



Nota van beantwoording zienswijzen

Samenvatting en beantwoording

Bestemmingsplan Park Vijfsluizen

Vlaardingen, juni 2021

Wijze van beantwoording

Het instrument 'nota van beantwoording' wordt in Vlaardingen gehanteerd voor de beantwoording van inspraakreacties, reacties / adviezen uit het wettelijk vooroverleg (artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening) en zienswijzen op afwijkingsbesluiten (omgevingsvergunningen) en bestemmingsplannen. Deze nota van beantwoording gaat over de zienswijzen die zijn ingediend bij het ontwerpbestemmingsplan Park Vijfsluizen van 29 januari 2021.

De ingediende zienswijzen 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 ontvangen zienswijzen zijn puntsgewijs behandeld. Links staat naast de nummering een beknopte opsomming van de punten uit de brief en in de kolom daarnaast (de middelste kolom) vindt per punt de beantwoording plaats. In de meest rechterkolom wordt aangegeven of de zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan met, indien van toepassing, een korte toelichting daarop.

Binnengekomen zienswijzen

	Indiener	Binnengekomen
1	Zienswijze Stibbe N.V. Advocaten en Notarissen namens het Bastion Hotel De zienswijze is ingediend namens 'Bastion': Bastion Holding B.V., Bastion Rotterdam Benelux tunnel B.V., Bastion Hotelgroep B.V. en Bastion Hotel Rotterdam Benelux tunnel B.V., hierna gezamenlijk te noemen 'Bastion hotel', of 'het hotel'.	per e-mail, ingekomen op 16 maart 2021, referentie RMW/FRB 1040573. Tevens op genoemde datum nagezonden per brief.
2	Fietsersbond Vlaardingen	per e-mail, ingekomen op 11 maart 2021
3	Evides Waterbedrijf	per brief, ingeboekt op 12 maart 2021

	Samenvatting ingediende zienswijze per inzender	Beantwoording reacties per punt	Eventuele plan-aanpassing
1.	Zienswijze Stibbe N.V. Advocaten en Notarissen namens het Bastion Hotel		
1.1	<u>Algemeen</u> Bastion hotel stelt zich op het standpunt dat het bestemmingsplan – ten opzichte van het ontwerp – niet in ongewijzigde vorm kan worden vastgesteld, omdat Bastion daardoor ten onrechte in haar mogelijkheden wordt beperkt.	Sommige punten van de zienswijzen achten wij gegrond, andere ongegrond. In de hierna opgenomen puntsgewijze beantwoording lichten wij e.e.a. nader toe.	n.v.t.
1.1.1	Verzocht wordt de bestaande exploitatie en de maximale planologische mogelijkheden t.a.v. het hotel nader te onderzoeken en in de belangenafweging te betrekken.	Naar aanleiding van de zienswijze zijn de bestaande exploitatie en de maximale planologische mogelijkheden van het hotel nader onderzocht en betrokken in de belangenafweging. Dit zal hierna nader worden toegelicht.	n.v.t.
1.1.2	Verzocht wordt het hotel op toereikende wijze te voorzien van een ontsluitingsweg.	De toekomstige ontsluitingsweg naar het hotel maakt deel uit van de ontsluitingsstructuur van de nieuwe wijk Park Vijfsluizen. De huidige ontsluiting van het hotel, direct op de Mr. L.A. Kesperweg, (hierna: Kesperweg) komt te vervallen conform de uitdrukkelijke verkeerskundige en stedenbouwkundige doelstellingen vanuit de gemeente, waarbij de situatie als verkeersonveilig is beoordeeld. De exacte vormgeving van de nieuwe wegen is nog niet bekend, de uitwerking vindt momenteel plaats. Het bestemmingsplan is ook niet de plek waar dergelijke inrichtingsaspecten gedetailleerd behoeven te worden vastgelegd. Uiteraard is er wel een conceptuele ligging en inrichting van de weg bekend, die ook is doorgerekend in onder meer het akoestisch onderzoek. In het ontwerpbestemmingsplan is voor het gehele gebied een globale eindbestemming “Woongebied” opgenomen. De aanleg van ontsluitingswegen is daarbinnen bij recht overal mogelijk. Wel is het zo dat de complexe geluidssituatie, en de daarbij behorende complexe juridische geluidregeling, impliceert dat grote verschuivingen van de doorgerekende conceptuele weg niet mogelijk zijn. Naar aanleiding van uw zienswijze wordt, om u meer (rechts)zekerheid te geven, in het vast te stellen bestemmingsplan de betreffende ontsluitingsweg naar het hotel opgenomen op de Verbeelding met een bestemming “Verkeer – 1”, waarbij tevens wordt geregeld dat de breedte van de rijba(a)n(en) tezamen minimaal 6 m moet bedragen, behalve als een kleinere breedte naar het oordeel van B&W een verkeersveilige afhandeling van verkeer mogelijk maakt, passend bij het gebruik van de aan deze ontsluitingsweg grenzende mogelijkheden voor gebruik. Zie ook 1.7.	Dit deel van de zienswijze is gegrond. De ontsluiting van het hotel wordt opgenomen met een nieuwe bestemming “Verkeer – 1” op de Verbeelding.
1.1.3	Verzocht wordt te worden gehoord (hoorzitting) vooruitlopend op het definitieve besluit. Stibbe N.V. treedt bij de planning van de hoorzitting op als contactpersoon.	Er heeft inmiddels overleg plaatsgevonden tussen de gemeente en Bastion hotel waarin de zienswijze mondeling is toegelicht. Desgewenst staat aanvullend de mogelijkheid open om van het spreekrecht tijdens de raadscommissievergadering gebruik te maken.	n.v.t.
1.2	<u>Onderwerpen</u> Beperkingen bestaande mogelijkheden Aangegeven wordt dat:		n.v.t.
1.2.1	er een beperking in mogelijkheden plaatsvindt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan (Park Vijfsluizen, onherroepelijk per 20 december 2012);	In het vigerende bestemmingsplan is de locatie van het Bastion hotel bestemd als ‘Centrum-Centrale parkvoorzieningen’, waarbinnen o.a. een hotel is toegestaan. Zowel	Dit deel van de zienswijze is gegrond:

		het vigerende als het ontwerpbestemmingsplan staan een maximale bouwhoogte toe van 45 meter zodat er ruimte bestaat voor uitbreiding van het hotel. Het hotel bestaat nu uit 9 bouwlagen en is circa 35 meter hoog. In het ontwerpbestemmingsplan is de contour van het bestaande gebouw als uitgangspunt genomen zodat het bouwvlak, ten opzichte van het vigerende plan, kleiner is geworden. Daarnaast is een deel van het perceel in het ontwerpbestemmingsplan, ten onrechte bestemd als 'Groen' in plaats van als 'Horeca-Hotel'. Ter correctie en om tegemoet te komen aan dit deel van de zienswijze wordt in het vast te stellen bestemmingsplan het bouwvlak en de horecabestemming aangepast.	• het bouwvlak van het hotel wordt op de Verbeelding vergroot tot de omvang van het bouwvlak uit het vigerende bestemmingsplan • De bestemming 'Horeca-Hotel' wordt op de Verbeelding gelijkgetrokken met de kadastrale eigendomsgrens van het hotel.
1.2.2	er onvoldoende rekening wordt gehouden met de bestaande bedrijfssituatie en maximale planologische mogelijkheden, ten opzichte van de woningbouwontwikkeling. Gevreesd wordt voor klachten van toekomstige bewoners over de bedrijfsvoering.	In het vigerende bestemmingsplan was rondom het hotel een kantoorfunctie voorzien. Deze (niet gerealiseerde) functie is in het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd naar 'Woongebied'. Het bestemmingsplan dient te voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat van de toekomstige bewoners waarbij tevens rekening gehouden dient te worden met de bestaande bedrijfsvoering van het hotel. De dichtstbijzijnde nieuwe woning(en) werden volgens het stedenbouwkundig plan dat voorlag ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan, gerealiseerd op een afstand van 12 meter van het hotel. Volgens de VNG-brochure 'Handreiking bedrijven en milieuzonering' is deze afstand voldoende om ervan uit te gaan dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In de VNG-brochure wordt voor een hotel, bar en restaurant wat betreft het maatgevende aspect geluid een richtafstand van 10 m tot gevoelige objecten aanbevolen. Indien de omgeving, zoals in het onderhavig geval, is aan te merken als gemengd gebied, kunnen de richtafstanden volgens de VNG-brochure met één afstandsstep worden verlaagd, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat. Dit betekent dat in gemengd gebied voor een hotel, bar en restaurant een afstand van 0 m tot gevoelige objecten wordt aanbevolen. Aangezien het gebied is gelegen direct langs de hoofdinfrastructuur, behoort het tot het omgevingstype gemengd gebied. Hoewel aldus ruimschoots wordt voldaan aan de richtafstanden van de VNG-brochure is de ontwikkelaar bereid gevonden om de woningbouwontwikkeling dusdanig aan te passen, dat de dichtstbijzijnde nieuwe woningen worden gerealiseerd op ruim 20 meter afstand van de perceelsgrens van Bastion. Om het geluidlek te dichten, dat zou ontstaan wanneer hier geen woningen meer komen, wordt nu een situatie voorgesteld waarbij op deze plek garageboxen (met daar bovenop een geluidsscherm) worden gerealiseerd. Dit wordt met de aanduiding 'overige zone – massa geluidberekening' en de bijbehorende aanduiding 'hoogte massa geluidberekening' op de verbeelding aangepast. In het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' is daarnaast ook onderzocht of het hotel na realisering van de woningen niet wordt gehinderd in de bedrijfsvoering en of het hotel aan de in artikel 2.19a van het Activiteitenbesluit milieubeheer (hierna: Activiteitenbesluit) gestelde normen kan voldoen. Naar aanleiding van de zienswijze is	Dit deel van de zienswijze is gegrond geacht: • In paragraaf 4.4 'Akoestische aspecten' en (sub)paragraaf 4.6.2 'Bastion hotel' van de toelichting wordt een nadere toelichting gegeven op de aanvullende analyse van het Bastion hotel en deze wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting. • Op de verbeelding wordt de massa van de twee meest oostelijke herenhuizen vervangen door een lagere massa (voor garageboxen) met een geluidsscherm erop. Dit komt tot uiting middels een aanpassing van de aanduidingen 'overige zone – massa geluidberekening' en de bijbehorende aanduiding 'hoogte massa geluidberekening'.

		dit, aan de hand van de door het hotel aangeleverde brongegevens, door het ingenieursbureau Van Dalfsen, Gies, Meerdink en Van Rangelrooij (hierna: DGMR) nader onderzocht. Zie ook de puntsgewijze beantwoording hieronder.	
1.2.3	het plan niet voorziet in een toereikende ontsluitingsweg voor het hotel.	Zie reactie onder 1.1.2. De ontsluitingsweg komt in 1.7 separaat aan de orde.	
1.2.4	de bebouwingsmogelijkheden voor het hotel worden beperkt (bouwvlak ontwerpbestemmingsplan is verkleind ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan, de gronden met de bestemming 'Horeca-Hotel' zijn niet juist begrensd en niet conform de kadastrale grenzen) en de bebouwingsmogelijkheden voor het nieuwbouwplan zijn te vergaand en te dicht bij het hotel gepland. In de Toelichting wordt voorgaande niet onderbouwd en hiermee zijn de belangen van het hotel hierin niet meegewogen.	In het ontwerpbestemmingsplan zijn de bebouwingsmogelijkheden voor het hotel opgenomen conform de bouwvergunning / het projectbesluit van 11 oktober 2010. Op 20 december 2012 is het vigerende bestemmingsplan onherroepelijk geworden, waarin inderdaad ruimere bebouwingsmogelijkheden voor het hotel zijn opgenomen. Deze mogelijkheden worden overgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan. Tevens is de bestemming 'Horeca-Hotel' aangepast zodat het aansluit bij de kadastrale grenzen van het eigendom van Bastion hotel. Ten aanzien van de bebouwingsmogelijkheden in het nieuwe bestemmingsplan geldt dat binnen de aangrenzende bestemmingen ('Woongebied' en 'Groen' en de aanduiding 'overige zone – volgordelijkheid geluid geluidwal A4') op relatief korte afstand van het hotel bouwwerken van 5 tot 12 meter mogelijk worden gemaakt. Deze bouwwerken zien uitsluitend op geluidwerende voorzieningen ten behoeve van het woningbouwplan en hebben geen invloed op de bereikbaarheid en/of zichtbaarheid van het hotel. De te realiseren geluidbeperkende maatregelen zijn beschreven in par. 4.4.3 van de plantoelichting.	Zie de conclusie in regel 1.2.1 en 1.2.2.
1.2.5	Met voorliggend bestemmingsplan een onevenredige inperking plaatsvindt van de mogelijkheden op grond van het vigerende bestemmingsplan. Het bouwvlak om het hotel wordt verkleind, op het plein voor het hotel (nu bestemd als onbebouwd verblijfsgebied) wordt woningbouw mogelijk en binnen de bestemmingen 'Groen' en 'Woongebied' (dicht op het hotel) worden hoge bouwwerken (5 tot 12 meter) zoals geluidwerende voorzieningen voorzien;	Zie ook de reactie onder 1.2.4. In het nu geldende bestemmingsplan is de aanduiding 'verblijfsgebied' slechts voor een klein deel van de gronden ten westen van het hotel opgenomen. Deze overlapt voor een deel het kadastraal eigendom van het hotel en valt maar voor een klein deel over de gronden waar nu de bestemming "Woongebied" wordt voorgesteld. De aanduiding 'verblijfsgebied' valt binnen het bouwvlak, waarbinnen bouwwerken als bedoeld in artikel 3.2.1 zijn toegestaan. Ten aanzien van het <i>gebruik</i> is in artikel 3.4.2. opgenomen: "De op de verbeelding aangeduide bestemming is uitsluitend toegestaan als verblijfsgebied", maar in het bestemmingsplan is niet bepaald wat onder gebruik als 'verblijfsgebied' wordt verstaan. Er is niet uitgesloten dat hier bouwwerken mogen worden gerealiseerd als bedoeld onder artikel 3.2.2 onder e van de bouwregels, zoals luifels met een hoogte van 8 meter of overige bouwwerken geen gebouw zijnde met een hoogte van 5 meter. Los daarvan: binnen dit bouwvlak zijn gebouwen tot een hoogte van 45 meter toegestaan en direct ten westen van het hotel is binnen het bouwvlak zelfs een bouwhoogte van 75 meter toegestaan. Het op basis van het voorliggende bestemmingsplan toevoegen van woningen met een maximale hoogte van 15 meter op de bedoelde locatie betekent dus niet dat bebouwing <i>dichter</i> bij het hotel komt te liggen. Wel betekent het dat een andere functie wordt toegestaan, namelijk woningen. De bouwhoogte van de woningen is als gezegd maximaal 15 m. Dit is aanzienlijk lager dan in het vigerende plan bij recht is toegestaan. Geluidwerende voorzieningen zijn in het vigerende plan toegestaan tot 5 meter hoog binnen de bestemmingen "Centrum – Centrale Parkvoorzieningen" en "Groen". In het ontwerpbestemmingsplan "Park Vijfsluizen" zijn geluidwerende voorzieningen in de bestemming "Woongebied" toegestaan tot 2 meter en tot 12 meter in de bestemming "Groen". Binnen de aanduiding 'overige zone – volgordelijkheid geluid geluidwal A4' is	Dit deel van de zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

