

NOTA VAN ZIENSWIJZEN EN INGEDIENDE ZIENSWIJZEN
Planologisch afwijken bestemmingsplannen stations
Vlaardingen en MER Hoekse Lijn

Nota van zienswijzen

Inleiding

Het project Hoekse Lijn beoogt de ombouw van de bestaande treinverbinding tussen Schiedam en Hoek van Holland naar een metroverbinding mogelijk te maken en een verlegging van het huidige station Hoek van Holland Strand naar een nieuw eindstation. Ten behoeve van de Hoekse Lijn zijn in Vlaardingen op grond van artikel 2.1. lid 1c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) planologische afwijkingen nodig van de beoogde activiteiten die in strijd zijn met de huidige bestemmingsplannen. Hiervoor zijn ruimtelijke onderbouwingen opgesteld. Het MER en de onderliggende deelrapporten gelden als onderbouwing voor de ruimtelijke onderbouwingen.

De ontwerp-omgevingsvergunningen met de daarbij behorende ruimtelijke onderbouwingen voor het planologisch afwijken van de bestemmingsplannen met betrekking tot de stations van Vlaardingen voor het project Hoekse Lijn hebben van vrijdag 5 juni 2015 tot en met donderdag 16 juli 2015 ter inzage gelegen.

Gedurende deze termijn zijn er drie zienswijzen ingediend. Zij zijn allen ontvankelijk. Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar de ingekomen zienswijzen.

Hierna volgt, per zienswijze, een korte samenvatting van de inhoud, waarna het gemeentelijk standpunt wordt verwoord met daaraan gekoppeld een conclusie voor wat betreft de gevolgen voor de omgevingsvergunningen voor het planologisch afwijken van de bestemmingsplannen en de ruimtelijke onderbouwingen.

1. Stichting Cluster Agrologistieke Bedrijventerreinen Westland

Kern van de zienswijze: het verlies van de mogelijkheid goederen per spoor te vervoeren gaat ten koste van de mogelijkheid om het vervoer vanaf het agrologistieke cluster in het Westland duurzamer te maken. Dat is ongewenst. Een gelijklopende zienswijze is met betrekking tot bovengenoemde ontwerpen ook ingebracht bij de gemeenten Maassluis, Rotterdam en Schiedam.

Gemeentelijke reactie

Met interesse hebben wij kennis genomen van uw ambitie het vervoer vanaf het agrologistieke cluster in het Westland te verduurzamen. Deze ambitie is uiteengezet in de 'Visie Agrologistieke Bedrijventerreinen Westland 2040' (2012). Hoewel u in uw zienswijze wijst op het belang van het goederenvervoer per spoor, richt uw visie zich voor de periode tot 2040, voor wat betreft bereikbaarheid (en in het verlengde daarvan duurzaamheid), uitsluitend op het vervoer via het water en de weg. Derhalve is er geen sprake van concrete plannen voor goederenvervoer over het spoor.

Anders dan u stelt hebben wij het goederenvervoer per spoor expliciet betrokken bij de voorbereiding van de plannen. Voorafgaand aan de uitwerking van de plannen heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de concrete behoefte van gebruikers van het spoor. Op basis hiervan is vast komen te staan dat in de situatie na de ombouw behoefte blijft bestaan aan goederenvervoer per spoor tussen Schiedam en Maassluis. Dit geldt niet voor het traject Maassluis - Hoek van Holland, welke al ruim 30 jaar niet meer wordt gebruikt voor goederenvervoer. De door u genoemde toename van wegverkeer, voor zover daar al sprake van is, zal dan ook geen gevolg zijn van de ombouw van de Hoekse Lijn. Dit uitgangspunt is vervolgens afgestemd met het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

In het kader van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Hoekse Lijn is vervolgens de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen ten aanzien van de uitgangspunten voor het MER. U heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om langs deze weg uw ambitie kenbaar te maken. Gelet hierop is in het MER het behoud van goederenvervoer tot aan Maassluis als uitgangspunt genomen. In het verdere verloop van het proces zal het goederenvervoer, op basis van een concreet verzoek van de enige (potentiële) gebruiker in Maassluis, overigens binnen het project Hoekse Lijn, worden beperkt tot Vlaardingen.

