexibel planproces. Dit betekent dat ideeën uit de visie in de toekomst kunnen worden herzien op basis van nieuwe inzichten.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het ruimtelijk-juridisch kader van de in de gebiedsvisie Wetenschappersbuurt Schiedam-Oost geschetste ontwikkeling. De gebiedsvisie is als Bijlage 1 bij deze toelichting opgenomen.

3.3.4 Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2011-2020

Het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2011-2020 "Schiedam duurzaam bereikbaar" (GVVP) is in 2011 vastgesteld. In het GVVP wordt beschreven op welke wijze de gemeente zich de komende jaren wil inzetten om haar strategische positie in de Zuidvleugel van de Randstad te behouden en te versterken en hoe het lokale bereikbaarheidsbeleid wordt vormgegeven om bij te dragen aan een vitale stad, waar het goed leven is. Gekozen is voor duurzame bereikbaarheid, goed voor mens, economie en milieu en voor langere tijd een oplossing biedend.

In het GVVP worden zeven beleidskeuzes benoemd en uitgewerkt:

- aantrekkelijke, verkeersveilige woonwijken met de voetgangers centraal;
- meer fietsen, Schiedam fietsstad;
- openbaar vervoer: meer en vaker met hoogwaardig OV en de sociale functie lokaal OV behouden;
- bewust kiezen, even nadenken over reizen;
- naar duurzaam goederenvervoer;
- een goede bereikbaarheid over de weg;
- naar structurele oplossingen voor parkeren.

Onderhavig bestemmingsplan vormt geen belemmering voor en ondersteunt de realisatie van ontwikkelingen en plannen, welke staan benoemd in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2011-2020.

3.3.5 Groen Blauwe Structuurvisie (GBSV)

De gemeenteraad van Schiedam heeft op 27 januari 2015 de Groen Blauwe Structuurvisie unaniem aangenomen en vastgesteld. In deze visie worden de ambities van de burgers van Schiedam over groen en water voor de komend 20 jaar geregeld. De Groen Blauwe Structuurvisie vervult uiteenlopende behoeften in de stad om te komen tot een aantrekkelijke, groene en waterrijke stad. Verbinding is daarbinnen een sleutelwoord: historisch, ecologisch, recreatief, noord-zuid.

De nieuwe versie van de eerdere Groenvisie (1996) koppelt blauw (water) aan groen. Dit omdat water en groen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en zij beiden verantwoordelijk zijn voor de ecologische waarden van Schiedam. De Groen Blauwe Structuurvisie heeft veel aandacht voor het verhogen van recreatie- en sportmogelijkheden en het versterken van de zogenaamde stad-landverbindingen, zoals de verbinding Poldervaartroute - Beatrixpark - Midden-Delflandgebied. Ook het behoud en de bereikbaarheid van een aantal cultuurhistorische en ecologische parels zijn in de visie opgenomen. Ambities in de visie zijn onder meer: de Poldervaartroute als meervoudige verbinder (historisch, ecologisch, recreatief, noord-zuid), landijsbaan status van groene parel, stadslandbouw toepassen en onderzoek doen naar de wateropgave in Schiedam West.

De grote uitdaging voor Schiedam voor de komende decennia ligt in het slim gebruik maken van de ruimte die er is, in het efficiënt herstructureren/herordenen van de stad. Daarbij is de vraag hoe deze ontwikkelingen kunnen bijdragen aan het versterken van de groenblauwe structuur in de stad.

Klimaatadaptatie in de stad wordt ook in de visie benoemd. Als gevolg van de klimaatverandering wordt de noodzaak naar een duurzamere inrichting van de stad, waaronder de waterhuishouding, steeds duidelijker. Het gaat in korte tijd immers steeds intensiever regenen. Daarnaast worden de periodes van droogte steeds langer en heter. Dat betekent dat de piekopvang vergroot moet worden, maar dat de bergingscapaciteit ook omhoog moet. De oude stedelijke gebieden (waaronder Oost) beschikken over weinig oppervlaktewater en bovendien zijn de mogelijkheden om dit oppervlaktewater aan te leggen ook beperkt. De Groen Blauwe Structuurvisie benoemt het langer vasthouden van neerslag, en het vervolgens vertraagd afvoeren, als kansrijk om deze gebieden toch klimaatadaptief te maken. In dit concrete geval is er sprake van een reconstructie van het gebied. In dat kader wordt ook voorzien in meer oppervlaktewater en minder verhard oppervlak.

In het plangebied is op de visiekaart (Figuur 4) een groenblauwe verbinding aangegeven ter plaatse van de Buijs Ballotsingel. Deze verbinding is in het onderhavige plan overgenomen en ten opzichte van de huidige situatie uitgebreid. Door de herstructurering ontstaat er in de Wetenschappersbuurt meer ruimte voor water en groen. De leefbaarheid in de wijk wordt verbeterd. Onderhavige herstructurering draagt bij aan de realisatie van de ambities uit de Groen Blauwe Structuurvisie.



Figuur 4: Uitsnede visiekaart Groen Blauwe Structuurvisie

3.3.6 Afvalwatersysteem analyse Schiedam Oost

Op 21 september 2015 hebben Nelen en Schuurmans in opdracht van de gemeente Schiedam de 'Afvalwatersysteem analyse Schiedam Oost' opgesteld. De analyse is een vervolg op de quickscan water waarbij de herinrichting van Schiedam Oost in relatie wordt gebracht met de benodigde maatregelen op het gebied van waterhuishouding. De maatregelen kunnen onderscheiden worden in het aanleggen van bergingsvoorzieningen, het afkoppelen van verhard oppervlak door een gescheiden rioolstelsel en het graven van oppervlaktewater.

Het doel van de analyse was de effecten van deze drie mogelijkheden op wateroverlast in Schiedam Oost inzichtelijk te maken. De scope van de analyse is dus breder dan het gebied Wetenschappersbuurt. De analyse heeft geleid tot veel meer inzicht in het functioneren van integrale watersysteem van Schiedam Oost. De analyse is als bijlage bij de toelichting gevoegd. Enkele conclusies die getrokken worden zijn:

1. Geen enkele variant leidt tot het volledig oplossen van de water op straat situatie voor het lage gebied.
2. Er is veel berging beschikbaar in het oppervlaktewater die efficiënter en sneller kan worden ingezet bij extreme neerslagsituaties.
3. Het versneld afvoeren van een gescheiden stelsel naar het oppervlaktewater blijkt het meest effectief te zijn wat betreft reductie van water op straat.

Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische randvoorwaarden

Het al dan niet voldoen aan verschillende planologische en milieutechnische randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan getoetst op planologische en milieutechnische randvoorwaarden.

4.1 Waterparagraaf

Ten behoeve van de uitvoering van de wettelijk verplichte watertoets is voor dit bestemmingsplan een waterparagraaf opgesteld door Wareco. Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft op 8 juli 2016 een inspraakreactie gegeven die betrekking heeft op de waterbelangen. Deze reactie is inhoudelijk geheel verwerkt. De volledige waterparagraaf 'Waterparagraaf Wetenschappersbuurt Schiedam', d.d. 14 april 2016, is als bijlage bij het plan gevoegd.

In deze waterparagraaf wordt stilgestaan bij de belangrijkste aspecten met betrekking tot de waterbelangen. Het doel van de waterparagraaf is het vastleggen en behouden van de watergerelateerde functies in het plangebied. Daarnaast wordt stilgestaan bij randvoorwaarden die gelden voor toekomstige ontwikkelingen. Hierbij wordt onder andere aandacht geschonken aan de waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterkeringen en de waterafvoer. Voorliggend plan voorziet in een vermindering van verhard oppervlak. Het is dan ook niet noodzakelijk compenserend water aan te leggen binnen het plangebied. Ondanks dat dit niet benodigd is, zal de bestaande waterpartij, nabij de Cornelis Drebbelstraat, met ongeveer 350 m² vergroot worden tot 1566 m². Dit heeft een positief effect bij extreme neerslagsituaties. Er bestaan vanuit de waterbelangen geen bezwaren tegen de omschreven herstructurering.

4.2 Bodem

De Wet Bodembescherming (Wbb) schrijft, in samenhang met de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening, voor dat in het kader van een ruimtelijk planologische procedure moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het gewenste nieuwe gebruik. De bodemkwaliteit kan (negatief) van invloed zijn op de gewenste nieuwe ontwikkeling.

4.2.1 Onderzoek ontwikkellocaties

Door Mol ingenieursbureau is in juli 2014 een Verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ('Verkennd bodemonderzoek wijk Oost', Projectnummer: 15198, versie 2, d.d. 8 juli 2014). Het onderzoeksgebied bevatte de te ontwikkelen locatie. De fasering van de herstructurering wordt nader toegelicht in paragraaf 5.3: Het Verkennend bodemonderzoek is als Bijlage 4 bij deze toelichting gevoegd. Uit de resultaten van het verkennend onderzoek komt het volgende naar voren:

- Voor wat betreft fase A is er in de grond en het grondwater sprake van lichte verontreiniging. De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot het instellen van verder onderzoek. De resultaten benaderen de toetswaarde voor nader onderzoek niet.
- Met betrekking tot fase B t/m D is er eveneens sprake van lichte verontreiniging van het grondwater. De grond is plaatselijk matig verontreinigd met nikkel en zink.

Voor wat betreft fase A worden er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaren verwacht voor het verstrekken van een omgevingsvergunning en voortzetten van het huidige gebruik (wonen). Voor het verstrekken van een omgevingsvergunning ten behoeve van woningbouw ter plaatse van fase B t/m D worden deze bezwaren wel verwacht. De aangetroffen matige verontreinigingen dienen formeel gezien nader in kaart te

worden gebracht. Indien toekomstige nieuwbouwplannen bekend zijn dienen de aangetroffen matige verontreinigingen met nikkel en zink in de grond nader te worden onderzocht en zo nodig gesaneerd.

4.2.2 Onderzoek openbaar gebied

Door Mol ingenieursbureau is in maart 2015 een Verkennend bodemonderzoek uitgevoerd voor de openbare ruimte in het plangebied ('Verkennd bodemonderzoek openbaar gebied Wetenschappersbuurt', Projectnummer: A0071, d.d. 20 maart 2015). Het onderzoeksgebied bevatte het openbaar gebied van de te ontwikkelen locatie. Het Verkennend bodemonderzoek voor het openbaar gebied is als Bijlage 5 bij deze toelichting gevoegd. Uit de resultaten van het verkennend onderzoek komt naar voren dat:

- Voor de gehele onderzoekslocatie geldt dat de grond en het grondwater overwegend niet tot licht is verontreinigd en plaatselijk matig.
- Ter plaatse van de te graven watergang is de grond en het grondwater licht verontreinigd.
- Ter hoogte van de Dieselstraat 2-110 is een sterke verontreiniging met minerale olie in het grondwater aangetroffen. Ten opzichte van het onderzoeksresultaat uit 2010 is het gehalte aan minerale olie verhoogd.

Voor wat betreft de locatie Dieselstraat 2-110 is het niet uitgesloten dat verspreiding van de verontreiniging heeft plaatsgevonden. In het kader van eventuele herinrichting zal de ernst en omvang van deze minerale olieverontreiniging opnieuw moeten worden bepaald. Een nader onderzoek naar de ernst en omvang van de sterke minerale olieverontreiniging in het grondwater, ter plaatse van de tanks ter hoogte van de Dieselstraat 2-110, is noodzakelijk voorafgaand aan de herinrichting.