		een geluidwal-/scherm met een hoogte van maximaal 12,5 m bestemd. De bestemming "Groen" is echter heel specifiek ingetekend, op een smalle strook rondom het woongebied, en niet centraal in het gebied zoals in het vigerende plan het geval was. Hetzelfde geldt voor de aanduiding 'overige zone – volgordelijkheid geluid geluidwal A4'. Bovendien is in het vigerend bestemmingsplan, op deze locatie in de nabijheid van het hotel, bebouwing van maximaal 45m toegestaan. De geluidwerende voorzieningen zijn substantieel lager.	
1.2.6	Het vigerende bestemmingsplan waarborgt dat het plein onbebouwd blijft (d.m.v. aanduiding 'verblijfsgebied'). De open beleving van de omgeving en het aanzicht van het hotel (waar het ontwerp van het hotel op is gericht) vervalt hierdoor. In het ontwerpbestemmingsplan wordt deze keuze niet onderbouwd.	Het gebied dat aan het hotel grenst, wordt conform het stedenbouwkundig plan ingericht met groen en water. De bebouwing is in het voorliggende bestemmingsplan niet met specifieke bouwvlakken vastgelegd. De complexe geluidssituatie maakt wel dat een aanzienlijke verschuiving of verandering van de nu geprojecteerde (en in het akoestisch onderzoek doorgerekende) bebouwing niet voor de hand ligt. Hiermee blijft de kwaliteit van dit (open) gebied, voldoende gewaarborgd. Daarnaast bestaat er in het algemeen geen recht op het behoud van de open ruimte naast het hotel. Aan een voorheen geldend bestemmingsplan kunnen immers geen blijvende rechten worden ontleend. De gemeente kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. Hierbij wordt opgemerkt dat de functieaanduiding 'verblijfsgebied' in het vigerende bestemmingsplan slechts voor een beperkt gedeelte van het bestemmingsvlak is opgenomen. Voor het overige deel van dit vlak ('Centrum-Centrale parkeervoorzieningen') geldt een bouwvlak met een maximum bouwhoogte van (bij recht) 45m. Recht tegenover het verblijfsgebied geldt zelfs een bouwhoogte van 75m. Ook op grond van het vigerende plan is het 'open plein', dus niet gewaarborgd. Zie ook 1.2.5 voor wat betreft de huidige bebouwingsmogelijkheden met luifels van 8 meter en overige bouwwerken, geen gebouw zijnde met een hoogte van 5 meter. Het vigerende bestemmingsplan waarborgt enkel het <i>gebruik</i> , niet dat het verblijfsgebied onbebouwd blijft, zie bouwregels.	Dit deel van de zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
1.2.7	Niet is onderzocht of ter hoogte van de nieuwe woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden bereikt (i.v.m. nabijheid hotel). Dit om potentiële klachten i.v.m. bedrijfsvoering van het hotel succesvol te kunnen weerleggen.	In het ontwerpbestemmingsplan zijn de richtafstanden uit de VNG-brochure gehanteerd. Naar aanleiding van de zienswijze is nader onderzoek gedaan naar de bestaande bedrijfsvoering van Bastion hotel en het effect daarvan op het woon- en leefklimaat van de toekomstige bewoners. Dit wordt onder 1.4 nader onderbouwd.	Zie de conclusie onder 1.4. In (sub)paragraaf 4.6.2 'Bastion hotel' van de toelichting wordt een nadere toelichting gegeven op de aanvullende analyse van het Bastion hotel en deze wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting.
1.2.8	Op het plein, nabij het hotel worden bouwwerken van 5 tot 12 meter hoog mogelijk gemaakt. Dit kunnen geluidwerende voorzieningen zijn. Belangen van hotel – bijvoorbeeld het uitzicht uit de hotelkamerramen - zijn onvoldoende meegewogen.	Zie reactie onder 1.2.6. Het uitzicht uit de hotelkamers zou op basis van het vigerende plan aanzienlijk kunnen wijzigen ten opzichte van de nu feitelijk aanwezige situatie, onder meer door een toren van 75 meter hoog. De planologische (bouw) bouw mogelijkheden in de directe nabijheid van het hotel, nemen in het toekomstige plan juist af. Daarnaast bestaat er in het algemeen geen recht op het behoud van vrij uitzicht. Het mogelijke uitzicht dat vanuit de hotelkamers kan ontstaan op basis van het nieuwe bestemmingsplan, beoordelen wij als acceptabel.	Dit deel van de zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

