



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

16 augustus 2022 / projectnummer: 3616



1 Advies over het MER en de aanvulling 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, industrie en ook ongeveer 800 woningen. De gemeente wil het gebied Rivierzone transformeren naar een gemengd gebied voor wonen en werken door woningen en bedrijven toe te voegen en het gebied beter toegankelijk maken.¹ 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).² In haar voorlopige advies signaleerde de Commissie dat op een aantal onderdelen essentiële informatie ontbrak.³ De gemeente heeft het MER daarna aangevuld. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en volledigheid van de aanvulling op het MER.

Wat blijkt uit de aanvulling op het MER?

De aanvulling benoemt als voordelen van de locatiekeuze de nabijheid van een metrostation, de mogelijkheden tot herstel van de verbinding met de rivier en efficiënt ruimtegebruik. Nadelen zijn de risico's voor waterveiligheid en de hoge geluidbelasting.

Op de thema's waterveiligheid, wateroverlast en overlast van autoverkeer brengt de aanvulling nieuwe maatregelen in beeld om negatieve milieueffecten te voorkomen. Allereerst waterveiligheidsrisico's in het buitendijkse gebied: hier gaat het om het ophogen van het maaiveld en een waterkering om de openbare ruimte te beschermen, en voor woningen een vloerhoogte van 3,70 meter boven Normaal Amsterdams Peil (NAP). Deze maatregelen nemen de veiligheidsrisico's niet volledig weg. Ten tweede wateroverlast: in het binnendijkse centrumgebied: de overlast kan volgens de aanvulling worden beperkt door water te bergen op daken en in kruipruimten. Deze maatregelen worden uitgewerkt in latere bestemmingsplannen. Ten derde duurzame mobiliteit: mogelijkheden voor een betere doorstroming en minder milieubelasting liggen vooral in het stimuleren van fietsverkeer en openbaar vervoer.

Verder gaat de aanvulling in op de effectiviteit en haalbaarheid van maatregelen die ook al in het eerdere MER waren opgenomen. Zo gaat de aanvulling in op de aanleg van walstroom voor binnenvaartschepen om overlast en vervuiling door generatoren te voorkomen en worden voorbeelden gegeven van geluidsmaatregelen bij nieuwe woningen. Door de openbare ruimte groener te maken verbetert de ruimtelijke kwaliteit en wordt het gebied gezonder en duurzamer, volgens de aanvulling.

Als laatste is de stikstofneerslag in de bouwfase in beeld gebracht, samen met een verkenning van maatregelen om die effecten te beperken.

¹ Het voornemen is in totaal 3.100 woningen te realiseren, 32.500 m² bvo aan bedrijven op het voormalige Unileverterrein en 31.000 m² bvo aan andere functies (maatschappelijke voorzieningen, horeca, recreatie, detailhandel en dienstverlening).

² Een gecombineerd plan- en project-MER.

³ Het gaat, kort weergegeven, om informatie over waterveiligheid en -overlast, duurzame mobiliteit, de haalbaarheid en effectiviteit van een aantal maatregelen en stikstofneerslag vanwege de bouwfase. Zie het voorlopige advies over het MER (april 2022) via [de website van de Commissie](#).

Wat is het advies van de Commissie?

De aanvulling gaat achtereenvolgens goed in op de verschillende onderwerpen waarop in de vorige fase nog essentiële informatie ontbrak. Per onderwerp maakt de aanvulling duidelijk in hoeverre een nieuwe 'spelregel' nodig is voor de verdere uitwerking in bestemmingsplannen. **De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop op dit moment de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de gebiedsvisie en de eerste deelbestemmingsplannen waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.**

Kijkend naar de toekomst heeft de Commissie wel een aantal aanbevelingen. Uit de aanvulling volgt dat voor waterveiligheid, geluid, geur, luchtkwaliteit en stikstof risico's op negatieve milieueffecten bestaan. Tegelijkertijd laat de aanvulling zien dat de risico's te beperken zijn door de tijdige aanleg van walstroom, een tijdige uitfasering van bestaande bedrijven, een groene inrichting van de openbare ruimte en door bij het verder vormgeven van de plannen goed rekening te houden met de gevolgen van klimaatverandering en zeespiegelstijging. Op dit moment is echter nog niet precies duidelijk hoe de plannen hieraan invulling geven.