U geeft aan op dit moment de mogelijkheden van vervoer per trailers op het spoor te onderzoeken. Er is derhalve geen sprake van een concreet uitvoerbaar initiatief waarmee in de ruimtelijke orderingsprocedures rekening kan en moet worden gehouden. Overigens moet opgemerkt worden dat op grond van de voorliggende ruimtelijke onderbouwingen goederenvervoer via het spoor ook in de toekomst tot aan Maassluis planologisch mogelijk blijft. De vigerende bestemmingsplannen bieden dan ook de ruimte om uw plannen inzake de bereikbaarheid van het Westland nader te concretiseren en in te vullen. Met de ruimtelijke onderbouwingen voor het planologisch afwijken van de bestemmingsplannen wordt u dan ook niet beperkt in uw ontwikkelingsmogelijkheden. Dat een toekomstige ombouw om goederenvervoer naar het Westland mogelijk te maken extra investeringen vraagt in vergelijking met de wijze waarop bij de ombouw van de Hoekse Lijn invulling wordt gegeven aan de mogelijkheden die de bestemmingsplannen bieden maakt dit niet anders.

De mogelijkheden die het bestemmingsplannen bieden worden in de huidige plannen zodanig ingevuld dat in de toekomstige situatie goederenvervoer mogelijk blijft tussen Schiedam en Vlaardingen, met een directe aansluiting op het landelijke hoofdspoor. Het spoor voorziet na de ombouw in voldoende capaciteit voor de door de huidige gebruikers verwachte toekomstige behoefte aan goederenvervoer. Het goederenspoor is daarbij zodanig ontworpen en ingepast dat de hinder voor zowel het metroverkeer als voor omwonenden wordt geminimaliseerd.

Conclusie

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

2. A. Molenaar, Maassluis

Kern van de zienswijze: de reiskosten nemen als gevolg van de ombouw toe. Dat is ongewenst. Bij de ombouw van het spoor wordt geen rekening gehouden met NS-abonnementhouders die naast een extra overstap ook extra zullen moeten gaan betalen voor dit traject.

Gemeentelijke reactie

De tarieven voor het traject en de wijze waarop de RET omgaat met NS-abonnementhouders valt buiten de reikwijdte van deze ruimtelijke orderingsprocedure. Voor de volledigheid melden wij u dat met de overgang van NS naar RET in 2017 het regionale tarief van toepassing wordt. Dit kan voor (individuele) reizigers een voor- of nadeel opleveren afhankelijk van reispatroon, leeftijd, passende kortingsproducten en overstap. Medio 2016 zullen de reisproducten die worden gehanteerd op de Hoekse Lijn door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met het advies van het Platform Reizigersbelangen Openbaar Vervoer. Op dat moment zal meer duidelijk zijn over de financiële gevolgen die de ombouw voor u als reiziger heeft.

Conclusie

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

3. Hoogheemraadschap van Delfland

Kern van de zienswijze: indiener is niet geïnformeerd over de ter inzage legging van het ontwerp en mist in de omgevingsvergunning een verwijzing naar en interactie met de taken van het beleid van het Hoogheemraadschap van Delfland.

Gemeentelijke reactie

Voorafgaand aan de ter visie legging heeft uitgebreid vooroverleg plaatsgevonden door een gezamenlijke maandelijks afstemmingsoverleg tussen de vier betrokken gemeentes bij de Hoekse Lijn met het Waterschap. In dit overleg zijn de ingrepen in de watersystemen besproken, de gevolgen van de voorbelastingen en de planning en de te volgen RO-procedures van de diverse gemeenten. Ook heeft er separaat overleg plaatsgevonden met de indiener over de integratie van werken in het kader van de Hoekse Lijn, de ondertunneling Marathonweg, het verplaatsen van het poldergemaal Centrum-West en enkele andere ingrepen in het watersysteem van de Westwijk. Het deelrapport water van het MER heeft tevens dienst gedaan als wateradvies in het kader van de Watertoets. Delfland heeft op de concepttekst gereageerd.