1.2.9	Voorgaande punten leiden tot strijd met art. 3:2, 3:4 en 3:46 Awb.	Het vast te stellen bestemmingsplan wordt, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, aangepast ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Voor zover het bouwvlak en de horecabestemming, ten opzichte van het vigerende plan zijn 'verkleind', wordt dit gecorrigeerd in het vast te stellen plan. De ontwikkelaar heeft zich bereid gevonden de afstand van de eerste woningen naast het hotel te vergroten van 12 naar ruim 20 meter. De bouwwerken die zijn voorzien in de nabijheid van het hotel betreffen uitsluitend geluidwerende voorzieningen. De maximale bouwhoogte van deze voorzieningen en de beoogde woningbouw (die op een grotere afstand van het hotel is geprojecteerd), is aanzienlijk lager dan de maximale bouwhoogte uit het vigerende plan (45-75 meter). Daarnaast is slechts een klein gedeelte van het bestemmingsvlak in het vigerende plan aangeduid als 'verblijfsgebied' en wordt in de nieuwe situatie het gebied dat aan het hotel grenst, ingericht met groen en water zodat 'de open ruimte' bij de ingang van het hotel behouden blijft. Voorts is naar aanleiding van de zienswijze nader onderzocht of ter hoogte van de nieuwe woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden bereikt (i.v.m. nabijheid hotel) en of het hotel niet wordt gehinderd in de bedrijfsvoering. Dit wordt hierna nader onderbouwd. Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het bestemmingsplan voldoende zorgvuldig is voorbereid (art. 3:2 Algemene wet bestuursrecht, hierna Awb), de betrokken belangen voldoende zijn afgewogen en tevens wordt voldaan aan het evenredigheids- en motiveringsbeginsel (artt. 3:4 en 3:46 Awb).	Zie de conclusies onder 1.2.1 tot en met 1.2.8. Deze samenvattende zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
1.3	Bestaande bedrijfssituatie onvoldoende meegenomen Het ontwerpbestemmingsplan houdt onvoldoende rekening met het hotel en de bestaande bedrijfssituatie. Onvoldoende onderzocht is: welke effecten het hotel en de woonwijk op elkaar kunnen hebben, of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (vooral t.h.v. de dichtst bij gelegen woningen), ook met oog op de verkeersafwikkeling. De goede ruimtelijke ordening dwingt tot het uitvoeren van nader onderzoek.	Dit (nadere) onderzoek is inmiddels uitgevoerd. De resultaten hiervan worden hieronder besproken.	Zie de conclusies hierna, reactie onder 1.4.1 In (sub)paragraaf 4.6.2 'Bastion hotel' van de toelichting wordt een nadere toelichting gegeven op de aanvullende analyse van het Bastion hotel en deze wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting.
1.4	Bestaande feitelijke situatie onvoldoende meegenomen Het ontwerpbestemmingsplan houdt onvoldoende rekening met de feitelijk bestaande en planologisch maximaal mogelijke bedrijfsvoering.	Dit (nadere) onderzoek is inmiddels uitgevoerd. De resultaten hiervan worden hieronder besproken.	Zie de conclusies hierna., reactie onder 1.4.1.
1.4.1	- Nader onderzoek ter verzekering van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de nieuwe gevoelige functie en ter verzekering van het feit dat het hotel niet in de bedrijfsvoering wordt beperkt. - Onderbouwen met de VNG-richtafstanden is niet voldoende. Dit wordt onderbouwd door de uitspraak: ABRvS, 12 september 2012, ECLI:NL:RVS"BX7128, r.ov.2.3. - De effecten van de feitelijk bestaande situatie en planologisch maximaal mogelijke bedrijfssituatie moeten worden meegewogen.	De aanvraag voor de exploitatievergunning voor het hotel is door de gemeente / Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (hierna: de DCMR) op 12 september 2011 tevens beoordeeld als een melding in het kader van het Activiteitenbesluit. Uit deze melding blijkt dat het een type-B inrichting betreft zodat de activiteiten vooraf bij het bevoegde gezag moeten worden gemeld. Bij de melding is geen akoestisch onderzoek gevoegd ten aanzien van de bedrijfsvoering. Volgens de exploitatievergunning (verleend op 24 augustus 2011) is ter plaatse een restaurant (van 260 m²) met terras (60 m²) toegestaan. Het maximum aantal tafels en stoelen op het terras bedraagt 5 respectievelijk 20.	Dit deel van de zienswijze is gegrond. In paragraaf 4.4 'Akoestische aspecten' en (sub)paragraaf 4.6.2 'Bastion hotel' van de toelichting wordt een aanvullende toelichting gegeven op de aanvullende analyse van het Bastion hotel en deze wordt

	De afstand tussen de nieuwe woningen en de perceelsgrens van het hotel is slechts 12 meter. De invloed van het terras van het hotel op de woningen is niet meegewogen. Uit de exploitatievergunning (24 augustus 2011) van het hotel blijkt dat het terras tussen 1 april en 31 oktober wordt geëxploiteerd met de openingstijden tussen 9:00 en 24:00.	De openingstijden van het restaurant zijn maandag t/m zondag van 07:00 uur tot 01:00 uur (vrijdag en zaterdag tot 02:00 uur). De openingstijden van het terras zijn maandag t/m zondag van 09:00 uur tot 24:00 uur. Het terras mag worden gebruikt van 1 april tot en met 31 oktober (7 maanden per jaar). Daarnaast wordt in de exploitatievergunning toestemming verleend tot het afspelen van mechanisch versterkte muziek. Op het terras mag echter géén muziek ten gehore worden gebracht. M+P Raadgevend Ingenieurs (hierna M+P), de akoestisch adviseur van het Bastion hotel, heeft brongegevens aangeleverd van het hotel. Deze geluidgegevens, waarin een forse opgave voor het verkeer van en naar het hotel is opgenomen, zijn niettemin als uitgangspunt voor het onderzoek genomen. Op basis van deze gegevens bedragen de verkeersbewegingen voor de representatieve bedrijfssituatie van het hotel in totaal 498 motorvoertuigen per weekdag. Het meten en berekenen van de geluidniveaus en het beoordelen van de meetresultaten heeft plaatsgevonden overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (VROM, 1999). Uit deze berekeningen blijkt dat op een aantal beoordelingspunten op de gevels van de woningen in de avond en de nacht niet wordt voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit vanwege de activiteiten van het hotel. Dit geldt zowel voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (LAr,LT) als het maximale geluidsniveau (Lamax). Voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau geldt dat met name de voertuigbewegingen van en naar het hotel verantwoordelijk zijn voor de overschrijding van de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Hierbij is het verkeer op het parkeerterrein de belangrijkste oorzaak van de overschrijdingen. Voor het maximale geluidsniveau geldt dat de kraanwagens, zware vrachtwagens en touringcars leiden tot geluidsniveaus boven de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. De overige bronnen, inclusief stemgeluid en rijden met bestelbussen en personenwagens, voldoen wel. De oorzaak van de relatief hoge geluidbelasting is vooral gelegen in het rijden met zwaar materieel, zoals zware vrachtwagens en kraanwagens op het parkeerterrein van het hotel. Indien dit niet wordt meegenomen wordt wel voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit van 70, 65 en 60 dB(A) in respectievelijk de dag, avond en nachtperiode. De totale jaargemiddelde verkeersintensiteit van een hotel bedraagt echter slechts 267 motorvoertuigen/weekdag. Dit aantal is gebaseerd op de gemiddelde verkeersgeneratie van 19,8 motorvoertuigen per 10 kamers conform CROW-kentallen voor een 4 sterrenhotel met 135 kamers in de rest van de bebouwde kom in zeer stedelijk gebied. De verkeersgeneratie gebaseerd op de CROW-kentallen wordt representatief geacht voor de jaargemiddelde bedrijfssituatie. De representatieve bedrijfssituatie zal zich immers meer dan 12x per jaar voordoen, maar niet elke dag van het jaar. Omdat de jaargemiddelde cijfers lager zijn dan de	opgenomen als bijlage bij de toelichting.
--	--	--	--

