



Gemeente Vlaardingen

RAADSVOORSTEL

Registratienummer : 1911024
Datum besluit B&W : 23 augustus 2022
Portefeuillehouder : I.M. Somers-Gardenier

Raadsvoorstel tot het vaststellen van de gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen

Vlaardingen, 23 augustus 2022

Aan de gemeenteraad.

Welk besluit moet genomen worden?

1. Instemmen met het door het college van burgemeester en wethouders naar voren gebrachte (reactie(s) op de kenbaar gemaakte zienswijzen en ambtelijke reacties, zoals verwoord in de Nota van Zienswijzen en de Staat van Wijzigingen.
2. Instemmen met de gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen.

Wat is samenvattend de kern van dit advies?

Gebiedsvisie

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 15 februari 2022 de gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen samen met de ontwerpbestemmingsplannen 'Maasboulevard-Westhavenkade', 'Eiland van Speyk', 'Maaswijk-West' en 'Parapluerzoning dezonering industrieterrein VKV' met de daarbij behorende bijlagen zoals o.a. het ontwerpbesluit Stap-3 en het MER vrijgegeven voor tervisielegging voor zienswijzen door een ieder. Het doel van de gebiedsvisie is om enerzijds de kaders aan te geven waarbinnen ontwikkelingen en projecten kunnen plaatsvinden, anderzijds communiceert het de ambities van de gemeente aan derden.

Koppeling gebiedsvisie en bestemmingsplannen

De gebiedsvisie is een ruimtelijke schets over hoe het gebied zich binnen 5 tot 10 jaar kan ontwikkelen. Hierbij wordt aandacht besteed aan de juiste gebouwen en functies op de juiste locaties en aan het openbaar gebied. De verschillende bestemmingsplannen zijn afgestemd op deze visie, zodat de deelgebieden afgestemd en aansluitend op elkaar worden ontwikkeld.

Koppeling bestemmingsplannen en het MER (milieueffectrapport)

Het MER is een hulpmiddel bij het nemen van besluiten en geeft het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming. De MER-procedure is gekoppeld aan de zogenoemde 'moederprocedure', in dit geval de bestemmingsplanprocedure. Omdat het MER zowel de gebiedsvisie als bestemmingsplannen onderbouwt, is gekozen voor een gecombineerde plan- en project-MER.

Procedure

De conceptgebiedsvisie is in het kader van de wettelijke procedure van 24 februari t/m 6 april 2022 ter visie gelegd, waarbij belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld hun zienswijze op de gebiedsvisie in te dienen. Er is op 9 maart jl. een informatiemarkt georganiseerd op de locatie van het voormalig Unilevergebouw, waarin de gebiedsvisie naast de bestemmingsplannen en het MER in de Rivierzone zijn gepresenteerd en waarbij iedereen de mogelijkheid kreeg om vragen te stellen en opmerkingen te maken over de gebiedsvisie. Er zijn 15 zienswijzen met betrekking tot de conceptgebiedsvisie ingediend. De zienswijzen geven aanleiding tot aanpassing van de gebiedsvisie (zie verder de Nota van Zienswijzen en de Staat van Wijzigingen). Tegen de gebiedsvisie staat echter, in tegenstelling tot tegen de overige besluiten, geen nadere rechtsbescherming open.



Gemeente Vlaardingen

Wijze van meewegen MER-resultaten in het bestemmingsplan

Op grond van het artikel 7.14 Wet milieubeheer moeten de MER-resultaten worden meegewogen bij de vaststelling van de gebiedsvisie. Dit is opgenomen in hoofdstuk 7 van de gebiedsvisie.

Wat is de aanleiding voor dit advies?

Om de Rivierzone te kunnen ontwikkelen moeten er meerdere planologische documenten de juiste planologische route lopen:

- Gebiedsvisie Rivierzone

De ruimtelijke visie hoe het gebied zich binnen 5 tot 10 jaar kan ontwikkelen. De Rivierzone in Vlaardingen wordt ontwikkeld naar een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied. Binnen de Rivierzone is sprake van een groot aantal ontwikkelingslocaties, met verschillende initiatiefnemers.

- Bestemmingsplannen (Eiland van Speyk, Maaswijk West (District-U) en Maasboulevard-Westhavenkade (locatie Pietersen))

Aansluitend zijn er drie ontwerpbestemmingsplannen als uitwerking van de gebiedsvisie. Plus een specifiek bestemmingsplan voor de dezonering van het industrieterrein VKV. Deze bestemmingsplannen vormen de eerste basis voor de realisatie van de gebiedsontwikkeling.

- Milieueffect Rapport (MER)

In het MER zijn potentiële knelpunten en aandachtspunten voor de gebiedsontwikkeling in beeld gebracht. Vervolgens zijn de mogelijke maatregelen (alternatieven) onderzocht om dit aan te pakken en te komen tot een voorkeursoplossing. Procedureel wordt het MER gekoppeld aan de 'moederprocedure': het MER vormt een bijlage van de gebiedsvisie Rivierzone en de bestemmingsplannen.

Na de tervisieleggingsperiode zijn de zienswijzen bij de gebiedsvisie afgewogen en - indien daar aanleiding toe was - meegenomen in de uiteindelijke gebiedsvisie. De gebiedsvisie wordt vervolgens ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden.

Welk resultaat wordt beoogd?

Met het vaststellen van de gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen zijn de kaders aan te geven waarbinnen ontwikkelingen en projecten kunnen plaatsvinden en anderzijds communiceert het de ambities van de gemeente aan derden.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

- De gebiedsvisie is een toetsingskader, waarop de maatschappelijke en ruimtelijke meerwaarde van de diverse woningbouwplannen kan worden beoordeeld. Hierdoor is sprake van een gebiedsontwikkeling in plaats van een 'verzameling woningbouwprojecten'.
- De gebiedsvisie creëert mogelijkheden om een substantieel deel van de extra te bouwen woningen om te groeien tot 39.000 woningen in 2030, conform de regionale woningbouwopgave, nabij de Hoekse Lijn te bouwen. Het past in het bestaande beleid en draagt hiermee bij aan de Woonvisie.
- Door de gebiedsvisie kan langjarig inzicht worden verkregen in een investerings- en financieringsagenda.

Wat zijn tegenargumenten of risico's?

Geen.

Waar moet rekening mee worden houden?

Geen.



Gemeente Vlaardingen

Bijlagen

Naam van de bijlage		Registratienummer Verseon
1.	Gebiedsvisie Rivierzone	1909681
2.	Het MER	1909682
3.	Aanvulling MER	1909683
4.	Voorlopig toetsingsadvies	1909684
5.	Raadsvoorstel tot het vaststellen van de gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen	1911019
6.	Nota van Zienswijzen	1911021
7.	Staat van Wijzigingen	1911022
8.	Definitief toetsingsadvies	1911023

Burgemeester en wethouders van Vlaardingen,
De secretaris,



drs. E. Stolk

De burgemeester,



drs. B. Wijbenga - van Nieuwenhuizen



Gemeente Vlaardingen

RAADSBSLUIT

Registratienummer : 1911024
Datum raadsvergadering :

Besluit van de gemeenteraad van Vlaardingen

De gemeenteraad van Vlaardingen,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 23 augustus 2022;

Gelet op de betreffende bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht, de Wet ruimtelijke ordening. Het Besluit ruimtelijke ordening en de Inspraakverordening.

Overwegende

Dat ingevolge artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening juncto 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht de conceptgebiedsvisie met ingang van 24 februari 2022 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen.

Dat de terinzagelegging van het concept is bekend gemaakt in overeenstemming met artikel 2.1 Wet ruimtelijke ordening.

Dat 15 zienswijzen met betrekking tot de conceptgebiedsvisie naar voren zijn gebracht.

Dat de overwegingen in het voorstel van het college van burgemeester en wethouders geacht worden deel uit te maken van dit besluit en als ingelast dienen te worden beschouwd.

Besluit:

1. De door het college van burgemeester en wethouders naar voren gebrachte (reactie(s) op de kenbaar gemaakte zienswijzen en ambtelijke reacties, zoals verwoord in de Nota van Zienswijzen en de Staat van Wijzigingen, vast te stellen.
2. De gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen met de planidentificatie NL.IMRO.0622.0313svRZone2021-0030 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de gemeenteraad van Vlaardingen, gehouden op 13 oktober 2022

De griffier,

drs. J. Mimpfen

De voorzitter,

drs. B. Wijbenga - van Nieuwenhuizen



Nota van zienswijzen

Samenvatting en beantwoording

Gebiedsvisie Rivierzone en MER

Vlaardingen, augustus 2022

Vooraf

De gemeente Vlaardingen wil de verbinding van de stad met de rivier terugbrengen en van de Rivierzone een aantrekkelijk gebied maken om te wonen, te werken en te recreëren. Met de verschillende woningbouwprojecten voorziet de ontwikkeling van de Rivierzone in de woonbehoefte van inwoners. Het Stadsprogramma Nieuwe Rivierzone bestaat uit drie gebieden: de Koningin Wilhelminahaven, Maaswijk en de zuidelijke binnenstad.

In deze gebieden worden nieuwe woningen gebouwd en komen voorzieningen. Op loop- en fietsafstand ligt de snelle metroverbinding naar Rotterdam en naar het strand. Zo komen wonen, werken en recreëren samen. In totaal komen er tussen de 2450 en 3100 nieuwe woningen bij in een mix van hoog stedelijke bouw en groen. De woningen krijgen verschillende prijsklassen. Meer informatie over de ontwikkeling van de Rivierzone vindt u op www.vlaardingen.nl/rivierzone.

Het MER, welke als bijlage bij de Gebiedsvisie is gevoegd, is opgesteld op basis van de eerder in 2020 opgestelde Gebiedsvisie. Deze Gebiedsvisie is in 2020 ter consultatie voorgelegd. De reacties zijn allen beantwoord, waarbij is aangegeven of - en zo ja - op welke wijze dit geleid heeft tot bijstellingen van de Gebiedsvisie. De belangrijkste reactie betrof het ontbreken van een MER voor deze gebiedsontwikkeling. Dit MER is inmiddels opgesteld en als bijlage van de (ontwerp) Gebiedsvisie ter visie gelegd voor een ieder. Enkele woningbouwprojecten zijn nog eerder opgestart. Tussentijds zijn deze woningbouwprojecten al geconcretiseerd in stedenbouwkundige plannen, waarop ruimtelijke onderbouwingen voor de bijbehorende bestemmingsplannen zijn opgesteld. Deze MER is toegespitst op welke wijze de beoogde gebiedsontwikkeling op een goede wijze milieukundig onderbouwd kan worden. In de MER is in mindere mate ingegaan op alternatieven.

In de periode van 24 februari tot en met 6 april 2022 hebben – in het kader van de ontwikkeling van de Rivierzone – de ontwerp Gebiedsvisie Rivierzone, vier ontwerpbestemmingsplannen en het MER (als bijlage bij voornoemde documenten) ter inzage gelegen voor het indienen van zienswijzen. De vier ontwerpbestemmingsplannen zijn: Maasboulevard-Westhavenkade, Maaswijk-West, Eiland van Speyk en Parapluherziening Dezonering Industrieterrein VKV. De terinzagelegging heeft plaatsgevonden op www.ruimtelijkeplannen.nl en een toelichting op de ontwikkeling(en) is gegeven op een informatiebijeenkomst en informatiemarkt in het voormalige hoofdkantoor van Unilever op 9 maart 2022. Voorliggende nota betreft de Gebiedsvisie Rivierzone, met het bijbehorende MER.

Inleiding en wijze van beantwoording

Voor u ligt de nota van zienswijzen die is opgesteld in het kader van de Gebiedsvisie Rivierzone (met het bijbehorende MER). Een dergelijke nota wordt gehanteerd voor de beantwoording van inspraakreacties, reacties / adviezen uit het wettelijk vooroverleg (artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening) en zienswijzen op verschillende ruimtelijke besluiten. In de voorliggende nota zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord die gedurende de tervisieleggingsperiode – van 24 februari tot en met 6 april 2022 – naar voren zijn gebracht op het ontwerp van de genoemde Gebiedsvisie (met het bijbehorende MER). De nota van zienswijzen bevat ook een omschrijving en onderbouwing van de wijze(n) waarop de zienswijzen (al dan niet) hebben geleid tot een aanpassing van de stukken.

De zienswijzen - die ingediend zijn naar aanleiding van de tervisielegging van de ontwerpgebiedsvisie (met het bijbehorende MER) - worden hierna samengevat weergegeven. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de zienswijzen die niet expliciet genoemd worden niet bij deze beoordeling zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel beoordeeld.

De zienswijzen worden puntsgewijs behandeld. Naast een beknopte opsomming van de punten uit de brieven en de beantwoording per punt wordt aangegeven of de zienswijze leidt tot aanpassing van de stukken met, indien van toepassing, een korte toelichting daarop.

1. Hoogheemraadschap van Delfland (HHD), ontvangen op 5 april, Ref. Nr. 2037353, Verseon-nummer 1896267

Samenvatting zienswijze

De zienswijze heeft betrekking op de waterveiligheid, wateroverlast en het beleid van Delfland.

Gebiedsvisie

- Het voorontwerp / concept is niet eerder voorgelegd ter consultatie. Verzoek om Delfland in het vervolg zo vroeg als mogelijk bij adviesprocessen te betrekken.
- Waterveiligheid en primaire waterkering: de primaire waterkering de Delflandsedijk beschermt het binnendijkse gebied tegen hoogwater in de Nieuwe Maas. Het belang komt niet voldoende aan de orde, aangezien de primaire waterkering het gehele plangebied doorkruist. Het verzoek is het belang expliciet onder 'ruimtelijke raamwerken en / of gebiedsprofielen' te benoemen.
- Wateroverlast: het gebied tussen het metrostation en de Galgkade wordt gezien als een uitdaging v.w.b. ruimte voor water. Verdere verharding vraagt om robuuste waterbergende maatregelen.
- Brug Nieuwe Haven: in de Gebiedsvisie wordt gesproken over de brugverbinding over de Nieuwe Haven. Deze locatie ligt in de beschermingszone van de primaire waterkering en is hiermee vergunning plichtig.

MER

- Par. 3.4 Groen en Water.
De zin: "De Delflandsedijk, het groengebied rondom de primaire waterkering is niet alleen van belang als regionaal fiets- en wandelpad, het biedt speelgelegenheid en is onderdeel van de gemeentelijke groenstructuur" graag vervangen door de zin: *"Het plangebied wordt door de Delflandsedijk doorsneden. Deze primaire waterkering, die in het beheer bij het Hoogheemraadschap van Delfland is, zorgt voor binnendijkse waterveiligheid. Het groengebied rondom de Delflandsedijk is niet alleen van belang als regionaal fiets- en wandelpad, het biedt speelgelegenheid en is onderdeel van de gemeentelijke groenstructuur."* Door deze aanpassing wordt het voornaamste belang van de Delflandsedijk – het garanderen van de binnendijkse waterveiligheid – beter naar voren gebracht.
- Par. 5.3.2 en 6.6 Waterveiligheid.
Het onderwerp waterveiligheid is hoofdzakelijk gebruikt om het buitendijkse overstromingsrisico te beschrijven. De primaire waterkering de Delflandsedijk valt ook onder dit onderwerp. De kering is onderbelicht. Graag onderscheid aanbrengen tussen het buitendijkse overstromingsrisico en de waterkering. Verzoek is de waterkering expliciet onder het thema Waterstaat te beschrijven.

Inhoudelijke toelichting waterkering: De primaire waterkering de Delflandsedijk beschermt het binnendijkse gebied tegen hoge waterstanden in de Nieuwe Maas. Binnen een aantal plangebieden is bouw nabij de kering voorzien, bijvoorbeeld in het plan Maaswijk-West nabij de Deltaweg, tussen het metrostation en de Galgkade en ten zuiden van de Vulcaanweg. Werkzaamheden in het buitendijkse gebied kunnen van invloed zijn op de stabiliteit van het dijklichaam. Daarbij gelden sinds 1 januari 2017 nieuwe normen voor primaire waterkeringen. Voor een aantal trajecten betekent dit, dat er versterking van het dijklichaam nodig is. Ten zuiden van de Vulcaanweg is al een rivierwaartse uitbreiding van 5 meter op basis van het huidige beleid nodig. Vanwege de nieuwe normen is de verwachting, dat extra ruimte nodig zal zijn. Op locaties waar ophoging en/of verbreding met de bouw van wegen of gebouwen samenloopt, moeten de mogelijkheden goed in kaart worden gebracht. De functie en het beheer van de kering mogen geenszins in het geding komen.

- Par. 5.3.3 en 5.3.5 Afvalbeleid.
Complimenten over de alinea's over afvalwater en ambities rioolsysteem.
- Par. 5.5.2 en bijlage I Beleid.
Graag toevoegen in paragraaf 5.5.2 en bijlage I de volgende beleidsstukken van Delfland:
 - a) Beleidsregel Medegebruik Delflandsedijk, te vinden via <https://www.hhdelfland.nl/over-ons/regelgeving/beleidsregels/>;
 - b) Handreiking watertoets voor gemeenten, te vinden via <https://www.hhdelfland.nl/regelen/watertoets-ruimtelijke-plannen/>;
 - c) Waterbeheerprogramma 6, te vinden via <https://www.hhdelfland.nl/ontdek-werk/waterbeheerprogramma/>.
- Par 7.4 en 5.5.4. Wateroverlast.
Graag in de tabel onder paragraaf 7.4 een spelregel toevoegen, die aan het realiseren van extra waterberging in het zuidelijk deel van de binnenstad refereert. Deze regel is beschreven in paragraaf 5.5.4.
- Par 8.2.2. Waterveiligheid.
Graag in paragraaf 8.2.2 onder de alinea 'Waterstaat' de samenloop van de herinrichting Deltaweg met de ophogingsopgave van de Delflandsedijk noemen. Het verzoek is de volgende zin toe te voegen: "Voor ingrepen ten behoeve van de ontwikkeling wordt afstemming met het Hoogheemraadschap van Delfland in het kader van de watertoets en watervergunning gezocht."
- Par. 8.3.2. Waterstaat.
Graag onder de alinea 'Waterstaat' te verwijzen naar de watertoets en watervergunning. De zin wordt dan: "Voor ingrepen ten behoeve van de ontwikkeling wordt afstemming met het Hoogheemraadschap van Delfland in het kader van de watertoets en watervergunning gezocht".
- Bijlage VI Afvalwater.
Volgens Delfland zijn er in de decentrale zuivering in specifieke situaties zeker kansen op het gebied van duurzaamheid en maatschappelijk kosten. Er kunnen ook nadelen zijn. Zo neemt de kans af, om grondstoffen uit afvalwater terug te winnen. Ook de verwijdering van microverontreinigingen, zoals medicijnresten, is op een decentrale zuivering veel kostbaarder dan op een centrale zuivering. De kosten en baten moeten goed per locatie en project worden onderzocht.

