



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen

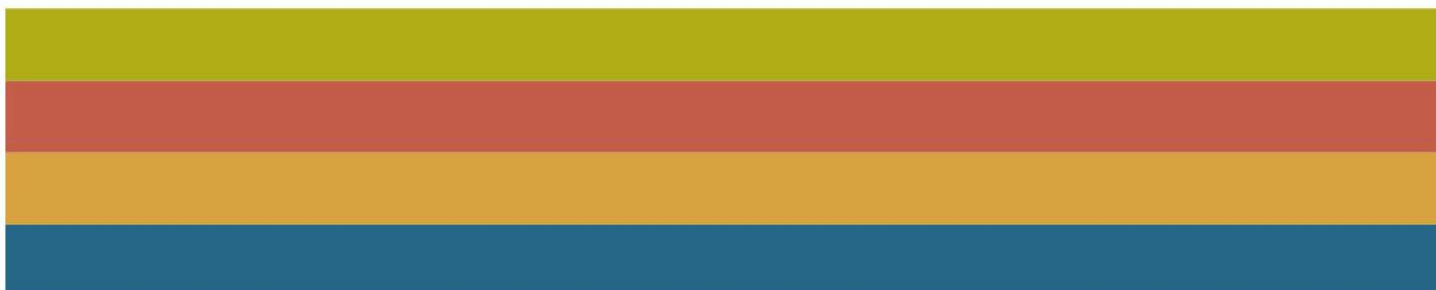
Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

26 april 2022 / projectnummer: 3616



**35 JAAR**

onafhankelijk en deskundig advies



# 1 Advies over het MER in het kort

Ten zuiden van Vlaardingen stroomt de Nieuwe Maas, waar een groot deel van de oever is bestemd en ingericht als (watergebonden) bedrijventerrein en industrie. Hier staan nu ongeveer 800 woningen. De gemeente wil het gebied Rivierzone transformeren naar een gemengd gebied voor wonen en werken<sup>1</sup> en daardoor beter toegankelijk maken. Om dit mogelijk te maken zijn een gebiedsvisie en vier deelbestemmingsplannen opgesteld. Voordat besluiten hierover worden genomen, worden de milieugevolgen onderzocht in een milieueffectrapport (MER).<sup>2</sup> De gemeente Vlaardingen heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (de Commissie) gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

## Wat blijkt uit het MER?

De ontwikkeling van woningen, voorzieningen en werkgelegenheid leidt tot een toename van verkeer en daardoor tot negatieve effecten op de verkeersafwikkeling en geluidbelasting. In combinatie met het bestaande spoorwegverkeer, de industrie en de scheepvaart leidt dat tot een negatieve beoordeling op geluidbelasting en gezondheid. De aspecten energie en klimaatadaptatie beoordeelt het MER als negatief. Het plan scoort verder bijvoorbeeld licht negatief op luchtkwaliteit en geur, en licht positief op parkeren, duurzame mobiliteit en waterstaat. Op ruimtegebruik scoort het plan positief. Een toename van stikstofneerslag op beschermde natuurgebieden is volgens het MER uitgesloten.

De gemeente stuurt op een aanvaardbaar niveau van geluidhinder in de woningen, bijvoorbeeld door optimalisatie van gebouwvormen en gebouwindeling (geluidluwe gevels waar mogelijk). De milieukwaliteit blijft volgens het MER ook met deze maatregelen matig. Voor de belangrijkste geluidbronnen (industrie en scheepvaart) zijn op de korte termijn geen maatregelen haalbaar en afdwingbaar waardoor het geluid afneemt. Op andere milieuthema's, zoals klimaatadaptatie, gezondheid en energie, zijn volgens het MER wel maatregelen mogelijk om de negatieve effecten te beperken.

Het MER concludeert dat het plan een positieve bijdrage kan leveren aan de gemeentelijke ambities op het gebied van wonen, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en werkgelegenheid. Op de ambitie sociaal, veilig en gezond en de ambitie bereikbaarheid is de bijdrage beperkt.

Omdat de begrenzing, ligging en het programma van de 'ontwikkelvelden' (zie figuur 1) binnen de Rivierzone zijn vastgelegd in afspraken met grondeigenaren en ontwikkelaars, laat het MER geen alternatieven zien voor de indeling van het gebied en de ontwikkelvelden.