De gemeente wil de rivierzone gefaseerd herontwikkelen, met een totale doorlooptijd van ongeveer tien jaar. Door in de fasering goed aandacht te besteden aan bovengenoemde risico's zijn deze te beperken of zelfs weg te nemen. De Commissie beveelt daarom aan om de risico's mee te nemen bij de verdere besluitvorming en uitwerking in de volgende fasen.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe.



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-West-havenkade, Maaswijk-West en de Parapluherziening Dezonering Industrieterrein 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.commissiener.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie toe waarom het MER en de aanvulling samen de essentiële milieu-informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de gebiedsvisie en eerste deelbestemmingsplannen. In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan, in aanvulling op de eerdere aanbevelingen in het voorlopige advies. Alle aanbevelingen zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren. Deze hebben geen betrekking op informatie die essentieel is voor de besluitvorming.

2.1 Gefaseerde realisatie van de plannen onderzoeken

De Commissie trekt op basis van de aanvulling de volgende conclusies, die in de volgende paragrafen van dit hoofdstuk verder worden toegelicht:

- De aanvulling schat de risico's voor de buitendijkse waterveiligheid nu beter in. Omdat er sprake is van risico's, kondigt de aanvulling aan dat per ontwikkelveld de mogelijkheden voor flexibel en klimaatadaptief bouwen verder worden uitgewerkt. De manier waarop is nu nog niet precies bekend. Dat biedt kansen om bij de uitwerking van de plannen aan te sluiten bij de actuele inzichten en scenario's voor waterveiligheidsrisico's.
- Uit de aanvulling volgt dat de hoogwaterbescherming (inclusief evacuatieroutes) in de buitendijkse gebieden en de opvang van piekbuien in de binnen- en buitendijkse gebieden relatief veel ruimte vragen. Het risico is daarmee dat een groen ontwerp van de openbare ruimte als belang meer naar de achtergrond verdwijnt. De insteek van de gemeente om na 40 jaar de groene openbare ruimte te herzien, kan beperkingen opleggen aan de waarde van het groen voor beleving en natuur Bomen, bijvoorbeeld, ontwikkelen pas na decennia een karakteristieke structuur, met bijvoorbeeld holten in de stam die

voor natuur veel meerwaarde bieden. Het precieze ontwerp van de openbare ruimte is nu echter nog niet bekend.

- De aanvulling maakt duidelijk dat de aanleg van walstroom voor de binnenvaartschepen de belangrijkste maatregel is om de milieukwaliteit te verbeteren op geluid, geur, luchtkwaliteit en om de stikstofuitstoot te verminderen. De haalbaarheid hiervan is nog volledig afhankelijk van financiële middelen en besluitvorming in de gemeenteraad over de gebiedsexploitatie.
- Het MER en de aanvulling laten zien dat het gebied niet in één keer wordt herontwikkeld, maar in fasen. De aanvulling geeft inzicht in de stikstofneerslag op beschermde natuurgebieden vanwege de bouwfase, maar neemt daarin niet mee dat de bouwfase en gebruiksfase elkaar deels zullen overlappen.

De insteek van de gemeente is om de rivierzone gefaseerd te herontwikkelen, met een totale doorlooptijd van ongeveer tien jaar.⁴ Door in de fasering tijdig aandacht te besteden aan bovengenoemde risico's, zijn ze te beperken of zelfs weg te nemen.

2.2 Locatiekeuze vanuit milieueffecten

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 forse zeespiegelstijging en hogere rivierafvoeren, is buitendijks ontwikkelen kwetsbaar, zeker zo dicht bij de zee. De Commissie adviseerde eerder om 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 en zeespiegelstijging.