Reactie gemeente

Gebiedsvisie

Bij de uitwerking van het gebied tussen het metrostation en de Galgkade in een bestemmingsplan zal specifiek aandacht worden besteed aan de mogelijke wateroverlast in dit gebied.

Het belang van de Delflandsedijk als primaire waterkering is in de Gebiedsvisie niet expliciet benoemd. Onder 'context, ruimtelijke samenhang en gebiedsprofielen' zal de Gebiedsvisie hierop worden aangevuld.

Het advies over de vergunningsplicht voor de brugverbinding wordt bij de verdere uitwerking van de Gebiedsvisie betrokken.

- Vooropgesteld wordt aangegeven dat het verzoek om vroegtijdig betrokken te worden voor advies ter harte wordt genomen. Aanvullend wordt aangegeven dat de concept-gebiedsvisie eind 2020 ter consultatie neergelegd is. Hierbij is geen gebruik gemaakt van het wettelijk vooroverleg, zoals is neergelegd in artikel 3.1.1. Bro. Een gebiedsvisie heeft op zichzelf geen juridische status en er is in de wet geen procedure voorgeschreven. De gemeente is vrij om te bepalen hoe de gebiedsvisie wordt opgesteld en welke procedure hierbij wordt toegepast. Omdat na de consultatieperiode (eind 2020) gekozen is voor het opstellen van het MER – dat zowel de Gebiedsvisie als de bestemmingsplannen onderbouwt - is besloten het vervolg van de procedure van de Gebiedsvisie parallel te laten verlopen met die van de bestemmingsplannen en van het MER.
- Het belang van de Delflandsedijk als primaire waterkering is in de Gebiedsvisie niet expliciet benoemd. Onder 'ruimtelijke raamwerken en / of gebiedsprofielen' wordt de Gebiedsvisie hierop aangevuld.
- Bij de uitwerking van het gebied tussen het metrostation en de Galgkade in een bestemmingsplan zal specifiek aandacht worden besteed aan de mogelijke wateroverlast in dit gebied.
- Het advies over de vergunningplicht voor de brugverbinding Nieuwe Haven wordt ter harte genomen en meegenomen bij de verdere uitwerking van de Gebiedsvisie.

MER

De tekstuele aanpassingen zijn niet van invloed op de effectbeoordeling en conclusies uit het MER. Het document wordt om deze reden op die punten niet aangepast. De voorgestelde, aanvullende spelregels zijn van niet cruciale aard en maken reeds deel uit van de algemene gang van zaken. De volgende aanvullingen/aanpassingen op het MER zijn niet van cruciale aard, maar zullen volledigheidshalve wel meegenomen in de definitieve versie:

- Groen en Water: de zin wordt vervangen in paragraaf 3.4 van het MER, waardoor het voornaamste belang van de Delflandsedijk – het garanderen van de binnendijkse waterveiligheid – beter naar voren wordt gebracht.
- Waterveiligheid: het onderscheid tussen het buitendijkse overstromingsrisico en de waterkering wordt aangebracht en de waterkering wordt expliciet beschreven onder het thema 'Waterstaat'.

- Afvalbeleid: dank voor de complimenten over deze alinea's.
- Beleid: paragraaf 5.5.2 en bijlage I wordt aangevuld op de genoemde punten.
- Wateroverlast: in de tabel onder paragraaf 7.4 wordt de bedoelde spelregel (uit paragraaf 5.5.4) toegevoegd.
- Waterveiligheid: in paragraaf 8.2.2, onder de alinea 'Waterstaat', wordt de voorgestelde zin toegevoegd.
- Waterstaat: in paragraaf 8.3.2 wordt onder de alinea 'Waterstaat' verwezen naar de watertoets en watervergunning door de voorgestelde zin op te nemen.
- Afvalwater: het advies over het nadere onderzoek per locatie naar de kosten en baten van decentrale zuivering wordt ter harte genomen en meegenomen in het vervolgproces.

Aanpassing Gebiedsvisie, MER

Gebiedsvisie

Ja. in de Gebiedsvisie zal het belang van de Delflandsedijk als primaire waterkering expliciet worden benoemd onder 'context, ruimtelijke samenhang en gebiedsprofielen'. De Gebiedsvisie wordt hierop aangevuld

MER

Ja, de genoemde aandachtspunten worden meegenomen in de definitieve tekst van het MER en in de verdere uitwerking.

2. Bewoners Abel Tasmanlaan 46, deels mede namens andere bewoners in de Rivierzone, ontvangen op 5 april, Verseon-nummer 1869198

Samenvatting zienswijze

Gebiedsvisie

Net als in 2020 geeft ook deze versie van de Gebiedsvisie onrust bij de huidige bewoners. Bewoners voelen zich niet gehoord en de verwachting is dat de directe plezierige leefomgeving door de ladderstructuur zal verdwijnen.

1. Bewoners zijn blij dat het gebied tot ontwikkeling komt.
2. Actieve inzet bewoners is omgezet naar voorstellen die negatieve gevolgen voor bewoners hebben.
3. Eerder gegeven positieve input – na uitnodiging in Groot Vlaardingen, november 2020 - is beperkt meegenomen in het ontwerp.
4. Onduidelijke communicatie over dat de reactiemogelijkheid tot 30 november 2020 niet wordt meegenomen in het concept van januari 2022 als zienswijze. Hierdoor was het – ook bij de bedrijven - onbekend dat de reacties nu nogmaals ingediend moesten worden.
5. Het document is niet gebruiksvriendelijk: de online zoekfunctie in de online versie werkt niet.
6. Geen legenda's bij de tekeningen en storende spelfouten.
7. Wel overleg met corporaties, niet met VvE / huiseigenaren. Graag specifiek opnemen dat de bewoners niet worden overgeslagen.
8. Pagina 7: genoemd wordt de sterk verbeterde OV verbinding. Ook dient het opheffen van de enige bestaande Noord-Zuid busverbinding en de route Rivierzone – centrum (metro Vld Centrum naar Vld Oost en vandaar de bus de bus naar Vlaardingen Centrum) te worden genoemd.
9. Pagina 16 Maaspark: het voorstel van een park in plaats van de huidige groenstrook is nooit door de bewoners opgebracht. Slechts een aantal bewoners zijn door de gemeente benaderd en betrokken, ook toen bekend werd dat het de hele infrastructuur betrof. Het schetsontwerp (zoals op 21 november 2017 door het college van burgemeester en wethouders is aangenomen) kent geen draagvlak. Op de input van de bewoner (november 2019) is de gebiedsmanager tot op heden niet teruggekomen.
10. Bereikbaarheid (OV) Maaspark: deze is sinds het vervallen van de genoemde Noord-Zuidverbinding slecht. Ook wordt niet gesproken over de bereikbaarheid door personenvervoer over water.
11. OV: de Noord-Zuid OV verbinding is noodzakelijk voor een stad waar een ontmoedigingsbeleid voor auto's een grote rol speelt. De autobereikbaarheid schrappen voordat een OV alternatief wordt gegarandeerd wordt niet gezien als goed beleid.
12. Een heldere visie voor het Stadshart ontbreekt: er wordt enerzijds gesproken over een stadshart (waarbij een concentratie van winkels hoort) voor Vlaardingen en over de duidelijke wens vanuit de inwoners over het opknappen van de binnenstad (pagina 12) en anderzijds is de visie gericht op het winkelen in Rotterdam.
13. Pagina 11: genoemd wordt dat Vlaardingen aantrekkelijk wordt voor Rotterdamse woningzoekenden. Doordat eerdere vergunningverlening geen rekening houdt met wonen langs de Nieuwe Maas, is woningbouw op deze locaties nu niet mogelijk.
14. Parkeren: meermaals wordt genoemd dat bezoekers parkeren op de openbare weg slechts beperkt mogelijk is. Hoe wordt dit gehandhaafd? Beleid dat niet of moeilijk te handhaven is, is geen goed beleid.
15. Meer aandacht voor bereikbaarheid (auto) van het gebied om iedereen (bezoekers en toeristen) te kunnen laten genieten van het uitzicht. Het Deltahotel moet met de auto goed bereikbaar blijven via de Bartholomeus van Buerenweg. Graag de optie voor het openhouden van de

Bartholomeus van Buerenweg, Maasboulevard en Westhavenkade serieus in overweging nemen. Zie ook 4010022.20190357.002 ontsluitingsstructuur figuur 3.7 wat geen steun krijgt.

16. Wijze van ontsluiting van verkeer: oneens met huidige voorstellen.

Op pagina 21 wordt een ladderstructuur voorgesteld om de Abel Tasmanlaan om te kunnen bouwen tot toegangsweg. Dit is geen wenselijke ontwikkeling. De Bartholomeus van Buerenweg is ontwikkeld als toegangsweg. Er is geen nut of noodzaak om hiervan af te wijken. Daarnaast blijkt nu dat door deze ladderstructuur een verbindingsweg wordt voorgesteld direct langs het appartementencomplex van Abel Tasmanlaan 46. Het appartementencomplex wordt vrijwel onbewoonbaar en de geprojecteerde weg loopt over 'eigen terrein'.

Op pagina 44 wordt gesproken over het ruimtelijk raamwerk. Er wordt verassend genoeg een kostbare brug voorgesteld (zowel in uitvoering als operationeel) tussen de Oost- en Westhavenkade. Op pagina 16 is terecht genoemd dat de haven goud is, aangezien iedere stad die vanuit een haven een open verbinding heeft met de rivier deze open verbinding koestert. Iedere brug/sluis wordt ervaren als een obstakel. Op pagina 44 wordt aangegeven dat de verbinding over de KW haven vraagt om nader onderzoek naar de haalbaarheid. Bij de verbinding tussen Oost- en Westhavenkade wordt geen blijk gegeven van de haalbaarheid. En extra brug wordt als overbodig gezien. Een haven afsluiten is onverstandig. Wie maakt deze verbinding operationeel en wie draagt deze kosten? De betere bereikbaarheid van oost en west is een non-argument. De gemeente wil de bewoners op de fiets hebben, dus de haven rondrijden is geen probleem. De overheid wil de bewoners in beweging hebben, dus de haven rondlopen is geen probleem. Een haven afsluiten, ook al is het met een beweegbare brug, is economisch schadelijk voor Vlaardingen.

Reactie gemeente

Op 9 juni heeft een gesprek plaatsgevonden met de betreffende bewoners. Hierbij is gefocust op de voor hen belangrijkste punten: de geplande fietsverbinding/calamiteitenroute langs het appartementencomplex, de geplande brugverbinding over de Buitenhaven en de ontstane onduidelijkheid door zowel een consultatieprocedure als een zienswijzeprocedure. Om onrust en onduidelijkheden over met name de in de Gebiedsvisie gewenste fietsverbinding/calamiteitenroute weg te nemen zal met bewoners en ondernemers van de Maaswijk afgestemd worden. Dit zal na vaststelling van de Gebiedsvisie, maar voor nadere uitwerking van de plannen plaatsvinden. In het overleg is verder de aanleiding vanuit verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en schoolgaande kinderen voor de geplande brugverbinding toegelicht en is aangegeven dat de ontstane onduidelijkheid over consultatie- en zienswijzeprocedure n.a.v. vragen hierover tijdens de informatiebijeenkomst door de gemeente aan aanwezigen is uitgelegd.

1. De gemeente is positief gestemd over het feit dat u blij bent dat de Rivierzone tot ontwikkeling komt.
2. De gemeente betreurt het gegeven dat de vertaling van de inzet wordt gezien als een uitwerking met voor bewoners negatieve gevolgen. Aangezien deze als negatief gekwalificeerde gevolgen niet nader zijn geduid kan verantwoording niet gericht plaatsvinden. De gemeente meent met deze visie juist ook voor de huidige bewoners een impuls aan het gebied te kunnen geven.
3. De bedoelde eerder gegeven input is naar voren gebracht in de inmiddels afgeronde consultatieronde. De in dit kader naar voren gebrachte vragen zijn beantwoord en afgerond. Voor de beantwoording en de mate en wijze waarop de input is meegenomen wordt verwezen naar de beantwoording in het kader van de genoemde consultatie.
4. Op 13 oktober 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd met de concept-gebiedsvisie Rivierzone en deze gedurende 6 weken ter visie gelegd voor consultatie. Deze consultatieronde is strikt genomen niet verplicht en is toegepast met het oog op het draagvlak en het belang van de visie. De beantwoording van de vragen uit de consultatieronde is afgerond. Voor de beantwoording en de mate en wijze waarop de input is meegenomen wordt verwezen naar de beantwoording in dat kader. Gedurende de consultatieronde is door verschillende partijen erop gewezen dat de Gebiedsvisie in feite een structuurplan is voor een omvangrijke gebiedsontwikkeling en hierdoor mer-plichtig. Het college van burgemeester en wethouders heeft vervolgens op 15 februari 2022 ingestemd met een gecombineerde plan- / en project- MER, die zowel de Gebiedsvisie als de bijbehorende bestemmingsplannen onderbouwt. Gelet op voorstaande is ervoor gekozen voor de Gebiedsvisie (welke geen wettelijke procedure kent) en het MER (welke procedureel gekoppeld wordt aan de procedure die moet worden doorlopen voor het te onderbouwen plan of besluit) de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure (UOV, afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht) – welke ook geldt voor de bijbehorende bestemmingsplannen – van toepassing te verklaren. In dit kader zijn de Gebiedsvisie, de bijbehorende bestemmingsplannen en het MER gelijktijdig ter visie gelegd voor zienswijzen. Deze tervisielegging is op 23 februari 2022 middels een publicatietekst in het Gemeenteblad aangekondigd. Deze procedures zijn zo zorgvuldig mogelijk doorlopen en het betreurt de gemeente dat er desondanks onduidelijkheid is ontstaan tussen de eerdere afgeronde consultatieprocedure en deze officiële zienswijzeprocedure.
5. Uw feedback over de gebruiksvriendelijkheid heeft de gemeente ook geconstateerd. Bij toekomstige tervisieleggingsmomenten zal hier nadere aandacht voor zijn. De gemeente constateert dat u gelukkig voldoende in staat bent geweest het document te raadplegen en de voorliggende zienswijze te formuleren.
6. Uw feedback over legenda's en spelfouten wordt ter harte genomen en het document wordt voor de vaststelling nader gescreend op ontbrekende legenda's en spelfouten.
7. Individuele bewoners zijn – met de tervisielegging van de ontwerp-Gebiedsvisie - rechtsreeks betrokken bij het proces. Bij de verdere uitwerking worden de bewoners eveneens betrokken. Als bewoners verenigd zijn in een VVE kan tevens namens deze VVE worden geparticipeerd. De bedoelde corporaties treden op als vastgoedbeheerders, maar ook als ontwikkelende partijen en zijn in die hoedanigheid betrokken bij de eerdere consultatieronde in 2020.
8. De Noord-Zuid OV-verbinding is komen te vervallen doordat deze te weinig gebruikt werd en hiermee niet rendabel was. Het opheffen van de enige Noord-Zuid busverbinding in Vlaardingen is een verarming van het OV-aanbod. Dit zal expliciet genoemd worden in de definitieve Gebiedsvisie Rivierzone. Hierbij wordt opgemerkt dat door de verwachte toename van het passagiersaanbod de genoemde OV-verbinding weer rendabel kan worden en om deze reden mogelijk kan worden hervat.
9. Het voorstel voor het Maaspark betreft een schetsontwerp uit 2016. Door het vertrek van Unilever, maar ook door de voortschrijdende tijd, zal dit schetsontwerp, bijgesteld moeten worden en uitgewerkt tot een definitief inrichtingsplan. Dit geldt tevens voor de infrastructurele aanpassingen en voor de inrichting van de openbare ruimte. De wijze van participatie wordt indicatief toegevoegd aan de Gebiedsvisie in hoofdstuk 7.

10. Het advies over personenvervoer over water wordt overgenomen. In de definitieve Gebiedsvisie Rivierzone wordt deze nader te onderzoeken optie vermeld. Hierbij wordt aangegeven dat personenvervoer over water – mede gelet op de verwachte toename van het aantal reizigers - een ambitie is van het college van burgemeester en wethouders.
11. De nabijheid van de metro leidt tot een goede bereikbaarheid, waardoor autogebruik kan worden beperkt.
12. Het Stadshart valt buiten de reikwijdte van deze Gebiedsvisie. Er wordt hiervoor een aparte visie opgesteld.
13. Met voorliggende Gebiedsvisie, bestemmingsplannen en het MER wordt gestreefd naar het mogelijk maken van een dynamisch woon-werkgebied in de Rivierzone. Wonen is in een groot deel van de Rivierzone – op basis van het geldende planologische regime - inderdaad niet (zonder meer) mogelijk. De Gebiedsvisie biedt de kaders waarbinnen ontwikkelingen en projecten kunnen plaatsvinden, geeft de ambities van de gemeente weer en vormt hiermee een ruimtelijk kader met uitgangspunten voor de gewenste invulling en herstructurering. De diverse bestemmingsplannen zorgen voor een vertaling van deze visie door een planologisch-juridisch kader te creëren. Op basis van de definitieve bestemmingsplannen kunnen de omgevingsvergunningen voor de verschillende activiteiten – waaronder bouwen – worden verleend. Het MER geeft de milieucomponent een centrale plaats in de besluitvorming en geeft een (overkoepelende) milieutechnische onderbouwing van de Gebiedsvisie en van de bestemmingsplannen. De bestemmingsplannen houden rekening met de in stand blijvende bestemmingen en met de geldende vergunningen voor bestaande bedrijven .
14. Door in beperkte mate in parkeerplaatsen te voorzien, worden de parkeermogelijkheden van de bezoekers aan het park beperkt. Parkeren op de daartoe niet bestemde locaties wordt op de gebruikelijke wijze(n) gehandhaafd. De inrichting van het openbare gebied en mogelijke aanvullende verkeersbesluiten kunnen ondersteunen bij het voorkomen van en de effectieve handhaving van 'foutparkeren'.
15. Het Maaspark is te klein om een autoboulevard te realiseren, zoals in Hoek van Holland. Bovendien wordt ingezet op vergroening van het park. De Bartholomeus van Buerenweg wordt voorgesteld als fietsstraat, waarbij de auto's te gast zijn en alleen in de richting van het Deltahotel gebruik mogen maken van deze fietsstraat.
16. Pagina 21: de Bartholomeus van Buerenweg wordt voorgesteld als veilige fietsstraat met beperkt autogebruik om het fietsgebruik te stimuleren. Een geplande fietsverbinding – welke tevens dient als calamiteitenroute – over een particuliere parkeerplaats kan alleen indien de huidige eigenaren daarmee instemmen. Hun huidige parkeerplaatsen zullen in dat geval op een voor hen acceptabele manier dienen te worden ingepast.
Pagina 44: de geplande brug is mede bedoeld om voor kinderen een veilige schoolroute van de oostzijde naar de westzijde (waar een basisschool is gepland) te creëren. Bij de uitwerking van de gehele infrastructuur en openbare buitenruimte zal ook deze brug betrokken worden.