## Wat is het advies van de Commissie?

De Commissie leest in het MER<sup>3</sup> dat de gemeente het plangebied al lang in beeld heeft voor een transformatie. Dit past binnen het gemeentelijke beleid van inbreiding en het toegankelijk maken van gebieden aan de oever van de Nieuwe Maas. Het MER laat goed zien dat dit diverse vraagstukken oplevert voor de milieukwaliteit, bijvoorbeeld op externe veiligheid en

---

<sup>1</sup> Het voornemen is in totaal 3.100 woningen te realiseren, 32.500 m<sup>2</sup> bvo aan bedrijven op het voormalige Unileverterrein en 31.000 m<sup>2</sup> bvo aan andere functies (maatschappelijke voorzieningen, horeca, recreatie, detailhandel en dienstverlening).

<sup>2</sup> Een gecombineerd plan- en project-MER.

<sup>3</sup> Het MER is mede gebaseerd op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de gemeente. Zie 'MER Rivierzone Vlaardingen, Notitie Reikwijdte en Detailniveau, 5 juli 2021'. De gemeente heeft deze notitie niet voorgelegd aan de Commissie.

geluidhinder. Ook doet het MER uitgebreid onderzoek naar maatregelen om een voor de gemeente aanvaardbare milieukwaliteit te bereiken. Desondanks blijft de milieubelasting hoog.

**De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER echter dat op enkele punten nog informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de gebiedsvisie en de bestemmingsplannen voor de Rivierzone Vlaardingen. Het gaat om de volgende punten:**

- **Waterveiligheid en –overlast.** Actuele inzichten over waterveiligheid zijn niet meegewogen bij de locatiekeuze. In het licht van de klimaatverandering is dit een aanzienlijk risico. Om dit risico te beperken zijn er meer mogelijkheden voor de inrichting van het gebied dan het MER nu uitwerkt; dit laatste geldt ook voor het beperken van wateroverlast.
- **Duurzame mobiliteit.** Het plan heeft aandacht voor duurzame mobiliteit, zoals aparte fietsinfrastructuur (stimuleren van actieve vervoerwijzen) en parkeerregulering. Het MER varieert echter niet met verschillende typen maatregelen om te stimuleren dat verkeersbewegingen in en naar het plangebied worden beperkt of zelfs afnemen. Bovendien maakt het MER de milieuwinst van de genoemde maatregelen niet voldoende inzichtelijk.
- **Haalbaarheid en effectiviteit van een aantal maatregelen.** Het MER beschrijft maatregelen om de milieukwaliteit op een aanvaardbaar niveau te houden (op geluid, geur, luchtkwaliteit, stikstofneerslag (gebruiksfase) en groen). Het onderbouwt de haalbaarheid en effectiviteit van een aantal echter onvoldoende. Daardoor is de beoogde milieukwaliteit onzeker. Onduidelijk is bijvoorbeeld of walstroom effectief en haalbaar is, terwijl deze maatregel nodig is om negatieve milieueffecten van aanmerende schepen te beperken.
- **Stikstofneerslag (bouwfase).** Het bouwen van woningen en van andere functies veroorzaakt mogelijk extra stikstofneerslag op al overbelaste en beschermde natuurgebieden, maar het MER geeft hier geen beeld van. Ook ontbreekt inzicht in maatregelen om dit effect te beperken, zoals elektrisch materieel of alternatieve aanvoerroutes.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over de gebiedsvisie en de bestemmingsplannen.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie dit oordeel toe. Ook beveelt ze daarin onder andere aan om voor de omgeving en besluitvormers een publiek-vriendelijke samenvatting te maken van alle milieu-informatie. Geef hierin duidelijk de verhouding weer tussen de gebiedsvisie, de huidige deelbestemmingsplannen en de nog uit te werken bestemmingsplannen.



*Figuur 1: Overzicht Rivierzone Vlaardingen, met in geel de ontwikkelvelden (bron: MER, p. 3)*

### **Aanleiding MER**

*Voor de herontwikkeling van de Rivierzone Vlaardingen is een nieuwe gebiedsvisie nodig en moeten bestemmingsplannen worden gewijzigd. De visie en de eerste deelbestemmingsplannen worden tegelijkertijd in procedure gebracht. De visie is kaderstellend voor activiteiten als bedoeld in categorie D11.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage, namelijk de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject. Daarom is een plan-MER vereist. Verder is een project-m.e.r.-beoordeling nodig voor de bestemmingsplannen. Mede vanwege het hoge aantal woningen dat wordt toegevoegd en de bestaande, hoge milieubelasting heeft de gemeente gekozen voor een gecombineerd plan- en project-MER.*