4.2.3 Aanvullend verkennend bodemonderzoek

Op 27 mei 2016 is door Adverbo milieu adviesburo een aanvullend verkennend bodemonderzoek 'Verkennd bodemonderzoek (aanvullend)' uitgebracht. De aanleiding voor het onderzoek is sloop van een aantal panden en de daaropvolgende nieuwbouw. De onderzoekslocatie voor dit rapport is onderverdeeld in een drietal blokken te weten:

- Buijs Ballotsingel 50-52, Fultonstraat 1 t/m 21, Morsestraat 33
- Morsestraat 29, Fultonstraat 30 t/m 36, Bellstraat 12 t/m 16
- Bellstraat 1 t/m 11, Fultonstraat 26

Het onderzoek is steekproefsgewijs uitgevoerd waarbij het doel was om de gemiddelde milieukundige kwaliteit van de grond en het grondwater vast te stellen. Op basis van de analyseresultaten blijkt dat de grond hooguit licht verontreinigd is met enkele zware metalen, minerale olie en/of PAK's. Het grondwater blijkt licht te zijn verontreinigd met enkele zware metalen. De lichte verontreinigingen vormen geen aanleiding tot het uitvoeren van een vervolgonderzoek en vormen geen belemmering voor de voorgenomen herinrichting en nieuwbouw. Het gehele rapport is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

4.3 Flora en fauna

4.3.1 Regelgeving

Natuurbeschermingswet

Op 1 oktober 2005 is de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) in werking getreden. De Nbw 1998 biedt de grondslag voor de aanwijzing van de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Deze gebieden worden tezamen Natura 2000-gebieden genoemd. Ter bescherming van deze Natura 2000-gebieden voorziet de Nbw 1998 in een vergunningenregime voor het realiseren of verrichten van projecten en andere handelingen die de natuurlijke kenmerken van een aangewezen Natura 2000-gebied kunnen aantasten. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het gebied 'Oude Maas' (concreet het Ruigeplaatbos). Dit ligt ten zuiden van de planlocatie, op circa 8 kilometer afstand. De instandhoudingsdoelstellingen van dit Natura 2000-gebied zijn onder andere gericht op het tegen gaan van verzuring en verdroging en het verbeteren van de waterkwaliteit.

Flora-en faunawet

Per 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht geworden. Deze wet voorziet in de bescherming van planten- en diersoorten binnen en buiten de beschermde natuurgebieden. Het uitgangspunt van de wet is dat beschermde planten- en diersoorten geen schade mogen ondervinden. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte is het niet altijd nodig een vrijstelling of een ontheffing aan te vragen. Voor o.a. reguliere werkzaamheden of ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de bouw van woningen, geldt de volgende vrijstellingsregeling:

- a. een algemene vrijstelling voor algemene soorten;
- b. een vrijstelling voor beschermde soorten en vogels op voorwaarden, dat gehandeld wordt volgens een door het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie goedgekeurde gedragscode. Wanneer het onmogelijk is schade aan streng beschermde planten en dieren tijdens ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting te voorkomen, moet altijd een ontheffing worden aangevraagd bij het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. De voorwaarden verbonden aan een vrijstelling of een ontheffing zijn afhankelijk van de status van de planten- en diersoorten die in het plangebied voorkomen.

4.3.2 Effect te vergunnen activiteiten

Onderhavig initiatief voorziet in het planologisch mogelijk maken van de herstructurering van een bestaande woonbuurt. Hiertoe zal een deel van de bestaande (gestapelde) woningen worden gesloopt en zal er nieuwbouw van grondgebonden woningen plaatsvinden. Tevens zullen de aanwezige groenstroken en (privé)tuinen worden gewijzigd. Al deze activiteiten kunnen schadelijke effecten hebben op beschermde soorten. De Flora- en faunawet kan hierdoor worden overtreden.

Om de effecten van de voorgenomen wijziging op de aanwezige flora en fauna te bepalen, is door Ecoresult een 'Quickscan flora en fauna' in het kader van de Flora- en faunawet uitgevoerd. De volledige quickscan flora en fauna is als Bijlage 7 bij het bestemmingsplan gevoegd. Deze quickscan flora en fauna zoomt in op de (mogelijke) schadelijke effecten door de activiteiten en op welke wijze in het kader van de wet gehandeld kan worden.

Beschermde natuurgebieden

De planlocatie ligt op circa 8 kilometer afstand van het Natura 2000*gebied 'Oude Maas' en op circa 6,3 kilometer afstand van het EHS-gebied Vlaardingse Vaart. Op voorhand is uit te sluiten dat de verwachte storende factoren die voortkomen uit de voorgenomen activiteiten, afgezet tegen de ligging en doelstelling van beschermde natuurgebieden, leiden tot (significant) negatieve effecten op soorten, habitattypen en wezenlijke waarden en kenmerken van Natura 2000-gebieden of Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk.

Beschermde soorten

Het verkennend veldonderzoek is op 28 april 2015 door Ecoresult uitgevoerd. Aandacht is uitgegaan naar de aanwezige landschapselementen en habitats in en grenzend aan het plangebied om de resultaten van het bronnenonderzoek aan te scherpen. Aangezien de voorgenomen activiteiten in de categorie ruimtelijke ingrepen valt (zoals bedoeld in het kader van de Flora- en faunawet), zijn de soorten uit tabel 2 en 3 en vogels van de Flora- en faunawet onderzocht. Op basis van het bronnenonderzoek en de aanwezige habitats was een goede inschatting van de potenties te maken. Naar aanleiding van de bureaustudie en het veldonderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Er is potentieel geschikt habitat aangetroffen voor amfibieën en grondgebonden zoogdieren van tabel 1 uit de Flora- en faunawet. De activiteiten kunnen schadelijke effecten hebben (verstoring, vernietiging) op in gebruik zijnde verblijfplaatsen. Soorten uit tabel 1 van de Flora- en faunawet zijn vrijgesteld van een ontheffing. Artikel 2 'Zorgplicht' van de Flora- en faunawet blijft wel van kracht.
- In het plangebied is broedhabitat aangetroffen voor vogelsoorten waarvan de nesten niet jaarrond beschermd zijn en voor algemene vogelsoorten waarvan de nesten alleen beschermd zijn zodra in gebruik. De activiteiten kunnen schadelijke effecten hebben op in gebruik zijnde voortplantingsplaatsen. Het is echter mogelijk maatregelen voor de voortplantingsplaatsen te treffen waardoor schadelijke effecten niet optreden.

- In het plangebied zijn potentieel geschikte jaarrond beschermde voortplantingsplaatsen en vaste rust- en verblijfplaatsen en functioneel leefgebied voor kleine modderkruiper en huismus aangetroffen. Hiervoor is aanvullend onderzoek benodigd. De resultaten van het aanvullend onderzoek kleine modderkruiper zijn als Bijlage 8 bij het bestemmingsplan gevoegd. Verder zijn potentieel geschikte jaarrond beschermde voortplantingsplaatsen en vaste rust- en verblijfplaatsen voor gierzwaluw aangetroffen. Hiervoor dient eveneens aanvullend onderzoek te worden uitgevoerd. De resultaten van het aanvullend veldonderzoek klein graskruid, huismus en gierzwaluw is als Bijlage 9 bij het bestemmingsplan gevoegd. Tot slot zijn in de bebouwing potentieel geschikte vaste rust- en verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen aanwezig. Ook hiervoor dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Het aanvullend onderzoek vleermuizen is als Bijlage 10 bij het bestemmingsplan gevoegd.
- Klein glaskruid: Door de werkzaamheden (sloop en bouwrijp maken) zullen de groeiplaatsen van het klein glaskruid worden weggenomen. Door te werken conform een goedgekeurde gedragscode zoals de Gedragscode Flora- en fauna van Stadswerk en het treffen van aanvullende maatregelen is het aanvragen van een ontheffing van de Flora- en faunawet niet noodzakelijk.

4.3.3 Nader onderzoek

Visonderzoek kleine modderkruiper

Naar aanleiding van de conclusies uit de quickscan heeft Ecoresult op 10 juni 2015 een 'Aanvullend onderzoek kleine modderkruiper' uitgevoerd in de watergangen in het plangebied. Tijdens het onderzoek zijn binnen de watergangen geen kleine modderkruipers aangetroffen. Doordat de kleine modderkruiper tijdens het onderzoek niet is aangetroffen en migratie van vissen binnen het watersysteem in principe niet mogelijk is, is uit te sluiten dat vaste rust- en verblijfplaatsen van kleine modderkruiper (en andere beschermde vissoorten) aanwezig zijn. Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen werkzaamheden (verlengen en verbreden van de watergangen) niet zorgen voor schadelijke effecten op de vaste rust- en verblijfplaatsen en voortplantingsplaatsen en functioneel leefgebied van kleine modderkruiper (tabel 2-soort Flora- en faunawet). De Flora- en faunawet wordt door uitvoering van de activiteiten met betrekking tot kleine modderkruiper niet overtreden.

Gierzwaluwen huismus

In vervolg op de quickscan is door Ecoresult in 2015 een 'Aanvullend veldonderzoek klein graskruid, huismus en gierzwaluw' uitgevoerd naar de huismus en gierzwaluw. Het onderzoeksgebied is hiervoor door verschillende ecologisch deskundigen in totaal vier keer onderzocht. Uit het onderzoek komen de volgende resultaten naar voren:

- Er zijn in het plangebied in de te slopen woningen diverse nesten van huismussen aangetroffen. Artikel 11 van de Flora- en faunawet wordt door de geplande werkzaamheden overtreden: 'voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen worden verstoord'. Het aanvragen van een ontheffing (artikel 75) Flora- en faunawet is nodig. Daarnaast zullen er mitigerende maatregelen moeten worden getroffen.
- Voortplantingsplaatsen van gierzwaluw zijn in het plangebied afwezig. Buiten het plangebied zijn wel voortplantingsplaatsen aanwezig. De exacte locatie van deze voortplantingsplaatsen is niet bekend, maar deze liggen buiten de invloedssfeer van de voorgenomen activiteiten waardoor schadelijke effecten niet op zullen treden. Derhalve wordt de Flora- en faunawet niet overtreden.

Vleermuizen

Tot slot heeft Ecoresult naar aanleiding van de bevindingen uit de quickscan ook een 'Aanvullend onderzoek vleermuizen' uitgevoerd. Uit het onderzoek komen de volgende resultaten naar voren:

- Vaste rust- en verblijfplaatsen en voortplantingsplaatsen voor de gewone dwergvleermuis zijn binnen het plangebied afwezig. Ook is essentieel foerageergebied niet aanwezig in het plangebied. Essentiële vliegroutes zijn tevens afwezig in het plangebied. De Flora- en faunawet wordt niet overtreden. Het aanvragen van een ontheffing Flora- en faunawet is niet nodig.

- Binnen het plangebied zijn twee paarverblijfplaatsen voor de ruige dwergvleermuis aanwezig. Deze bevinden zich beiden in bebouwing welke niet wordt gesloopt. De verblijfplaatsen blijven derhalve behouden. Essentieel foerageergebied voor de ruige dwergvleermuis is afwezig in het plangebied. Ook zijn er geen essentiële vliegroutes afwezig in het plangebied. De Flora- en faunawet wordt niet overtreden. Het aanvragen van een ontheffing Flora- en faunawet is dan ook nietnodig.