De aanvulling zet de voor- en nadelen van de locatiekeuze nu goed op een rij. Voordelen zijn bijvoorbeeld de nabijheid van een metrostation, de mogelijkheden tot herstel van de verbinding met de rivier en efficiënt ruimtegebruik van nu deels leegstand of braakliggend terrein. Nadelen betreffen risico's voor waterveiligheid en geluidbelasting. De gemeente geeft in de aanvulling aan dat deze risico's aanvaardbaar zijn.⁵ Voor de besluitvorming over de gebiedsvisie en bestemmingsplannen is er nu voldoende informatie op dit punt.

2.3 Alternatieven voor het planontwerp

Het MER bevat geen alternatieven voor de indeling van het plangebied en de vormgeving van de ontwikkelvelden, terwijl aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn vanuit de thema's waterveiligheid, wateroverlast en verkeersafwikkeling. De Commissie adviseerde eerder om alternatieve inrichtingen van het plangebied te onderzoeken om te bepalen welke mogelijkheden er zijn om de milieueffecten te beperken.

De aanvulling brengt maatregelen in beeld om waterveiligheidsrisico's en wateroverlast te beperken, om de verkeersafwikkeling te verbeteren en om (overlast van) autoverkeer te beperken. Voor de waterveiligheid in het buitendijkse gebied zijn de risico's specifiek in beeld

⁴ Zie pagina 29 van het MER.

⁵ Voor waterveiligheid geldt bijvoorbeeld de spelregel dat een vloerpeil van +3,70m NAP voor woningen wordt toegepast en voor geluid geldt dat de geluidhinder binnen gemeentelijk geluidbeleid en wettelijke normen past.

gebracht. Dit leidt niet tot een nieuwe beoordeling van het risico zelf, maar wel tot nieuwe maatregelen en spelregels voor bestemmingsplannen die de risico's moeten beperken.⁶

Voor het binnendijkse centrumgebied benoemt de aanvulling een aantal mogelijkheden voor waterberging, om daarna te concluderen dat deze met ontwikkelaars worden uitgewerkt en dat zij verantwoordelijk zijn voor voldoende waterberging.

De voorgestelde maatregelen op het thema mobiliteit ('Herinrichting Maaspark'⁷ en 'Maatregelen Mobiliteitsagenda'⁸) leiden volgens de aanvulling tot een verbetering van de veiligheid en gezondheid. De mobiliteitsagenda leidt ook tot verbeteringen qua bereikbaarheid en duurzaamheid.

2.3.1 Algemene indruk: geen alternatieven, wel maatregelen

De Commissie constateert dat er geen alternatieve indelingen van het gebied zijn onderzocht. Denkbaar was bijvoorbeeld een alternatief geweest vanuit het perspectief 'maximaal waterveilig', met de woningen zoveel mogelijk geconcentreerd (via hoogbouw) in het binnendijkse gebied. En om alle scenario's en risico's nu al volledig in beeld te krijgen had de Commissie graag gezien dat er gevarieerd was in de te verwachten zeespiegelstijging en in de manier van beschermen van de monding van de Nieuwe Waterweg. Omdat de aanvulling echter voldoende maatregelen in beeld brengt waarmee de milieueffecten beperkt kunnen worden, beschouwt de Commissie het ontbreken van alternatieven niet meer als een tekort aan essentiële informatie. Dit wordt per thema hierna verder toegelicht.

2.3.2 Nieuwe maatregelen wateroverlast

De Commissie constateert dat op het onderwerp wateroverlast in het binnendijkse gebied nu meer maatregelen in beeld zijn. De aanvulling schat de haalbaarheid en effectiviteit van die maatregelen goed in, en legt de verantwoordelijkheid vervolgens bij ontwikkelaars voor de verdere uitwerking. Voor de besluitvorming over de gebiedsvisie is dit voldoende informatie. De Commissie wijst er wel op dat verdere detaillering vereist is bij de nog uit te werken bestemmingsplannen voor het binnendijkse gebied. Deze bestemmingsplannen liggen nu nog niet voor.