Het ontbreken van een officiële melding van de ter inzage legging heeft niet geleid tot het schaden van het belang van de indiener. De belangen van de indiener zijn door genoemde overleggen voldoende gewaarborgd.

Conclusie:

De zienswijze wordt gedeeltelijk gegrond verklaard.

De omgevingsvergunning wordt overeenkomstig de zienswijze aangepast en wel als volgt:

In de ruimtelijke onderbouwing bij de vergunning wordt een samenvatting van het waterkeringen beleid van Delfland opgenomen. Ook worden de locaties beschreven waar in het Waterstaatswerk gewerkt wordt. Expliciet wordt genoemd dat voor het werken in het waterstaatswerk een vergunning nodig is van Delfland. In de vergunning wordt toegevoegd dat de locatie deels de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' heeft.

Ingediende zienswijzen

1. Stichting Cluster Agrologistieke Bedrijventerreinen Westland
2. A. Molenaar, Maassluis
3. Hoogheemraadschap van Delfland

Cluster Agrologistieke bedrijventerreinen Westland

Gemeenteraad Vlaardingen
T.a.v. hoofd Ruimtelijke en Maatschappelijke Ontwikkeling
Postbus 1002
3130 EB VLAARDINGEN

e-mail: griffie@vlaardingen.nl

Honselersdijk, 16 juli 2015
Uw ref: :
Onze ref. : 72103150715zienswVlaardingenML2.docx

**Betreft: Exploitatie Vereniging bedrijventerrein Honderdland /
Ontwerpbestemmingsplan "Hoekse Lijn" en Ontwerp MER
"Hoekse Lijn" (gemeente Maassluis)**

Geachte leden van de gemeenteraad,

1. Tot en met 16 juli a.s. ligt ter inzage het ontwerpbestemmingsplan "Hoekse Lijn", ontwerpbestemmingsplan Hoek van Holland-Bedrijventerrein, 1e herziening, planologisch afwijken bestemmingsplannen stations Vlaardingen Hoekse Lijn alsmede het ontwerp MER "Hoekse Lijn". Namens het bestuur van Stichting Cluster Agrologistieke Bedrijventerreinen Westland dient ondergetekende hierop een zienswijze in. Een gelijkkluidende zienswijze wordt met betrekking tot bovengenoemde ontwerpen ingebracht bij gemeenten Maassluis, Rotterdam en Vlaardingen.
2. De ontwerpbestemmingsplannen en planologische afwijking "Hoekse Lijn" en het bijbehorende ontwerp MER die bij de verschillende gemeenten ter inzage liggen, voorzien in de vervanging van de bestaande spoorlijn door een metrolijn. Gevolg van deze wijziging is dat goederenvervoer per spoor vanaf Hoek van Holland naar Rotterdam niet meer mogelijk zal zijn, althans niet zonder aanvullende investeringen die in de huidige opzet niet zijn voorzien. Het verlies van de mogelijkheid goederen per spoor te vervoeren gaat ten koste van de mogelijkheid om het vervoer vanaf het agro logistieke cluster in het Westland duurzamer te maken.