Aanpassing Gebiedsvisie

De volgende punten zullen worden aangepast / aangevuld in de definitieve Gebiedsvisie Rivierzone:

- De vorm van participatie zal in de Gebiedsvisie nader worden omschreven. Zie bullet 7.
- Naar aanleiding van de reactie wordt 'het opheffen van de enige bestaande Noord-Zuid busverbinding en de route Rivierzone – centrum (metro Vld Centrum naar Vld Oost en vandaar de bus naar Vlaardingen Centrum)' expliciet genoemd in de Gebiedsvisie.
- De mogelijkheden van personenvervoer over water wordt als optie nader onderzocht. Dit wordt als nader te onderzoeken optie vermeld in de Gebiedsvisie.

3. Bewoners Abel Tasmanlaan 48, ontvangen op 6 april

Samenvatting zienswijze

Gebiedsvisie

- Pagina 26 (Uitwerking ladder): bezwaar tegen het doortrekken Abel Tasmanlaan naar de Olivier van Noortlaan. De ingetekende toekomstige straat gaat over de huidige parkeerplaatsen die in eigendom zijn van de bewoners van de Abel Tasmanlaan, specifiek voor nummer 48. Zie ook bullet 15 van de zienswijze van de bewoners van de Abel Tasmanlaan 46 ('meer aandacht voor bereikbaarheid (auto) van het gebied ...'). Daarnaast wordt een negatieve impact verwacht op de waarde van de woning. De buurt zal wijzigen van een rustige buurt naar een hoek-appartement aan een drukke weg.
- Parkeren: bezwaar tegen het toekomstig ontbreken van de parkeergelegenheden aan de Bartholomeus van Buerenweg en de Abel Tasmanlaan, als deze een belangrijke verkeersader gaat worden.

Reactie gemeente

- De Bartholomeus van Buerenweg is in de huidige situatie een drukke weg en is in de Gebiedsvisie voorgesteld als een fietsstraat. De Abel Tasmanlaan wordt hierdoor naar verwachting drukker, maar komt ook verder van de woningen te liggen doordat de straat zal worden 'rechtgetrokken'. De herstructurering van de Rivierzone naar een hoogwaardig woon-werkgebied zal leiden tot een opwaardering van het hele gebied. Om onrust en onduidelijkheden over met name de in de Gebiedsvisie gewenste fietsverbinding/calamiteitenroute weg te nemen zal met bewoners en ondernemers van de Maaswijk afstemming plaatsvinden. Dit zal na vaststelling van de Gebiedsvisie, maar voor nadere uitwerking van de plannen plaatsvinden.
- De precieze locaties van de parkeergelegenheden wordt bij de nadere uitwerking van de plannen bepaald. De Gebiedsvisie dient niet als een uitgewerkt en gedetailleerd plan, maar als een visie op hoofdlijnen waarin de kaders van de ontwikkelingen en projecten en de ambities van de gemeente worden weergegeven. Bij de uitwerking zal het bezoeker parkeren voor het Maaspark worden ontmoedigd, maar voor bewoners en hun bezoekers zal voldoende en gepaste ruimte moeten worden gecreëerd. Hierbij dient te worden voldaan aan het geldende parkeerbeleid.

Aanpassing Gebiedsvisie

Dit onderdeel van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing of aanvulling van de Gebiedsvisie.

- 4. Bos van der Burg advocaten, namens bewoners Oosthavenkade 102, ontvangen op 6 april, kenmerk D92210825, Verseon-nummer 1896324 en namens bewoners Oosthavenkade 102A, kenmerk D92210847, Verseon-nummer 1896331.**

Samenvatting zienswijze

Namens de bewoners van het adres Oosthavenkade 102 en 102A. Indieners wenst te spreken tijdens de hoorzitting en de argumenten en documenten op een later tijdstip aan te vullen. De zienswijze van 10 september 2021 dient als ingelast te worden beschouwd,

Algemeen:

- Aantasting woongenot. Het woningbouwplan is, zeker ten opzichte van de eerste plannen uit 2015, te volumineus en te hoog en brengt veel hinder en nadeel met zich mee voor omwonenden. De hoogte flats (15 en 20 verdiepingen) bevinden zich direct naast de woning. De volumes van de bebouwing (woningen en parkeergarage) zou meer moeten worden verspreid, zodat het effect op de woning minder is. De huidige vorm van de parkeergarage zorgt voor een muur van 6 meter hoog nabij de woning (zie voorbeeld van muur in figuur 3.9 blz. 25 Onderbouwing HW en Stap 3 besluit. Hoe wordt de aansluiting van tuin op dakpark gezien? Immers, er is nu een wand van maar liefst 6 meter ingetekend).
- Integrale aanpak hoogwater. Wat betekent dit voor de ontwikkeling? In een aantal onderzoeken en plannen is in het geheel geen rekening gehouden met de gevolgen van die keuze. 3,45 meter boven NAP is hoogst noodzakelijk en de kade dient aanmerkelijk te worden verhoogd. Tijdens de presentaties d.d. 9 maart en 21 maart 2022 werd aangegeven dat er niet mag worden gebouwd zonder dat er een uitstekende en integrale oplossing is voor het hoogwater en dat het College hierin de regie neemt. Dit is – ten onrechte – nog niet formeel vastgesteld. Waarom wordt gekozen voor woningen op een garage? In het geval de integrale hoogwater aanpak bekend is, zijn levendige plinten mogelijk. Nader onderzoek en toelichting is gewenst.
- Aantasting woonomgeving en landschapswaarden. Het plan zorgt door omvang en volume voor een aantasting. Of dit plan te verantwoorden is binnen de woonomgeving en binnen het landschap dient nader onderzocht te worden.
- Bereikbaarheid. Er worden geen oplossingen geboden voor de bereikbaarheid van het gebied.
- Parkeren. Er worden onvoldoende parkeerplaatsen gerealiseerd voor de geplande bewoners en bezoekers van de openbare ruimte/tuin, voor de 2 bouwkavels die gerealiseerd worden op eigen grond naast de 'Witte Villa'. Aangaande de 2 bouwkavels: zowel het College als de ontwikkelaar heeft verzuimd hierover in contact op te nemen met de bewoner(s) en het is dan ook onduidelijk wat de status hiervan is; wel wordt op deze plaatsen 4 hoog ingetekend en wordt op de plaatjes uitgegaan van een ophoging van de plots. Zie hiervoor figuur 5.5 van het ontwerp Bestemmingsplan pag. 68 en figuur 3.5 blz. 23 Onderbouwing HW en Stap 3 besluit en zie ook de Geluidstudie op dit punt) (onduidelijk is en blijft waar in de berekening deze plots nu zitten en of ze vallen onder F of G). Er zijn ook met oog op voorstaande meer parkeerplaatsen nodig.
- Sanering. Er wordt te ondiep gesaneerd. Waarom wordt er beperkt en te ondiep gesaneerd in plaats van volledig? Aan de overzijde is wel voor volledige sanering gekozen.
- Aantasting fysieke leefomgeving bewoner(s). Pagina 24, gemeentelijk beleid + zie reactie bewoner d.d. 10 september 2021: uitgangspunt bij alle gebiedsontwikkeling is dat de kwetsbaarheid van het bestaande gebied niet toeneemt. In Vlaardingen wordt duurzaam en klimaat adaptief gebouwd. De kwetsbaarheid van het bestaande gebied neemt wel toe en dit moet worden voorkomen.

- Waarborging van een goed woon/leefklimaat.
- Goede en zorgvuldige ruimtelijke onderbouwing.
- De hoeveelheid flats en de plaatsing ervan (locatie en hoogte);
- Het feit dat er in een vierkant gebouwd gaat worden, flats en laagbouw aaneengesloten en de bestaande woning ergens als 'klein huisje' er dan nog tussen staat.
- De te bouwen parkeergarage in het midden wordt verhoogd aangelegd, waardoor de bestaande woning in een put met een muur van 6 meter als afscheiding komt te liggen. Zelfs de woningen naast de huidige bewoner(s) zouden hoger worden in vergelijking met de bedoelde woning.
- Op de garage komt een stadstuin. Eerder is aangegeven dat de tuin van de huidige bewoner(s) daar onderdeel van is. Nu ligt de laatste 6 meter lager.
- Het verwachte hemelwaterprobleem en de beplanting van de huidige bewoner(s) krijgt geen licht meer.
- Het verwachte windprobleem (op bepaalde plekken is dit straks zeer ongunstig en ronduit gevaarlijk, versterkt door klimatologische veranderingen en toenemende heftigheid van stormen).
- Bewoners vrezen in een soort 'echoput' terecht te komen.
- Het verlies van veel zon (zonnepanelen zijn hierdoor bijvoorbeeld dus ook niet meer mogelijk).
- Hoe wordt omgegaan met de bouwlocatie waar huidige bewoner(s) zelf zouden mogen bouwen? Er kan en mag in ieder geval geen sprake zijn van een bouwplicht voor de bestaande bewoner(s).
- De 6 wekelijkse gesprekken met de gemeente en soms de ontwikkelaar lijken constructief, maar voorlopig is het in de praktijk altijd eenzijdig oftewel eenrichtingsverkeer geweest. De gemeente en de ontwikkelaar melden de plannen en de bewoners hebben hier feitelijk en juridisch onvoldoende inspraak in. De bewoner(s) worden door de gemeente niet daadwerkelijk gehoord.
- De noodzakelijke hoogwaterbescherming Oosthavenkade ter hoogte van de woning van de huidige bewoner(s).
- De hoogte van de bebouwing Oosthavenkade vanaf Waterleidingstraat;
- De hoogte van de bebouwing toren op de kop van de Oosthavenkade;
- De emissie en veiligheid van de parkeergarage.
- Gewenste aanpassing van het bestemmingsplan: goot- en nokhoogte van de 'Witte Villa' staan nu gemaximaliseerd op bestaande hoogte (dit zou – in het kader van het huidige ontwerp Bestemmingsplan – betekenen dat ophogen straks niet meer mogelijk is binnen het bestemmingsplan).
- Het behoud c.q. herstel van de historie 'Witte Villa'.
- Gewenste aanpassing van het bestemmingsplan: wens c.q. mogelijkheid van bouwen op eigen grond. Dit zou – in het kader van het huidige ontwerp Bestemmingsplan – mogelijk moeten worden gemaakt.
- Voorwaardelijke verplichting ter bescherming van de 'Witte Villa'. Dit onderdeel richt zich tegen de verschillende hoogtes van het woningbouwplan: Noordelijk deel Oosthavenkade wel 3 bouwlagen, deel bij de Witte Villa: 4-5 bouwlagen en aan het water 5-6 bouwlagen. Deze hoogtes en verschillen zijn niet wenselijk.
- Bij deelgebied 'Van Speyk' staat in de Gebiedsvisie hetzelfde figuur en dezelfde gewenste bouwhoogten als in het bestemmingsplan. Deze bouwhoogten zijn niet acceptabel voor de huidige bewoners.

Gebiedsvisie Rivierzone:

1. De Rivierzone wordt gepresenteerd als één geheel / als een totaalconcept, terwijl per deelgebied verschillende aspecten relevant zijn. Dit is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur (i.h.b. met het motiveringsbeginsel).
2. Volgorde Gebiedsvisie en MER. Het is opmerkelijk dat eerst een visie wordt opgesteld en vervolgens een MER die deze visie moet onderbouwen. Dit vooral omdat de resultaten uit het MER van invloed zouden zijn op de keuzes in de Gebiedsvisie. Hiermee heeft de MER haar belangrijkste functie verloren, namelijk 'om milieu een volwaardige positie te geven bij de besluitvorming'. Het opstellen van deze MER lijkt hiermee een formaliteit. In november 2020 heeft de Gebiedsvisie ter inzage gelegen, op 21 juli 2021 kwam er een terugkoppeling van de ingediende zienswijzen en op 5 juli heeft het college de NRD vastgesteld. Van een eerder vastgestelde Gebiedsvisie is geen sprake geweest. De plan- en projectmer moet de Gebiedsvisie onderbouwen, terwijl deze al min of meer gereed was.
3. MER. Er is tevergeefs verzocht in het MER te laten refereren aan het gebied waarop de milieuaspecten van toepassing zijn en niet alleen gemeenschappen voor de hele Rivierzone te noemen. Dit omdat het dan geen goede basis vormt voor de te ontwikkelen bestemmingsplannen / ruimtelijke plannen.
4. Deelgebieden. Er worden 3 deelgebieden aangehouden. Er is tevergeefs verzocht de volgende deelgebieden aan te houden: (1) Locatie Paralelweg, (2) Koningin Wilhelminahaven, (3) Westhavenkade / Deltahout, (4) Unileverterrein, (5) Maaswijk, (6) Eiland van Speyk.
5. Het onderzoeken van alternatieven is van groot belang en is achterwege gebleven. Het verzoek is ook alternatieven te onderzoeken met een verdeling van woonvolumes over verschillende deelgebieden en verschillende alternatieven / mogelijkheden voor hoogwaterbescherming, waaronder het opvijzelen van de bestaande woning. Het niet onderzoeken van alternatieven en varianten is in strijd met meerdere algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
6. Wonen. Compact wonen is vertaald in hoogbouw. Spreiding in bouwhoogten, bouwvolume en spreiding over deelgebieden is mogelijk. Het is een plicht dit nader te onderzoeken.
7. Maaspark en Eiland van Speyk. Het valt op dat er geen alternatieven worden aangegeven, bijvoorbeeld een andere verdeling van woningen over het Maaspark en het Eiland van Speyk. Juist dit ligt voor de hand.
8. Bedrijvigheid. Er is behoefte aan meer duidelijkheid over wat verstaan wordt onder 'lichte bedrijvigheid'.
9. Maaswijk. Een mix van wonen in en rond het Maaswijk en het Eiland van Speyk kan de behoefte en/of de realisatie van bijna alleen maar hoogbouw op het Eiland van Speyk nuanceren en een alternatief bieden voor de huidige woningbouwplannen voor hoogbouw. Het is een plicht dit nader te onderzoeken.

MER

1. Indiener ontkent en betwist de inhoud van het MER. Te verwachten externe onveiligheid, te grote hoeveelheid fijnstof, veel slechtere luchtkwaliteit, de gevolgen van trillingen enz. dienen door het College te worden ondervangen. Het MER voldoet niet en kan niet dienen ter vaststelling en voorkoming van de (voorzienbare) milieueffecten verbonden aan de woningbouwplannen ter plaatse.
2. Het MER onderbouwt – feitelijk en juridisch – onvoldoende de milieutechnische gevolgen verbonden aan het ontwerpbestemmingsplan.
3. In hoeverre, op welke wijze en op welke onderdelen is er ruimte om de woningbouwplannen aan te passen naar aanleiding van de resultaten uit het MER?

4. Er is onvoldoende gekeken naar waterstaat en waterhuishoudkundige projecten (bescherming hoogwater, dijken, grondwateronttrekkingen en ontgrondingen). De beoordeling is ontoereikend.
5. Er is onvoldoende gekeken naar alternatieven en vergelijkingen. Onvoldoende beoordeling.
6. Er heeft geen of in onvoldoende mate een multicriteria-analyse plaatsgevonden. Onvoldoende beoordeling.
7. De gegevens uit het rapport moeten juist en controleerbaar zijn. Niet in alle gevallen is er voldoende kennis over milieugevolgen op langere termijn of een samenloop van diverse milieueffecten beschouwd.
8. Het bevoegd gezag moet de betrokken overheden en wettelijk adviseurs (VROM, LNV en OCW) raadplegen over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Het bevoegd gezag mag ook de Commissie m.e.r. om advies vragen over de reikwijdte en het detailniveau van de op te stellen MER. Onvoldoende inzichtelijk is of dit heeft plaatsgevonden.
9. MER-procedure en hoogwaterbescherming. In deze procedure is de noodzakelijke hoogwaterbescherming niet of onvoldoende meegenomen en meegewogen. Het MER schiet hierin te kort. De procedure moet om deze reden opnieuw worden doorlopen of worden herzien.
10. Commissie m.e.r. Er had direct advies gevraagd moeten worden van de Commissie m.e.r. over de gecombineerde plan- en project-MER NRD. Dit is naar verwachting vanwege beoogde tijdswinst achterwege gelaten. Het is – mede gelet op de complexiteit van deze MER - onverstandig om op deze wijze de Commissie m.e.r. niet direct bij de opzet te hebben betrokken en eerst bij het MER zelf advies te vragen. Juist tijdverlies zou aan de orde komen doordat de Commissie MER diverse opmerkingen op het MER heeft. Dit kon voorkomen worden door de NRD destijds juist wel aan de Commissie m.e.r. voor te leggen. Het advies geeft namelijk 'aan de voorkant' de aandachtspunten aan, die de Commissie ziet voor het MER en waarop de Commissie het uiteindelijke MER gaat toetsen. Met de kans dat de Commissie m.e.r. het MER negatief kan beoordelen, was het direct al raadzaam geweest om de NRD voor te leggen voor advies. Dit is ten onrechte niet gebeurd.
11. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State hecht waarde aan de adviezen van de Commissie m.e.r.. Een positief advies over een MER draagt bij aan de juridische houdbaarheid van het m.e.r.-plichtige besluit/plan in bestuursrechtelijke procedures. Juist als de Commissie in haar toetsing oordeelt dat de MER of het MER onjuiste of onvoldoende milieu-informatie bevat om tot een afgewogen besluit te kunnen komen. Van dit laatste kan sprake zijn, nu de gevolgen voornamelijk zijn gericht op milieuaspecten en niet de brede *integrale afweging van de fysieke leefomgeving* is betrokken, zoals onder de Omgevingswet juist de bedoeling is.
12. Plan- en project-mer in één procedure. Het besluit om geen advies aan de Commissie m.e.r. te vragen is (destijds) onvoldoende onderbouwd met argumenten. Het gebied is complex en de combinatie plan-mer met project-mer is op detailniveau voor omwonenden nog ingewikkelder, zodat het verstandiger was om de Commissie m.e.r. direct advies te vragen. Ook omdat het College niet uitsloot dat sprake was van samenhangende en wellicht ook cumulatieve effecten, dus ook effecten voor de diverse projecten die onderwerp van de NRD zijn. Daarnaast gaf het College tevens aan dat het MER voor de diverse deellocaties de randvoorwaarden, maatregelen of aandachtspunten beschrijft, die bij de verdere uitwerking konden worden meegenomen. Dit lijkt tegenstrijdig met hetgeen het College aangaf betreffende de toentertijd reeds gestarte bestemmingsplanprocedures.
13. Het maximaal beoogde programma is in de loop van de tijd groter geworden. Hoe hard was het maximaal beoogde programma bij de start van de MER?
14. Er is destijds aangegeven een opeenstapeling van MER-procedures en documenten te willen voorkomen door een gecombineerde plan- en project-mer. Wat opvalt is dat eerst een Gebiedsvisie is opgesteld en dat daarna het MER is opgesteld (dat de Gebiedsvisie moest onderbouwen). Terwijl het de bedoeling moet zijn dat het plan-mer al input gaf/geeft bij het opstellen van de Gebiedsvisie. Eerst daarna kon/kan een project-mer per deelgebied worden doorlopen.
15. Indiener pleit voor een gescheiden plan-mer en project-mer. Een begrijpelijke en voldoende c.q. toereikende toelichting van het College ontbreekt.