*De Gebiedsvisie Rivierzone bestrijkt het hele plangebied van de transformatie, omdat sprake is van één stedelijk ontwikkelingsproject. Het plan-MER-deel van het MER gaat dan ook over het hele project. In procedure zijn nu ook de vier ontwerpbestemmingsplannen voor Eiland van Speyk, Maasboulevard-Westhavenkade, Maaswijk-West en de Parapluherziening Dezonering Industrierrein VKV.*

*Het project-MER-deel beschrijft alleen de effecten van de eerste vier bestemmingsplannen en toetst alleen deze plannen aan spelregels die volgen uit het plan-MER. Bij de uitwerking van de volgende bestemmingsplannen is het in beeld brengen van de milieugevolgen daarom wederom essentieel. Dat betekent dat de effecten voor die gebieden nog gedetailleerd in beeld gebracht moeten worden. Dat kan bijvoorbeeld in aanvulling op en actualisatie van het onderhavige MER.*

### **Rol van de Commissie**

*De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Vlaardingen – besluit over de gebiedsvisie en de bestemmingsplannen.*

*De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3616 op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.*

## **2 Toelichting op het advies**

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de gemeenteraad van Vlaardingen.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

### **2.1 Onderbouwing locatiekeuze in het licht van waterveiligheidsrisico's**

Een groot deel van de beoogde ontwikkelingen vindt plaats op buitendijks gelegen terreinen (zie figuur 1). In het licht van klimaatverandering, die onder andere zal leiden tot zeespiegelstijging en hogere rivierafvoeren, is buitendijks ontwikkelen kwetsbaar, zeker zo dicht bij de zee. De Commissie begrijpt dat het gebied al lang in beeld is voor een transformatie en past in het gemeentelijk beleid. Intussen zijn er echter nieuwe inzichten over waterveiligheids-

risico's in relatie tot klimaatverandering. Het MER beschouwt niet wat dit betekent voor deze locatie als woon- en werkgebied en of een andere locatiekeuze tot minder risico's zou leiden. Het MER past geen actuele kennis toe om het waterveiligheidsrisico te bepalen tot het einde van de levensduur van de woningen (75 tot 100 jaar). Deze informatie is essentieel voor het besluit, omdat hiermee onderbouwd wordt in hoeverre het plangebied geschikt is voor woningbouw.

Dit kan bijvoorbeeld op basis van een recent briefadvies van de Deltacommissaris van 3 december 2021. Die adviseerde aan de ministeries van I&W en BZK<sup>4</sup> over woningbouw in het licht van klimaatverandering onder andere het volgende:

1. Het water- en bodemsysteem moet leidend zijn bij de woningbouwopgave (zowel qua locatiekeuze als bouwwijze<sup>5</sup>). Gezien de gevolgen van klimaatverandering op langere termijn wordt dit steeds belangrijker.
2. Bij woningbouw moet nu al rekening worden gehouden met de effecten van klimaatverandering op de langere termijn (2100), om de juiste investeringen te kunnen doen. Flexibiliteit is de sleutel: in functietoekenning, in locatiekeuzes, in gebiedsinrichting en in bouwwijzen.

De Commissie adviseert daarom om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, de onderbouwing van de in het verleden gemaakte locatiekeuze voor de ontwikkeling van een nieuw woon- en werkgebied aan te vullen in het licht van actuele inzichten over klimaatverandering.

## 2.2 Het ontbreken van alternatieven voor het planontwerp

Het MER bevat geen alternatieven voor de indeling van het plangebied en de vormgeving van de ontwikkelvelden. Als reden is vermeld dat de begrenzing en het programma van de verschillende 'ontwikkelvelden' (zie figuur 1 hiervoor) binnen de Rivierzone zijn vastgelegd in afspraken met grondeigenaren en ontwikkelaars. De Commissie constateert dat het MER nu vooral is gebruikt om het al opgestelde planontwerp te toetsen op milieueffecten en bijdrage aan de doelen, en waar mogelijk te zoeken naar optimalisaties.

De Commissie benadrukt dat het alternatievenonderzoek een wezenlijk onderdeel van het MER is waarmee, binnen uitgangspunten (zoals aantallen woningen), vormen van inrichting van het gebied kunnen worden onderzocht om de aanzienlijke milieueffecten te beperken. Dit geldt zeker voor een gebiedsvisie. Doordat dit nu niet gedaan is, komen belangrijke mogelijkheden niet in beeld om tot een optimale inrichting van het gebied te komen.