4.3.4 Aanbevelingen

Voor tabel 1 en 2 beschermde dier- en plantsoorten en niet jaarrond beschermde vogelnesten kent de Flora- en faunawet vrijstellingen in het geval van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voorwaarde is dan wel dat de richtlijnen worden gevolgd uit een goedgekeurde gedragscode. Hierin staat op welke manier schade aan beschermde dieren en planten wordt voorkomen of tot een minimum beperkt blijft bij het uitvoeren van werkzaamheden. De Gedragscode Ruimtelijke ontwikkeling en inrichting gemeenten van Vereniging Stadswerk Nederland is van toepassing op voorbereidende en uitvoerende werkzaamheden als het gaat om de ontwikkeling en inrichting van ruimtelijke projecten door gemeenten en overige organisaties. Om invulling te geven aan een gedragscode dient een ecologisch werkprotocol te worden opgesteld. In een ecologisch werkprotocol staat omschreven welke maatregelen getroffen worden om effecten op beschermde soorten te voorkomen en hoe te handelen wanneer ze onverhoopt toch optreden.

Voor alle planten- en diersoorten geldt de algemene zorgplicht die is opgenomen in artikel 2 van de Flora- en faunawet. Deze bepaalt dat een ieder die weet dat zijn of haar handelen nadelige gevolgen voor flora en/of fauna kan hebben, verplicht is om maatregelen te nemen (voor zover redelijkerwijs kan worden gevraagd) die deze negatieve gevolgen zoveel mogelijk voorkomen, beperken of ongedaan maken.

4.3.5 Conclusie

De voorgenomen herstructurering heeft geen nadelige gevolgen voor het merendeel van de in het plangebied voorkomende soorten. Voor deze soorten worden geen overtredingen van de Flora- en faunawet voorzien. Een uitzondering hierop wordt gevormd voor de huismus. Met het plan vinden overtredingen van de Flora en faunawet plaats. Hiervoor is reeds een ontheffing aangevraagd. Met de juiste maatregelen zal dit dan ook geen belemmering vormen voor voorliggend bestemmingsplan.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Wettelijk kader

Het wettelijke kader voor het aspect externe veiligheid wordt onderscheiden in een wettelijk kader voor inrichtingen en een wettelijk kader voor transport.

Inrichtingen

Voor inrichtingen, die op grond van hun activiteiten relevant zijn voor de externe veiligheid, is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van belang. Dit besluit is per 26 oktober 2004 in werking getreden. Het Bevi stelt onder andere dat het aspect externe veiligheid moet worden betrokken bij het vaststellen van bestemmingsplannen en afwijkingsbesluiten.

In het Bevi wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Voor het PR is een maximaal toelaatbaar niveau van 10^{-6} per jaar vastgesteld, dat in nieuwe situaties niet mag worden overschreden. Kwetsbare functies mogen in principe niet voorkomen binnen de PR 10^{-6} -contour. Het gaat dan om functies en objecten waar zich personen gedurende een langere tijd kunnen bevinden.

Het GR drukt de theoretische kans per jaar uit dat een groep mensen van een bepaalde omvang komt te overlijden als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het groepsrisico toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Tegelijkertijd met het Bevi is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) in werking getreden waarin onder meer veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn opgenomen voor categoriale bedrijven zoals LPG tankstations. Voor bedrijven die niet onder de Revi vallen worden de veiligheidsafstanden bepaald in een kwantitatieve risicoanalyse (QRA).

Transport

Voor transport van gevaarlijke stoffen (wegtransport, watertransport, spoortransport en buisleidingstransport) gelden het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

In het Bevt zijn grens- en richtwaarden opgenomen voor het PR. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor routes die tot het basisnet behoren, moet de basisnetafstand in acht worden genomen. Deze afstand geeft de maximale 10^{-6} -contour voor het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen weer.

In de Bevt is vastgelegd dat in de toelichting bij een besluit moet worden ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding en bestrijding van rampen en de mogelijkheden voor personen om zichzelf in veiligheid te brengen, indien dit besluit is gelegen binnen het invloedsgebied van een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Een verantwoording van het groepsrisico is nodig voor het gebied dat op minder dan 200 meter van een route of tracé ligt (het groepsrisico-inventarisatiegebied), tenzij het groepsrisico lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt.

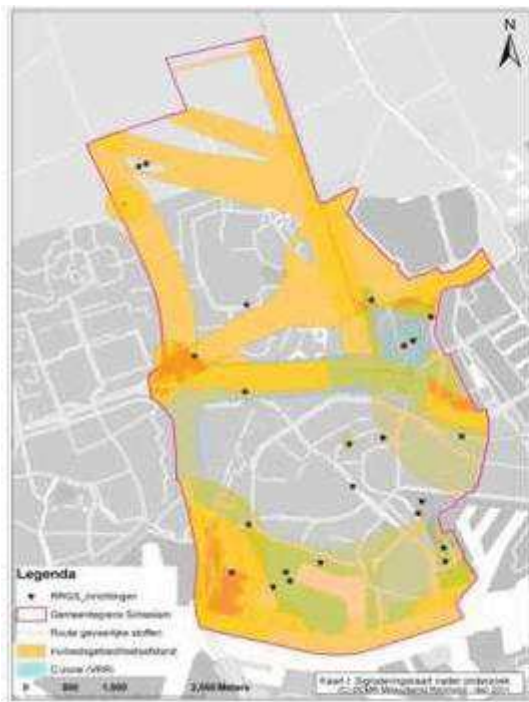
Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van kracht geworden. Dit besluit geeft milieukwaliteitseisen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen en regelt onder andere het actualiseren van ruimtelijke reserveringen voor buisleidingen in bestemmingsplannen en de voorbereiding op calamiteiten. In het Bevb worden plaatsgebonden risicocontouren en groepsrisico verantwoording gedefinieerd voor buisleidingen met gevaarlijke stoffen. In het Bevb is sprake van drie groepen buisleidingen te weten aardgasleidingen, vloeibare brandstof leidingen en de overige leidingen. In het Bevb is een verplichting opgenomen om buisleidingen in bestemmingsplannen op te nemen. Ook is een verplichting opgenomen dat buisleidingen binnen 5 jaar in alle bestemmingsplannen van Nederland opgenomen dienen te worden.

4.4.2 Onderzoek / beoordeling

Visie Externe Veiligheid 2012-2020 Veiligheid en Ontwikkeling

In april 2012 heeft de gemeente Schiedam, in aanvulling op het landelijke beleid, de 'Visie Externe Veiligheid 2012-2020 Veiligheid en Ontwikkeling' opgesteld. In de visie zijn een tweetal signaleringskaarten opgenomen. De signaleringskaarten hebben als doel om letterlijk in beeld te brengen waar in Schiedam in ieder geval rekening gehouden dient te worden met externe veiligheid bij vestiging of uitbreiding van kwetsbare functies. In de kaarten zijn 'kans' op een ongeval en 'effect' van een ongeval beide opgenomen.

bestemmingsplan Wetenschappersbuurt

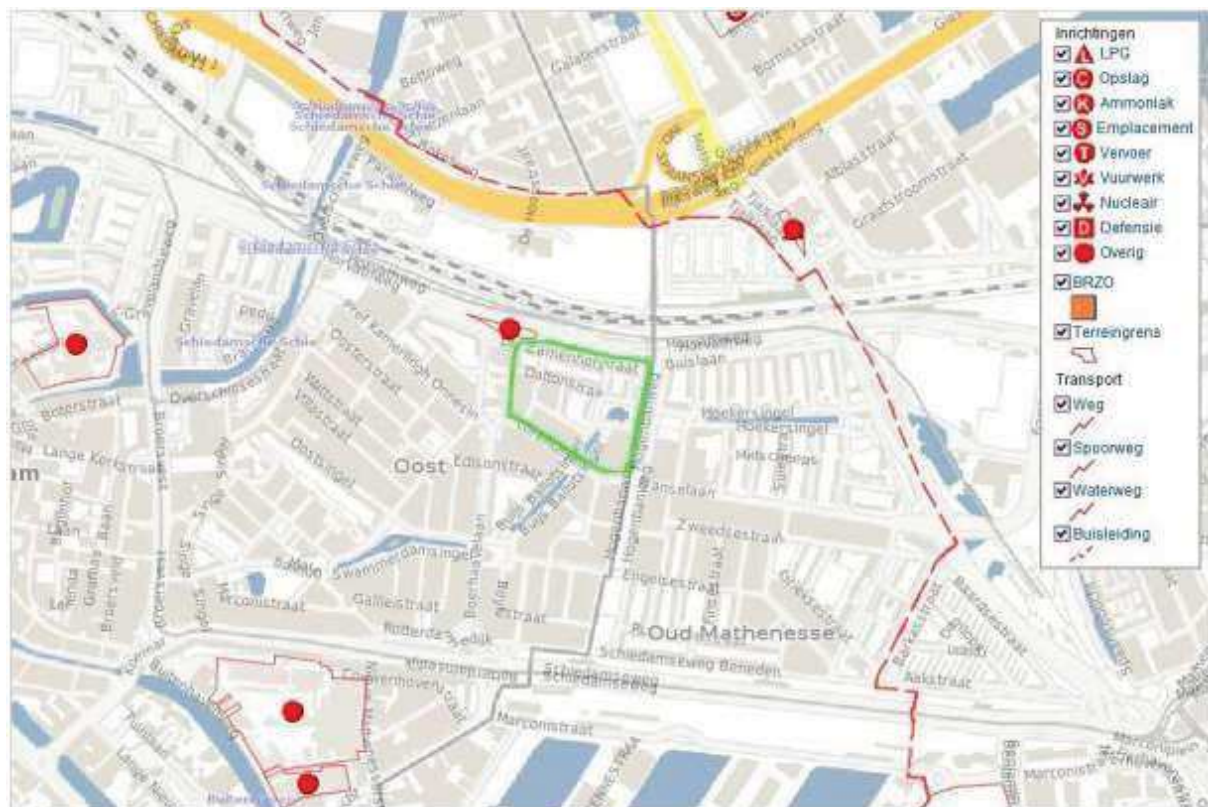


Figuur 5: Signaleringskaart nader onderzoek



Figuur 6: Niet bouwen kwetsbare bestemmingen

Uit de kaarten (Figuur 5 en Figuur 6) blijkt dat het plangebied is gelegen in het in Figuur 5 aangegeven gebied voor nader onderzoek. Het plangebied is niet gelegen in de zone 'niet bouwen' zoals aangegeven in Figuur 6. In figuur 7 worden de risicobronnen in de omgeving van het plangebied weergegeven.

Figuur 7: Uitsnede risicokaart met plangebied groen omlijnd (Bron: www.risicokaart.nl)

Risicobronnen

In het plangebied zelf zijn geen risicobronnen gelegen. In de buurt van het plangebied bevinden zich wel risicobronnen. Het gaat om de volgende risicobronnen:

1. Berser Shipping Rotterdam
2. Hogedruk aardgasleiding W521
3. Rijksweg A20
4. Tankstation Horvathweg

Berser Shipping Rotterdam

Berser Shipping ligt op ruim 700 meter van het plangebied. Uit eerdere adviezen voor ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van Berser, waaronder Schieveste, is gebleken dat deze inrichting geen groepsrisico veroorzaakt.