Indiener meent dat het met het oog op de Gebiedsvisie van belang is dat het MER (ook) inzicht geeft in de *locatiekeuze(s)*, de *maximale milieueffecten* die op kunnen treden bij de uitvoering van de gehele Gebiedsvisie, de mate waarin en voorwaarden waaronder de ambities daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd en de uitgangspunten en maatregelen voor toekomstige initiatieven binnen de kaders van de Gebiedsvisie. Dit is het plan-mer deel. Maar eerst nadat een en ander ter inzage is gelegd, kon/kan op een hoger detailniveau worden ingezoomd op de verschillende deelontwikkelingen waarvoor te zijner tijd een bestemmingsplan wordt voorbereid.

16. Doorlooptijd. Er is aanvankelijk aangegeven dat het MER een doorlooptijd heeft van 10 jaar. In de toekomstige Omgevingswet zijn geen termijnen meer gesteld en hebben onderzoeksgegevens een beperkte houdbaarheid. Dit klemmt temeer nu de Omgevingswet waarschijnlijk op 1 januari 2023 ingaat en de gemeente haar nieuwe omgevingsplan gereed moet hebben op 1 januari 2030.
17. Monitoring i.r.t. doorlooptijd. Nu met deze MER alleen de milieugevolgen worden bekeken moeten onder de Omgevingswet in een latere fase alsnog de gevolgen voor de integrale fysieke leefomgeving te worden beschouwd en niet alleen de milieugevolgen zoals in Stap 6 is aangegeven. Wanneer wordt e.e.a. gemonitord nu uw College stelt dat het MER een doorlooptijd heeft van 10 jaar?
18. Procedure. op welke wijze is gewaarborgd dat de passende scheiding binnen de ambtelijke organisatie ook daadwerkelijk wordt gevolgd? Hier is nog steeds geen (gespecificeerd en gedocumenteerd) antwoord op verkregen.
19. Milieugevolgen. Er wordt afwisselend gesproken over milieugevolgen en milieuaspecten. Mede gelet op de aankomende Omgevingswet, was/is beter dit nu al breder te trekken naar de *integrale fysieke leefomgeving* voor de project deelgebieden.
20. Door de MER-procedure direct te koppelen aan zowel de Gebiedsvisie als de benodigde planologische/ruimtelijke besluiten was/is er te weinig ruimte voor het vereiste detailniveau met het oog op de integrale fysieke leefomgeving. Dit geldt met name voor het aspect gezondheid en veiligheid, dat onder de Omgevingswet kernthema's zijn en behoren te zijn.
21. Termijnen. In tabel 1.1. is een overzicht van de mer-procedure gepresenteerd en de koppeling met de Gebiedsvisie en ruimtelijke besluiten. Enige termijnen werden/worden hieraan – ten onrechte – niet althans onvoldoende gekoppeld.
22. Ruimtelijk kader. Het College heeft aangegeven dat de Gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen het ruimtelijk kader voor de gebiedsontwikkeling vormt. Het College gaat hiermee voor een belangrijk deel voorbij aan de uitwerking van de milieueffecten in dit gebied. Het doel van de Gebiedsvisie is ruimtelijke samenhang aan de hand van een aantal onderwerpen aan te brengen kaders.
23. De Gebiedsvisie bevat alleen de ruimtelijke kaders: de stedenbouwkundige samenhang, verbindingen tussen gebieden en programmatische uitgangspunten, maar laat nog steeds ruimte voor nadere uitwerking en invulling. De Rivierzone is een milieu belaste locatie vanwege omliggende geluid-gezoneerde industrieterreinen en de scheepvaart over de Nieuwe Maas. Het gaat echter niet alleen om ruimtelijke kaders, maar ook om milieu gerelateerde aspecten zoals externe veiligheid, fijnstof, luchtkwaliteit, trillingen, enz. Ondanks dat het College spreekt over een 'milieueffectrapportage' is deze ten onrechte toch vooral ruimtelijk gedreven.
24. Mogelijk zijn de resultaten uit het MER concreet van invloed op de nog te maken keuzes bij de woningbouwplannen. Op welke wijze is er wat het College betreft nu nog ruimte om de bestaande woningbouwplannen aan te passen en, zo ja, op welke onderdelen?

Onderzoeken NRD / MER

1. Ouderdom. In het verleden zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. In de NRD ontbrak een overzicht van de reeds uitgevoerde onderzoeken en de resultaten daarvan. Dit overzicht ontbreekt nog steeds. Zonder deze kennis was / is het niet goed mogelijk de gehele mer-procedure te overzien. Bovendien kan het zo zijn dat bepaalde onderzoeken inmiddels verouderd zijn en in het kader van de mer moeten worden overgedaan en/of aangevuld. Er is destijds in de concept NRD aangegeven dat reeds bestaande onderzoeken zouden worden gebruikt. Het is onduidelijk welke onderzoeken dit betreft, hoe oud deze zijn, waar deze voor de omwonenden te raadplegen zijn en wat de conclusies van die onderzoeken zijn.

Het verzoek alsnog een lijst toe te voegen met een overzicht van de reeds uitgevoerde onderzoeken. Nu een dergelijke lijst ontbreekt is niet te beoordelen of alle relevante aspecten zijn geadresseerd en op de juiste wijze zijn onderzocht en gerapporteerd.

2. Klimaatadaptatie / stresstest. Op welke wijze heeft Vlaardingen destijds al een stresstest doorlopen met betrekking tot klimaatadaptatie en welke uitkomsten heeft deze test gegeven? Indien nog geen stresstest heeft plaatsgevonden moe(s)t dit onderdeel van de mer uit te maken. Het verzoek was / is aan te geven welke onderzoeksbureaus de diverse onderzoeken zullen uitvoeren en op basis van welke voorwaarden en bedingen, hoe deze bureaus zijn geselecteerd en hoe de aanbesteding heeft plaatsgevonden.
3. Reikwijdte. Er is aangegeven dat de reikwijdte van milieugevolgen per milieuaspect kan verschillen. Dat is op zich niet onlogisch, maar dat had (in het NRD) juist moeten worden aangegeven. Dat is niet terug te lezen in de (toelichting op) de ontwerpbesluiten. Ook is aangegeven dat in het MER het studiegebied per omgevingsaspect geconcretiseerd en gemotiveerd moet worden, zonder dat hier de verbreding van milieu naar omgeving nader wordt aangeduid. Dit heeft tot nu toe niet of onvoldoende plaatsgevonden.
4. Detailniveau. Met de mer dient te worden/zijn onderzocht de maximale milieueffecten die op kunnen treden door de gebiedsontwikkeling als geheel. Het MER beschrijft daarnaast voor deellocaties de randvoorwaarden, maatregelen of aandachtspunten die bij verdere uitwerking kunnen worden meegenomen. Dit heeft niet althans onvoldoende plaatsgevonden. Dit kan overigens ook alleen als die aspecten ook voldoende zijn onderzocht tijdens de mer. Helaas ontbreken daartoe de details althans zijn deze onvoldoende inzichtelijk.
5. Het stellen van randvoorwaarden voor de mer is nauwelijks beschreven (in de NRD) en lag/ligt klaarblijkelijk al min of meer vast in de huidige gedachten van de diverse structuurvisies en concepten van de Gebiedsvisie Rivierzone. Geadviseerde maatregelen in het MER zijn altijd afhankelijk van de onderzoeken die worden uitgevoerd. Daar was/is ook nu nog onvoldoende zicht op met betrekking tot de deelgebieden. Reden temeer geweest om de plan-mer en project-mer juist volledig van elkaar te scheiden.
6. Aandachtspunten voor nadere detaillering (en dus niet alleen kwalitatief) voor de onderzoeken ter ondersteuning van het deel project-mer per deelgebied waren/zijn:
 - uiteindelijk (geoptimaliseerde)aantallen woningen per deelgebied;
 - invulling hoogbouw/laagbouw per deelgebied met diverse woonvormen en
 - afwisselende bouwvolumes;
 - goede woonvoorzieningen;
 - bezonning in verband met plaatsing zonnepanelen;
 - hoogwaterbescherming buitendijkse gebieden (watertoets);
 - getijdennatuur (ecologie);

- cultureel erfgoed (incl. industrieel erfgoed);
 - schillenmodel omgevingsveiligheid toepassen;
 - evacuatie, brandbestrijding en zelfredzaamheid hoogbouw;
 - hittestress;
 - afval;
 - energietransitie (gebruik restwarmte, geo-thermie);
 - hemelwaterafvoer;
 - explosievenonderzoek;
 - bodemverontreiniging (historisch en toevalsvondsten bij bouwwerkzaamheden);
 - cumulatieve geluidsbelasting door warmtepompen en evenementen in het stadspark/strand op het 'Eiland van Speyk'. Belangrijk: ten onrechte louter aandacht voor aanwezig geluid en overal juist geen aandacht voor toekomstig geluid (!)
 - fijnstof belasting inclusief PM10 en PM2.5. Hier is in de praktijk tot op heden helaas niets van terecht gekomen althans inhoudelijk onvoldoende aandacht aan besteed.
7. Cumulatie omgevingseffecten. Het bestemmingsplan is in het huidige omgevingsrecht het instrument dat zo gunstig mogelijke voorwaarden dient te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied vanuit *ruimtelijk* perspectief. Het college heeft dat ook herhaaldelijk aangegeven in de NRD. Voor de indiener van deze zienswijze blijkt hier in de praktijk nog niets van. In ieder geval blijkt voor de indieners nog niet van zo gunstig mogelijke voorwaarden voor het gebruik en de ontwikkeling.
 8. De mogelijkheden om met het bestemmingsplan het milieu (*integrale fysieke leefomgeving*) te beschermen worden beperkt door de eis dat de daarin opgenomen regels ruimtelijk relevant moeten zijn. Maar met een mer kan wel breder worden gekeken dan alleen de puur ruimtelijke effecten. Het is daarom van belang dat *alle* milieueffecten zo goed en onafhankelijk/neutraal mogelijk worden onderzocht en deze te *cumulieren* in het belang van de gezondheid, om te kunnen beoordelen of nog wel een aanvaardbaar woon- en leefklimaat overblijft. Indiener meent dat van dit laatste helaas niet is gebleken.
 9. Uit het MER kunnen normaal gesproken mitigerende maatregelen voortvloeien die van invloed zijn op de bestemmingsplannen voor de deelgebieden. Dit werd onvoldoende onderkend in de NRD, temeer daar op 8 juli 2020 is aangegeven dat het *ontwerp* Bestemmingsplan voor het 'Eiland van Speyk' al gereed is.
 10. Het betreft in ieder geval de cumulatie van de onderzoeksresultaten uit deze MER en reeds bestaande onderzoeken: externe veiligheid, geluid, trillingen (ook laagfrequent), geur, fijn stof (PM10 en PM2.5) en licht.
 11. Hiermee kan het College ook al voorsorteren op de inwerkingtreding van de Omgevingswet (per 1 januari 2023), omdat dan het milieuspoor met het ruimtelijke spoor wordt geïntegreerd en monitoring wel integraal moet plaatsvinden. Er zou dan kunnen worden gesproken over een 'Omgevingseffectrapport'.

Onvolledigheid documenten

12. In de NRD werden de nodige besluiten/documenten aangehaald, of worden deze genoemd als randvoorwaardelijk, zonder dat deze documenten nader zijn gedefinieerd, gepubliceerd of voor het brede publiek digitaal vindbaar of te raadplegen waren/zijn. Naar aanleiding van het ingediende WOB-verzoek zijn helaas nog niet alle gevraagde documenten ontvangen. Het advies Rijkswaterstaat ontbreekt nog. Uw College werd en wordt hierdoor opgeroepen deze alsnog te ontsluiten en inzichtelijk te maken.
13. Dit zijn respectievelijk:
 - Besluit om plan-mer en project-mer te combineren;
 - Studie mobiliteitsgevolgen;
 - Stedenbouwkundig plan Eiland van Speyk (niet gepubliceerd).

Reactie gemeente

Deze beantwoording omvat tevens deels de beantwoording van de aandachtspunten, genoemd onder: 'Algemeen'. De beantwoording van deze aandachtspunten zijn tevens terug te lezen in de Nota van Zienswijzen bij het bestemmingsplan Eiland van Speyk. Na de beantwoording van het zienswijzepunt achter bullet 5 onder 'Algemeen' (Parkeren) van deze nota, begint de specifieke beantwoording onder het zienswijzekopje 'Gebiedsvisie Rivierzone'.

Algemeen

- Parkeren, 2 bouw kavels: in de Nota van Zienswijzen bij het bestemmingsplan Eiland van Speyk is – in de beantwoording van het zienswijzepunt 'Parkeren' - aangegeven dat in de Toelichting van het bestemmingsplan het plan – inclusief de beoogde ontwikkeling van de twee bedoelde kavels – getoetst is aan het gemeentelijke parkeerbeleid. In de planregels is daarnaast (middels een voorwaardelijke verplichting) geborgd dat in het kader van de aanvraag van de benodigde omgevingsvergunningen op basis van het te realiseren programma wordt aangetoond op welke wijze wordt voldaan aan de geldende normen. Gezien de oppervlakte van gebouwde parkeervoorziening biedt het plan voldoende ruimte om de parkeerbehoefte op te vangen. Het standpunt van de indiener dat er te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd worden, wordt niet nader onderbouwd. Dit maakt het voor de gemeente niet mogelijk het standpunt gedetailleerder te weerleggen. De twee bedoelde kavels zijn in (mede)eigendom van de indiener van de zienswijze. In de Gebiedsvisie is voor deze twee kavels inderdaad een bebouwing van vier bouwlagen opgenomen. In het bestemmingsplan is dit planologisch-juridisch vertaald door het toekennen van de bestemming Wonen-1, met een maximale bouwhoogte van 11 meter ten opzichten van + 3,70 NAP. Conform de gemaakte afspraken met de indiener wordt in de Gebiedsvisie en in het bestemmingsplan (inclusief het stedenbouwkundig plan) dus rekening gehouden met de ontwikkeling van deze twee kavels. In de bij het bestemmingsplan behorende onderzoeken (zoals: akoestiek, bezonning en parkeren) is rekening gehouden met de ontwikkeling van de kavels. Voorstaande is door de gemeente en door de ontwikkelende partij toegelicht aan de indiener in een persoonlijk gesprek. In dit gesprek is ook toegelicht dat de daadwerkelijke ontwikkeling start met een nadere bespreking, gevolgd door een aanvraag om omgevingsvergunning door de indiener. De indiener treedt in dit geval op als initiatiefnemer en initiator.

Gebiedsvisie Rivierzone

1. Het standpunt over strijdigheid met algemene beginselen van behoorlijk bestuur deelt de gemeente niet. In de Gebiedsvisie wordt aandacht besteed aan de kaders en de gemeentelijke ambities voor de Rivierzone als geheel en wordt tevens per deelgebied ingegaan op de identiteit, het gebiedsprofiel, het ruimtelijk raamwerk en de ruimtelijke en programmatische principes.
2. De Gebiedsvisie is inderdaad nog niet vastgesteld. Uit de reacties uit de eerdere consultatieronde is naar voren gekomen dat een juridisch juiste vaststelling alleen met een bijbehorende plan-MER mogelijk is. Omdat het MER naast de Gebiedsvisie ook de bestemmingsplannen (milieutechnisch) onderbouwt, wordt de Gebiedsvisie procedureel 'aangehaakt' aan de bestemmingsplanprocedure(s), te weten: de Uniform Openbare Voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht). Om deze reden heeft de tervisielegging van de Gebiedsvisie en het MER gelijktijdig met de bestemmingsplannen plaatsgevonden.
3. In het MER worden geen 'algemeenheden voor de hele Rivierzone' genoemd, maar is waar relevant specifiek ingegaan op de milieusituatie en milieugevolgen in deelgebieden uit de Gebiedsvisie en de ontwikkelingslocaties die daarbinnen zijn gelegen.
4. Voor de Gebiedsvisie is gekozen voor opgenomen gebiedsindeling. De gemeente stelt zich op het standpunt dat deze indeling recht doet aan de aard van de genoemde en beschreven deelgebieden en dat de integrale benadering op deze manier het beste tot zijn recht komt.
5. Er zijn meerdere alternatieven onderzocht voor de diverse deelgebieden en onderliggende plannen. Uit al deze alternatieven zijn in de voorliggende visie de inzichten op hoofdlijn weergegeven.
6. De regionale bouwopgave van Vlaardingen is voor een belangrijk deel gepland in de Rivierzone en is hier, binnen de deelgebieden en passend in de aard van deze deelgebieden, zo goed mogelijk gespreid om te komen tot een samenhangend nieuw stadsdeel van Vlaardingen.
7. Om tot een compleet stadsdeel te komen is een groen park zoals het Maaspark van belang en is er voor gekozen om deze locatie niet te bebouwen. Zeker met het oog op klimaatadaptatie (wateropvang, voorkoming hittestress e.d.) en kwaliteit van openbare ruimte in de hele Rivierzone voor zowel bestaande als nieuwe bewoners.
8. In algemene zin wordt onder 'lichte bedrijvigheid' bedrijvigheid verstaan dat weinig potentiële (milieu)hinder veroorzaakt voor omwonenden en zich dus goed verhoudt tot (geluid) gevoelige functies, zoals woningen. Dit wordt in de onderliggende bestemmingsplannen ook nader onderbouwd en gedefinieerd.
9. De regionale bouwopgave van Vlaardingen is voor een belangrijk deel gepland in de Rivierzone en is hier zo goed mogelijk gespreid om te komen tot een samenhangend nieuw stadsdeel van Vlaardingen met de ook de nodige aandacht voor groen. De toedeling van de verschillende functies in het gebied heeft geresulteerd in voorliggend woningbouwprogramma, met bijbehorende volumes en bouwhoogten op het Eiland van Speyk.