Dit klemt omdat op waterveiligheid, wateroverlast en verkeersafwikkeling aanzienlijke milieugevolgen te verwachten zijn:

- **Waterveiligheid.** Waterveiligheid is onderdeel van de ambitie 'duurzaamheid' van de transformatie. Op basis van de huidige waterpeilen werkt het MER maatregelen uit om (de gevolgen van) overstromingen te beperken. Het gaat om nieuwe waterkeringen rond de Koningin Wilhelminahaven en deelgebied Maaswijk, ophoging van het ontwikkelveld bij Eiland van Speyk en gedeeltelijke inrichting van het Maaspark als getijdenpark. Het

<sup>4</sup> 'Spoor 2' briefadvies woningbouw en klimaatadaptatie, Regeringscommissaris voor het Deltaprogramma, 3 december 2021, DC-2021/918.

<sup>5</sup> Zie over het aspect 'bouwwijze' vanwege klimaatrisico's paragraaf 2.2 van dit advies.



MER bepaalt de effecten op basis van de huidige waterhoogte, maar geeft geen inzicht in toekomstige waterpeilstijgingen en de toekomstig benodigde afvoer- en bergingsruimte voor de Nieuwe Maas. Het MER rekent met 3,45 meter + NAP. De Commissie verwacht echter dat deze hoogte, gezien de levensduur van de woningen (75 tot 100 jaar), niet zonder risico's is, mede op basis van de faalkans van de Maeslantkering en het niet incorporeren van zeespiegelstijging, golf- en windopslag.<sup>6</sup>

- **Wateroverlast.** Een deel van de binnendijkse ontwikkelingen vindt plaats op locaties waar volgens het MER regelmatig ernstige wateroverlast door hevige regenval plaatsvindt.<sup>7</sup>
- **Verkeersafwikkeling.** Het MER constateert dat ook zonder extra woningen in de toekomst knelpunten voor de doorstroming van het wegverkeer ontstaan. De belasting van wegvakken en kruisingen in en rond het plangebied neemt aanmerkelijk toe, met vertragingen tot gevolg. Door de beoogde transformatie neemt deze (over)belasting verder toe. Het MER werkt daarom varianten uit om de verkeersbelasting te beperken, in de vorm van verkeerskundige maatregelen op de Marathonweg en op de Galgkade/Sluisplein en routing van vrachtverkeer. Vier varianten zijn getoetst. Binnen de varianten wordt gevarieerd met weggebonden maatregelen. De voorkeursvariant leidt ten opzichte van de referentiesituatie tot een lichte verbetering van de verkeersafwikkeling, geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid, maar de knelpunten worden niet weggenomen. Ook beschrijft het MER geen extra maatregelen om actieve vervoerwijzen (lopen en fietsen) te stimuleren en daarmee de dreigende (over)belasting verder te beperken.

Deze aanzienlijke milieueffecten geven per definitie in een MER aanleiding om (extra) alternatieven te onderzoeken. Essentieel is dat duidelijk wordt in hoeverre risico's vanwege waterveiligheid en wateroverlast verkleind kunnen worden en in hoeverre knelpunten voor de verkeersafwikkeling te voorkomen zijn.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, alsnog een alternatieve inrichting te onderzoeken vanuit de perspectieven klimaatbestendigheid en duurzame mobiliteit (zie de volgende deelparagraaf). Beschouw in hoeverre de inrichting van het plangebied hiermee zou veranderen ten opzichte van de voorgenomen inrichting. Gebruik deze informatie vervolgens om de inrichting van het plangebied nader te onderbouwen of aan te passen.

### **Te onderzoeken mogelijkheden voordat een besluit wordt genomen**

De Commissie ziet diverse mogelijkheden om een optimale inrichting van het plangebied te onderzoeken:

- **Waterveiligheid (buitendijks).** Denk bij het onderzoek naar een klimaatrobuuste inrichting van het buitendijkse gebied aan extensieve functies op de begane grond (zoals het MER ook voorstelt). Dit vraagt ook een overstromingsrobuuste inrichting van (kwetsbare) infrastructuur. Op gebouwniveau zijn mogelijkheden denkbaar als drijvende gebouwen en gebouwen op palen die langzaam omhoog kunnen.
- **Wateroverlast (binnendijks).** Door te optimaliseren kan regelmatige en ernstige wateroverlast voor bewoners verminderd worden en kunnen investeringen in en beheer- en onderhoudskosten voor mitigerende maatregelen, zoals infiltratiekratten, verkleind worden. Onderzocht kan worden of op de natste plekken woningbouw vermeden kan worden.<sup>8</sup> Vervolgens kan naar de inrichting van gebouwen en openbare ruimte worden

<sup>6</sup> Zie hierover bijvoorbeeld het rapport Invloed Hoge scenario's voor Zeespiegelstijging voor Rijn-Maasdelta, Deltares, 2019.