Hogedruk aardgasleiding W521

Ten noorden van de A20 loopt de hogedruk aardgasleiding W 521-06 (zie Figuur 7). De druk van deze leiding is 40 bar en de diameter is 16 inch. De inventarisatieafstand voor het groepsrisico bedraagt 170 meter. De afstand tot het ontwikkelingsgebied bedraagt ongeveer 300 meter, zodat deze risicobron geen invloed heeft op het plan.

Rijksweg A20

De A20 loopt ten noorden van het plangebied op ongeveer 260 meter afstand. Het plangebied is gelegen buiten het GR inventarisatiegebied van 200 meter. Er is geen groepsrisicoverantwoording voor het tankstation noodzakelijk.

Benzinestation Horvathweg

Het benzinestation aan de Horvathweg is een zogeheten RRGs inrichting (Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen). Een benzinestation zonder LPG heeft geen PR 10⁻⁶-contour. Er gelden geen belemmeringen voor het plangebied. De VRR is geraadpleegd ten aanzien van zelfredzaamheid en rampenbestrijding bij een eventueel brandincident bij het benzinestation.

Transport over water

Er ligt in de directe omgeving van het plangebied geen hoofdvaarweg, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Er is dus geen beperking voor het plangebied.

Transport over spoor

Er ligt in de directe omgeving van het plangebied geen spoorbaan, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Er is dus geen beperking voor het plangebied.

4.4.3 Conclusie

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die in de directe omgeving aanwezig zijn in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoeren van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Vanuit spoor-, vaarwegen, wegtransport, buisleidingen en inrichtingen gelden geen beperkingen voor het plangebied. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) staat de uitvoering van dit bestemmingsplan dan ook niet in de weg. Op basis van de EV visie van Schiedam kan worden volstaan met slechts een beperkte verantwoording.

Met inachtneming van de bovengenoemde regelgeving en de Visie Externe Veiligheid 2012-2020 Schiedam is voor onderhavige situatie gekeken naar de consequenties voor het groepsrisico. Gezien de verwaarloosbare groepsrisico's is de gemeente Schiedam van mening dat de risico's aanvaardbaar zijn en de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling verantwoord kan plaatsvinden.

4.5 Geluid

Binnen dit bestemmingsplan worden onder andere woningen mogelijk gemaakt. Wonen worden door de Wet geluidhinder als geluidsgevoelige functie aangemerkt. De planlocatie bevindt zich volgens de Wet geluidhinder binnen de zones van:

- autosnelweg A20 en de binnenstedelijke wegen: Horvathweg en Hogenbanweg (wegverkeerslawaai);
- spoortraject Rotterdam Centraal – Schiedam Centrum en metrospoorlijn Marconiplein – Schiedam Centrum (spoorweglawaai);
- industrieterreinen Havens-Noordwest (inclusief Oost-Frankenland) en Waal-Eemhaven (industrielawaai).

De Lorentzlaan ligt in een 30 km/uur zone en heeft daarom geen geluidzone, maar dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook te worden beschouwd.

Gelet op het voorgaande is een onderzoek Wet geluidhinder noodzakelijk. In december 2015 is door DPA Cauberg-Huygen B.V. een 'Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder' uitgevoerd. Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of bij uitwerking hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

4.5.1 Normstelling

In de Wgh (Wet geluidhinder) en het Bgh (Besluit geluidhinder) worden respectievelijk voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai twee typen grenswaarden benoemd: de zogenaamde voorkeursgrenswaarde en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde. Per geluidbron (per weg, per spoorweg, per industrieterrein) wordt aan de grenswaarden getoetst. Onderstaand zijn de voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden weergegeven voor zowel wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai (Tabel 4, Tabel 5 en Tabel 6).

Functie	Weg	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale ontheffingswaarde [dB]
Wonen (Vervangende nieuwbouw)	Autosnelweg (Buitenstedelijk gebied)	48	63
	Overige wegen (Stedelijk gebied)	48	68

Tabel 4: Overzicht grenswaarden wegverkeerslawaai

Functie	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale ontheffingswaarde [dB]
Wonen	55	68

Tabel 5: Overzicht grenswaarden spoorweglawaai

Functie	Voorkeursgrenswaarde [dB(A)]	Maximale ontheffingswaarde [dB(A)]
Wonen (Vervangende nieuwbouw)	50	65

Tabel 6: Overzicht grenswaarden industrielawaai

Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar niet van de maximale ontheffingswaarde, kan een zogenaamde hogere grenswaarde worden aangevraagd bij het College van Burgemeester en Wethouders (B&W). Het vaststellen van een hogere waarde door B&W is mogelijk indien maatregelen om de geluidbelasting te reduceren aan de bron (verkeer) of tussen de bron en ontvanger (woongebouw), zoals schermen of verkeersreducerende maatregelen, niet doelmatig zijn of bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard ondervinden. Indien ook de maximaal te verlenen

ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe geen geluidgevoelige functie mogelijk, tenzij deze wordt voorzien van maatregelen (dove gevels). De geluidswaarde binnen de geluidgevoelige bestemming (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB.

4.5.2 Onderzoeksresultaten

Wegverkeerslawaai

Autosnelweg A20

Uit de berekeningen blijkt dat de ten hoogste optredende geluidbelasting (na aftrek ingevolge art. 110g Wgh) vanwege de A20 59 dB bedraagt. Deze hoogste geluidbelasting treedt op ter plaatse van de noordgevels van blok B2. Ter plaatse van alle woonblokken is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB), maar niet van de maximale te verlenen ontheffingswaarde (63 dB).

Horvathweg

Uit de berekeningen blijkt dat de ten hoogste optredende geluidbelasting (na aftrek ingevolge art. 110g Wgh) vanwege de Horvathweg 59 dB bedraagt. Deze hoogste geluidbelasting treedt op ter plaatse van de noordgevels van blokken B5 en C1. Ter plaatse van de woonblokken B4 t/m B5, C1 t/m C3 en C7 is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB), maar niet van de maximale ontheffingswaarde (68 dB).

Hogenbanweg

Uit de berekeningen blijkt dat de ten hoogste optredende geluidbelasting (na aftrek ingevolge art. 110g Wgh) vanwege de Hogenbanweg 53 dB bedraagt. Deze hoogste geluidbelasting treedt op ter plaatse van de oostelijke kopgevels van blokken C6 en D1 en ter plaatse van de oostgevels van blokken C7 en D3. Ter plaatse van deze vier genoemde blokken is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB), maar niet van de maximale te verlenen ontheffingswaarde (68 dB).

30 km/uur wegen

Uit de berekeningen blijkt dat de ten hoogste optredende geluidbelasting (na aftrek ingevolge art. 110g Wgh) vanwege de Lorentzlaan 50 dB bedraagt, deze geluidbelasting treedt op ter plaatse van de zuidelijke kopgevel van blok D3. Van de 30 km/uur-wegen binnen het plangebied zijn geluidbelastingen berekend tot ten hoogste 47 dB na aftrek. Deze geluidbelastingen zijn lager dan de binnen de Wet geluidhinder geldende voorkeursgrenswaarde van 48 dB en worden om die reden als aanvaardbaar aangemerkt.

Gecumuleerde geluidbelasting

De gecumuleerde geluidbelasting zonder aftrek op de gevels bedraagt 66 dB op de voorgevel van blok B5.

Spoorweglawaai

Spoortraject Rotterdam Centraal – Schiedam Centrum

Uit de berekeningen blijkt dat de ten hoogste optredende geluidbelasting vanwege het spoortraject Rotterdam Centraal – Schiedam Centrum, 58 dB bedraagt op de kopgevel van blok C7. Alleen ter plaatse van dit blok is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (55 dB), maar niet van de maximale te verlenen ontheffingswaarde (68 dB).

Metrospoorlijn Marconiplein – Schiedam Centrum

Uit de berekeningen blijkt dat de ten hoogste optredende geluidbelasting vanwege het metrospoorlijn Marconiplein – Schiedam Centrum 51 dB bedraagt. Deze geluidbelasting treedt op ter plaatse van de noordelijke kopgevel van blok B4 en ter plaatse van de noordgevels van blokken B5 en C1. Er wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde (55 dB).

Industrielawaai*Havens Noordwest (inclusief Oost-Frankenland)*

Uit de berekeningen blijkt dat de ten hoogste optredende geluidbelasting vanwege het industrieterrein Havens Noordwest (inclusief Oost-Frankenland) 49 dB(A) bedraagt. Deze geluidbelasting treedt op ter plaatse van de zuidelijke/zuidoostelijke gevels van blokken C5, C6 en D2. Er wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)).

Waal-Eemhaven

Conform de 1 dB(A) contourlijnen is de ten hoogste optredende geluidbelasting vanwege het industrieterrein Waal-Eemhaven 51 dB(A). Deze geluidbelasting treedt op ter plaatse van de zuidelijke kopgevel en de oostelijke straatgevel van blok D3. Alleen op dit blok is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

4.5.3 Aanvraag hogere waarden

In het akoestisch onderzoek zijn verschillende maatregelen aan de bron, in de overdracht en aan de ontvangstzijde beschouwd (zie Bijlage 11).

Voor de woonblokken A1 tot en met A5 is op 21 juli 2016 al een besluit hogere waarde verleend in het kader van de omgevingsvergunning voor fase A van het project Wetenschappersbuurt. Het betreft dezelfde hogere waarden die in de tabel hierboven zijn opgenomen. Deze hogere waarden zijn al verleend en worden dus niet opnieuw opgenomen in dit hogere waardenbesluit.

Maatregelen aan de bron

Op de A20 wordt al geluidarm asfalt toegepast. Geluidarm asfalt op de Horvathweg en/of op de Hogenbanweg heeft nauwelijks effect op het aantal woningen dat alsnog aan de voorkeursgrenswaarde zou voldoen. Ook gezien de bepalende geluidniveaus van de A20.

Geluidarm asfalt op de Horvathweg of Hogenbanweg is ook niet opgenomen in het actieplan geluid, deze wegen hebben een lagere prioriteit als andere wegen binnen Schiedam. Bronmaatregelen op de bovengenoemde wegen worden gezien de beperkte geluidsreducerende effecten niet doelmatig beschouwd.

Het aanbrengen van raildempers kan gelden als mogelijke bronmaatregel voor het raillawaai. Gezien het feit dat hier slechts 4 woningen alsnog aan de voorkeursgrenswaarde (railverkeer) zouden voldoen en er nog steeds een hoge belasting van wegverkeer resteert, wordt het aanbrengen van raildempers niet als doelmatig beschouwd.

Overdrachtsmaatregelen

In het rapport is de mogelijke maatregel van een geluidscherm bij de A20 onderzocht.

Schermen langs binnenstedelijke wegen zijn op deze locatie niet wenselijk. Langs het spoor is dit ook niet onderzocht vanwege de beperkte overschrijding en het beperkte aantal woningen (4).

Voor de beoordeling van de doelmatigheid van een geluidscherm langs de A20 is de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder gehanteerd. Er is gerekend aan een scherm van 11 meter hoog met een lengte van 650 meter. Toepassing van een dergelijk scherm zou wel een aanzienlijke reductie van geluidbelasting met zich meebrengen, maar nog steeds zou bij 95 woningen de voorkeursgrenswaarde worden overschreden. Ook deze maatregel is daarom als niet doelmatig beschouwd.