2.3.3 Nieuwe maatregelen waterveiligheid

Qua waterveiligheid constateert de Commissie dat de aanvulling een uitgangspunt hanteert van een beschermingsniveau van 1/1000 jaar voor gebouwen. Voor de openbare ruimte is gekozen voor een beschermingsniveau 1/100 jaar. Deze uitgangspunten zijn de basis voor het berekenen van een veilige hoogte. De aanvulling stelt een vloerhoogte voor van 3,70 m +NAP voor woningen in de ontwikkelvelden Koningin Wilhelminahaven en de zuidoosthoek van Maaswijk. De Commissie kan de berekeningen, die uitgaan van de bestaande inzichten, volgen. De essentiële informatie is op dit punt nu aanwezig.

⁶ Het gaat om: toepassen van vloerpeil van 3,70m +NAP voor woningen in de ontwikkelvelden in de Koningin Wilhelminahaven en de zuidoosthoek van Maaswijk, en om de uitwerking van waterveiligheidsmaatregelen voor de openbare ruimte (een waterkering) op basis van een beschermingsniveau van 1/100 jaar.

⁷ Dit lijkt een overkoepelende term voor een set maatregelen die fietsverkeer in de gemeente moeten stimuleren.

⁸ Dit zijn gemeentebrede maatregelen om duurzame mobiliteit te stimuleren, zoals nieuwe fietsverbindingen en maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen.

Hoewel de milieu-informatie op dit thema voldoende is voor de besluitvorming, heeft de Commissie de volgende aanbevelingen:

- **Uitwerken bouwen bij een veranderend klimaat met extremer weer.** De Commissie constateert dat de gemeente de mogelijkheden voor flexibel en klimaatadaptief bouwen per ontwikkelveld verder zal uitwerken. Ze wijst erop dat de inzichten in de gevolgen van de zeespiegelstijging continu in ontwikkeling zijn, net als de mogelijkheden om flexibel en klimaatadaptief te bouwen.⁹ Het is daarom van belang om, telkens wanneer plannen concreter worden, de actuele onderzoeksresultaten, scenario's en technische mogelijkheden daarbij te betrekken.
- **Flexibel beheer in de toekomst.** Ook wijst de Commissie op het flexibel beheren van ontwikkelvelden en gebouwen. Wellicht zullen gebouwen en de openbare ruimte na 40 of 50 jaar weer aangepast moeten worden, als meer inzicht is in de gevolgen van klimaatverandering en zeespiegelstijging. Het is mogelijk om daar in de plannen nu al rekening mee te houden. Daarvoor is van belang dat de gemeente vanuit scenario's voor de zeespiegelstijging inzicht krijgt hoeveel ruimte in de ontwikkelvelden en in de gebouwen nodig is om deze in de toekomst snel en flexibel te kunnen aanpassen.
- **Onder water lopen van openbare ruimte.** De kans dat de openbare ruimte regelmatig onder water loopt, is groot. De Commissie beveelt aan om hiermee rekening te houden bij het ontwerp van ontwikkelvelden en de openbare ruimte, bij de bereikbaarheid van het gebied door hulpdiensten en bij de evacuatie-aanpak.

2.3.4 Nieuwe maatregelen duurzame mobiliteit

De Commissie constateert dat de aanvulling diverse maatregelen beschrijft om de verwachte toename van het autoverkeer te remmen. Voor de besluitvorming over de gebiedsvisie en bestemmingsplannen is nu voldoende informatie op dit punt aanwezig. Wel heeft de Commissie nog twee aanbevelingen:

- **Verbeteren verkeersdoorstroming in de toekomst.** De beoordeling in het MER en de aanvulling geven op het onderdeel 'verkeersafwikkeling' negatieve scores. Een stagnerende doorstroming zal belangrijke negatieve gevolgen voor verkeer en omgeving hebben, maar de grootste knelpunten zullen waarschijnlijk pas over circa 5 jaar optreden. De Commissie beveelt aan om op korte termijn onderzoek te doen naar maatregelen voor de middellange en lange termijn voor (samenhangende) knelpunten. Dan kunnen tijdig passende maatregelen worden getroffen. Een frequente monitoring van (de toename van) de verkeersdruk en -afwikkeling is hierbij een belangrijk hulpmiddel.
- **Gesprek over mobiliteit.** Het bereiken van ambities op het gebied van duurzaam mobiliteitsgedrag is sterk afhankelijk van de keuzes die individuele gebruikers elke dag maken. Daarom beveelt de Commissie aan om bij de verdere planuitwerking in gesprek te blijven met de gebruikers (bewoners, studenten, werknemers), over de behoeftes die bestaan en over de bijdragen die zij zelf kunnen leveren aan het realiseren van de gemeentelijke ambities.