<sup>7</sup> Zie paragraaf 5.3.2 van het MER.

<sup>8</sup> In deze studie is het goed om mee te nemen dat er bij een dijkdoorbraak nu al tot meer dan vijf meter water in het gebied kan komen te staan. Zie <https://zuid-holland.klimaatatlas.net/>.

gekeken. De Commissie denkt aan varianten als kruipruimteloos bouwen, geen kwetsbaar gebruik op de begane grond, gericht maar beperkt ophogen, infrastructuur niet laten aflopen richting de huizen en een blauw/groene inrichting van de openbare ruimte.

- **Duurzame mobiliteit.** De locatie van de Rivierzone nabij het (oude) centrum van Vlaardingen en het metrostation biedt kansen om duurzaam mobiliteitsgedrag te stimuleren. Hiermee kunnen de autoverplaatsingen in en naar het gebied zoveel mogelijk tot een minimum worden beperkt of zelfs afnemen ten opzichte van de autonome groei van het verkeer. Denk aan het verbeteren van de concurrentiepositie van meer duurzame vervoerwijzen, bijvoorbeeld door potentiële bestemmingen in de nabijheid te plannen (detailhandel, horeca, werkgelegenheid, sportvoorzieningen) en door stringent(er) parkeerbeleid. Verder draagt verbetering van de kwaliteit van duurzame vervoervoorzieningen bij aan het gebruik ervan. In het geval van de Rivierzone kan hierbij gedacht worden aan hogere kwaliteit van de infrastructuur voor actieve vervoerwijzen (lopen en fietsen).<sup>9</sup>

## 2.3 Beoordelingskader verkeerseffecten niet compleet

Het MER toetst het aspect mobiliteit op vier criteria. Kwantitatief is getoetst op verkeersafwikkeling en kwalitatief op veiligheid en structuur, parkeren en duurzame mobiliteit. De beargumentering van de kwalitatieve beoordelingen is summier. Ten eerste valt op dat de vier criteria eerder gericht zijn op één aspect (verkeersafwikkeling) en meer een maatregel betreffen dan een beoordelingscriterium (parkeren). En ten tweede geldt dat de mate van diepgang voor de verschillende vervoerwijzen varieert: van zeer uitgebreid (auto) naar summier (actieve vervoerwijzen en openbaar vervoer). De consequentie hiervan is dat vooral informatie beschikbaar is over autoverkeer en de afwikkeling daarvan. Andere aspecten en vervoerwijzen verdienen echter ook volwaardige aandacht, zodat deze een gelijkwaardige rol kunnen spelen in de besluitvorming.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, een meer integrale beoordeling voor mobiliteit uit te voeren, waarbij een aangepast beoordelingskader bijvoorbeeld zou bestaan uit bereikbaarheid, verkeersveiligheid, gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Ook adviseert ze om de effecten op openbaar vervoer en de actieve vervoerwijze waar mogelijk kwantitatief inzichtelijk te maken.

## 2.4 Effecten en maatregelen onvoldoende onderbouwd (geluid, geur, luchtkwaliteit, stikstof en groen)

De Commissie constateert dat het MER een aantal negatieve milieugevolgen wel signaleert, maar vervolgens niet onderbouwt in hoeverre deze te beperken zijn. Ook mogelijkheden om te komen tot positieve gevolgen blijven buiten beeld. Specifiek gaat het om:

- **Geluidhinder voor nieuwe woningen.** Het plan scoort zeer negatief (--) op geluidkwaliteit, terwijl een ambitie van de gemeente een gezonde leefomgeving is. Door maatregelen te nemen wordt de score negatief (-). Het gaat bijvoorbeeld om de aanleg van walstroom voor binnenvaartschepen en maatregelen aan woningen (geluidluwe gevel, slaapkamer aan de geluidluwe gevel en afsluitbare buitenruimte). Het MER gaat uit van die maatregelen, maar maakt niet duidelijk of en waar ze effectief en haalbaar zijn.