		cijfers voor de representatieve bedrijfssituatie wordt de geluidsemisatie op basis van de verkeerssamenstelling zoals opgegeven door M+P als 'worst case' beschouwd. Om te voldoen aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit kunnen een aantal maatregelen worden getroffen aan de woningen en/of de omgeving van het hotel. In de eerste plaats kunnen de kopgevels van een drietal (extra) woningen doof worden uitgevoerd zodat deze niet meegenomen behoeven te worden in de toetsing. Daarnaast kan een maatregel worden getroffen aan luchtbehandelingskast 2 (LBK2) van het hotel zodat de geluidbelasting aan de zuidzijde van de herenhuizen wordt gereduceerd. In overleg met het hotel en haar akoestisch adviseur kan hiervoor een technisch haalbare oplossing worden gezocht. Eventueel zijn bronmaatregelen mogelijk. Ook kan de afscherming langs de entree van het hotel worden verlengd en opgehoogd naar 6 meter. Aanvullende afscherming is stedenbouwkundig niet inpasbaar. Tot slot zou de ingang van het parkeerterrein van het hotel kunnen worden verlegd. Het is echter niet mogelijk om deze inrit teveel naar het oosten te verleggen aangezien dan een gedeelte van het parkeerterrein onbruikbaar wordt. Door deze maatregelen wordt niet voorkomen dat de grenswaarden in de avond- en nachtperiode worden overschreden. Hierdoor is het stellen van (aanvullende) maatwerkvoorschriften noodzakelijk. In het maatwerkbesluit, dat na vaststelling van het bestemmingsplan in overleg met Bastion zal worden genomen, zullen de bestaande rechten van Bastion zoveel mogelijk worden gerespecteerd en geborgd. Op grond van de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak, zie o.a. de uitspraak van 22 februari 2017/ECLI:NL:RVS:2017:462 hoeven maatwerkvoorschriften niet al vóór de vaststelling van een bestemmingsplan te zijn vastgesteld mits de raad inzichtelijk heeft gemaakt of er maatwerkvoorschriften zullen worden vastgesteld en of deze in een beroepsprocedure stand kunnen houden. Gelet op de aard en (geringe) impact op de bedrijfsvoering van Bastion is de raad van mening, dat deze maatwerkvoorschriften stand zullen houden. Met voornoemde maatregelen en maatwerkvoorschriften is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de woningen in het plangebied. Het stellen van maatwerkvoorschriften, gebaseerd op de jaargemiddelde verkeersgeneratie, leidt bovendien niet tot een beperking van de gebruiksmogelijkheden/exploitatie van het hotel, aangezien de representatieve bedrijfssituatie van het hotel ten aanzien van het aantal en type verkeersbewegingen zich niet dagelijks zal voordoen. Daarnaast is door KuiperCompagnons aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het onderdeel wegverkeerslawaai (Wet geluidhinder), als gevolg van de namens het hotel doorgegeven verkeersintensiteiten en -verdeling. Ook in dit onderzoek is uitgegaan van de verkeersintensiteiten op basis van de CROW-norm omdat deze het beste aansluiten op het langtijd gemiddelde geluidniveau op basis waarvan verkeerslawaai wordt beoordeeld waarbij wel rekening is gehouden met de verdeling over dag, avond nacht én licht, middel en zwaar verkeer zoals M+P die heeft opgegeven gehanteerd. Hierbij wordt opgemerkt dat in het kader van de beoordeling	
--	--	--	--

		van het wegverkeerslawaaï geen rekening gehouden hoeft te worden met een 30km-weg, zoals de onderhavige ontsluitingsweg van en naar het hotel. Het verkeersgeluid op deze weg dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening echter wel te worden beoordeeld. Gelet op de hoeveelheid verkeer van en naar het hotel, zijn in het akoestisch rekenmodel de lengte en hoogte van de geluidwal/scherm langs de ontsluitingsweg aangepast en is ook de ligging van de ontsluitingsweg aangepast. De geluidwal wordt verlengd van 13 naar 23 meter en verhoogd van 3 naar 6 meter. In verband met de verlenging van de geluidwal wordt de ontsluitingsweg recht getrokken en wordt de aanwezige flauwe bocht eruit gehaald. Hierdoor verschuift de weg circa 2,5 m in zuidelijke richting. Daarnaast is de ontsluitingsweg aan de zijde van het hotel ingekort tot aan de perceelsgrens. Uit het onderzoek volgt dat de aanpassing van de verkeerssamenstelling voor het verkeer van/naar het Bastion Hotel alsmede de verschuiving van de ontsluitingsweg van/naar het Bastion Hotel zorgt voor een toename van de (gecumuleerde) geluidsbelasting. Hierdoor wordt bij de herenhuizen en de tegenover gelegen hof- en coulissenwoningen niet (meer) voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor de ontsluitingsweg en voldoet de gecumuleerde geluidsbelasting op meer plaatsen niet aan de gemeentelijke beleidsels van 53 dB, die geldt voor een geluidsluwe gevel en tuin. Hierdoor zijn zwaardere en aanvullende afschermende maatregelen noodzakelijk om ter plaatse van de te openen ramen en de tuinen te kunnen voldoen aan de waarde voor een geluidsluwe gevel en tuin. Bij de tuinen van de hof- en coulissenwoningen kan de geluidsbelasting worden teruggebracht door het plaatsen van tuilmuren/tuinschermen. Ter plaatse van de te openen ramen zullen zwaardere en meer afschermende voorzieningen noodzakelijk zijn. Indien deze maatregelen worden getroffen, is er nog steeds sprake van een goede ruimtelijke ordening.	
1.5	De exploitatie van het hotel is onvoldoende meegenomen in de onderzoeken Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de bestaande bedrijfsvoering.	Zie de reactie onder 1.4.1	Zie de conclusie onder 1.4.1.
1.5.1	De onderzoeken houden in een te geringe mate rekening met de aanwezigheid van het hotel. Dit is in strijd met een zorgvuldige voorbereiding en een goede ruimtelijke ordening.	Zie de reactie onder 1.4.1	Zie de conclusie onder 1.4.1.
1.5.2	De Quickscan bedrijven en milieuzonering van 28 mei 2020 besteedt geen aandacht aan het hotel. Het hotel is niet op de bijbehorende afbeelding meegenomen.	Het hotel is alsnog opgenomen in de Quickscan bedrijven en milieuzonering.	Dit deel van de zienswijze is gegrond. Het hotel wordt toegevoegd aan de QuickScan bedrijven en milieuzonering, die als bijlage 14 bij de toelichting is opgenomen. De resultaten van de QuickScan zijn omschreven in paragraaf 4.6 van de Toelichting.