Cluster Agrologistieke bedrijventerreinen Westland

3. De bezwaren tegen deze plannen zijn dat de mogelijkheid van goederenvervoer per spoor vervalst, en geen alternatieven worden geboden. Dit terwijl de mogelijkheid van vervoer per spoor steeds belangrijker wordt. De plannen zijn onvoldoende zorgvuldig voorbereid, aangezien het vervallen van de mogelijkheid van goederenvervoer per spoor niet is betrokken in de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan. Het vervallen van de mogelijkheid van goederenvervoer per spoor is ook niet betrokken in de MER
4. De zienswijze wordt namens het bestuur van de stichting "Stichting Cluster Agrologistieke Bedrijventerreinen Westland" ingebracht. De Stichting Cluster Agrologistiek Bedrijventerreinen Westland is een samenwerkingsverband van de agrologistieke bedrijventerreinen in Westland, te weten VVE ABC Westland, Exploitatie Vereniging Honderdland, Transportcentrum Westland, VVE Bedrijvencentrum Coldenhove en VVE Handelscentrum Westerlee. De stichting heeft tot doel het sterker maken van de positie van het Westland als agrologistieke cluster door de belangen van dit cluster optimaal te behartigen. De stichting behartigt de belangen van voornoemde vijf sterke agrologistieke bedrijventerreinen in Westland. Een afschrift van de inschrijving in het handelsregister van de stichting gaat als bijlage hierbij (**bijlage 1**).
5. In opdracht van het cluster is in 2012 al de visie Agro logistieke bedrijventerreinen Westland 2040 opgesteld met als titel "Nu kansen benutten! Het agro logistieke cluster als nummer één van Europa". Uit de visie blijkt dat de belangrijkste factor om nummer 1 te blijven, de bereikbaarheid van het agro logistieke cluster in Westland is. Voorts is het streven naar duurzaam transport van groot belang (**bijlage 2**).
6. In deze visie is de nabijheid van de haven in Hoek van Holland als aanvoermogelijkheid van producten uit de havens van Rotterdam van groot belang genoemd. De samenwerking met de haven van Rotterdam wordt steeds belangrijker, zowel voor wat betreft bereikbaarheid van het cluster als voor wat betreft het streven naar duurzaamheid. De reisafstand tussen de haven en het Westland moet zoveel mogelijk worden beperkt, nu en op lange termijn. Het agro logistieke cluster wil bijdragen aan maatregelen om dit te bewerkstelligen. Er bestaat een mogelijkheid om goederen per boot aan te voeren naar de haven van Hoek van Holland. (huidige Stena Line en geplande containerterminal) Vandaar kunnen deze goederen per vrachtauto of per spoor verder vervoerd worden naar Europese bestemmingen
7. Het vervoer van producten met spoor levert een bijdrage aan de reductie van trailers op de weg naar geheel Europa als Westlands achterland. Het

Cluster Agrologistieke bedrijventerreinen Westland

Westland heeft een behoefte aan eigen faciliteiten op het gebied van spoor. Dit is zeer belangrijk voor de economische en milieutechnische vitaliteit van de Greenport Westland en haar achterland.

8. Ook in de visie van Greenport Westland zijn verduurzaming van de sector en een goede bereikbaarheid van het Westland speerpunten.
9. De mogelijkheid van goederenvervoer per spoor heeft veel voordelen. Deze vervoerswijze draagt bij aan een reductie van emissie van geluid, fijnstof, CO₂ en stikstofdioxide en de productie van trillingen veroorzaakt door vrachtverkeer via de weg. Het vervoer per spoor is vele malen schoner door het gebruik van een bovenleiding voor de energievoorziening. Het gebruik van groene stroom hiervoor verkleint daarbij ook de ecologische voetafdruk van de Greenport Westland. Daarnaast draagt vervoer per spoor ook bij aan een reductie van voertuigverliesuren.
10. Als gevolg van het gebruik van het spoor komt er voorts meer ruimte beschikbaar voor andere weggebruikers op het Rotterdamse en Nederlandse hoofdwegennet (A4, A12, A15, A16 en A20). Een modal shift van goederenvervoer van weg naar spoor kan in de regio maar ook in het achterland bijdragen aan de reductie van negatieve effecten op de economie, milieu en maatschappij. Het Cluster Agrologistiek zet volop in op multimodaliteit van verschillende vervoerssoorten, waaronder vervoer over water, en werkt graag samen met bedrijven langs de spoorlijn om het goederenvervoer, en specifiek van trailers, in de toekomst te bevorderen. Dit wil zij doen in goed overleg met de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.
11. Ten tijde van het opstellen van de visie van het cluster in 2012 werd geëxperimenteerd met zogenaamde barging, waarbij goederen die in de Rotterdamse haven en op de Tweede Maasvlakte aankomen, worden overgeslagen en worden verscheept naar Hoek van Holland. Vervolgens kan vervoer per spoor vanaf de haven in Hoek van Holland langs de oeververbinding naar de agro logistieke bedrijven in Westland of verder landinwaarts plaatsvinden. In het rapport is genoemd dat de innovatie van koelcontainers een goede mogelijkheid biedt om meer te gaan werken met shortseashipping en barging.
12. De stichting en haar partners onderzoeken momenteel de mogelijkheid van het vervoer van trailers met producten van en naar het Westland per spoor.
13. Om deze mogelijkheid daadwerkelijk te benutten is het noodzakelijk dat goederenvervoer per spoor tussen de haven van Hoek van Holland en