<sup>9</sup> Duurzame mobiliteitsvoorzieningen vergen in de regel minder ruimte. Op deze wijze kan letterlijk meer ruimte gecreëerd worden voor bijvoorbeeld klimaatadaptie en natuurontwikkeling.

Binnen de gemeente heeft nog geen expliciete afweging plaatsgevonden van de technische en financiële haalbaarheid van walstroom en de uitvoeringstermijn.

- **Geur en luchtkwaliteit.** Op geur en luchtkwaliteit, ook onderdeel van de ambitie 'gezonde leefomgeving', scoort het voornemen licht negatief (0/-). Dit is niet onderbouwd. Evengoed zou de milieukwaliteit negatief (-) beoordeeld kunnen worden.<sup>10</sup> Ook hier geldt dat onder andere walstroom een positief effect kan hebben, maar dat niet duidelijk is in hoeverre dit effectief en haalbaar is.<sup>11</sup>
- **Stikstofdepositie.** In de omgeving van het plangebied bevinden zich Natura 2000-gebieden die gevoelig zijn voor stikstofdepositie. Het gaat bijvoorbeeld om Krammer-Volkerak en Solleveld & Kapittelduinen. Op dit moment komt al meer stikstofdepositie op deze gebieden dan goed is voor de natuur. Vanwege de verkeerstoeslagen zal het plan in de gebruiksfase, zonder maatregelen, op twaalf habitattypen voor een toename van maximaal 0,014 mol/ha/jaar zorgen. Het MER concludeert dat de stikstofdepositie vanwege de gebruiksfase wordt weggenomen door bestaande woningen gasloos te maken en door toepassing van walstroom.<sup>12</sup> De conclusie 'geen toename van stikstofbelasting' is echter alleen houdbaar wanneer deze maatregelen met zekerheid gerealiseerd worden en worden ingezet voor dit plan.
- **Stadsnatuur en -groen.** Het MER voorspelt een positief effect op de biodiversiteit en op gezondheid, vanwege de versterking van stadsnatuur en -groen in het plangebied. Hierin heeft de transformatie van het Maaspark een belangrijke rol, van een gebied met veel verharding naar een 'groene long'. Ook zou dit gebied moeten bijdragen aan het verwerken van perioden met intensieve neerslag en het stedelijk hitte-eilandeffect en kan het een bijdrage leveren aan de doelen van de Kaderrichtlijn Water. Deze ambitie is nu nog beperkt uitgewerkt.<sup>13</sup> Uit de mondelinge toelichting van de gemeente blijkt dat hiervoor plannen worden ontwikkeld, maar deze zijn niet meegenomen in de gebiedsvisie en deelbestemmingsplannen. Het risico is dan dat de voorspelde positieve effecten op biodiversiteit, gezondheid en klimaatadaptie in de praktijk niet optreden.

Het is van belang dat het MER aantoont dat het ombuigen van de minder gunstige milieugevolgen naar positieve ook daadwerkelijk mogelijk is. Als niet aangetoond is óf de benodigde maatregelen haalbaar en effectief zijn, dan bestaat het risico dat de effecten negatief uitpakken. En als maatregelen niet mogelijk of onzeker zijn, dan moet de effectbeoordeling de bandbreedte aangeven waarbinnen effecten kunnen plaatsvinden: negatief óf positief.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, de effectscores op bovengenoemde aspecten nader te onderbouwen, in beeld te brengen in hoeverre maatregelen voor het verbeteren van de milieukwaliteit daadwerkelijk haalbaar en effectief kunnen zijn. Pas de effectscores hier vervolgens op aan.

<sup>10</sup> Zeker als er bij bedrijven op korte termijn ook geen emissiebeperkende maatregelen worden gerealiseerd.

<sup>11</sup> Alleen communicatie over de kans op geurhinder (en het opleggen van een kettingsbeding) zal de kans op klachten naar de verwachting van de Commissie niet verminderen.

<sup>12</sup> Zie pagina 141 van het MER. Ten overvloede: het wettelijk voorgeschreven rekenmodel voor stikstof (AERIUS) berekent geen resultaten op verder dan 25 kilometer van de emissiebron. Uit de Europese richtlijnen en de Wet milieubeheer volgt dat een MER alle aanzienlijke milieueffecten in beeld moet brengen. Stikstofeffecten kunnen ook buiten de 25 kilometer aanzienlijk zijn. Omdat de stikstofuitstoot voor dit plan/project echter via bronmaatregelen wordt weggenomen, geeft AERIUS op geen enkele locatie binnen de 25 kilometer nog een extra depositie op natuurgebieden aan. Het in beeld brengen van het effect op verder dan 25 kilometer is dan uiteraard niet nodig in dit MER.