1.5.3	Toepassing van alleen de VNG-richtafstanden verzekert bij voorbaat niet een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Een hotel in een stedelijke omgeving heeft een andere impact dan dit hotel. De VNG-brochure wordt in aanloop naar de Omgevingswet niet herzien en dateert uit 2009.	Zie de reactie onder 1.4.1	Zie de conclusie onder 1.4.1.
1.5.4	Het akoestisch onderzoek van 30 december 2020 houdt geen rekening met de hotelexploitatie. Uit het onderzoek blijkt niet of wordt voldaan aan de maximale geluidwaarden, rekening houdend met de huidige hotelexploitatie en de maximaal planologische mogelijkheden. Het geluidniveau van het terras (inclusief stemgeluid) is niet meegenomen in het onderzoek. Uitspraak: ABRvS 21 maart 2018, ECLI:NL:RVS:2019:969, r.ov. 2.1.	Zie de reactie onder 1.4.1 en het betreft een onoverdekt en onverwarmd terras, dus stemgeluid is uitgezonderd van formele toetsing, anders dan het inpandige terras van het eetcafé, waar de aangehaalde uitspraak van de Afdeling over handelt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is niettemin (aanvullend) onderzoek gedaan.	Zie de conclusie onder 1.4.1.
1.5.5	Het akoestisch onderzoek en de toelichting geven geen duidelijkheid over of rekening is gehouden met het goederenvervoer over de Hoekse Lijn. Er wordt alleen naar de 'metrolijn' verwezen. Is er ook rekening gehouden met de besluiten rondom het emplacement Vulcaanhaven?	In het akoestisch onderzoek is het goederenvervoer over de metrolijn meegenomen. Voor de Hoekse Lijn moet worden gerekend met de gegevens die zijn opgenomen in het zogenaamde 'geluidregister spoor' dat is gebaseerd op de vigerende geluidsproductieplafonds (GPP's). Dit is de juridisch maximale geluidsproductie voor het spoor. In de gegevens uit het geluidregister spoor zit ook een deel goederenvervoer. Mocht er in de toekomst meer goederenvervoer plaatsvinden, dan dient dit in principe plaats te vinden binnen de vigerende GPP's. Als dat niet mogelijk is dan zijn er aanvullende maatregelen (raildempers, schermen etc.) nodig om dit in te passen binnen de vigerende GPP's. Mocht ook dat niet lukken, dan zullen de GPP's worden verhoogd en zullen er eventueel aanvullende maatregelen bij (geprojecteerde) woningen moeten worden getroffen. Daarvoor geldt echter een aparte procedure die losstaat van de voorliggende bestemmingsplanprocedure. Op 3 maart 2021 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Emplacement Vulcaanweg' vastgesteld. De uitgangspunten van de GPP's zijn met de vaststelling van dit bestemmingsplan niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek voor 'Park Vijfsluizen' hoeft op dit punt dan ook niet aangepast te worden.	Dit deel van de zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
1.5.6	Het geuronderzoek van 17 december 2019 houdt geen rekening met het hotel en de luchtbehandelingsinstallatie op het terras.	Gezien het feit dat aan de richtafstand voor een hotel wordt voldaan, en gelet op de ruime afstand van de geurproductie van de keuken van het hotel (met afzuiginstallatie op het dak) tot aan de woningen, is nader onderzoek in beginsel niet nodig. Op grond van artikel 3.103.1 Activiteitenbesluit worden, ten behoeve van het voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, het tot een aanvaardbaar niveau beperken van geurhinder als bedoeld in artikel 3.132 van het besluit, dampen en gassen van het bereiden van voedingsmiddelen als bedoeld in artikel 3.130, onder b, c en d, van het besluit afgezogen die naar de buitenlucht worden geëmitteerd: a. ten minste twee meter boven de hoogste daklijn van de binnen 25 meter van de uitmonding gelegen bebouwing afgevoerd. Het punt waarop de afgezogen lucht uit de keuken wordt uitgestoten, ligt boven op het dak van het hotel. Dit punt ligt met 35 meter (10 bouwlagen) ruimschoots hoger dan de dichtstbijzijnde woonbebouwing, die een maximale bouwhoogte van 15 meter kent. De dichtstbijzijnde woonbebouwing staat op meer dan 25 meter afstand van het emissiepunt. Om deze redenen worden geen belemmeringen verwacht.	Dit deel van de zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
1.5.7	In de verkeersafwikkeling (en in het akoestisch rapport) is geen rekening gehouden met vrachtverkeer als bezoekersverkeer (ligging nabij havengebied) en als niet bezoekersverkeer (levering linnengoed en afvalverwerking). Het	In zowel het verkeersonderzoek als het akoestisch onderzoek is aandacht besteed aan een zekere hoeveelheid vrachtverkeer verspreid over de dag in de wijk. Naar aanleiding van de zienswijze zijn de akoestische consequenties van het toevoegen	Zie de conclusie onder 1.4.1.

	zware vrachtverkeer rijdt overdag, 's avonds en 's nachts en in de weekenden over de ontsluitingsweg die in de beoogde situatie in de woonwijk ligt. Deze verkeersbewegingen komen niet terug in de verkeers- en geluidsonderzoeken. Hiermee is de aanvaardbaarheid van het vrachtverkeer en het bevoorradingsverkeer voor het woon- en leefklimaat niet beschouwd. Deze verkeersstromen lopen in de beoogde situatie door de woonwijk, waardoor klachten van toekomstige bewoners over de hotelexploitatie aannemelijk zijn.	van zwaar verkeer voor de dichtstbijzijnde woningen verkend. Daarnaast is het verkeersonderzoek aangepast door hier meer zwaar verkeer (ook in de nachtelijke uren) aan toe te voegen. Zie verder de reactie onder 1.4.1.	
1.5.8	Privacy en bezonning: de impact van de huidige hotelbebouwing en van de mogelijke bouwhoogte van 45 meter op de privacy en bezonning van de nieuwe woningen is niet onderzocht door middel van een bezonningsstudie. Zie hiervoor ook de uitspraak: ABRvS 10 oktober 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BX9729, r.ov.3.3. Strijd met zorgvuldigheidsvereiste (art. 3:2 Awb).	De genoemde uitspraak van de Afdeling over schaduwhinder ziet op de hinder van nieuwbouw op de bestaande situatie en niet andersom. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is evenwel aanvullend een bezonningsstudie uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de schaduwwerking van het hotel niet leidt tot minder dan 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober. Hieruit blijkt dat het ontwerp van Bastion hotel voldoet aan de 'lichte' TNO-norm ten opzichte van de naastliggende laagbouw. <u>Privacy toekomstige bewoners</u> Bij het inpassen van een hoog gebouw kan hinder voor omliggende bebouwing worden veroorzaakt, bijvoorbeeld in de vorm van inbreuk op de privacy. In het kader van dit bestemmingsplan is er sprake van bestaande hoogbouw van circa 35 meter (uit te breiden tot 45 meter) en van nieuw te bouwen laagbouw. Hierdoor kan deze hinder (weliswaar voorzienbaar) ook optreden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt rekenschap gegeven aan deze vorm van hinder en wordt het in de totale belangenafweging meegenomen. Met het bestemmingsplan wordt de realisering van een gevarieerde woonwijk met zowel grondgebonden als gestapelde woningbouw mogelijk gemaakt. Hiermee wordt voorzien in de verstedelijking van het gebied Park Vijfsluizen. De dichtstbijzijnde, nieuw te bouwen (grondgebonden) woningen zijn gelegen op een afstand van ruim 20 meter vanaf de perceelsgrens van het hotel en op ruim 25 meter van de gevel met vensters van hotelkamers. Een deel van de hotelkamers heeft uitzicht op de achtertuinen van deze woningen. Deze afstand en vorm van uitzicht zal effect hebben op de mate van privacy van de nieuw te bouwen woningen, maar is niet ongebruikelijk in een stedelijke omgeving (zie hierbij bijvoorbeeld: ABRvS 24 januari 2014: ECLI:NL:RVS:2014:272, waarin een afstand van 18 meter als niet ongebruikelijk wordt beoordeeld). Gelet op deze stedelijkheid en op de voor het plangebied geldende bouwhoogten zal de mate van privacy niet van dusdanig niveau zijn dat - na afweging van alle betrokken belangen (waaronder de volkshuisvesting) die met dit bestemmingsplan zijn gediend - het door de gemeente als onaanvaardbaar wordt geacht. Het woon- en leefklimaat van de toekomstige bewoners zal niet zodanig worden beperkt, mede vanwege de voorzienbaarheid van de situatie, dat hieraan een doorslaggevend belang moet worden toegekend.	Dit deel van de zienswijze is gegrond. In paragraaf 4.12.4 'Bezonning' van de toelichting wordt een aanvullende toelichting gegeven op de bezonningsstudie en deze wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting.
1.5.9	Lichthinder van de lichtreclame: de lichtreclame op het hotel – welke 24 uur per dag is verlicht – is niet meegenomen in de beoordeling van het woon- en leefklimaat.	In het kader van het vast te stellen bestemmingsplan door LICHTidee een lichthinderonderzoek uitgevoerd, dat wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. Uit dit onderzoek blijkt dat op enkele hotspots in de lichtreclame een helderheid (luminantie) van meer dan 500 Cd/m² optreedt. De gemiddelde helderheid (luminantie) is met 350 Cd/m² een stuk lager.	Dit deel van de zienswijze is gegrond. In paragraaf 4.12.5 'Lichthinder' van de toelichting wordt een