Maatregelen aan ontvangtzijde

Als derde stap in het afwegen van maatregelen kunnen gevelmaatregelen worden overwogen, zoals bijvoorbeeld dove gevels of gebouwgebonden schermen voor de gevels.

Hiertoe wordt wel besloten indien de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. Dat is in dit plan niet het geval. Met de aanvullende geluidwering (in het kader van het Bouwbesluit) ter bescherming van het binnenniveau kan een aanvaardbaar binnenklimaat worden geborgd.

Qua maatregelen zullen er aan de oostzijde van het plangebied twee tuilmuren gerealiseerd worden van 2,5 meter hoogte. Tevens wordt voorzien in stil wegdek bij de Daltonstraat. Aanvullend wordt in het noordwestelijke gedeelte, waar de geluidsbelasting het hoogst is, twee extra maatregelen geëist. Als eerste wordt een scherm (5,5 meter) geplaatst aan de Dr. Zamenhofstraat. Dit scherm wordt geplaatst in combinatie met het ophogen van blok B4 met 6 zadeldaken. Beide varianten samen leveren samen 15 extra geluidluwe gevels op. Omdat overige maatregelen bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch om hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai afkomstig van de rijksweg A20, de Horvathweg, de Hogenbanweg, spoortraject Rotterdam-Schiedam en industrieterrein Waal-Eemhaven. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de hogere waarden die noodzakelijk zijn.

4.5.4 Conclusie

Uit de berekeningen blijkt dat sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor 136 van de 148 geplande woningen. Qua maatregelen wordt voorzien in stil wegdek bij de Daltonstraat, een drietal tuilmuren en een ophoging van blok B4. Omdat overige geluidreducerende maatregelen overwegende bezwaren met zich meebrengen op stedenbouwkundig en/of financieel gebied, dan wel niet doelmatig zijn, is het noodzakelijk een hogere waarde vanwege wegverkeerslawaai voor de woning vast te stellen.

Gezien het feit dat ter plekke feitelijk reeds een hoge geluidsbelasting is, en het feit dat het aantal woningen met 164 naar beneden bijgesteld wordt, zal per saldo het aantal geluidgehinderden omlaag gaan. Ook zal bij de nieuwe woningen een beter woonklimaat ontstaan dan bij de oude woningen door de bouwkundige eisen die nu gesteld worden. Gezien het feit dat de ontwikkeling ook naadloos past in de Stadsvisie (sociale stijging, wijkenaanpak) en de wens om ter plekke beter met water om te gaan zodat wateroverlast wordt voorkomen, wordt voorgesteld een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde te verlenen.

Concluderend vormt het aspect ‘geluid’, ondanks dat sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden, geen belemmering voor de beoogde planontwikkeling. Wel dienen hogere waarden te worden aangevraagd. De procedure voor hogere waarden loopt parallel aan de bestemmingsplanprocedure.

bestemmingsplan Wetenschappersbuurt

Woonblok	Hogere waarde	Aantal woningen	Geluidbron
B2	57 dB	3	Rijksweg A20
	58 dB	5	Rijksweg A20
B3	50 dB	6	Rijksweg A20
	51 dB	3	Rijksweg A20
	53 dB	1	Rijksweg A20
B4	56 dB	4	Rijksweg A20
	57 dB	2	Rijksweg A20
	52 dB	2	Horvathweg
	53 dB	2	Horvathweg
	54 dB	1	Horvathweg
	57 dB	1	Horvathweg
B5	53 dB	7	Rijksweg A20
	59 dB	7	Horvathweg
C1	56 dB	7	Rijksweg A20
	59 dB	7	Horvathweg
C2	53 dB	7	Rijksweg A20
	58 dB	7	Horvathweg
C3	53 dB	7	Rijksweg A20
	58 dB	7	Horvathweg
C4	49 dB	4	Rijksweg A20
	50 dB	2	Rijksweg A20
C5	52 dB	4	Rijksweg A20
	53 dB	2	Rijksweg A20
C6	52 dB	2	Rijksweg A20
	53 dB	3	Rijksweg A20
	56 dB	1	Rijksweg A20
	49 dB	1	Hogenbanweg
	53 dB	1	Hogenbanweg
C7	56 dB	4	Rijksweg A20
	49 dB	3	Horvathweg
	53 dB	1	Horvathweg
	53 dB	4	Hogenbanweg
	57 dB	3	Spoorweg Schiedam-R'dam
	58 dB	1	Spoorweg Schiedam-R'dam
D1	53 dB	2	Rijksweg A20
	56 dB	4	Rijksweg A20
	49 dB	1	Hogenbanweg
	53 dB	1	Hogenbanweg
D2	53 dB	10	Rijksweg A20
D3	52 dB	6	Rijksweg A20
	53 dB	9	Rijksweg A20
	51 dB	2	Hogenbanweg
	52 dB	6	Hogenbanweg
	53 dB	7	Hogenbanweg
	51 dB(A)	15	Industrieterrein Waal-/Eemhaven

Tabel 7 Overzicht benodigde hogere waarden.

4.6 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van de luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (Wm). De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing). Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wm in werking getreden. In de Wet milieubeheer zijn onder andere regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂) en stikstofoxiden (NO_x), fijn stof (PM₁₀), lood (Pb), koolmonoxide (CO) en benzeen (C₆H₆).

De Wet luchtkwaliteit (artikel 5.16, eerste lid, Wm) stelt dat ruimtelijke plannen doorgang kunnen vinden indien aan één van de onderstaande voorwaarden is voldaan:

- de plannen leiden niet tot het overschrijden van een grenswaarde;
- de luchtkwaliteit verbetert tengevolge van de plannen (per saldo) of blijft ten minste gelijk blijft;
- de plannen dragen niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de concentratie van NO₂ en PM₁₀ in de buitenlucht. Vanaf het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit wordt onder een NIBM-bijdrage een bijdrage van minder dan 3% van de grenswaarde verstaan;
- het project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL).

Met deze wijziging is een wettelijke basis voor een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit opgesteld.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

AMvB en Regeling niet in betekenende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van NIBM, zijn vastgelegd in de AMvB-NIBM. In de AMvB-NIBM is vastgelegd dat een verslechtering van 3% van de luchtkwaliteit (c.q. een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekenende mate' kan worden beschouwd.

Initiatief is NIBM

Zoals reeds is vastgesteld zal het aantal voertuigbewegingen met voorliggend initiatief, als gevolg van de herstructurering, met maximaal 67 motorvoertuigen per etmaal toenemen. Om voor kleine projecten te kunnen bepalen of het project als 'niet in betekenende mate' beschouwd mag worden heeft het toenmalige ministerie van VROM in de NIBM-tool (en handleiding) gepubliceerd op de website van InfoMil (www.infomil.nl). De invoer van de maximaal te verwachten toename van verkeersbewegingen, als gevolg van voornemen, in de NIBM-tool leidt tot de conclusie dat het project kan worden beschouwd als een NIBM-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan dan ook achterwege blijven.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		67
Aandeel vrachtverkeer		5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,11
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,02
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Tabel 8: Rekenresultaat NIBM-tool (Bron: <http://www.infomil.nl>)

4.7 Milieuhinder bedrijvigheid

4.7.1 Wettelijk kader

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- Het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies.
- Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is.

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de onderstaande richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk' danwel 'gemengd gebied'. De omgeving van het onderhavige plangebied kan door de afwisseling van functies (o.a. wonen, centrumfuncties en maatschappelijke functies) en belangrijke infrastructuurle voorzieningen (metro, Horvathweg, Hogenbanweg en A20) op korte afstand van het plangebied, worden gekarakteriseerd als een 'gemengd gebied'.

4.7.2 Onderzoek en beoordeling

Aan de hand van vorenstaande regeling is onderzoek verricht naar de situatie ter plaatse van het plangebied. Onderhavige ontwikkeling betreft de herstructurering van een bestaande woonbuurt. Gebleken is dat woningen milieugevoelige objecten zijn. In het plangebied en de directe omgeving daarvan bevinden zich de volgende relevante bedrijven en maatschappelijke instellingen (Tabel 7):

Naam	Hoofdactiviteit	Adres	Milieu Cat.	Max. hinder afstand Rustige woonwijk	Max. hinder afstand Gemengd gebied
Argos Schiedam	Benzineservicestation zonder LPG	Horvathweg 50	2	30	10
C.P. Gerhardt Schilders	Schildersbedrijf	Dr. Zamenhofstraat 9-11	2	30	10
Basisschool de Peperklip	Scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs	Fahrenheitstraat 2-6	2	30	10
Sportzaal Oost	Gymnastiekzaal	Celsiusstraat 4	2	30	10

Tabel 9: Milieuzonering

De nieuwe woningen die met voorliggend plan mogelijk worden gemaakt liggen allen op ruimere afstand van de genoemde inrichtingen dan op basis van richtafstand voor een gemengd gebied wordt voorgeschreven.

Een uitzondering hierop wordt gevormd door het schildersbedrijf aan de Dr. Zamenhofstraat 9-11. De nieuwe woningen aan de Hogenbanweg komen op circa 6 meter van het bedrijfspand. Volgens de handreiking "Bedrijven en milieuzonering" valt dit bedrijf formeel onder SBI2008-code 41/42/43, met een grootste richtafstand van 10 meter voor geluid. Deze code omvat aannemersbedrijven in het algemeen. De richtafstand voor geluid is daarbij in het bijzonder gerelateerd aan geraasmakende activiteiten als bijvoorbeeld machinale houtbewerking. Gezien de aard en omvang van het bedrijf is dit echter een overschatting van de milieuhinder. De bedrijfsactiviteiten van het schildersbedrijf zijn (naar verwachting) dusdanig dat deze geen 'geraasmakende activiteiten' omvatten die kunnen zorgen voor geluidoverlast. Daardoor kan de richtafstand voor geluid met één stap worden verlaagd naar 0 meter. Derhalve is er geen sprake van een belemmering voor de voorgenomen woningbouw.

Conclusie

Gelet op het voorgaande vormen de milieubelastende functies vanuit het oogpunt van milieuzonering geen belemmering voor de in dit plan besloten ruimtelijke ontwikkeling. Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is te achten met een goede ruimtelijke ordening.

4.8 Milieueffectrapportage

Niet voor alle nieuwe activiteiten hoeft een m.e.r. -procedure gevolgd te worden. Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het 'nee, tenzij' -principe. Dat wil zeggen dat alleen een milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

De Wet milieubeheer maakt onderscheid in een m.e.r.-procedure voor plannen (planMER) en voor besluiten (besluitMER of projectMER). Voor een bestemmingsplan kan zowel de plan-m.e.r.-plicht als de besluit-m.e.r.-plicht gelden. Er zijn twee manieren waarop de m.e.r.-plicht kan ontstaan:

1. Het plan- en/of het besluit is m.e.r.-plichtig als de voorgenomen activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage.
2. Als voor het plan een zogeheten passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 gemaakt moet worden is een plan eveneens plan-m.e.r.-plichtig. Dat is het geval als het plan significante negatieve gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied.