MER

1. In het MER worden de potentiële milieugevolgen en de mogelijke maatregelen beschreven. Het MER dient niet ter voorkoming van de milieueffecten, maar voor de beschrijving van de belangrijkste milieueffecten. Het plan leidt niet tot relevante negatieve effecten op externe veiligheid of trillingen. De effecten op luchtkwaliteit zijn onderzocht en verantwoord in het MER.

2. De feitelijke en juridische gevolgen van het bestemmingsplan zijn in de bijbehorende Toelichting onderbouwd. Het MER richt zich voornamelijk op de cumulatieve effecten en ambities voor de Rivierzone. In de zienswijze is niet nader onderbouwd op welke punten en in hoeverre het MER in juridische zin tekort schiet.
3. Voor verschillende ontwikkelingslocaties liggen de programmatische en stedenbouwkundige uitgangspunten (in ieder geval op hoofdlijnen) vast. Gezien het planproces tot dusver, de gemaakte afspraken en de genomen besluiten is er geen ruimte om in het MER sterk uiteenlopende alternatieven te onderzoeken. Wel leidt het MER tot aanvullende randvoorwaarden of maatregelen (spelregels) voor de toekomstige initiatieven binnen de Rivierzone.
4. Mede op basis van de uitgevoerde milieuonderzoeken is voor het Eiland van Speyk een nieuw stedenbouwkundig plan gemaakt. Uit de resultaten van de reeds uitgevoerde onderzoeken blijkt dat ten opzichte van het eerdere stedenbouwkundige plan sprake is van een aanzienlijke verbetering van de akoestische situatie ter plaatse. Het in het MER onderzoeken van het oude stedenbouwkundige plan heeft geen meerwaarde en zal niet leiden tot nieuwe inzichten of andere keuzes. Hiervoor is meer informatie in de aanvulling op het MER opgenomen. Zie hiervoor paragraaf 2.4.
5. Het MER richt zich op keuzes en afwegingen (alternatieven) waarvoor cumulatieve planeffecten en/of omgevingsaspecten aanleiding geven. Om deze reden zijn in het MER verschillende verkeerskundige varianten afgewogen.
6. Een Multi criteria-analyse is geen verplicht onderdeel van een MER. De wijze van effectbeoordeling in het MER geeft voldoende inzicht in de milieugevolgen van de ontwikkeling van de Rivierzone en de wijze waarop de gemeente kan sturen op de geformuleerde doelstellingen en ambities.
7. De conclusies moeten juist zijn en daarvoor zijn de gegevens van belang. Over toekomstige situaties zijn geen concrete gegevens bekend en om die reden worden modellen gebruikt. Dit is gebruikelijk en tevens toegestaan. De onderliggende onderzoeken zijn uitgevoerd op basis van de geldende rekenmethodes en voldoen aan de geldende eisen.
8. De Commissie m.e.r. is niet gevraagd om advies over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER.
9. Goed om te benadrukken is dat het project geen hoogwaterproblemen veroorzaakt, maar het project er wel rekening mee moet houden. In een MER moeten de milieugevolgen van een toekomstig project beschreven worden. Hiervoor is meer informatie in de aanvulling op het MER opgenomen. Zie hiervoor paragraaf 2.4.
10. De toetsing aan ambities is juist bedoeld voor de brede, integrale afweging. Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is een aanvulling opgesteld, welke opnieuw is voorgelegd.
11. Hiervoor is meer informatie in de aanvulling op het MER opgenomen.
12. De gemeente deelt het standpunt niet dat de plan-MER op de door u benoemde onderdelen onvoldoende is beoordeeld. De wettelijke partners zijn allen geïnformeerd over de Notitie Reikwijdte en detailniveau. Zij zijn niet verplicht te reageren. De genomen keuze om de Commissie m.e.r. pas bij het MER te betrekken staat vrij. Meer informatie hierover is in de aanvulling op het MER opgenomen.
13. Op verzoek van de Provincie en ministerie van BZK zijn de bouwprogramma's in de Rivierzone nabij HOV opgehoogd. Deze opgehoogde programma's zijn in de MER getoetst op haalbaarheid.
14. Zonder gebiedsvisie kan geen MER worden opgesteld. Dat kan leiden tot aanpassing van de visie, maar dit is niet noodzakelijk. Het MER is vooral gericht op cumulatieve effecten.
15. Om dat de woningbouwplannen reeds jaren in ontwikkeling waren en zijn (hetgeen geleid heeft tot optimalisaties), is hier niet voor gekozen.
16. Het MER kent geen doorlooptijd en heeft ook geen uiterste 'houdbaarheidsdatum'. Het project kan een bepaalde doorlooptijd hebben – van in dit geval 10 jaren – maar passages daarover in het MER hebben geen rechtsgevolgen wanneer het langer duurt dan 10 jaar om het project te realiseren. De ontwerpbesluiten zijn vóór de invoering van de Omgevingswet ter visie gelegd en wordt om die reden afgehandeld op basis van de huidige wetgeving. Zoals in het MER is vermeld wordt op verschillende aspecten voorgesorteerd op de uitgangspunten uit de Omgevingswet.

17. In het MER is op hoofdlijnen ingegaan op de monitoring van milieugevolgen. Zoals toegelicht in het MER zal dit nader worden geconcretiseerd in een monitoringsplan.
18. Op 28 oktober 2021 is een besluit¹ genomen waarmee gewaarborgd is dat de passende scheiding binnen de ambtelijke organisatie ook daadwerkelijk wordt gevolgd. Voorstaande is tevens vermeld in de nota van zienswijzen dat als bijlage bij het gepubliceerde NRD is gevoegd.
19. Omdat de verschillende ontwerpbesluiten 'tijdig' ter inzage zijn gelegd, worden deze afgedaan onder het thans geldende regime. Aanvullend daarop wordt - zoals in het MER is vermeld - op verschillende aspecten voorgesorteerd op de uitgangspunten uit de Omgevingswet.
20. Zie beantwoording nummer 19.
21. De doorlooptijd van ruimtelijke procedures is mede afhankelijk van de ingediende zienswijzen en daarmee samenhangende aanpassingen. Om deze reden zijn er in het schema met de procedurestappen geen termijnen opgenomen.
22. Het MER vormt een bijlage bij de Gebiedsvisie en geeft inzicht in de milieugevolgen. In aanvulling op de ruimtelijke kaders uit de Gebiedsvisie zijn in het MER voor alle relevante omgevingsaspecten spelregels opgenomen voor de verdere ontwikkeling van de Rivierzone (Rivierzone breed, op het niveau van de deelgebieden en op het niveau van de ontwikkelingslocaties).
23. De bedoelde 'nadere invulling' in het kader van de Gebiedsvisie wordt verzorgd door de bestemmingsplannen. Het MER onderbouwt zowel de Gebiedsvisie, als de ter visie gelegde bestemmingsplannen en omschrijft de belangrijkste milieueffecten. De relevante milieuaspecten zijn onderzocht en verantwoord in het MER. Er wordt terecht gesproken van een 'milieueffectrapport'.
24. In de toelichting van de vast te stellen Gebiedsvisie en bestemmingsplannen is gemotiveerd op welke wijze(n) wordt omgegaan met de uitkomsten uit het MER.

Onderzoeken NRD / MER

1. Alle onderzoeken die ten grondslag liggen aan het MER zijn opgenomen in de bijlagen bij het MER en/of de bijlagen bij de bestemmingsplannen. Via www.ruimtelijkeplannen.nl zijn alle onderzoeksrapporten raadpleegbaar. Daar waar 'oude' onderzoeken daadwerkelijk zijn gebruikt, is dit expliciet vermeld.
2. Klimaatadaptatie / stresstest: de gemeente heeft meerdere en verschillende klimaatstresstesten uitgevoerd, te weten:
 - 2017: stresstest hevige regenval uitgevoerd, door het adviesbureau Nelen & Schuurmans.
 - 2018: stresstest hevige regenval uitgebreid met meerdere regenbuien uitgevoerd, door samenwerkingsverband NAD.
 - 2020: stresstest droogte uitgevoerd, door adviesbureau Wareco (nu Aveco de Bondt).
 - 2021: stresstest hevige regenval uitgebreid met geavanceerd rioolmodel, door adviesbureau Witteveen+Bos.
 - 2022: stresstest hitte uitgevoerd, door adviesbureau Nelen & Schuurmans.

In de Rivierzone wordt – op de noordzijde van het Benelux-workpark na – geen structurele wateroverlast berekend. Het rioolstelsel in dit gebied is overwegend gescheiden. Vanwege de relatief hoge ligging van het gebied is het afstromen van hemelwater naar de rivier vrijwel altijd mogelijk. Bij slechts enkele panden wordt water tegen de gevel berekend als gevolg van onvoldoende informatie over de afvoer van hemelwater op het eigen terrein.

¹ Bijlage: Besluit passende scheiding

Uit de droogtestresstest blijkt dat delen van de Rivierzone onderhevig zijn aan zettingen, maar deze niet aantoonbaar toenemen in droge perioden. De Rivierzone heeft relatief veel verharde oppervlakken. In het kader van de Vlaardingse klimaatstrategie zijn de gevolgen tijdens warme dagen onderzocht. Op enkele locaties zijn onvoldoende schaduwplekken (groen) aanwezig.

Voor de Rivierzone is geen klimaatstresstest uitgevoerd voor hoge rivierwaterstanden. In 2022 heeft Arcadis onderzoek uitgevoerd naar toekomstige waterstanden. Deze onderzoeksresultaten zijn meegenomen in de uitwerking van het advies voor de hoogwaterbescherming van het gebied. Dit onderzoek is gevoegd als bijlage bij het gepubliceerde MER.

3. Reikwijdte: In het MER is gemotiveerd hoe is omgegaan met de afbakening van het studiegebied, in het bijzonder waar het gaat om de verkeerseffecten en de daaraan gerelateerde effecten (wegverkeerslawaai, luchtkwaliteit en stikstofdepositie).
4. Detailniveau: het detailniveau van de onderzoeken verschilt per omgevingsaspect. Daar waar nodig voor de besluitvorming in het kader van de Gebiedsvisie en de bestemmingsplannen is ten behoeve van het MER gedetailleerd onderzoek uitgevoerd. Op onderdelen wordt in het MER gebruik gemaakt van de specifieke onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de bestemmingsplannen.
5. Het planMER voor de Gebiedsvisie leidt tot spelregels (zowel voor Rivierzone breed als per deelgebied en ontwikkelingslocatie). Deze spelregels voor de relevante omgevingsaspecten vormen samen met de ruimtelijke kaders uit de Gebiedsvisie het kader voor de verschillende ontwikkelingen binnen de Rivierzone. In het projectMER zijn de verschillende ontwerpbestemmingsplannen getoetst aan deze spelregels, mede op basis van de uitgebreide en gedetailleerde onderzoeken die in het kader van de bestemmingsplannen zijn uitgevoerd. Op dezelfde wijze zullen ook de ruimtelijke vervolgbesluiten voor de andere ontwikkelingen binnen de Rivierzone worden getoetst aan de spelregels uit het MER. Het klopt dat op onderdelen nog vervolgonderzoek noodzakelijk is. Dat is onontkoombaar bij een gefaseerde ontwikkeling binnen een complex gebied als de Vlaardingse Rivierzone. De kaders liggen echter vast in de Gebiedsvisie en de bijbehorende MER.
6. Vrijwel alle in de zienswijze genoemde onderzoeksaspecten zijn onderdeel van het MER en/of van de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de bestemmingsplannen. Een aantal aspecten zal bij de verdere uitwerking van de plannen en de aanvraag van de benodigde omgevingsvergunningen aan de orde komen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de evacuatie, brandbestrijding en zelfredzaamheid bij de hoogbouw.
7. De beoordelingen in deel A van het MER geven inzicht in de maximale, cumulatieve effecten van de ontwikkeling zonder maatregelen. Vervolgens wordt in het MER uitgewerkt op welke wijze nadelige effecten kunnen worden voorkomen of beperkt en / of kansen kunnen worden benut. Dit leidt tot spelregels waarmee wordt gestuurd op de beoogde omgevingskwaliteit.
8. In het MER worden de potentiële milieugevolgen en de mogelijke maatregelen beschreven. Alle relevante milieuaspecten zijn hierbij onderzocht. De cumulatieve effecten van verkeer, groepsrisico, geluid, geur en lucht zijn hierbij in beeld gebracht. Bij de overige aspecten speelt cumulatie geen relevante rol.
9. Er volgen uit het MER weldegelijk mitigerende maatregelen (onder andere verkeersmaatregelen, hoogwatermaatregelen en walstroom).
10. De cumulatieve effecten van verkeer, groepsrisico, geluid, geur en lucht zijn in beeld gebracht. Bij de overige aspecten speelt cumulatie geen relevante rol.
11. Op de Gebiedsvisie en het MER is het huidige regime van toepassing (Wet op de ruimtelijke ordening). Er wordt daarom niet volledig voorgesorteerd op de Omgevingswet.

Onvolledigheid documenten

12. Het WOB-verzoek in het kader van het bestemmingsplan Eiland van Speyk is ingediend op 25 februari 2022 en betrof het ter beschikking stellen van de adviezen van de overleginstanties: Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, Hoogheemraadschap Delfland en Rijkswaterstaat. Naar aanleiding hiervan is op 29 maart 2022 door het college een besluit genomen, waarbij ontbrekende documenten zijn toegezonden. Op 5 mei 2022 (ontvangen op 9 mei) is een bezwaarschrift ingediend. Vooruitlopend op de behandeling van dit bezwaar zijn op 2 juli 2022 nader opgevraagde / ontbrekende documenten per e-mail verzonden aan de advocaat, waaronder het bedoelde advies van Rijkswaterstaat².
13. Aangaande de onderstaande stukken wordt het volgende opgemerkt:
- Het besluit om plan-mer en project-mer te combineren: het college van burgemeester en wethouders heeft hiertoe besloten bij besluit van 13 juli 2021. Deze openbare besluitenlijst kan worden geraadpleegd in het archief van de website van de gemeente Vlaardingen ([Archief van de website - Gemeente Vlaardingen](#)).
 - Studie mobiliteitsgevolgen; de mobiliteitsgevolgen zijn onderzocht in het kader van het MER. De studie is als bijlage bij het gepubliceerde MER gevoegd.
 - Stedenbouwkundig plan Eiland van Speyk: de publicatie van het bedoelde (herziene) stedenbouwkundig plan – hetgeen geen wettelijke verplichting is – is niet gebeurd zoals bijvoorbeeld het ontwerpbestemmingsplan Eiland van Speyk is gepubliceerd. Het bedoelde stedenbouwkundig plan is gepresenteerd tijdens een informatieavond op 8 juli 2021 en tevens – in de periode tussen september 2021 en januari 2022 - met de indieners besproken. In dit kader wordt tevens verwezen naar paragraaf 7.2 'Inspraak en overleg', onder 'voortgang en planvorming' van het bestemmingsplan Eiland van Speyk.

Aanpassing MER. Gebiedsvisie

Gebiedsvisie

Gelet op de beantwoording van de zienswijze is een aanpassing of aanvulling van de Gebiedsvisie niet noodzakelijk.

MER

Gelet op de beantwoording van de zienswijze bestaat er geen aanleiding het MER aan te vullen of aan te passen.

² Advies Rijkswaterstaat in het kader van het bestemmingsplan Eiland van Speyk.

5. Koningin Wilhelmina Haven Estate B.V. (Erfpachter KW-Haven 17 – 17b), ontvangen op 6 april, Verseon-nummer 1896332.

Koningin Wilhelmina Haven Estate B.V. is erfpachter van de locatie aan de Koningin Wilhelminahaven 17-17b in Vlaardingen. Dit betreft de percelen kadastraal bekend gemeente Vlaardingen, sectie B, nummer 6740 en 9570 en sectie M, nummer 2252 en 2253. Gezien de ligging van onze gronden, heeft de partij belang bij de gebiedsontwikkeling van de Rivierzone en specifiek bij mogelijke ontwikkelingen aan de Koningin Wilhelminahaven. Daarbij ziet de partij mogelijkheden om een wezenlijke bijdrage te leveren om de potenties van de Rivierzone te benutten.

Samenvatting zienswijze

Verzoek om persoonlijk gesprek om de zienswijze te bespreken.

Gebiedsvisie

- Mogelijkheid van tweede verbinding met de Vulcaanweg, gekoppeld aan de Binnensingel aftasten.
- Aftasten nieuwe functies op locatie, die passen bij de identiteit van het gebied.
- Mogelijke belemmeringen (door huidig, toegestane bedrijfsactiviteiten) voor nieuwe functies in samenspraak wegnemen.
- Beschrijving toekomstige invulling / ontwikkelingsrichting van deze locatie graag concreter in de Gebiedsvisie.
- Verzoek tot het aanpassen van de grens van het plangebied van de Gebiedsvisie, zodat de locatie binnen het plangebied valt.
- Graag een persoonlijk gesprek

Reactie gemeente

In gesprek met de erfpachter op 14 juni 2022 is afgetast hoe de wederzijdse belangen het beste kunnen worden gehonoreerd. De plangrens voor de Gebiedsvisie Rivierzone omvat het conform de structuurvisie Rivierzone 2004 beoogde deel voor woningbouw. De afgelopen jaren is daar, door het vertrek van Unilever, het voormalige Unileverterrein aan toegevoegd. De begrenzing van de Gebiedsvisie Rivierzone is gelijk aan die van het plan-MER. De onderzoeken ten behoeve van de plan-MER en van het bestemmingsplan Parapluherziening dezonering industrieterrein VKV zijn daar op afgestemd. Het 'oprekken' van de plangrens is in dit stadium van het proces niet mogelijk. In afstemming met de erfpachter worden bedrijfsontwikkelingen en een mogelijke doorsteek tussen de KW-Haven en de Vulcaanweg nader besproken en uitgewerkt. Met een nadere onderbouwing kan aansluiting worden gevonden bij de Gebiedsvisie. Dit betreft in dit geval een planontwikkeling en geen aanvulling op de Gebiedsvisie.