		In zone E3 geldt voor het aspect licht een grenswaarde van 300 Cd/m ² voor een dergelijk oppervlak. De bestaande lichtreclame van Bastion overschrijdt deze waarden. In het onderzoek van LICHTidee is uitgegaan van de zone E4, maar in overleg met de omgevingsdienst DCMR is gekeken naar de grenswaarden die gelden voor zone E3. In overleg met het Bastion-hotel wordt gekeken hoe de lichtintensiteit van de bestaande lichtreclame naar beneden kan worden gebracht. Gedacht kan worden aan het toepassen van LED-verlichting. De inspanningen van het bevoegd gezag en de ontwikkelaar zijn er in ieder geval op gericht om in overleg met het hotel het lichtniveau van de reclame terug te brengen. De ontwikkelaar heeft zich bereid gevonden, de aanpassing van de lichtreclame van het hotel voor haar rekening te nemen.	aanvullende toelichting gegeven op het lichthinderonderzoek en deze wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting.
1.6	Maximale planologische mogelijkheden Het ontwerpbestemmingsplan houdt onvoldoende rekening met de maximale planologische mogelijkheden m.b.t. de hotelexploitatie en strekt hiermee niet ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.	Zie beantwoording hierboven en hieronder; in de aanvullende onderzoeken is rekening gehouden met de maximale mogelijkheden.	Zie conclusies hierboven en hieronder.
1.6.1	- Het ontwerpbestemmingsplan en de onderzoeken houden onvoldoende rekening met de maximale planologische mogelijkheden. - Het ontwerpbestemmingsplan biedt ruimte voor een maximale bouwhoogte van 45 meter (3 bouwlagen). - Voor de beoordeling van de ruimtelijke gevolgen moet – in het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken (zoals verkeer en geluid) worden uitgegaan van (een representatieve invulling) van de maximale planologische mogelijkheden. - De uitbreiding (hoger en meer hotelkamers) zal invloed hebben op de verkeersafwikkeling, geluidsbelasting, privacy en bezonning. Dit is niet meegenomen in de planvorming, waardoor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners niet is gewaarborgd.	In de aanvullende onderzoeken is, ten aanzien van verkeer, geluid en de schaduwwerking/privacy, tevens rekening gehouden met de mogelijke uitbreiding van het hotel van een bouwhoogte van 35 meter naar 45 meter en/of overkluizen inrit. Hieruit blijkt dat, ook indien het hotel gebruik zou maken van deze maximale planologische mogelijkheden, er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners zodat de (toekomstige) bedrijfsvoering van het hotel niet wordt belemmerd.	Zie conclusies hierboven. In paragraaf 4.11.2 'Mobiliteit – onderzoek' van de toelichting wordt een aanvullende toelichting gegeven op de verkeersgeneratie bij maximale planologische invulling.
1.7	Ontsluiting ontoereikend		
1.7.1	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet niet in een duidelijke ontsluitingsweg, welke geschikt is voor autoverkeer, vrachtverkeer en bevoorradingsverkeer. Er wordt hiermee miskend dat de bestaande ontsluiting is verzekerd d.m.v. een erfdienstbaarheid en daarbij ook voorzien is in een erfdienstbaarheid op een toereikende ontsluiting in de nieuwe situatie.	Zie de reactie onder 1.1.2. De gemeente heeft geconstateerd, dat genoemde erfdienstbaarheid met het vaststellen van het vigerende bestemmingsplan Park Vijfsluizen 2012 is komen te vervallen, aangezien daarmee invulling is gegeven aan hetgeen met de erfdienstbaarheid werd beoogd, namelijk een aansluiting op de openbare weg ter hoogte van de huidige oprit van Bastion. Zelfs indien sprake zou zijn van een erfdienstbaarheid, behoeft deze niet te worden opgenomen in het bestemmingsplan. Bovendien betreft het geen privaatrechtelijke belemmering, die aan de uitvoerbaarheid in de weg zou staan, aangezien ook in het nieuwe bestemmingsplan invulling wordt gegeven aan hetgeen met de erfdienstbaarheid is beoogd.	Zie de conclusie onder 1.1.2.
1.7.2	Er wordt voorzien in één ontsluitingsweg naar de Meester L.A. Kesperweg voor het hele plangebied, waar ook het hotel op zal ontsluiten aangezien de bestaande ontsluitingswegen vervallen.	Correct, gezien de ligging van het plangebied in de driehoek Rijksweg A4, Hoekse Lijn en mr. L.A. Kesperweg is er voor autoverkeer één ontsluitingsmogelijkheid. Er is overigens een tweede ontsluiting, aan de noordwestzijde, maar dat betreft alleen een calamiteitsroute.	Dit deel van de zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
1.7.3	Het ontwerpbestemmingsplan bevat geen goede inpassing van de ontsluitingsweg. Het is niet helder weergegeven op de Verbeelding.	Dat is ook niet nodig in dit globale bestemmingsplan. De ontsluitingsweg wordt vastgelegd in het Inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Zie verder de reactie onder	Zie de conclusie onder 1.1.2.