De lijst van activiteiten in de onderdelen C en D van het Besluit milieueffectrapportage bestaat uit vier kolommen. De eerste kolom bevat een omschrijving van de m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten. De tweede kolom vermeldt eventuele drempelwaarden. In de derde en vierde kolom staat vermeld welk type plan, respectievelijk welk besluit, van toepassing is.

Het Besluit milieueffectrapportage maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Als de activiteit onder de drempelwaarden uit kolom 2 van bijlage D blijft, geldt dat moet worden beoordeeld of een MER moet worden opgesteld. De centrale vraag die daarbij beantwoord moet worden is of er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Als dat het geval is, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

Voor de vraag of de onderhavige herstructurering plan-m.e.r.-plichtig is, geldt dat dit het geval is als het plan genoemd is in kolom 3 en activiteiten mogelijk maakt die in onderdeel C en D zijn genoemd in kolom 1 en voldoen aan de in kolom 2 genoemde drempelwaarden.

De voorliggende ontwikkeling is een activiteit die is genoemd in onderdeel D, namelijk: “D 11.2: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”. Met voorliggende ontwikkeling wordt echter niet voldaan aan de in kolom 2 genoemde drempelwaarde.

Het voornemen betreft een herontwikkeling waarbij het aantal woningen in het plangebied fors afneemt. Het plangebied is gelegen in bestaand stedelijk gebied. Tenslotte biedt de herstructurering de mogelijkheid om de bestaande verouderde woningen te vervangen door duurzamere c.q. energiezuinigere woningen. Geconcludeerd kan dan ook worden dat er geen negatieve milieueffecten verbonden zijn aan voorliggend plan. Daarnaast hebben de in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn opgenomen criteria niet uitgewezen dat er sprake zal zijn van belangrijke milieugevolgen, zodat een nadere m.e.r.-beoordeling achterwege kan blijven.

4.9 Archeologie

Beleidskader

De gemeente Schiedam onderschrijft de uitwerking van het 'Verdrag van Malta': behoud van het archeologisch erfgoed waar mogelijk en documentatie waar nodig. Hierbij wordt aangesloten op het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het 'Verdrag van Malta' is ontwikkeld. 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.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren (inventariserend veldonderzoek). De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

Bewoningsgeschiedenis

Het bestemmingsplangebied maakt deel uit van een veengebied waarop klei is afgezet in verschillende periodes (Afzettingen van Duinkerke 0-III). Op het veen werd in de IJzertijd (800 voor Christus-begin jaartelling) gewoond. Op de Afzettingen van Duinkerke 0 en I kunnen bewoningssporen uit de IJzertijd en Romeinse tijd voorkomen. De kleiafzettingen in het gebied zullen deels afkomstig zijn van de Schie en voor een deel van de Nieuwe Maas. Op dergelijke oever- en dekafzettingen werd in de Romeinse tijd en (vroeg) middeleeuwen gewoond. In de 10^e/11^e eeuw werd het (klei-op-)veengebied ontgonnen. De maaiveldval ten gevolge van de ontwatering van het veen maakte het gebied kwetsbaar voor overstromingen. De aanleg van rivier- en polderdijken was noodzakelijk. De dijken werden vanaf het begin vaak als woonplaats benut.

In het gehele bestemmingsplangebied zijn vindplaatsen uit de IJzertijd, Romeinse tijd en middeleeuwen te verwachten.

Op de Archeologische Waardenkaart van Schiedam is aangegeven dat voor het hele plangebied een verplichting tot het verrichten van archeologisch vooronderzoek bij bouwplannen rust. In het plangebied geldt de waarde: 'Waarde - Archeologie 1'. In het voorliggende bestemmingsplan is daarom een bouwregeling en vergunningstelsel voor werkzaamheden opgenomen voor bouwactiviteiten met een oppervlak van meer dan 200 m² en die tevens dieper reiken dan 1,0 meter beneden maaiveld.

4.10 Duurzaamheid

De basiskwaliteit en uniciteit van de wijk ligt in de singelstructuur: een nog niet ten volle benutte buitenruimte. De groenblauwe structuur wordt versterkt als ruimtelijke drager van de nieuwe wijk, waar een flinke kwaliteitsverbetering plaatsvindt. Hierbij wordt vorm gegeven aan klimaatadaptatie en wordt wateroverlast in het vervolg voorkomen. In totaal wordt meer dan 11% verhard oppervlakte ingeruild voor groen. Zo wordt de hoeveelheid open water met ca. 350 m² vergroot en wordt de Buys Ballotsingel verbonden met de vijver aan de Dieselstraat. Deze singelstructuur wordt in het verlengde daarvan via een ondergrondse verbinding gekoppeld met de Rotterdamse singels. Dit zorgt voor een verbeterde afvoer van het water, vergroting van de biodiversiteit en een nieuwe inrichting van de singels die bijdraagt aan de beeldkwaliteit van de buurt.

Om het middengebiet autovrij te maken en groen in te richten zijn in de nieuwe verkaveling parkeerhofjes opgenomen waardoor de auto zoveel mogelijk uit het zicht is. Zo wordt dit het groene hart van de wijk dat ruimte biedt aan spelen en voor de bewoners om elkaar te ontmoeten.

Gezien het feit dat ter plekke feitelijk reeds een hoge geluidsbelasting is, en het feit dat het aantal woningen met 164 woningen zal afnemen, zal per saldo het aantal geluidgehinderden omlaag gaan. Ook worden er in het kader van duurzaamheid extra maatregelen genomen om het geluid te beperken. Zo worden er twee tuinmuren gerealiseerd van 2,5 m hoogte en wordt in stil wegdek voorzien bij de Daltonstraat. Aanvullend wordt in het noordwestelijke gedeelte, waar de geluidsbelasting het hoogst is, een scherm (5,5 m) geplaatst aan de dr. Zamenhofstraat. Dit scherm wordt geplaatst in combinatie met het ophogen van blok B4 met 6 zadeldaken.

Door het vervangen van in slechte staat verkerende appartementen door grondgebonden woningen wordt de bouwkundige staat van de woonvoorraad van de Wetenschappersbuurt aanzienlijk verbeterd en verduurzaamd. De woningen kenmerken zich door het gebruik van duurzame materialen en zijn voorzien van zonnepanelen op het dak waarmee een EPC van 0,4 wordt bereikt.

Vanzelfsprekend wordt gewerkt met duurzaam en gecertificeerd hout en andere materialen. Daarnaast is de bouwer aangesloten bij Bewuste Bouwers en wordt een zogenaamde 'Groene Bouwplaats' gehanteerd, waarbij afvalproductie wordt tegengegaan en dit verder gescheiden wordt.

bestemmingsplan Wetenschappersbuurt

Daarnaast is er een grote wens om mensen vanuit de wijk Oost, in te zetten binnen het project en eventueel project initiatieven vanuit de wijk Oost vanuit het project te ondersteunen. Er is op dit moment een wijkinitiatief waarbij mensen een technische opleiding krijgen om zo weer te integreren in de maatschappij. Een idee zou kunnen zijn dat, geredeneerd vanuit het principe van sociale return deze mensen stage kunnen lopen bij bijvoorbeeld ERA of Oranje. Dit zal voor de vaststelling van het bestemmingsplan verder uitgekristalliseerd worden in de vorm van een overeenkomst.

Voor de Wetenschappersbuurt is een gerichte buurtaanpak neergezet waarbij aandacht is besteed aan zowel de harde als de zachte kant van de gebiedstransformatie. Hierdoor zal een geleidelijke, duurzame verandering op gang komen wat uiteindelijk resulteert in een trotse buurt wordt waar men nog lang wil blijven wonen.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

Het bestemmingsplan 'Wetenschappersbuurt Schiedam-Oost' betreft de herstructurering van de Wetenschappersbuurt. Het bestemmingsplan is in eerste instantie gericht op het bieden van een actueel en eenduidig juridisch-planologisch kader voor het gehele plangebied.

5.1 Aanleiding en doelstelling

De sociale situatie en de bouwkundige staat van de woningen in de Wetenschappersbuurt zijn voor de gemeente Schiedam en de woningcorporatie aanleiding om de herstructurering ter hand te nemen. Eind 2014 kwam de Gebiedsvisie Wetenschappersbuurt Schiedam-Oost gereed. In de visie wordt aangegeven op welke wijze en in welk tempo de herstructurering van de wijk zal plaatsvinden. In verschillende fasen zal het gebied worden getransformeerd. Hierbij zullen 312, veelal gestapelde, woningen plaatsmaken voor 148 voornamelijk grondgebonden woningen. Naast de sloop en herbouw van woningen voorziet de gebiedsvisie eveneens in een (gedeeltelijk) gewijzigde stedenbouwkundige opzet, c.q. wijziging van het stratenpatroon en de openbare ruimten.

Uiteindelijk is er, in afwijking van de gebiedsvisie, voor gekozen om in totaal 312 verhuurbare eenheden, voornamelijk gestapelde woningen, te gaan slopen. Vervolgens vindt vervangende nieuwbouw plaats waarbij 148 grondgebonden woningen worden gerealiseerd. De grondgebonden woningen bestaan voor de helft uit huurwoningen. De andere helft betreft koopwoningen. De (woon)blokken aan de Lorentzlaan blijven behouden en zullen worden gerenoveerd (Figuur 8).



Figuur 8: Stedenbouwkundig plan Wetenschappersbuurt

5.2 Uitgangspunten

In de gebiedsvisie wordt aangegeven dat de herstructurering door middel van een gefaseerde aanpak zal worden doorgevoerd in het plangebied (Figuur 8). De verschillende fasen van de herstructurering zullen vanaf 2016 worden uitgevoerd. De afronding is gepland in 2023. In volgorde van uitvoering worden de volgende vier fasen onderscheiden:

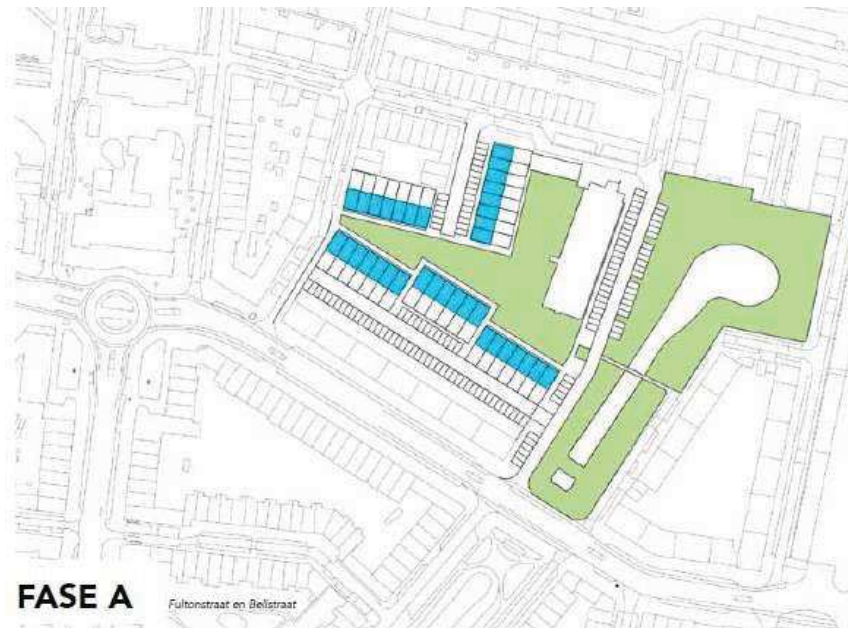
- A. De Fultonstraat en de Bellstraat;
- B. De Fahrenheitstraat, Morsestraat en Dr. Zamenhofstraat (westelijk deel);
- C. De Dr. Zamenhofstraat, Hogenbanweg (noordelijk deel), Jan Leeghwaterstraat en de Daltonstraat (nr. 4 t/m 12)
- D. De Hogenbanweg (zuidelijk deel), Cornelis Drebbelstraat en de Buijs Ballotsingel

In navolgende paragrafen worden de belangrijkste uitgangspunten van de verschillende fasen en deelfasen voor het bestemmingsplan beschreven.