Cluster Agrologistieke bedrijventerreinen Westland

Rotterdam en vandaar naar andere bestemmingen mogelijk blijft. Bij de uitvoering van deze plannen vormen de plannen voor de ombouw van de 'Hoekse Lijn' tot metro op de wijze waarop dit nu wordt ingezet een grote belemmering. Uitvoering van deze bestemmingsplannen betekent immers dat vervoer per spoor van goederen niet meer mogelijk is. Goederenvervoer wordt slechts mogelijk gemaakt tot de Vulcaanhaven te Vlaardingen, en is vanaf dat punt tot Hoek van Holland niet meer mogelijk. Om dit vervoer alsnog mogelijk te maken zullen extra investeringen moeten worden gedaan, die nu nog niet voorzien zijn. De stichting heeft hiertegen ernstig bezwaar.

14. Het laten vervallen van de mogelijkheid van goederenvervoer per spoor is in strijd met de belangen van de Agrologistieke Bedrijventerreinen Westland, maar is uiteindelijk ook schadelijk voor de mainport Rotterdam. Het aantal coolcontainers wat tbv Westland in Rotterdam aankomt bepaalt voor de deepsea schepen dat Rotterdam de first Port of Call is. Als die positie verloren gaat zal Hamburg first Port of Call worden. Op dat moment zal 10-20% van de reguliere lading de snellere route kiezen en verliest Rotterdam veel marktaandeel. Het is duidelijk dat de Greenport met haar versdraaischijffunctie een belangrijke partner is voor Port of Rotterdam. Bovendien is het in strijd met verschillende beleidsplannen om de modal split juist te bevorderen. Bovendien is dit in strijd met een toezegging die de minister van Infrastructuur en Milieu heeft gedaan. Deze heeft in 2012 bij het wijzigen van het traject van Hoofd Spoor naar Lokaal Spoor de voorwaarde gesteld dat goederenvervoer mogelijk moet blijven op de 'Hoekse Lijn'. Dit is nu niet het geval.
15. In samenwerking met provincie Zuid Holland wordt eind dit jaar een pilotproject gestart voor het initiatief "Trucks op de trein" er zal voor een jaar lang treinen rijden van Hoek van Holland naar Keulen alwaar het netwerk van Cargobeamer benut wordt om naar Milaan, Poznan. Voor alle duidelijkheid, dit betreft speciale wagons die tussen het reguliere personenvervoer kunnen opereren omdat ze toegelaten zijn voor een snelheid vna 130 kmh. We verwijzen voor de technische informatie naar www.Cargobeamer.de.
16. Betreffende de inhoud van de ontwerpbestemmingsplannen en Ontwerp MER vragen wij specifiek aandacht voor de volgende punten:
17. Het projectbureau Hoekse Lijn geeft aan het goederenvervoer over de 'Hoekse Lijn' na de ombouw te willen beperken. De gebruiker van het spoor in Maassluis heeft naar ons is gemeld 3,5 miljoen euro geboden gekregen voor het laten vervallen van hun aansluiting. Wij verbazen ons dat de

overheid bedrijven geld biedt om hun vervoer van spoor op de weg te verleggen. Temeer omdat dit haaks staat op alle beleidsafspraken.