<sup>13</sup> Dit komt waarschijnlijk doordat deze plannen zich vooral richten op (een deel van) de in te vullen bouwblokken. Daardoor krijgt de omringende openbare ruimte nu nog beperkt aandacht. Dit terwijl de toelichting van het bestemmingsplan Maaswijk-West wel positieve effecten beschrijft en ook dat er financiële middelen zijn voor ontwikkeling van het park.



## 2.5 Stikstofeffecten aanlegfase niet in beeld

Het MER brengt de stikstofdepositie vanwege de bouwfase niet in beeld. De tijdelijke stikstofeffecten uit de bouwfase hoeven conform de Wet natuurbescherming weliswaar niet meer bij de natuurvergunning betrokken te worden, maar deze wet heeft geen betrekking op de inhoud van een MER. In een MER is het nog steeds van belang dat alle aanzienlijke milieueffecten, ook tijdelijke, in beeld worden gebracht, evenals haalbare en effectieve maatregelen om die effecten te beperken.<sup>14</sup> Dit inzicht ontbreekt, terwijl aannemelijk is dat de aanlegfase extra stikstofdepositie veroorzaakt op al overbelaste Natura 2000-gebieden.<sup>15</sup>

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, inzicht te geven in de stikstofdepositie door aanlegwerkzaamheden en de maatregelen om deze depositie te beperken of teniet te doen. Denk hierbij aan de mogelijkheden om geheel of gedeeltelijk gebruik te maken van elektrisch materieel of alternatieve aanvoerroutes.

## 2.6 Aanbevelingen voor de besluitvorming

### Publieksvriendelijke samenvatting

De milieu-informatie is nu verspreid over verschillende documenten (ontwerp-stap 3-besluit, hogere-waardenbesluit, ontwerpbestemmingsplan en MER) en doelgetallen (de omvang en invulling van de duurzame energieopgave) zijn niet altijd met elkaar in lijn. Het geheel aan informatie is daardoor soms lastig te beoordelen. De Commissie beveelt daarom aan om een publieksvriendelijke samenvatting van alle milieu-informatie te maken, inclusief de informatie uit de aanvulling op het MER en inclusief een schema hoe de verschillende onderzoeken zich tot elkaar verhouden. Stel deze ter beschikking bij de besluitvorming.

### Gecombineerde effecten geluid en klimaatadaptatie

Bron- of overdrachtsmaatregelen om geluidhinder door de maatgevende bronnen te beperken blijken niet haalbaar op de korte termijn. Daarom wordt gestuurd op maatregelen aan de hoog geluidbelaste gevels om te voldoen aan de wettelijke kaders en beleidsafspraken. Tegelijkertijd is er aandacht voor het beperken van hittestress in de woningen. Maatregelen voor deze milieuaspecten kunnen gecombineerde effecten hebben, zoals het voorkomen van extra slaapverstoring door warmte in de woning. De Commissie beveelt aan om bij de besluitvorming na te gaan in hoeverre dergelijke gecombineerde effecten plaatsvinden.<sup>16</sup>

### Actuele geluidruimte bedrijven nabij de planlocatie Eiland van Speyk

In het kader van de herzonering VKV-terrein (zie figuur 2) is de actuele en vergunde geluidruimte van de aanwezige bedrijven (buiten het gezonde terrein) in beeld gebracht. De geluidbelasting is getoetst op de meest dichtbijgelegen bestaande woningen. De in de toekomst toegelaten geluidbelasting op deze woningen is beoordeeld in het akoestisch onderzoek bij het ontwerpbestemmingsplan Parapluperziening Dezonering Industrierrein VKV. Voor de borging van de geluidbelasting van de bedrijven op de toekomstige woningen moeten mogelijk nog definitieve keuzes worden gemaakt (bronmaatregelen of dove gevel). De Commissie beveelt aan om de resultaten juridisch te borgen, waardoor de nieuwe situatie

<sup>14</sup> Dit geldt ook voor de stikstofeffecten op meer dan 25 kilometer van de bron (zie voetnoot 12 hiervoor).

<sup>15</sup> Het MER beveelt slechts aan om bij de vergunningverlening eisen te stellen aan de emissies van machines aan de hand van stageklassen, maar werkt deze maatregel niet uit. Zie pagina 135 van het MER.