5.3 Ontwikkelingen

5.3.1 Fase A

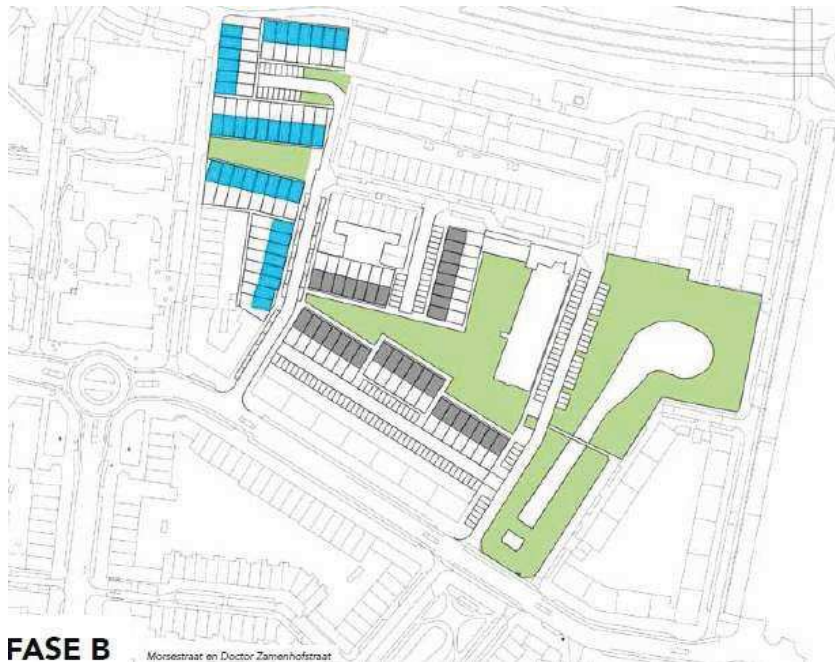
De gewenste nieuwe ontwikkelingen in de eerste fase zijn vrijwel volledig uitgekristalliseerd. In fase A worden de bestaande woningen aan de Fultonstraat en Bellstraat gesaneerd. In de nieuwe situatie worden 35 grondgebonden woningen gerealiseerd. In deze fase is het van belang om de beoogde kwaliteiten van een tuindorp, groen en autoluw, direct aan te brengen in de openbare ruimte. Het parkeren wordt zoveel mogelijk uit het zicht van de woningen opgelost in parkeerhoven achter de woningen. In de Bellstraat wordt achter de woningen het parkeren opgelost.



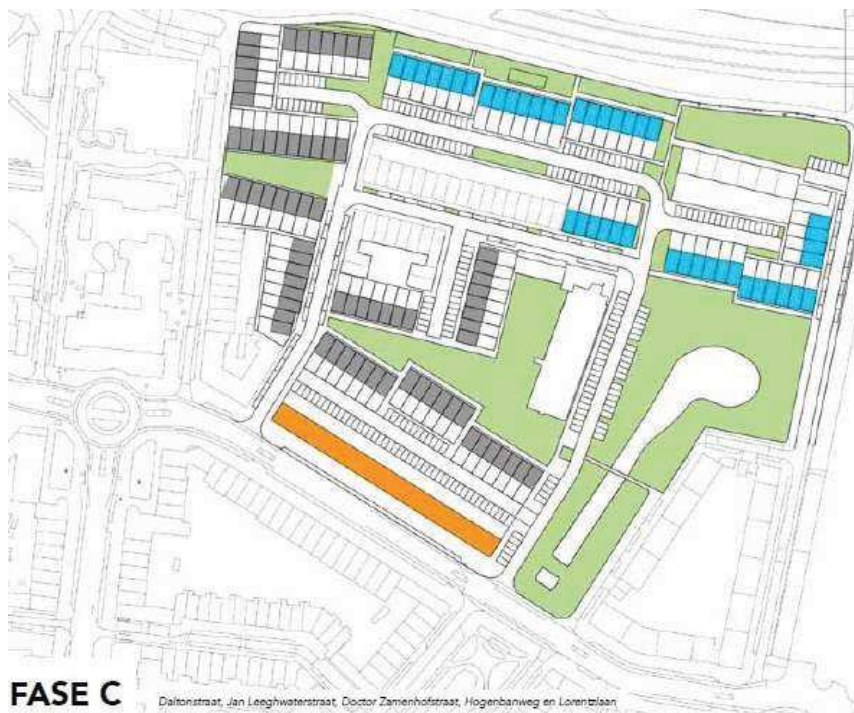
Figuur 9: Wetenschappersbuurt, fase A

5.3.2 Fase B

Net als de eerste fase zijn de gewenste ontwikkelingen in de tweede fase concreet uitgewerkt. In fase B worden de bestaande woningen aan de Dr. Zamenhofstraat, Fahrenheitstraat en (gedeeltelijk) Morsestraat gesaneerd, waarna er 39 grondgebonden woningen worden teruggebouwd (blokken B.1 t/m B.5). De Dr. Zamenhofstraat wordt in noordelijke richting verlegd. Ook hier wordt het parkeren uit het zicht van de woningen als uitgangspunt genomen. Een groot deel van de parkeerplaatsen wordt in parkeerhoven achter de woningen gerealiseerd. Tot slot wordt door de herprofilering van de Daltonstraat in de buurt een wandelroute van west naar oost gecreëerd.



Figuur 10: Wetenschappersbuurt, fase B



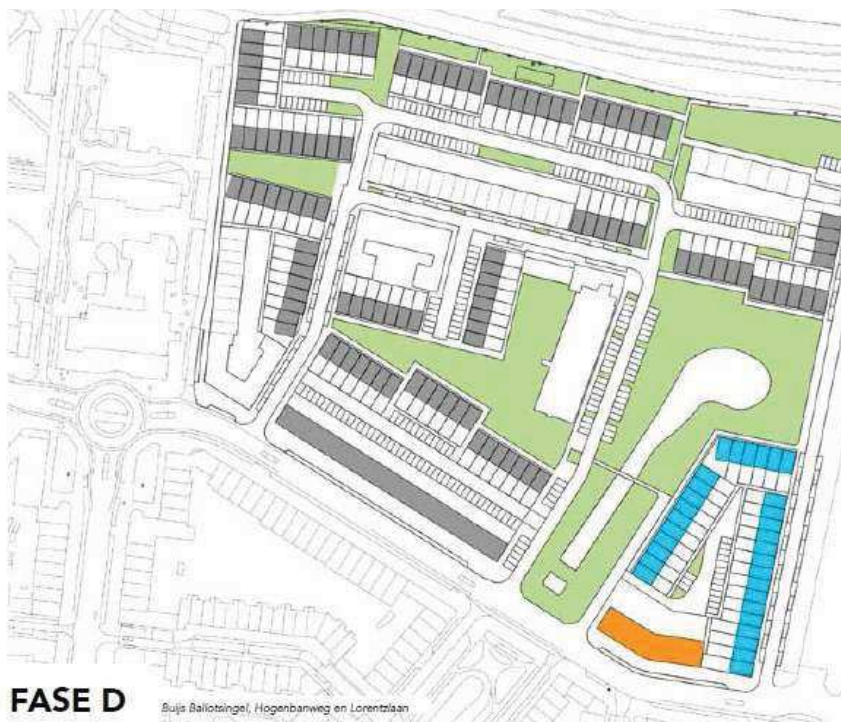
Figuur 11: Wetenschappersbuurt, fase C

5.3.3 Fase C

De gewenste ontwikkelingen in de derde fase zijn deels concreet. Voor het overige deel bestaan nog uitwerkingsvarianten. In fase C worden de bestaande woningen aan de Dr. Zamenhofstraat (westelijk deel), Jan Leeghwaterstraat en Hogenbanweg (noordelijk deel) gesaneerd. Ook het reeds gesaneerde gedeelte van de Daltonstraat behoort tot deze fase. In deze fase worden er 44 nieuwe grondgebonden woningen (blok C.1 t/m C.7) gerealiseerd. Om voldoende parkeergelegenheid te kunnen realiseren, wordt een parkeerhof ter hoogte van de Keesomstraat aangelegd. Daarnaast blijft het langsparkeren aan de Hogenbanweg gehandhaafd. Het parkeren aan de Dr. Zamenhofstraat wordt verplaatst van de voorzijde van de woningen naar een 'parkeerstraat' achter de woningen. Tot slot wordt in de portiekflat aan de Lorentzlaan de keuken, douche en toilet vervangen en het portiek opgeknapt.

5.3.4 Fase D

In de vierde en laatste fase worden de huidige portiekflats aan de Lorentzlaan (blok R.1 en R.2) grondig gerenoveerd. De basisgedachte is om het huidige bouwblokken in ongewijzigde vorm te laten bestaan. Voor de woonblokken aan de Buijs Ballotsingel en de Hogenbanweg (zuidelijk deel) wordt uitgegaan van een sanering van de bestaande hoogbouw en realisatie van grondgebonden woningen (woonblokken D.1 t/m D.3). In totaal worden 31 grondgebonden woningen gerealiseerd. Het parkeren voor de woningen aan de Buijs Ballotsingel wordt aan de achterkant in een parkeerhof opgelost. Daarnaast worden de parkeervakken aan de Hogenbanweg in de vorm van langsparkeren gehandhaafd.



Figuur 12: Wetenschappersbuurt, fase D

5.3.5 Overige bestaande woonblokken

Binnen het plangebied bevinden zich nog enkele woonblokken die in particulier eigendom zijn (grijze vlakken in Figuur 8). Deze woonblokken zijn in de gebiedsvisie als bestaand aangegeven. De betreffende blokken worden in het voorliggende bestemmingsplan conform de geldende bestemmingsplannen ‘Oost’ en ‘Daltonstraat’ bestemd.

5.4 Duurzame verstedelijking

Nationaal belang 13, zoals geformuleerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de ladder voor duurzame verstedelijking worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Barro (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening). Het Barro verwijst naar het Bro (Besluit ruimtelijke ordening); geformuleerd is dat deze toetsing een procesvereiste is bij alle stedelijke ontwikkelingen ten aanzien van bijvoorbeeld kantoorlocaties en woningbouwlocaties. Gemotiveerd dient te worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik. De uitgangspunten van duurzame verstedelijking zijn ook onderdeel van het provinciaal beleid. De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking werkt volgens drie stappen:

1. beoordeling door betrokken overheden of de stedelijke ontwikkeling voorziet in een regionale en gemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen;
2. indien er een vraag is aangetoond, beoordeling door betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. indien herstructurering of transformatie binnen bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt.