18. Met betrekking tot het MER gelden specifiek de navolgende bezwaren. De scope van het MER en van het plan is te beperkt. De mogelijkheid om goederen per spoor te vervoeren maakt geen deel uit van de alternatieven die zijn onderzocht. Hierdoor is het onderzoek niet compleet en voldoet dit niet aan de wettelijke vereisten. Daardoor wordt de economische en milieutechnische potentie die de spoorlijn heeft ten aanzien van goederenvervoer vanuit de Greenport Westland ten onrechte niet betrokken in de afweging.
19. In het ontwerp bestemmingsplan en de ontwerp MER wordt onvoldoende aandacht gegeven aan de toename van het wegverkeer als gevolg van de besluiten om geen directe OV-verbinding voor goederen te behouden naar Rotterdam en het onmogelijk maken van nieuw goederenvervoer per spoor tussen Hoek van Holland en Vlaardingen. Tevens ontbreekt de aandacht voor een modal shift, waaronder het uitbreiden van het goederenvervoer over de 'Hoekse Lijn' om het wegennet in de regio te ontlasten.
20. Er ontbreekt een onderbouwing in het Ontwerp MER voor de keuze tot het verbreken van de rechtstreekse spoorverbinding voor goederen naar station Rotterdam Centraal. Ten aanzien van de internationale bereikbaarheid van de Greenport en de ferry-verbinding naar Engeland is een directe spoorverbinding voor goederen naar station Rotterdam Centraal/Kijfhoek als internationale OV-knooppunt een vereiste.
21. Om deze onmogelijkheid op te heffen verzoeken wij u en de overige betrokken gemeenten en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag tot het beschikbaar houden van het budget ten behoeve van het geschikt maken van de 'Hoekse Lijn' voor metroverkeer in combinatie met goederenvervoer tot aan station Hoek van Holland Haven.

Conclusie

22. De huidige uitvoering van de ombouw van het spoor naar een metrolijn maakt goederenvervoer vanaf de haven in Hoek van Holland naar Rotterdam onmogelijk. Dit terwijl er juist nieuwe mogelijkheden komen om vanuit de haven van Rotterdam goederen via containers in de haven van Hoek van Holland aan te voeren, en vandaar per spoor naar het achterland. De huidige keuze zal op termijn het wegennet van Rotterdam en Westland onnodig extra belasten.

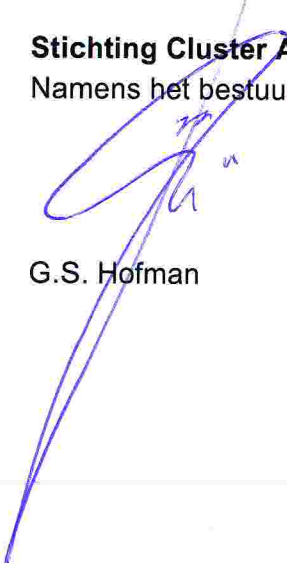
Cluster Agrologistieke bedrijventerreinen Westland

Tevens wordt de groei van Greenport Westland beperkt omdat via spoor een grotere markt voor versprodukten bereikbaar is dan per truck, mede ingegeven door het stringenter wordende rij- en rusttijden besluit. Dat hiermede ook Mainport Rotterdam in haar ontwikkeling beperkt wordt door het risico om haar positie van first Port of Call te verliezen.

23. Ten onrechte is het behouden van het spoorvervoer niet betrokken in de MER. Deze is daarmee te beperkt. Het verzoek aan u is voornoemde plannen niet op deze wijze vast te stellen, maar de mogelijkheid van goederenvervoer over het spoor te behouden.