2.4 Beoordelingskader verkeerseffecten

Het MER toetste het aspect mobiliteit op vier criteria. Kwantitatief is getoetst op verkeersafwikkeling en kwalitatief op veiligheid en structuur, parkeren en duurzame mobiliteit. De consequentie hiervan is dat vooral informatie beschikbaar kwam over autoverkeer en de

⁹ Zie bijvoorbeeld hoofdstuk 4 van het KNMI Klimaatsignaal '21, oktober 2021, te raadplegen via [KNMI Klimaatsignaal '21](#).

afwikkeling daarvan. Andere aspecten, zoals gezondheid en leefbaarheid, en andere vervoerwijzen verdienen echter ook volwaardige aandacht. Dan kunnen deze een gelijkwaardige rol spelen in de besluitvorming.

De aanvulling stelt dat de gemeente Vlaardingen gebruik maakt van een unimodaal rekenmodel, waarin kwantitatief alleen autoverkeer is opgenomen. Daarom is het aspect OV- en fietsgebruik kwalitatief beoordeeld op basis van de maatregelen voor deze vervoerwijzen. De aanvulling maakt nu duidelijk welke maatregelen rond duurzame mobiliteit in het model zijn betrokken. Het beoordelingskader en de effectbeoordeling zijn daarom niet aangepast. De effectbeoordeling op mobiliteit biedt nu voldoende informatie voor de besluitvorming over de gebiedsvisie en de bestemmingsplannen. Om in de toekomst beter inzicht te hebben in de effecten van maatregelen rondom duurzame mobiliteit beveelt de Commissie aan om spoedig het model uit te breiden naar een multimodaal model.

2.5 Nadere onderbouwing eerder beschreven maatregelen (geluid, geur, luchtkwaliteit, stikstof en groen)

De Commissie constateerde in haar voorlopige advies dat het MER een aantal negatieve milieugevolgen wel signaleerde, maar niet beschreef hoe deze te beperken waren. Ook mogelijkheden om te komen tot positieve gevolgen waren onvoldoende duidelijk. Specifiek ging het om geluidhinder voor nieuwe woningen, geur en luchtkwaliteit, stikstofdepositie in de gebruiksfase, stadsnatuur en -groen. Ze adviseerde om beter aan te tonen dat het ombuigen van de minder gunstige milieugevolgen naar neutrale of zelfs positieve gevolgen ook daadwerkelijk mogelijk is.

De aanvulling onderzoekt de effectiviteit en haalbaarheid van een aantal maatregelen. Door het toepassen van walstroom voor binnenvaartschepen in de Buitenhaven en Koningin Wilhelminahaven daalt de geluidbelasting op de omliggende ontwikkelvelden en neemt de luchtverontreiniging licht af. Ondanks akoestische maatregelen bij nieuwe woningen blijft de geluidbelasting hoog, maar de gemeente acht dit aanvaardbaar. Door de openbare ruimte groener te maken verbetert de ruimtelijke kwaliteit en wordt het gebied gezonder en duurzamer, volgens de aanvulling.

Hoewel de milieu-informatie voldoende is voor de besluitvorming, heeft de Commissie de volgende aanbevelingen:

- De aanleg van walstroom voor binnenvaartschepen is de belangrijkste maatregel om in de gebieden grenzend aan de binnenhaven positieve milieueffecten te realiseren op geluid, geur, luchtkwaliteit en om de stikstofuitstoot te verminderen. De Commissie begrijpt uit de aanvulling dat de voorbereiding, financiering en besluitvorming hierover nog niet zijn afgerond. Om negatieve gevolgen voor nieuwe bewoners en beschermde natuurgebieden te voorkomen is het nodig dat hier eerst duidelijkheid over komt.
- De Commissie constateert dat het ontwerp voor de groene openbare ruimte nog maar beperkt is uitgewerkt. Tegelijkertijd maakt de aanvulling duidelijk dat met name de waterveiligheid (inclusief evacuatie routes) en opvang van piekbuien ruimte vragen. Dat benadrukt het belang van een verder uitgewerkt groeninclusief ontwerp waarmee de in het MER beschreven positieve milieueffecten binnen bereik komen. De Commissie beveelt aan om dit ontwerp met spoed verder uit te werken, zodat deze positieve milieueffecten een rol kunnen spelen in de nadere detaillering en de vergunningverlening daarvoor.