Aanpassing Gebiedsvisie

Gelet op de beantwoording van de zienswijze is een aanpassing of aanvulling van de Gebiedsvisie niet noodzakelijk.

6. Peutz B.V., ontvangen op 6 april, kenmerk HH/HH/TvdE/FAV/4397-11-BR, Verseon-nummer 1896325.

Namens Arkema, DFDS Seaways. Koole Tankstorage Minerals, Kreber, Recycling Combinatie, Shell Nederland Rafinaderij, Shin-Etsu, Vopak Terminal Vlaardingen.

Samenvatting zienswijze

Gebiedsvisie

- Milieubelasting (vanwege met name geluid en geur) in het deel KW-haven is hoog. Geur wordt in de bestemmingsplannen Eiland van Speyk als acceptabel beschouwd. Gelet op hoofdstuk 2 is dit niet zo.
- Het is te voorbarig om van walstroom uit te gaan en het geluid van aangemeerde schepen is een deel van de geluidproblematiek. Walstroom (ter verlaging van de cumulatieve geluidbelasting) wordt genoemd in Gebiedsvisie en niet vastgelegd in de bestemmingsplannen. Hiernaast is ook niet elk schip reeds geschikt voor walstroom.
- Wonen voor iedereen en wonen voor mensen die tegen een stootje kunnen. Lijkt tegenstrijding. Wat is de precieze doelgroep?
- Wat is de ruimte voor werken in de KW-Haven na 20 jaar? Is uitplaatsing van bedrijven aanstaande? Deze informatie is mede relevant voor bedrijven die hebben geïnvesteerd (Vopak en DFDS) of willen investeren.
- Welke bestaande functies hebben een 'duurzame toekomst' en welke niet? Welke bestaande functies moeten verdwijnen en binnen welke termijn?
- In de Gebiedsvisie wordt niet duidelijk gemaakt op welke wijze met de uitkomsten van het MER wordt omgegaan. Gezondheid bijvoorbeeld: welke kansen om maatregelen te treffen voor gezondheidsbescherming worden benut? Dit wordt niet omschreven in de Gebiedsvisie.

MER

- Pagina 30. Verwezen wordt naar hoofdstuk 5 voor 'onderzochte alternatieven' om negatieve milieueffecten tegen te gaan. Deze worden niet aangedragen in hoofdstuk 5.

Reactie gemeente

Gebiedsvisie

- De gemeente onderkent dat binnen de Rivierzone sprake is van een relatief hoge milieubelasting. Dat geldt ook voor het deelgebied KW-haven. Dat is aanleiding om binnen het gebied vergaande akoestische maatregelen te treffen om te komen tot een akoestisch aanvaardbare situatie voor de toekomstige bewoners en gebruikers. De te treffen maatregelen zijn geconcretiseerd in de verschillende bestemmingsplannen en de onderliggende onderbouwingen. Voor het aspect geur verwijzen we naar de beantwoording van de zienswijzen op het bestemmingsplan voor het Eiland van Speyk, waarin is onderbouwd waarom de geurhindersituatie aanvaardbaar wordt geacht.
- De verlaging van de cumulatieve geluidbelasting door walstroom, betreft in eerste instantie de bunkerende binnenvaartschepen in het westelijk deel van de KW-haven. Het oostelijk deel van de KW-haven blijft een bedrijfshaven. Hier wordt walstroom alleen voorgestaan. Walstroom in het westelijk deel van de KW-haven zal in de voorbereidende bestemmingsplannen worden vastgelegd om woningbouw in dit deel van de haven mogelijk te maken. Voor het Eiland van Speyk is in het bestemmingsplan rekening gehouden dat er nog geen walstroom is gerealiseerd. Datzelfde geldt voor de andere ontwerpbestemmingsplannen die gelijktijdig met de Gebiedsvisie en het MER ter visie hebben gelegen.
- Er wordt ingezet op een gevarieerd woningprogramma, conform de vastgestelde toekomstvisie en woonvisie voor Vlaardingen.
- Er bestaan geen plannen om de bestemming van het oostelijk deel van de KW-haven te wijzigen.
- De enige functies die zullen verdwijnen zijn bedrijfsbestemmingen van bedrijven die gaan verhuizen naar de Koggehaven of waarvan de bedrijfsuitoefening is beëindigd, waarbij de eigenaren zelf inzetten op bestemmingswijzigingen. Alle zittende bedrijven worden niet beperkt in hun bedrijfsvoering.
- In de toelichting van de vast te stellen bestemmingsplannen is gemotiveerd op welke wijze wordt omgegaan met de uitkomsten uit het MER.

MER

De conclusie van dit hoofdstuk geeft aan voor welke thema's maatregelen onderzocht moeten worden. Daar heeft de verwijzing betrekking op.

Aanpassing Gebiedsvisie, MER

Gebiedsvisie

Gelet op de beantwoording van de zienswijze is een aanpassing of aanvulling van de Gebiedsvisie niet noodzakelijk.

MER

In het MER wordt vermeld dat er geen woningbouwalternatieven, maar alleen verkeersalternatieven zijn onderzocht. Hiermee is derhalve niet onderzocht of een ander woningbouwalternatief tot wezenlijk andere milieueffecten zal leiden. Gelet op de beantwoording van de zienswijze is een aanpassing of aanvulling van het MER niet noodzakelijk.

7. Blend B.V., ontvangen op 5 april, kenmerk 22017, Verseonnummer 1896256

Namens Consortium Rivierzone Vlaardingen (CRV).

Samenvatting zienswijze

CRV kan niet instemmen met de Gebiedsvisie zoals deze ter inzage heeft gelegen, omdat het de nader uitgewerkte plannen onuitvoerbaar maken. Ook aan de privaatrechtelijke afspraken kunnen geen uitvoering worden gegeven.

Verschillende plannen als het Eiland van Speyk, Westhavenkade (t.o. Pelmolen) en KW-haven 3-6 (Gebiedsvisie wijkt af van kavelpaspoorten) komen niet goed overeen met de Gebiedsvisie Rivierzone. Het voorstel is dit in overleg beter op elkaar te laten aansluiten.

CRV treedt graag met de gemeente in overleg.

Gebiedsvisie Rivierzone: algemeen

- De Gebiedsvisie komt op onderdelen niet overeen met de inmiddels uitgewerkte plannen; Westhavenkade, KW-Haven 3-6 (waarbij de Gebiedsvisie bijvoorbeeld ook afwijkt van de kavelpaspoorten). Dit is eerder aan de kaak gesteld i.h.k.v. concepten en deze versie is er niet op aangepast.
- Op onderdelen wijkt de Gebiedsvisie ook af van uitgangspunten uit het MER en van het ontwerpbestemmingsplan Eiland van Speyk. Het verzoek is dit aan te passen.
- Verzocht wordt in overleg te treden om de Gebiedsvisie op de bedoelde onderdelen door te nemen en in overeenstemming aan te passen.

Gebiedsvisie Rivierzone: specifiek

- Verkeerskundige maatregelen i.c.m. de plannen van CRV. In het MER wordt aangegeven dat verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn. Het wordt niet duidelijk hoe deze maatregelen eruit komen te zien. Het MER bevat hier enkel een aantal spelregels over. In de Gebiedsvisie (pagina 26 en 27) worden voor het gebied Westhavenkade een aantal opties gegeven voor het aanpassen van kruispunten en het realiseren van verkeersaansluitingen. Deze opties – waaronder het rechte trekken van de Abel Tasmanlaan – combineren niet goed met de plannen die CRV voor dit gebied heeft uitgewerkt. De opgenomen verkeerskundige maatregelen worden als niet uitvoerbaar gezien. Over de verhouding tussen de plannen en de aansluiting Deltahout/Westhavenkade is meerdere keren gesproken. Opvallend is dat e.e.a. niet is aangepast in de Gebiedsvisie.
- Programma deelgebieden. Voor het Eiland van Speyk is aangegeven dat 80% bestaat uit wonen en 20 % uit overige stedelijke functies. De door CRV uitgewerkte plannen voldoen hier niet aan. Ook de plannen voor de KW-Haven voldoen niet aan een mix van 50%-50%, zoals de Gebiedsvisie noemt.
- Het maximale programma van het MER klopt niet. CRV vraagt aandacht voor hetgeen in de MER is opgenomen. Op pagina 9 van het MER wordt het totale maximale programma genoemd (3.100 woningen, ca 31.000 m2 andere functies en 32.500 m2 bedrijven). Als de verschillende programma's

die de Gebiedsvisie noemt hiermee worden vergeleken moet worden geconcludeerd dat de het maximale programma van het MER niet klopt. Het maximale programma vormt het uitgangspunt voor diverse onderzoeken.

- Voor het deelgebied in de Westhavenkade is in de Gebiedsvisie een zoekgebied voor hoogbouw opgenomen. Wat wordt verstaan onder 'hoogbouw'. Het is de vraag of hoogbouw op deze locatie – gelet op de windproblematiek – mogelijk is.
- Ten noorden van de Parallelweg is een aanduiding voor een 'bijzonder gebouw' opgenomen. Wat wordt hiermee bedoeld?
- De hoogbouwlocaties die in de Gebiedsvisie zijn opgenomen voor het deelgebied Eiland van Speyk kloppen niet met de plannen van CRV en ook niet met het huidige ontwerpbestemmingsplan. Zie vooral de noordwestelijke hoek van het deelgebied. De discrepantie tussen de Gebiedsvisie en het ontwerpbestemmingsplan geldt ook voor de (gelijkvloerse) aansluiting tussen het binnenterrein en de omgeving.
- Gelet op bovenstaande dient de Gebiedsvisie in lijn te worden gebracht met het ontwerpbestemmingsplan.

Reactie gemeente

Gebiedsvisie Rivierzone: algemeen

- De Gebiedsvisie betreft een visie op schetsniveau en is bedoeld om ontwikkelingen aan te toetsen. De nadere uitwerking vindt plaats in de verschillende ruimtelijke plannen. Er is geen strijdigheid gevonden tussen Gebiedsvisie en de bestemmingsplannen die (gelijktijdig met de Gebiedsvisie) aan de gemeenteraad ter vaststelling worden aangeboden. Een aanpassing van de Gebiedsvisie is hierop niet noodzakelijk. Ontwikkelingen waarvoor nog een bestemmingsplan in procedure wordt gebracht zullen getoetst worden aan de Gebiedsvisie; niet aan de specifieke verbeelding(en) van deze visie, maar wel aan de beoogde en beschreven ruimtelijke structuur. Eerdere afspraken over kavelpaspoorten, kunnen op onderdelen op gespannen voet staan met de Gebiedsvisie. Hierbij geldt dat het kavelpaspoort niet zomaar ter zijde zal worden geschoven, maar wel dat de beoogde en beschreven ruimtelijke structuur in de Gebiedsvisie prevaleert. Logischerwijs moet zo'n onderwerp integraal verder uitgewerkt worden tot een project, waarbij ook de aandachtspunten die worden meegegeven in de zienswijze meegenomen worden. De gemeente blijft hierover graag met de indiener in gesprek.
- Het MER is niet strijdig maar juist afgestemd op de uitgangspunten uit de concept-Gebiedsvisie, het bestemmingsplan voor het Eiland van Speyk en de overige bestemmingsplannen die worden voorbereid.
- De gemeente is en blijft in overleg met CRV, zo is ook betreffende deze zienswijzen een overleg georganiseerd.

Gebiedsvisie Rivierzone: specifiek

- Het rechte trekken van de Abel Tasmanlaan is een essentieel onderdeel van de gewenste nieuwe verkeersstructuur. De ontwikkeling van de Deltahout locatie zal hierop aangepast moeten worden. Hierover gaat de gemeente met de indiener nader in gesprek in het kader van de uitwerking van de integrale aanpak van de infrastructuur en openbare ruimte die noodzakelijk is als uitkomst van de Gebiedsvisie, MER en bestemmingsplannen.

- In dit onderdeel van de zienswijze is vermoedelijk verwarring over een deelgebied en de bedoelde functiemix. De functiemix zoals weergegeven in de Gebiedsvisie is gebaseerd op het gehele deelgebied KW-haven en niet op de individuele ontwikkelingen binnen dit deelgebied. De functiemix in afgeronde percentages is zeker niet absoluut, maar indicatief.
- Het maximale programma dat in het MER is opgenomen, komt overeen met alle plannen die tot dusver bekend zijn. Hierbij is rekening gehouden met een bandbreedte.
- In de Gebiedsvisie is indicatief aangegeven dat het eiland van Speyk als een carré van bebouwing wordt vormgegeven. Op diverse plekken komen hogere appartemententorens te staan rond een groene binnenruimte (daktuin). Deze binnenruimte zal op diverse plekken verbonden worden met het omliggende maaiveld (al dan niet met trappen). De nadere uitwerking is in het bestemmingsplan opgenomen. Deze uitwerking past binnen de Gebiedsvisie en de regels in het MER. De gemeente zal met de indiener nader bespreken op welke wijze bij de verdere uitwerking van de planvorming om wordt gegaan met de hoogbouw in de Westhavenkade.
- Vanwege de aard van de locatie is de aanduiding ‘bijzonder gebouw’ opgenomen, ook hiervoor geldt dat bij de uitwerking van de locatie gezamenlijk nadere invulling gegeven moet worden.
- In de Gebiedsvisie zijn de plannen niet één op één overgenomen, en is het ontwerpbestemmingsplan een uitwerking van hetgeen in de Gebiedsvisie is opgenomen. Dat een en ander niet exact overeenkomen is logisch en verklaarbaar.
- Zie beantwoording vorige zienswijze.

Aanpassing Gebiedsvisie

De beantwoording van de zienswijzen leidt niet tot een aanpassing / aanvulling van de Gebiedsvisie

8. Deltalinqs, ontvangen op 6 april, Verseon-nummer 1896613

Namens Meerdere logistieke, haven- en industriële bedrijven in de Mainport Rotterdam

Samenvatting zienswijze

MER

- Geur. Verzocht wordt te onderzoeken wat de consequentie is van de bouw van nieuwe woningen in de plangebieden voor de geurrelevante bedrijven in het HIC. Op basis van de door DCMR bepaalde cumulatieve geurbelasting wordt in het bestemmingsplan geconcludeerd dat de geurbelasting aanvaardbaar is. Deze conclusie lijkt voorbarig. Uit het MER blijkt dat het aannemelijk is dat bedrijven uit het HIC tot geuroverlast in het plangebied kunnen zorgen. Op basis van de beleidsregel Geuraanpak kerngebied Rijnmond zullen de betreffende bedrijven dan aanvullende maatregelen moeten treffen om te kunnen voldoen aan maatregelniveau II ('Ter plaatse van een geurgevoelige locatie mag geen geur afkomstig van de inrichting waarneembaar zijn') uit de beleidsregel. Deze benadering vindt de gemeente niet correct. Door het projecteren van de woningen ontstaat een geurgevoelige locatie en daarmee een toetspunt in het kader van de vergunningverlening van bedrijven in het HIC, oftewel een beperking van de milieugebruiksruimte. Verzocht wordt om te onderzoeken wat de consequentie is van deze geurgevoelige locatie voor de geurrelevante bedrijven in het HIC. Bij dit onderzoek is het raadzaam ook de huidige situatie te betrekken gezien de grote hoeveelheid klachten die thans geuit worden in Vlaardingen omtrent geur.

Reactie gemeente

- In paragraaf 5.2.4 'Geur' van het MER wordt vermeld dat er binnen een groot deel van het plangebied sprake is van een verhoogde kans op geurwaarneming, welke lang niet altijd hinderlijk zal zijn. De kans dat deze geurwaarneming wordt ervaren als geurbelasting en zal leiden tot overlast kan niet volledig worden uitgesloten. Door publiciteitsuitingen over de kans op waarneming van industriële bedrijvigheid vindt heldere communicatie vooraf plaats en worden potentiële kopers in de gelegenheid gesteld een goede afweging te maken in het aankoopproces. Door deze communicatie vooraf en door aanvullende privaatrechtelijke afspraken met de bewoners wordt de kans op klachten richting de bedrijven tot een minimum beperkt. Met oog op voorstaande wordt in de bestemmingsplannen geconcludeerd dat de geurbelasting als aanvaardbaar wordt gezien. In de bestemmingsplannen is naar aanleiding van de ingediende zienswijzen een nadere motivering opgenomen waarin is ingegaan op de gevolgen van de ontwikkeling van de Rivierzone voor de milieuruimte van de bedrijven en de aanvaardbaarheid van de geurhindersituatie.

Aanpassing MER

De ontwikkelingen binnen de Rivierzone veroorzaken geen geurprobleem. Het MER gaat in op de milieugevolgen die door het project kunnen worden veroorzaakt. De zienswijze ziet op een toets aan de regelgeving en gaat in op bestaande rechten en dit heeft geen direct effect op het MER. De zienswijze geeft met oog op de beantwoording geen directe aanleiding tot het aanpassen of aanvullen van het MER.

9. Havenbedrijf Rotterdam, ontvangen op 30 maart, kenmerk HBR-2248860, Verseon-nummer 1895438

Samenvatting zienswijze

MER

- Externe Veiligheid. Gelet op de zienswijzen op de twee ontwerpbestemmingsplannen is er mogelijk een aanvulling op het MER vereist. De zienswijzen zien op:
 - Maaswijk-West: groepsrisico: betrekken van Koole (Botlek) en de vergunde milieuruimte Aliphos en Veiligheidszone.
 - Eiland van Speyk: groepsrisico: betrekken van bovengenoemde bedrijven en Shell Raffinaderij en Shell Chemie. Veiligheidszone.
- Geur. In het MER en ontwerpbestemmingsplan is benoemd dat voor ruimtelijke plannen geen toetsingskader voor geur bestaat. Wel wordt het bestaan van de beleidsregel Geuraanpak kerngebied Rijnmond benoemd. Uit het MER blijkt dat het aannemelijk is dat bedrijven uit het HIC tot geuroverlast in het plangebied kunnen zorgen. Op basis van de beleidsregel zullen de betreffende bedrijven dan aanvullende maatregelen moeten treffen om te kunnen voldoen aan maatregelniveau II ("Ter plaatse van een geurgevoelige locatie mag geen geur afkomstig van de inrichting waarneembaar zijn") uit de beleidsregel. Deze benadering is in onze ogen niet correct. Door het projecteren van de woningen ontstaat een geurgevoelige locatie en daarmee een toets punt in het kader van de vergunningverlening van bedrijven in het HIC. De indiener verzoekt de gemeente om te onderzoeken wat de consequentie van deze geurgevoelige locatie is voor de geurrelevante bedrijven in het HIC. Bij dit onderzoek is het raadzaam ook de huidige situatie te betrekken.