Met vriendelijke groet,

Stichting Cluster Agrologistieke bedrijven Westland
Namens het bestuur



G.S. Hofman



H.W. Rijsdijk

Goedendag gemeente Maassluis / Vlaardingen

Fijn dat het zo goed gaat met de voorbereidingen van de Hoekse Lijn en dat jullie met de andere gemeentes op 1 lijn zitten. Want ach ook die extra overstap als je bij Rotterdam Centraal werkt.

Maar jullie houden geen rekening met de reizigers die een NS abonnement hebben, die moeten als alles klaar is EXTRA betalen op dat traject, dus een duurder abonnement erbij nemen en extra betalen voor een vrij reizen dag en voor degene die met 40% korting reizen, kan zo de korting in de prullebak, want die gaat pas in op Schiedam Centrum.

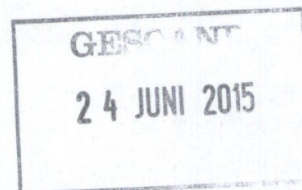
Want er is geen 1 persoon in de gemeente die het opneemt voor deze reizigers, om bv. tegen de RET te zeggen dat deze reizigers met hun abonnement ook gebruik mogen maken op dat traject. Ook de mensen die geen auto hebben en toch met korting kunnen reizen en ja de RET heeft ook een kortingskaart, maar die is stukken duurder als de NS, vooral als je er niet iedere dag gebruik van maakt. Dan kost je het dubbel.

Hoort om mijn heen heel veel klachten, als ze horen dat ze niet met die NS kaart met korting mogen reizen. Dus in principe vrij reizen is er dan niet meer bij.

Graag hoor ik een verklaring hierover, dat jullie daar ook je poot stijf over houdt. De RET krijg alles voor elkaar.

Anja Molenaar
Ridderstraat 12

Stuvia maassluis





Gemeente Vlaardingen.
Markt 11
afdeling OV.
3121 CR Vlaardingen.

3131C1-RD3VV 3131CR 11





Hoogheemraadschap van
Delfland

Gemeente Vlaardingen
t.a.v. het hoofd Ruimtelijke en Maatschappelijke Ontwikkeling
Postbus 1002
3130 EB VLAARDINGEN

UW BRIEF
3 juni 2015
ONS KENMERK
1202685
DELFT
14 juli 2015

ONDERWERP

Zienswijze ontwerp omgevingsvergunning Planologisch afwijken
bestemmingsplannen stations Vlaardingen Hoekse Lijn

Geachte heer, dame,

In het kader van artikel 3.10 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht heeft u het ontwerp van de omgevingsvergunning Planologisch afwijken bestemmingsplannen stations Vlaardingen Hoekse Lijn ter inzage gelegd. Het ontwerp van de omgevingsvergunning ligt van 5 juni 2015 tot 16 juli 2015 ter inzage.

Alvorens op de inhoudelijke aspecten van onze zienswijze op het ontwerp van de omgevingsvergunning in te gaan, willen wij kenbaar maken, dat u ons niet heeft geïnformeerd over de terinzagelegging van het ontwerp. Gezien onze belangen ten aanzien van waterveiligheid zijn wij van mening, dat er sprake is van een formeel gebrek.

Het ontwerp van de omgevingsvergunning geeft ons aanleiding om een zienswijze in te dienen.

In de omgevingsvergunning missen wij een verwijzing naar en interactie met de taken en het beleid van het Hoogheemraadschap van Delfland. De uitvoerbaarheid van het plan is afhankelijk van een watervergunning van Delfland en van nader te maken beheerafspraken tussen de gebruikers van de aftakkende spoorlijn en Delfland. Dit bepaalt namelijk of de ter plaatse aanwezige waterkering al dan niet eenvoudig onderhouden en zo nodig versterkt kan worden.

Wij vertrouwen erop, dat u bij de vaststelling van de omgevingsvergunning rekening houdt met onze zienswijze.

Hoogachtend,
Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland,
namens deze,
de Teamleider Ruimtelijke planvorming,

ba

drs. R.M.H. Tekke