Voorliggend initiatief betreft een herstructurering van een bestaande woonwijk. Het initiatief voorziet dan ook in een verstedelijkingsopgave zoals bedoeld in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking. De herstructurering is noodzakelijk om de leefbaarheid in de wijk te verbeteren. De verouderde woningen verkeren in matige staat van onderhoud en de woningen kunnen niet meer voldoen aan de huidige woonwensen en eisen van bewoners. De herstructureringsopgave voorziet dan ook in hoge mate in een lokale behoefte.

Verder geldt dat in Schiedam de vraag naar portiekwoningen zonder lift, die in de Wetenschappersbuurt relatief veel voorkomen, sterk is afgenomen. Met voorliggende ontwikkeling worden de verouderde gestapelde woningen vervangen door grondgebonden woningen. Dit is een woonmilieu waarnaar in Schiedam veel vraag is en relatief weinig aanbod.

De ontwikkeling is voorts passend binnen het regionale woningbouwprogramma en voorziet in een woonmilieu waaraan een kwantitatief tekort is in de (sub)regio. Daarnaast draagt voorliggende ontwikkeling bij aan het realiseren van de provinciale, regionale en gemeentelijke doelstelling om te voorzien in een meer gevarieerd aanbod aan woonmilieus. Gelet op het voorgaande wordt dan ook voldaan aan de eerste trede van de ladder.

Onderhavige ontwikkeling betreft de herstructurering van een bestaande wijk binnen bestaand stedelijk gebied, zoals bedoeld in de tweede trede van de ladder voor duurzame verstedelijking. De derde trede van de ladder hoeft dan ook niet te worden doorlopen. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking en dat er wordt voldaan aan de eisen van zorgvuldig ruimtegebruik.

Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

6.1 Algemene juridische opzet

In voorliggend bestemmingsplan wordt de planologisch-juridische basis gelegd voor de herstructurering van de Wetenschappersbuurt. Het bestemmingsplan vormt een belangrijke functie als toetsingskader voor bouwaanvragen en het toekomstige gebruik van de gronden en gebouwen.

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Onderdeel van de wetgeving zijn de RO standaarden 2012. Deze standaarden schrijven in grote lijnen voor hoe het bestemmingsplan er uit moet zien en welke benamingen worden gehanteerd. Het bestemmingsplan voldoet aan deze richtlijnen. Het plan is opgezet als een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening; een plan met directe bouw- en gebruiksregels. Het plan omvat de bestemmingen die in de paragrafen 6.2 en 6.3 worden behandeld.

Op de bijbehorende verbeelding (plankaart) is te zien waar en welke bestemmingen van toepassing zijn. Eveneens is op de verbeelding de exacte omvang en ligging van het plangebied vastgelegd. De regels behorende bij onderhavig bestemmingsplan zijn gebaseerd op standaardregels van de gemeente Schiedam. De standaardregels van de gemeente vormen de basis voor keuzes met betrekking tot gebruik van bestemmingen en aanduidingen in voorliggend bestemmingsplan. Wijzigingen ten opzichte van deze standaardregels vloeien voort uit bepaalde situaties die zich in het plangebied voordoen.

Opbouwregels

De regels zijn als volgt gestructureerd:

- Hoofdstuk 1 bevat de algemene bepalingen weer. Het betreft de begripsbepalingen (artikel 1) waarin de in het plan voorkomende begrippen worden gedefinieerd. In artikel 2 (wijze van meten) wordt aangegeven hoe de voorgeschreven maatvoering (zoals goothoogte, bouwhoogte, inhoud en oppervlakte) in het plan gemeten moet worden.
- In hoofdstuk 2 zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. Per bestemming is bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels gelden. Tevens zijn waar mogelijk flexibiliteitsbepalingen opgenomen.
- In hoofdstuk 3 staan aanvullende bepalingen die, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, voor het hele plangebied gelden. Hierbij kan worden gedacht aan de algemene afwijkingsregeling die het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid geeft om op ondergeschikte punten van de regels in hoofdstuk 2 af te wijken;
- Hoofdstuk 4 van de regels heeft betrekking op het overgangsrecht en de slotbepaling.

6.2 Bestemmingen

6.2.1 Groen

De meeste groenstructuren, zoals bedoeld in de gebiedsvisie, zijn voorzien van de bestemming 'Groen'. Tevens is deze bestemming toegekend aan paden en wegen die alleen bedoeld zijn voor langzaam verkeer binnen de wijk. Parkeerplaatsen zijn binnen de bestemming 'Groen' niet mogelijk gemaakt.

6.2.2 Verkeer - Verblijfsgebied

De belangrijke autostraten en de 'parkeerstraten' zijn voorzien van de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Fiets- en wandelpaden zijn zoveel mogelijk in de groenbestemming ondergebracht. Waar nodig, in geval van doorgaande fietsverbindingen, zijn deze van een verkeersbestemming voorzien. De parkeerhoven en de parkeerplaatsen in het openbare gebied zijn eveneens van de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' voorzien. De

parkeerplaatsen die voorzien zijn op eigen terrein bij de woningen en die meetellen in de parkeerbalans worden eveneens opgenomen binnen deze verkeersbestemming. Op deze wijze wordt voorkomen dat de parkeerplaatsen op termijn bij de tuin worden betrokken.

6.2.3 Water

Het oppervlaktewater langs de Buijs Ballotsingel heeft de bestemming 'Water' gekregen. Hier zijn ook bruggen toegestaan.

6.2.4 Wonen

De bestaande woonblokken die niet worden gesaneerd, zijn conform de geldende bestemmingsplannen bestemd ('Wonen - Gestapeld'). Een uitzondering hierop vormt de Dr. Zamenhofstraat 9-11 waarbij de feitelijke situatie als maatgevend is beschouwd. De garageboxen aan de zuidzijde van de Daltonstraat zijn ongewijzigd uit het bestemmingsplan Schiedam Oost overgenomen.

Voor wat betreft de perceelsgerichte bestemmingen het volgende. Aan de zuidzijde van het plangebied zijn aan de Lorentzlaan achtereenvolgens een bakkerij, groentezaak en een massagesalon gevestigd. Hier zijn de perceelsgerichte bestemmingen dienstverlening en detailhandel op gesitueerd. In bestemmingsplan Oost waren echter ook aan de zuidwestzijde van de Morsestraat deze perceelsgerichte bestemmingen gegeven. Deze zijn verwijderd omdat ter plekke geen bedrijf aanwezig is en was. Aan de Lorentzlaan 62A is een autorischool gevestigd en aan de Lorentzlaan 34 een roti shop. De aanwezige functies in de plint van de Lorentzlaan aan de zuidoostzijde zijn zogenaamde woonwinkel eenheden waarbij de beperkte winkel aan de voorzijde gelegen is en de woning aan de achterzijde. Dit concept wordt losgelaten waardoor deze eenheden in zijn geheel zullen worden gebruikt als woningen. Om die reden zijn de perceelsgerichte bestemmingen, die nog in bestemmingsplan Oost opgenomen waren, hier verwijderd.

Alle nieuwe woonblokken uit de vier fasen hebben een directe woonbestemming ('Wonen') met bouwvlakken. Op de verbeelding is bepaald wat de toegestane bouw- en goothoogten van de woningen zijn. De huurwoningen zullen worden voorzien van twee bouwlagen. Dit met uitzondering van het noordwestelijke blok waar in verband met de akoestische situatie een extra bouwlaag mogelijk is gemaakt. De koopwoningen worden uitgevoerd in twee bouwlagen met een kap. Binnen de bouwblokken van de nieuw te realiseren woningen is het maximaal aantal toegestane woningen opgenomen.

Hoewel uitgegaan wordt van de realisatie van grondgebonden woningen is er voor fase C en D gekozen om meer flexibiliteit te bieden. Dit komt in de wijzigingsbevoegdheden, die opgenomen zijn in artikel 14, tot uitdrukking.

6.3 Dubbelbestemmingen

6.3.1 Leiding - Hoogspanning

De in het plangebied aanwezige hoogspanningsverbinding is met een dubbelbestemming aangeduid op de verbeelding. De leiding onder de Hogenbanweg is bestemd als 'Leiding - Hoogspanning'. Het kabeltracé is ter plekke 3 meter breed en aan weerszijden geldt eveneens een zone van 3 meter. De breedte van de belemmeringszone bedraagt dan ook 9,0 meter.

Ter plaatse van deze leiding geldt binnen de op de verbeelding aangegeven belemmeringszone een bouwverbod. Voor het aanleggen van werken en werkzaamheden binnen deze dubbelbestemming is een omgevingsvergunning vereist.

6.3.2 Waarde - Archeologie 1

Conform de geldende bestemmingsplannen zal de (dubbel)bestemming 'Waarde - Archeologie 1' worden opgenomen.

6.4 Overige bepalingen

6.4.1 Wijzigingsbevoegdheden

Voor de mogelijke omzetting van de geplande grondgebonden woningen aan de Buijs Ballotsingel en Hogenbanweg (blok D.1 t/m D.3) en de woningen aan de Jan Leeghwaterstraat en de Hogenbanweg (blokken C.5 t/m C.7) naar een ander type woningen wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Met de wijzigingsbevoegdheden worden in beide gebieden maximaal het dubbele aantal woningen toegestaan.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. De gemeente Schiedam is eigenaar van de grond binnen het plangebied. De grond zal in eigendom worden uitgegeven aan ondernemers die voor eigen rekening en risico daarop woningen bouwen. De gemeente heeft hiertoe met marktpartijen overeenkomsten gesloten voor de herontwikkeling van het gebied. Tevens voert zij voor eigen rekening en risico een grondexploitatie. De economische haalbaarheid van het plan kan hierdoor als aangetoond worden beschouwd. Beoordeeld in relatie tot artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, hoeft voor dit bestemmingsplan daarom geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Resultaten overleg ex artikel 3.1.1 Bro en inspraak

In het kader van het wettelijke verplichte overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp-bestemmingsplan voorgelegd aan de gebruikelijke partners, waaronder de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap en overige organisaties. Tegelijkertijd heeft het voorontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegen op het gemeentehuis te Schiedam. Gedurende deze termijn zijn zes inspraakreacties binnengekomen. De resultaten van vooroverleg en inspraak zijn verwerkt in de 'Reactienota voorontwerp bestemmingsplan 'Wetenschappersbuurt'' die als bijlage bij de toelichting is gevoegd. Deze nota vormt de basis voor de aanpassing van het voorontwerp-bestemmingsplan.

Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan is op 9 augustus 2016 door het college vastgesteld en op 10 augustus 2016 gepubliceerd in diverse media. Het ontwerpbestemmingsplan heeft gerekend vanaf 11 augustus 2016 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft een ieder de mogelijkheid om zienswijzen tegen het plan in te dienen. Gedurende deze termijn is er 1 zienswijze ingediend. Voor de reactie van de gemeente op deze zienswijze wordt verwezen naar de 'Nota van zienswijzen' die als bijlage 13 bij de toelichting is opgenomen.

Beroep

De vaststelling van het bestemmingsplan is op de in artikel 3.8, derde lid van de Wro voorgeschreven wijze bekend gemaakt. Belanghebbenden kunnen binnen de wettelijke beroepstermijn tegen het besluit tot vaststellen van het bestemmingsplan beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. bestemmingsplan