Reactie gemeente

- Externe Veiligheid
 - Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan Maaswijk-West zijn op basis van de vergunde milieuruimte voor Aliphos groepsrisicoberekeningen uitgevoerd door DCMR. Dat onderzoek is ten onrechte niet verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. De berekeningen worden alsnog toegevoegd aan het vast te stellen bestemmingsplan Maaswijk-West (en de bestemmingsplannen voor de locatie Maasboulevard-Westhavenkade en het Eiland van Speyk). Uit de resultaten blijkt het groepsrisico voor Aliphos zeer laag is en dat de ontwikkeling van de plannen binnen de Rivierzone nauwelijks van invloed is op de hoogte van het berekende groepsrisico. Om deze reden is er voor gekozen om het MER niet aan te passen. Voor Koole Tankstorage Botlek geldt dat uit het advies van DCMR volgt dat het plangebied op basis van de meest actuele rekensystematiek niet binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico ligt. Dat geldt ook voor Shell Raffinaderij en Shell Chemie. Een groepsrisicoberekening is voor deze inrichtingen daarom niet noodzakelijk.

- In paragraaf 5.2.4 'Geur' van het MER wordt vermeld dat er binnen een groot deel van het plangebied sprake is van een verhoogde kans op geurwaarneming, welke lang niet altijd hinderlijk zal zijn. De kans dat deze geurwaarneming wordt ervaren als geurbelasting en zal leiden tot overlast kan niet volledig worden uitgesloten. Door publiciteitsuitingen over de kans op waarneming van industriële bedrijvigheid vindt heldere communicatie vooraf plaats en worden potentiële kopers in de gelegenheid gesteld een goede afweging te maken in het aankoopproces. Door deze communicatie vooraf en door aanvullende privaatrechtelijke afspraken met de bewoners wordt de kans op klachten richting de bedrijven tot een minimum beperkt. Met oog op voorstaande wordt in de bestemmingsplannen geconcludeerd dat de geurbelasting als aanvaardbaar wordt gezien. In de bestemmingsplannen is naar aanleiding van de ingediende zienswijzen een nadere motivering opgenomen waarin is ingegaan op de gevolgen van de ontwikkeling van de Rivierzone voor de milieuruimte van de bedrijven en de aanvaardbaarheid van de geurhindersituatie.

Aanpassing MER

- Ten aanzien van Externe Veiligheid bestaat er gelet op de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze geen aanleiding tot het aanpassen of aanvullen van het MER.
- Ten aanzien van Geur geeft de zienswijze met oog op de beantwoording geen directe aanleiding tot het aanpassen of aanvullen van het MER.

10. Waterweg Wonen, ontvangen op 4 april, Verseon-nummer 1896069

Op 30 november 2020 is er een reactie gegeven op de Gebiedsvisie.

De realisatie van de Rivierzone is van belang voor de vitaliteit van de stad en het kan bijdragen aan een stad die beter in balans is. Het draagt bij aan de benodigde versnelling van de woningbouw. Nieuwbouw van corporatiewoningen in dit gebied draagt bij om kwetsbare wijken te ontlasten. Geadviseerd wordt oog te houden voor de relatie met andere delen van de stad; impact en aansluiting van dit gebied op westelijk deel van de VOP bijvoorbeeld.

- Voorsorteren op corporatiewoningen (in ruimtelijke plannen en in exploitatieopzet)
 - Verzocht wordt een deel van het nieuwbouwprogramma als sociale woningbouw en woningen voor (lage) middengroepen te realiseren.
 - Verzocht wordt een deel van het programma op huurwoningen voor huishoudens met een laag en (laag) middeninkomen te richten, waardoor het makkelijker is om in andere delen van de stad tot een betere balans in de voorraad en bewoning te komen.
 - Verzocht wordt de realisatie van sociale huurwoningen en midden huurwoningen vast te leggen in het bestemmingsplan. Hierdoor ontstaan corporatiewoningen die een rol kunnen blijven spelen in de stad en niet na een periode doorschuiven naar een hoger huursegment. Voorstaande past in de samenwerkingsafspraken om locaties voor de nieuwbouw van 600 corporatiewoningen te leveren. In dit aantal is nog niet voorzien. Waterweg Wonen kan en wil honderden woningen in de Rivierzone realiseren.
 - Verzocht wordt in de exploitatieopzet middelen op te nemen om in voorstaande te kunnen voorzien. Om mensen met lage (midden) inkomens betaalbaar te kunnen huisvesten, zijn sociale grondprijzen nodig die een verantwoorde investering voor corporaties mogelijk maken.
- Meer ruimte voor compacte woningen
 - Verlaging oppervlakte starterswoningen: verzocht wordt om in de Gebiedsvisie en in de bestemmingsplannen ruimte te bieden om betaalbare woningen te realiseren met een GBO van 35-50 m2. De gemeente geeft een minimale oppervlakte van 50 m2 aan en Waterweg Wonen ziet – met oog op de nabijheid van HOV-stations en met oog op de doelgroep van starters en jongeren - aanleiding om kleinere woningen te wensen.
 - In de parkeerraming van het ontwerpbestemmingsplan Maaswijk-West wordt gerekend met een aanzienlijk deel van dergelijke woningen.
 - Verlaging oppervlakte gezinswoningen: Verzocht wordt de grens voor gezinswoningen in een stedelijke setting aan te passen naar 90 m2 in plaats van 100 m2 GBO.
- Minder dominante plaats voor de auto
 - Er zijn twijfels over de dominante positie van auto's in de Rivierzone, zeker gezien de korte afstand tot het metrostation. Als het realiseren van betaalbare sociale huurwoningen voor jonge huishoudens de ambitie is, is een grotere reductie van het autogebruik aannemelijk. Betaald parkeren is nodig om tot verhuur van huurdersparkeerplaatsen te kunnen overgaan.

- Veilig en gezonde woonomgeving.
- Aandacht voor goede ontsluiting van woongebieden in het geval van calamiteiten: gelet op buitendijkse locatie en externe veiligheidsrisico's.

Reactie gemeente

- Voorsorteren op corporatiewoningen (in ruimtelijke plannen en in exploitatieopzet)

Bij het opstellen van de Woonvisie, waar het verdiepingstraject dat de gemeente samen met Woningstichting Samenwerking en Stichting Waterweg Wonen heeft doorlopen onderdeel van uitmaakt, is 'balans in de stad' het belangrijkste uitgangspunt geweest. Hieruit zijn afspraken gevolgd inzake de hoeveelheid sociale huurwoningen per wijk, per buurt en uiteindelijk voor de hele stad. De balans vragers en dragers staat hierbij voorop. Deze afspraken zijn tussen de gemeente en de woningcorporaties vertaald in de basisafspraken en de samenwerkingsafspraken.

Voor het realiseren van deze balans en daarmee het uitvoeren van de gemaakte afspraken, zijn er in de Rivierzone naast de bestaande corporatievoorraad in de Rivierzone vele plannen die de projectontwikkelaars op dit moment aan het ontwikkelen zijn. De wijzigingen van de nu voorliggende drie bestemmingsplannen moeten deze ontwikkelingen mogelijk gaan maken.

Op District U, planologisch vertaald in het bestemmingsplan Maaswijk-West, is het realiseren van sociale (corporatie) woningvoorraad mogelijk en zijn reeds gesprekken gaande met een lokale woningcorporatie. Het huidige aantal woningen bedraagt 648. De huidige voorraad sociale huurwoningen in de CBS buurt 'Maasboulevard' bedraagt 450 woningen. Dit is 70% corporatiebezit (bron: CBS, peiljaar 2020). Daarnaast ziet de gemeente in de diverse (schets) plannen op de overige locaties een diversiteit van woningen, woningtypes en oppervlaktes terug die zich ook zal vertalen in een diversiteit aan prijsklassen. Met de ontwikkelaars is de gemeente in gesprek over het woningbouwprogramma in relatie tot het verkrijgen van externe middelen voor de publieke investeringen (WBI, MIRT gelden etc.) Omdat de meeste ontwikkelingen in de Rivierzone reeds lopen, voornamelijk met ontwikkelaars verenigd in het CRV, wil de gemeente de indiener graag introduceren bij de ontwikkelende partijen om oriënterende gesprekken met hen te voeren. De gemeente heeft er vertrouwen in dat op basis van de huidige plannen, afgezet tegen de huidige corporatievoorraad, de ambities ook in dit stadsdeel waargemaakt zullen worden.

- Geef meer ruimte voor compacte woningen

Gemeente Vlaardingen heeft in de Woonvisie de ambitie uitgesproken samen te willen bouwen aan Vlaardingen. Om balans te krijgen in de stad en sturing te geven aan de woningvoorraad is bewust de ondergrens van 50m² GBO voor een appartement en 100 m² GBO voor een eengezinswoning gekozen. Als argument voor de ondergrens van 50m² GBO voor een appartement wordt de verplicht te realiseren buitenruimte bij een appartement met deze minimale oppervlakte genoemd. Met het aanhouden van deze ondergrenzen houdt de gemeente grip op de (op dit moment grotere) hoeveelheid kleine woningen die initiatiefnemers willen realiseren. Reden hiervoor is dat Vlaardingen zich reeds kenmerkt door een grote voorraad

kleine(re) woningen. Een veelvoud aan nieuw- en verbouwiniciatieven (o.a. omzetten van de bestemming) bereiken ons via de intaketafel (wegwijzer Bouwen en Wonen) en via de reguliere aanvragen van een omgevingsvergunning. Naast nieuw- en verbouw ontvangt de gemeente ook initiatieven op het onttrekken van zelfstandige woningen om deze te splitsen of om te zetten naar kamerverhuur. De ondergrens in het kwaliteitsbeleid is het uitgangspunt om planologisch medewerking te verlenen aan passende plannen van een initiatiefnemer / ontwikkelaar. Zoals in de Woonvisie ook vermeld staat, is de gemeente in situaties met een goede onderbouwing bereid af te wijken van de gestelde kaders. Het is dus nu al mogelijk goede plannen met kleinere plattegronden en passend doelgroep bij ons in te dienen.

- Veilige en gezonde leefomgeving

In het kader van het MER Rivierzone en de diverse bestemmingsplannen is uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de risicosituatie binnen de Rivierzone en de mogelijke gevolgen van de beoogde ontwikkelingen.

- Zorg voor een minder dominante plaats voor de auto

In Beleidsregel Parkeernormen 2019 zijn de parkeernormen door de raad opnieuw vastgesteld. Hierdoor kunnen voor ontwikkelingen nabij Hoogwaardig Openbaar Vervoer (metrostation Vlaardingen Centrum) lagere parkeernormen worden toegepast. Ook door middel van de inzet van deelmobiliteit kan de parkeernorm worden verlaagd. De gemeente ziet geen aanleiding om deze recent vast gestelde parkeernormen opnieuw ter discussie te stellen. Het instellen van betaald parkeren is niet als uitgangspunt gehanteerd. Parkeren vindt vrijwel geheel op eigen terrein van de ontwikkelende partijen plaats, vaak niet op het maaiveld, maar in een gebouwde vorm. Het aantal parkeerplekken in het openbaar gebied blijft hierdoor beperkt.

Aanpassing Gebiedsvisie

De beantwoording van de zienswijzen leidt niet tot een aanpassing / aanvulling van de Gebiedsvisie

11. Delta Hotel, ontvangen op 5 april, Verseon-nummer 1896281

Samenvatting zienswijze

- Gebiedsvisie
Volgens de Gebiedsvisie is het hotel een ‘trekker aan het water’ en is het ‘1 van de belangrijkste Horeca-trekkers’. Er wordt echter niets gemeld over hoe deze belangrijke positie wordt geborgd en verder kan worden verstevigd. Wenselijk is dat aangegeven wordt hoe het hotel na en tijdens de uitvoering van de plannen in de Gebiedsvisie haar exploitatie middels de door eenieder gewenste versteviging, in ieder geval zonder nadeel, kan voortzetten.
- MER
In het MER (paragraaf 7.3 en Bijlage II) wordt onderkend dat de bereikbaarheid van het hotel niet goed geregeld is en dat ‘vrije ontsluiting van het autoverkeer voor het hotel geborgd dient te worden’. Daarom wordt als oplossing een ontsluiting via de westzijde genoemd. Dit wordt echter niet nader onderbouwd. Dit is een incomplete en geen goed onderbouwde oplossing voor de ontsluiting.
- Parkeergelegenheid
Duidelijk is dat voor een toekomstbestendige exploitatie van het hotel de aanhorige parkeergelegenheid essentieel is. In de kaart bij de Gebiedsvisie Rivierzone is de ruimte rondom het hotel ingetekend als park (‘Maaspark’). De parkeerruimte rond het hotel dreigt hierdoor te vervallen, zonder dat voorzien wordt in een alternatieve voorziening.

Het verminderen of op afstand brengen van de huidige parkeerplaatsen is – met oog op een toekomstbestendige exploitatie – niet acceptabel. Deze faciliteiten zijn vanaf de bouw onderdeel van het hotel.
- Bereikbaarheid
Duidelijk is dat voor een toekomstbestendige exploitatie van het hotel de bereikbaarheid essentieel is. In de Gebiedsvisie wordt echter volstaan met de zin: ‘De bereikbaarheid van het Delta Hotel voor autoverkeer verdient hierbij de aandacht’. Hieruit blijkt dat er nog geen visie is op hoe de bereikbaarheid wordt gegarandeerd, terwijl de kaart bij de Gebiedsvisie de ruimte rondom het hotel aanwijst als park (‘Maaspark’) en de enige ontsluitingsroute als fietsstraat is aangewezen. Ook wordt gesproken van het auto-luw maken van het Maaspark en dat de route van en naar het hotel minder geschikt wordt voor gasten die met de auto komen.

De Bartholomeus van Buerenweg zou komen te vervallen, het Maaspark zou worden ontsloten via de Abel Tasmanlaan en de nieuwe weg via het Unileverterrein. Hierdoor vervalt de huidige gastvrije historische entree en wordt de achteringang van het hotel de hoofdingang. Dit is niet acceptabel. Het hotel is vanuit de architectuur (gemeentelijk monument) gericht op een entree via de Bartholomeus van Buerenweg. De complete afwikkeling van verkeer via de westzijde (zoals genoemd in paragraaf 7.3 en Bijlage II van de Mer) is niet acceptabel. Voorgesteld wordt deze route alleen te

gebruiken voor expeditie verkeer. Voor hotelgasten dient de huidige route via de Bartholomeus van Buerenweg (via de oostzijde) te worden gehandhaafd, omdat aan die zijde de hoofdingang is gelegen. Afsluiting van de Bartholomeus van Buerenweg is niet acceptabel.

Kwaliteitsimpuls

Het is goed mogelijk om door het Maaspark een hoogwaardige verbinding voor autoverkeer naar het hotel mogelijk te maken. Deze hoogwaardige verbinding is meermaals aangegeven en tevens gepresenteerd aan de gemeenteraad. Het is helaas niet terechtgekomen in de Gebiedsvisie. Het hotel denkt graag mee over het kwalitatief inbedden van de bestaande en benodigde voorzieningen in het nieuw te ontwikkelen Maaspark.

Reactie gemeente (concept d.d. 18 mei 2022)

- Gebiedsvisie
Een beschrijving van de wijze waarop de positie van het Deltahotel als 'trekker aan het water' wordt geborgd en verder kan worden verstevigd is geen onderwerp dat thuishoort in de Gebiedsvisie. Desondanks zal de gemeente het Deltahotel en zijn bijzondere plek aan het water benoemen in de Gebiedsvisie.
- MER
In paragraaf 7.3 en in Bijlage II van het MER wordt 'het borgen van de autobereikbaarheid van het Deltahotel (Maaswijk-West)' genoemd als spelregel onder mobiliteit. In (sub)paragraaf 5.4.1 'Duurzame Mobiliteit' wordt onder 'Verbindingen voor langzaam verkeer' vermeld: 'bij deze inrichting vormt de bereikbaarheid van het Deltahotel een aandachtspunt. Hiervoor is aansluiting op een autoweg waar auto te gast is de minimale vereiste. Het hotel kan eventueel via de westkant ontsloten worden voor autoverkeer'. Zie ook de beantwoording onder de bullet 'Bereikbaarheid'.
- Parkeergelegenheid
De parkeerplaatsen gelegen direct voor het Deltahotel blijven gehandhaafd, de tekst en/of verbeelding in de Gebiedsvisie worden hierop aangepast. De parkeermogelijkheden van voormalig Unilever in het Maaspark komen te vervallen. Verder zal in de Gebiedsvisie worden opgenomen dat bij het ontwerp van het Maaspark overlopmogelijkheden voor parkeren nabij het Deltahotel zullen worden onderzocht.
- Bereikbaarheid
In de Gebiedsvisie wordt in de tekst tot uiting gebracht dat de aanrijroute, zijnde een fietsstraat, kwalitatief van dien aard is dat de zogenoemde historische entree (alleen naar het hotel toe) tot zijn recht blijft komen. Aan de zijde van de nog te realiseren Parklaan wordt een hoogwaardige entree en verkeersafwikkeling (in twee richtingen) gerealiseerd waardoor de toekomstige bereikbaarheid van het Deltahotel goed geborgd is.
- Kwaliteitsimpuls
De gemeenteraad neemt in het najaar van 2022 een besluit over de financiering van het programma Rivierzone. Afhankelijk van deze besluitvorming wordt door de gemeente gestart met het proces dat leidt tot opstellen van een ontwerp voor de noodzakelijke infrastructurele aanpassingen en (her)inrichting van alle openbare ruimten, waaronder het Maaspark. Na besluitvorming wordt in samenhang voor het gehele programma Rivierzone

hiervoor een planning opgesteld. Het Deltahotel zal samen met alle overige omwonenden en belanghebbenden, via participatie betrokken worden bij het opstellen van het ontwerp.