- De Commissie beveelt bovendien aan om in dit ontwerp aandacht te besteden aan de gemeentelijke insteek (uit deze aanvulling) om in een cyclus van 40 jaar de openbare ruimte aan te passen aan de opgaven vanuit klimaatadaptatie en waterveiligheid. Het ontwerp moet volgens de aanvulling immers uitbreidingsmogelijkheden bieden aan de klimaatadaptatie in de toekomst. Niet al het groen is bestand tegen dergelijke aanpassingen aan de openbare ruimte. Vanuit de hydrologische randvoorwaarden is dat voor een natuurvijver of biezenmoeras bijvoorbeeld gemakkelijker dan voor traditionele bomen en lanen. Door hier in het ontwerp rekening mee te houden, is de kans groter dat de positieve effecten van het groen, en de natuurwaarden die zich daarbij ontwikkelen, ook op lange termijn behouden blijven.

2.6 Stikstofeffecten bouwfase

Het MER bracht de stikstofdepositie in de bouwfase niet in beeld, terwijl dit een aanzienlijk milieueffect kan zijn. Ook ontbraken haalbare en effectieve maatregelen om die effecten te beperken.

De aanvulling berekent dat de bouwfase leidt tot een toename van maximaal 0,02 mol/ha/jaar stikstof op de Natura 2000-gebieden Voornes Duin en Solleveld & Kapittelduinen. Vervolgens benoemt de aanvulling een aantal maatregelen om deze depositie te beperken, zoals inzet van schonere of elektrische machines, toevoegen van AdBlue (waardoor dieselveertuigen minder schadelijke stoffen uitstoten), prefab bouwen en het beperken van het aantal te bouwen woningen per jaar. De Commissie vindt het aannemelijk dat met deze maatregelen de toename van depositie kan worden beperkt. Dit leidt tot de spelregel dat in vergunningen maatregelen worden opgenomen om stikstofemissies in de bouwfase te beperken, zodat de uitvoering ook geborgd is.

Hoewel de milieu-informatie op dit thema voldoende is voor de besluitvorming, wijst de Commissie nog wel op de volgende risico's:

- De gemeente heeft aangegeven dat de maatregel 'walstroom' niet in de bestemmingsplannen wordt voorgeschreven. Hierdoor bestaat het risico dat deze maatregel niet (tijdig) wordt gerealiseerd om de toename van stikstofdepositie te beperken. De aanleg van walstroom kan bovendien mogelijk niet als interne saldering worden ingezet: de hiervoor vereiste ruimtelijke samenhang¹⁰ met de transformatieplannen blijkt niet eenduidig uit het MER. Als significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden vervolgens niet uitgesloten kunnen worden, is het vaststellen van de bestemmingsplannen zonder formele Passende beoordeling een juridisch risico.
- Stikstofemissies uit de gebruiksfase en aanlegfase zullen deels overlappen. Gedurende de realisatiefase kunnen zich immers nog bestaande bedrijven (en dus emissies) in het gebied bevinden, of kunnen al nieuwe functies gerealiseerd zijn die in de gebruiksfase emissies veroorzaken. Een goede fasering biedt de mogelijkheid dit te beperken of te voorkomen. Het biedt bovendien de mogelijkheid om de saldering te concentreren op de stoppende bedrijfsactiviteiten in het plangebied, mocht de optie van walstroom wegvallen.

¹⁰ Zie ABRvS 20 juli 2022, ECLI:NL:RVS:2022:2073.

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:

ing. Gerard Krone

drs. Allard van Leerdam

Margo Meeuwissen MSc

ing. Ben Peters

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 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
w commissiemer.nl