<sup>16</sup> Zie de Handreiking hitte in bestaande woningen, Nationaal kennis en innovatieprogramma Water en Klimaat, 2022.

zowel voor bedrijven als omwonenden en ontwikkelaars duidelijk is. Wanneer dit naar het oordeel van de gemeente niet nodig is omdat een deel van de woningen zal worden uitgevoerd met een dove gevel, beveelt ze aan om dit op meer consistente wijze te beschrijven in de verschillende onderliggende akoestische onderzoeken en besluiten.



*Figuur 2: Plangebied dezonering VKV (bron: toelichting bij bestemmingsplan Parapluherziening Dezonering Industrierrein VKV, p. 8)*

### **Actuele en toekomstige omvang geluidzones industrieterreinen**

Uit het MER en het achtergronddocument Geluidonderzoek wordt niet duidelijk welke omvang de huidige en toekomstige geluidzonering van de twee industrieterreinen Botlek–Pernis en VKV in de huidige situatie en de toekomstige situatie heeft (inclusief de ligging van de relevante geluidcontouren). In de Integrale Milieunota (2003) staat deze informatie, maar dit document lijkt verouderd en is geen onderdeel van het MER. Daardoor is voor de bedrijven en omgeving niet direct duidelijk welke omvang de actuele en toekomstige geluidzones hebben. De Commissie beveelt aan om hier in de bestemmingsplannen meer inzicht in te geven.

### **Methode en toetsingskader laagfrequent scheepvaartgeluid**

In het MER is aangegeven dat er per bestemmingsplan onderzoek wordt gedaan naar laagfrequent scheepvaartgeluid. Het MER verwijst hier naar de Vercammen–curve. Wettelijk is er geen methodiek voorgeschreven om van een emissie– naar een immisatiebeoordeling op dit aspect te komen.<sup>17</sup> In de onderbouwing van de stap 3–besluiten en de hogere–waardenbesluiten wordt vervolgens verwezen naar een nog op te stellen ‘Handreiking beoordeling laagfrequent geluid’ voor het beoordelen van aanvragen om omgevingsvergunningen op basis van het bestemmingsplan. Niet bekend is of deze handreiking al beschikbaar is. De Commissie beveelt aan om daar meer duidelijkheid over te scheppen en duidelijk te maken wat de te hanteren methode en het toetsingskader voor laagfrequent geluid zijn.

### **Noodzaak verwijderen bomenrijen en gevolgen**

Voor de ontwikkeling van stadsnatuur en –groen is een belangrijke notie dat de ecologische functie van bomen of andere belangrijke structuren niet snel vervangen kan worden: dat kost

<sup>17</sup> In Nederland is geen wettelijk kader voor de beoordeling van laagfrequent geluid. Er zijn diverse criteria die zijn bedoeld om hoorbaarheid dan wel hinder van LFG vast te stellen (bijvoorbeeld NSG–richtlijn, DIN–norm 45680, ISO 7196, Vercammen–curve). Het gaat om het geluid te beoordelen binnen woningen, waar zich mensen bevinden. Daardoor is ook de overdracht van buiten naar binnen van belang.

decennia. Uit het MER en de toelichting komt naar voren dat bij sommige infravarianten boomrijen in de weg kunnen staan, wat mogelijk ook bij sommige ophogingen kan spelen. Bij de uitwerking van de plannen is het van belang de tussentijdse stappen in de aanlegfase in beeld te brengen en te beoordelen op hun gevolgen (ecologisch én beleving) en hun noodzaak. Het saldo van groen in de huidige en toekomstige situatie zegt in dit opzicht niet alles.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing**

### **Toetsing door de Commissie**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep op 23 maart 2022 het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

drs. Wim Korver

ing. Gerard Krone

drs. Allard van Leerdam

Margo Meeuwissen MSc

mr. Roel Sillevius Smitt (secretaris)

ir. Harry Webers (voorzitter)

### **Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld**

Gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen en vier deelbestemmingsplannen (Eiland van Speyk, Maasboulevard–Westhavenkade, Maaswijk–West en de Parapluserziening Dezonering Industrieterrein VKV).

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”. Er is een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

### **Bevoegd gezag besluit**

Gemeenteraad van de gemeente Vlaardingen.

### **Initiatiefnemer besluit**

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Vlaardingen.

### **Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3616](#) in te vullen in het zoekvak.

**Commissie voor de milieueffectrapportage**  
A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