Aanpassing Gebiedsvisie en MER

Gebiedsvisie

De beantwoording van de zienswijzen leidt tot de volgende aanpassingen / aanvullingen in de Gebiedsvisie.

- In de Gebiedsvisie wordt het Deltahotel en zijn bijzondere plek aan het water benoemd.
- Parkeergelegenheid: de parkeerplaatsen gelegen direct voor het Deltahotel blijven gehandhaafd en vermeld zal worden dat, bij het ontwerp van het Maaspark overlooptmogelijkheden voor parkeren nabij het Deltahotel zullen worden onderzocht.
- Bereikbaarheid: de historische entree blijft tot zijn recht komen door de realisering van een kwalitatief hoogwaardige fietsstraat, als aanrijroute naar het Deltahotel. Daarnaast zal aan de zijde van de toekomstige Parklaan een hoogwaardige entree en verkeersafwikkeling gerealiseerd worden, waardoor de toekomstige bereikbaarheid van het Deltahotel goed geborgd is.

MER

De beantwoording van de zienswijzen leidt niet tot een aanpassing / aanvulling van het MER.

12. Advocatenkantoor Smale, ontvangen op 6 april 2021265, Verseon-nummer 1896424

Namens China Garden B.V. welke gevestigd is aan de Maasboulevard 2. Dit restaurant bevindt zich direct grenzend aan het plangebied van het bestemmingsplan Maasboulevard-Westhavenkade.

Samenvatting zienswijze

Gebiedsvisie

De zienswijze op de Gebiedsvisie richt zich tegen het niet verkrijgen van een extra bouwlaag en het niet hanteren van de VNG-richtafstanden.

Een extra bouwlaag voor het restaurant in de Gebiedsvisie is wenselijk. Het restaurant is op dit moment een eyecatcher in het gebied en vormt een stedelijke voorziening voor de huidige bewoners van Vlaardingen en omstreken. Op pagina 65 staan de ruimtelijke principes van de Maashavenkade en de Deltahout beschreven. Deze omschrijving is met voorgenoemde in strijd. In een afbeelding staan bouwhoogten van 16 meter met accenten tot 60 meter. In de Gebiedsvisie staat vermeld dat er sprake blijft van een gemengd gebied, met ruimte voor ondernemen. De huidige bedrijfsvoering van het restaurant komt met de nabijgelegen (woningbouw)ontwikkeling in de problemen en er wordt geen goed leefklimaat gemaakt voor de toekomstige bewoners en geen goed ondernemersklimaat voor de indiener. Dit kan worden opgelost door 1 extra bouwlaag voor het restaurant toe te staan of de geprojecteerde bebouwing verder van het restaurant te plaatsen.

Reactie gemeente

In de Gebiedsvisie wordt aandacht besteed aan de kaders van en de gemeentelijke ambities voor de Rivierzone als geheel en wordt tevens per deelgebied ingegaan op de identiteit, het gebiedsprofiel, het ruimtelijk raamwerk en de ruimtelijke en programmatische principes. De Gebiedsvisie is niet het aangewezen instrument voor het toekennen van een exacte bouwhoogte of een exact aantal bouwlagen op gebouwniveau. Hetgeen omschreven staat onder de ruimtelijke principes op pagina 65 doet hier niets aan af. De exacte milieutechnische relatie tussen het bestaande restaurant en de geprojecteerde bebouwing wordt nader onderzocht in het kader van het bestemmingsplan en/of omgevingsvergunning. Met de milieutechnische onderzoeken dient te worden aangetoond dat het restaurant niet in de planologisch toegestane / vergunde bedrijfsvoering wordt beperkt en dat een acceptabel woon- en leefklimaat voor de (toekomstige) bewoners gegarandeerd is.

Aanpassing Gebiedsvisie

De beantwoording van de zienswijzen leidt niet tot een aanpassing / aanvulling van de Gebiedsvisie

13. Stichting Vlaardingse Bierbrouwerij en C. van Toor Hzn BV, ontvangen op 6 april, Verseon-nummer 1896544

De zienswijze richt zich op het MER en op het ontwerpbestemmingsplan Eiland van Speyk. Hieronder volgt de samenvatting en de beantwoording van de zienswijze op de MER en de ondernomen vervolgstappen.

Samenvatting zienswijze

- Volgorde ontwikkeling. Normaal gesproken wordt een MER opgesteld voor de planvorming omdat de resultaten van het MER de kaders vormen voor de verdere ontwikkeling. In het geval van het Eiland van Speyk is eerst het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende stedenbouwkundige plan opgesteld en vervolgens de MER. Deze verkeerde volgorde heeft geresulteerd in een ontwerp van de bebouwing dat is aangepast aan de hoogwaterproblematiek (door bijv alle ingangen en de woningen op een veilige hoogte aan te brengen), terwijl de MER aangeeft dat pas gebouwd mag worden als deze problematiek in het gebied is opgelost. Nu hebben de onnodig toegepaste hoogteverschillen veel impact op de bestaande bebouwing en verstoren ze het karakter van de huidige straten en kades. De gehanteerde volgorde geeft naar verwachting geen ruimte meer voor aanpassing van de plannen.
- Bovenvermelde wordt als onzorgvuldig gezien en verzocht wordt tijd en ruimte te nemen voor alternatieven en verbetering van de plannen naar aanleiding van de MER. Zoals het hoort.

Reactie gemeente

De gemeente Vlaardingen werkt al sinds begin van deze eeuw aan de plannen voor de ontwikkeling van de Rivierzone. Daarbinnen hebben de milieusituatie binnen het gebied en de mogelijke milieugevolgen een belangrijke rol gespeeld. Zo is in het kader van het Structuurplan Rivierzone uit 2004 reeds een integrale milieunota en m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld. Ook bij de uitwerking van de plannen voor de verschillende ontwikkelingslocaties is de milieusituatie in hoge mate bepalend geweest voor de stedenbouwkundige keuzes en de te treffen maatregelen. Met het beschikbaar komen van de Unileverlocatie en de wens om binnen de Rivierzone te verdichten ontstond een situatie waarbij het totale aantal woningen boven de drempelwaarde van 2.000 uit het Besluit milieueffectrapportage kwam te liggen. Dit was aanleiding om in het kader van de Gebiedsvisie en de bestemmingsplannen alsnog een mer-procedure op te starten. Hoewel voor een aantal locaties de inrichting en het programma op hoofdlijnen vastliggen, is het opstellen van het MER zeker geen mosterd na de maaltijd. Met name op het vlak van mobiliteit en hoogwaterrisico's heeft de m.e.r.-procedure geleid tot nieuwe inzichten en onderbouwde keuzes. Daarnaast heeft het MER geresulteerd in een duidelijke set spelregels voor de verdere uitwerking van de plannen, zowel op het niveau van de deelgebieden als voor de concrete locaties. In de planvorming tot dusver en bij de verdere uitwerking van de plannen speelt de impact van de nieuwe ontwikkelingen op de bestaande bebouwing een heel belangrijke rol. Dat geldt in het bijzonder waar het gaat om de hoogwateroplossingen en de hoogteverschillen die daardoor kunnen ontstaan. De voorliggende MER is opgesteld op basis van de al eerder in 2020 opgestelde Gebiedsvisie. Enkele woningbouwprojecten zijn nog eerder opgestart. Tussentijds zijn deze woningbouwprojecten al geconcretiseerd in stedenbouwkundige plannen, waarop ruimtelijke onderbouwingen voor de bijbehorende bestemmingsplannen zijn opgesteld. In de MER is in mindere mate ingegaan op alternatieven. Deze MER is toegespitst op welke wijze de beoogde gebiedsontwikkeling op een goede wijze milieukundig onderbouwd kan worden.

Aanpassing MER

De beantwoording van de zienswijzen leidt niet tot een aanpassing / aanvulling van het MER.

14. Stichting Nieuwe Haven Vlaardingen, ontvangen op 7 april, Verseon-nummer 1896620

De Stichting wil gebruik maken van de mogelijkheid een compliment te geven voor de samenhang van de stukken, de herkenbaarheid van grote delen van de ontwikkelvisie KW-Haven en de toelichting die is gegeven. De Stichting wenst een zienswijze kenbaar maken op de MER en het Ontwerpbestemmingsplan Eiland van Speyk. Hieronder volgt de samenvatting en de beantwoording van de zienswijze op de MER en de ondernomen vervolgstappen.

Samenvatting zienswijze

MER

- Volgtijdelijkheid. Ten aanzien van de MER geldt dat er sprake is van een uitgebreide analyse van samenhangende ontwikkelingen en infrastructurele afwegingen met oplossingsrichtingen. Wat ontbreekt is een vanzelfsprekende samenhang en volgtijdelijkheid van de noodzakelijke aanpassingen als gevolg van de ontwikkelingen. Ook ontbreekt een samengestelde planning en beschikbare middelen die de oplossingen garanderen. De oplossingen zijn noodzakelijk en ingrijpend voor infrastructuur. Er is geen relatie te herkennen in welke volgtijdelijkheid wordt gehanteerd voor plannen en de oplossingen die er vooraf zijn of worden gerealiseerd.
- Ontsluiting KW-Haven. In het bijzonder geldt een en ander voor de ontsluiting van de KW Haven met de ontwikkeling van het Eiland van Speyk via de Oosthavenkade op het kruispunt Galgkade/Vulcaanweg. Momenteel is het - en dat blijkt ook uit de cijfers - een zeer druk kruispunt, dat een aansluiting met de huidige plannen niet ten goede komt. Voor de MER pleit de indiener in relatie tot de plannen van de Rivierzone voor een vroegtijdige aanleg van infrastructurele oplossingen zoals in de MER aangegeven. Eerst zorgen dat er adequate verkeersoplossingen zijn gevonden voor langzaam en autoverkeer en dan bouwen. De reden hiervoor is de situatie van uitblijvende realisatie van voorgenomen plannen voor de Marathonweg sinds begin 2000. Voor de MER Rivierzone is het van belang een dergelijke impasse door onduidelijkheid over de haalbaarheid, het draagvlak en beschikbare middelen voor de oplossingen te voorkomen.

Reactie gemeente

- Het MER is altijd gericht op cumulatieve effecten en belangrijke omgevingsaspecten. Dat er een MER opgesteld wordt wil niet direct zeggen dat alle uitgangspunten ter discussie staan en daarvoor varianten onderzocht moeten worden. Zoals aangegeven is de voorliggende MER opgesteld op basis van de al eerder in 2020 opgestelde Gebiedsvisie. Enkele woningbouwprojecten zijn nog eerder opgestart. Tussentijds zijn deze woningbouwprojecten al geconcretiseerd in stedenbouwkundige plannen, waarop ruimtelijke onderbouwingen voor de bijbehorende bestemmingsplannen zijn opgesteld. Voor de planonderdelen waarvoor gelijktijdig een bestemmingsplan in procedure is gebracht, is in het MER voor deze onderdelen niet ingegaan op alternatieven. Het MER is hiervoor toegespitst op welke wijze de beoogde gebiedsontwikkeling op een goede wijze milieukundig onderbouwd kan worden.

- Een gebiedsontwikkeling, zoals de Rivierzone, is een complex geheel. Al in 2000 is gestart met planvorming. Vanaf 2015 zijn de woningbouwplannen nader uitgewerkt. In 2018 werd het gebied vergroot met het voormalige Unileverterrein. Om de circa 15 lopende en potentiële woningbouwontwikkelingen op elkaar af te stemmen - om te komen tot een samenhangend nieuw stadsdeel - is in 2020 een gebiedsvisie opgesteld. Naar aanleiding van de consultatieronde bij de Gebiedsvisie Rivierzone (eind 2020) is de noodzaak van een plan-MER in plaats van alleen individuele milieutechnische onderbouwingen in het kader van de bestemmingsplannen duidelijk geworden. De Gebiedsvisie wordt samen met het plan-MER ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. De plan-Mer omschrijft de oplossingsrichting voor adequate verkeersafhandeling die nader uitgewerkt zal worden. Kort na de vaststelling van de Gebiedsvisie en het plan-MER wordt een gebiedsexploitatie aan de gemeenteraad ter vaststelling aangeboden, waarin alle maatregelen financieel worden opgenomen. Vlaardingen heeft rijkssubsidies nodig om de totale ontwikkeling van dit stadsdeel te kunnen financieren. Hierover ontvangt de gemeente dit najaar nadere duidelijkheid. Na de besluitvorming over financiering kan pas serieus gekeken worden naar de optimale planning van de vele benodigde en gewenste ingrepen. Op onderdelen waar directe koppeling al duidelijk is, is dit in de bestemmingsplannen vastgelegd, die eveneens dit najaar ter vaststelling aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Zo is een hoogwateroplossing nodig voordat woningen in het deelgebied KW-Haven mogen worden opgeleverd. De hoogwateroplossing wordt momenteel (juli 2022) al uitgewerkt tot een schetsontwerp en een bijbehorende raming. Aansluitend zal de Vulcaanweg-Sluisplein-Galgkade-Deltaweg met al zijn benodigde aansluitingen worden uitgewerkt, zodat ook deze ingrepen tijdig gerealiseerd kunnen worden. Op deze wijze wordt de gehele gebiedsontwikkeling vanaf het visieniveau van de Gebiedsvisie, verankerd in bestemmingsplannen, uitgewerkt op project of straatniveau, om uiteindelijk gerealiseerd te worden volgens een nog op te stellen planning op basis van noodzakelijkheid en wenselijkheid.

Aanpassing MER

De beantwoording van de zienswijzen leidt niet tot een aanpassing / aanvulling van het MER.

BIJLAGEN

- Bijlage: Besluit Passende Scheiding van functies ten behoeve van de m.e.r.-procedure voor de Gebiedsvisie Rivierzone

28 OKT. 2021



Gemeente Vlaardinge

Bijlage bij Nota
van
Zienswijzen
Gebiedsvisie
Rivierzone

Besluit
Passende
Scheiding

BESLUIT van het college van burgemeesters en wethouders van Vlaardingen

Onderwerp

Passende Scheiding van functies ten behoeve van de m.e.r.-procedure voor de gebiedsvisie Rivierzone.

Motivering besluit

Op grond van artikel 7.28a, tweede lid Wet milieubeheer is er besloten om de volgende passende scheiding op grond van genoemd artikel aan te brengen:

Het college van B&W van Vlaardingen is bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure. De m.e.r.-procedure is een voorbereidingsprocedure voor de gebiedsvisie Rivierzone en de naderhand vast te stellen bestemmingsplannen. De gemeente is zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag voor de gebiedsvisie Rivierzone.

Deze passende scheiding ziet op een rollenscheiding, die laat zien dat het milieuadvies onafhankelijk van het besluitvormingsproces plaatsvindt.

De voorbereiding en het opdrachtgeverschap ("initiatiefnemer") van de totstandkoming van de Gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen ligt bij Gebiedsmanagement van de gemeente Vlaardingen.

De taken met betrekking tot de m.e.r.-procedure ("bevoegd gezag") worden vanuit Milieuregie van de gemeente Vlaardingen begeleid en op verzoek van Milieuregie zal DCMR (team Omgevingskwaliteit Rotterdam en Advies m.e.r.) daar ondersteuning bij verlenen. DCMR zal in ieder geval een advies uitbrengen aan het college van B&W over hoe de uitkomsten van het MER het beste bij de besluitvorming betrokken kunnen worden.

Hiermee wordt een passende scheiding tussen de gemeente als initiatiefnemer van de gebiedsvisie en de gemeente als bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure aangebracht. De gemeenteraad is het bevoegd gezag voor de gebiedsvisie en de naderhand vast te stellen bestemmingsplannen.

De taken worden als volgt gescheiden uitgevoerd:

Gemeentelijk initiatiefnemer (opdrachtgever van de MER):

- Heeft de concept-gebiedsvisie Rivierzone opgesteld;
- Heeft opdracht gegeven tot het opstellen van de NRD;
- Stelt een kennisgeving op en geeft kennis van de NRD en daarmee het voornemen in één of meer dag-, nieuws of huis-aan-huisbladen en langs elektronische weg en legt het ter inzage;
- Verzamelt de zienswijzen en adviezen over de NRD;
- Stelt het ontwerp-MER op (of laat dit doen door een adviesbureau);
-



Gemeente Vlaardingen

- Verzendt de ontwerp-visie + het ontwerp-MER naar de insprekers die gereageerd hebben op de NRD, de wettelijke adviseurs, de Commissie voor de m.e.r., en eventuele anderen;
 - Registreert de zienswijzen en adviezen;
 - Neemt deel aan het overleg met de Commissie voor de m.e.r. over het concept-toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r.;
 - Heeft voortouw voor verwerking zienswijzen en adviezen;
 - Zorgt zo nodig voor aanvulling op het MER;
 - Stelt de definitieve gebiedsvisie Rivierzone op inclusief:
 - de motivering van de verwerking van de resultaten van het MER in de gebiedsvisie;
 - hoe de ingebrachte zienswijzen en adviezen zijn verwerkt;
 - alsmede voorstellen tot evaluatie/monitoring van de effecten tijdens en na realisatie;
 - Legt definitieve visie en de uitkomsten van het MER voor aan B&W en neemt de informatie en het advies van Milieuregie daarin mee; daarna wordt het voorgelegd aan de raad;
 - Monitort de gebiedsvisie.
-
- Milieuregie (met ondersteuning van de DCMR):
 - Heeft voortouw in het overleg met Commissie voor de m.e.r. over het concept-toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r.;
 - Reageert op voorstel van de gemeentelijke initiatiefnemer voor verwerking van de zienswijzen en adviezen in de ontwerp-visie;
 - Beoordeelt op basis van zienswijzen en adviezen of aanvulling van het MER door de initiatiefnemer noodzakelijk c.q. wenselijk is en of toetsing van de aanvulling door de Commissie voor de m.e.r. noodzakelijk c.q. wenselijk is en of het aangevulde MER opnieuw ter inzage moet worden gelegd als er sprake is van belangrijke nieuwe inzichten en afwegingen;
 - Beoordeelt - indien van toepassing - de aanvulling van het MER;
 - Beoordeelt de doorwerking van het MER in de definitieve gebiedsvisie;
 - Beoordeelt de voorstellen tot evaluatie/monitoring van de effecten en brengt zo nodig een aanvullend advies daarover uit;
 - Levert aan de initiatiefnemer advies en informatie uit het MER aan dat gebruikt kan worden ten behoeve van de besluitvorming in B&W en de gemeenteraad.

Hoogachtend,
namens burgemeester en wethouders van Vlaardingen,


Drs. C. Hof
Concern directeur Fysiek Domein