		1.1.2. Naar aanleiding van uw zienswijze wordt de ontsluitingsweg middels een nieuwe bestemming "Verkeer – 1" met een minimale wegbreedte opgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan.	
1.7.4	Hierdoor is de exacte afwikkeling richting de Meester L.A. Kesperweg onduidelijk.	De afwikkeling van het verkeer richting de mr. L.A. Kesperweg is onderzocht in de verkeersonderzoeken zoals omschreven in de Toelichting en vastgelegd in het stedenbouwkundig plan. De woonstraat langs de herenhuizen, welke ook de ontsluiting biedt naar het Bastionhotel, heeft in beginsel een wegbreedte van 4,5 m met een rabatstrook van 0,9 m. Hierdoor ontstaat een feitelijke wegbreedte van 5,4 m. Op grond van CROW-kencijfers blijkt dat deze wegbreedte voldoende is voor de ontsluiting van de woningen en van het Bastionhotel. Het Bastionhotel heeft in de huidige situatie een directe aansluiting op de Mr. L.A. Kesperweg. Deze aansluiting komt te vervallen. Gelet op het feit dat de ontsluiting door het woongebied de enige toegangsweg voor het Bastionhotel wordt, is overeengekomen de wegbreedte op 6,0 m te stellen. In combinatie met de beoogde snelheidsremmende maatregelen wordt zo een goede balans gevonden tussen een verkeersveilige weginrichting en de ontsluitingsfunctie van de weg voor het Bastionhotel.	Dit deel van de zienswijze is gegrond. In paragraaf 4.11 'Mobiliteit' van de toelichting wordt een aanvullende toelichting gegeven op de verkeersveiligheidstoets en deze wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting.
1.7.5	De breedte van de ontsluitingsweg (circa 5 meter) is niet toereikend. Rekening houdend met het vrachtverkeer moet deze minimaal 6 of 7 meter breed zijn voor een goede en veilige verkeersafwikkeling.	De breedte van de rijbaan en de inrichting van de weg vinden een balans in de verschillende functies die weg heeft als onderdeel van de hoofdontsluitingsstructuur van de wijk. De rijbaan heeft een reguliere breedte op basis van de richtlijnen die daarvoor gelden. Feitelijk is er met overrijdbare stroken aan weerszijden van de weg meer ruimte voor voertuigen om elkaar te passeren. Optisch is het profiel vernauwd om langzaam rijden te stimuleren. Om aan de zienswijze tegemoet te komen, wordt in het vast te stellen bestemmingsplan voor de ontsluitingsweg een nieuwe bestemming "Verkeer – 1" opgenomen waarbij wordt bepaald dat de breedte van de rijba(a)n(en) minimaal 6 m moet bedragen. Een kleinere breedte is ook toegestaan indien dit naar het oordeel van B&W een verkeersveilige afhandeling van verkeer mogelijk maakt, passend bij het gebruik van de aan deze ontsluitingsweg grenzende mogelijkheden voor gebruik. Overigens legt het bestemmingsplan het exacte profiel van de weg niet vast. In het inrichtingsplan zal deze nadere uitwerking plaatsvinden.	Dit deel van de zienswijze is gegrond en leidt tot een wijziging in het bestemmingsplan: De ontsluitingsweg wordt bestemd als "Verkeer – 1" met een minimale breedte van in beginsel 6 m.
1.7.6	De stelling in de Toelichting 'de aanduiding "ontsluiting" heeft in juridisch opzicht geen meerwaarde' is onjuist. Het opnemen van een toereikende ontsluiting (op de Verbeelding en Regels) waarborgt dat ter plaatse een ontsluiting kan worden aangelegd.	Zie de reactie onder 1.1.2.	Zie de conclusie onder 1.1.2.
1.7.7	De ligging van de ontsluiting en het verkeer dat erover wordt afgewikkeld moet worden beoordeeld in het bestemmingsplan en in de onderzoeken. De verwachte overlast (met klachten als gevolg) is hiermee onvoldoende (nauwkeurig) onderzocht.	De ligging van de weg, op grond van het stedenbouwkundig plan, is in de onderzoeken wel degelijk gedetailleerd gemodelleerd en doorgerekend. Door de complexe geluidssituatie en navenant de geluidregeling in het bestemmingsplan kan de ligging van de weg niet 'zomaar' wijzigen. Evenwel zal voor de weg een bestemming worden opgenomen, zie ook de reactie onder 1.1.2.	Zie de conclusie onder 1.1.2.
1.7.8	De ontsluiting dient op de Verbeelding te worden doorgetrokken naar de Meester L.A. Kesperweg. Hiertoe dienen de effecten van de ontsluitingsweg te worden onderzocht.	Zie de reactie onder 1.1.2. en 1.7.7.	Zie de conclusie onder 1.1.2.

1.7.9	De planregels moeten specificeren dat het specifiek de ontsluiting voor het hotel betreft.	De laan langs de Herenhuizen wordt een gezamenlijke ontsluiting voor het gebied, niet specifiek voor het hotel. In de Toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan is aan het medegebruik van deze weg door het hotel aandacht besteed.	Dit deel van de zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
2	Zienswijze Fietzersbond Vlaardingen		
2.1	Ontsluiting langzaam verkeer: fietspad Het verzoek is te kiezen voor een kwalitatief betere inrichting voor fietsers, waardoor deze schakel in het fietsnetwerk toekomstbestendiger wordt. Tot 2014 liep om het plangebied een fietspad, dat onderdeel was van het Hargapad. Deze laatste is na de bouw van het hotel en de wegreconstructies doodlopend geworden. Het vigerende bestemmingsplan uit 2012 voorziet in een (niet gerealiseerd) fietspad langs het hotel aan de oostzijde over het plangebied.	Zie de puntsgewijze reactie hierna.	Zie de puntsgewijze conclusies hierna.
2.1.1	- In het Actieplan Mobiliteit is voorgesteld een fietsverbinding voor het plangebied te handhaven (als positief beoordeeld door de Fietzersbond). - Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in een fietstracé richting de noordelijke tunnel (onder de metrolijn) aan de westzijde. Het tracé is doelmatig en betreft een korte verbinding (als positief beoordeeld door de Fietzersbond). - Het tracé betreft een vrij liggend fietspad op het zuidelijk deel en op het noordelijk deel 'fietsen op de weg' (als niet positief beoordeeld door de Fietzersbond). - Een vrij liggend fietspad ook op het noordelijk deel is de uitdrukkelijke wens. Het 'fietsen op de weg' wordt niet als positief gezien. Er zal (omdat deze straat eenrichtingsverkeer wordt en langspaarkeerplaatsen zijn voorgesteld) langs geparkeerde auto's worden gefietst. Hier wordt gevaar in gezien (openslaande deuren en overstekende personen). Het risico wordt extra vergroot door de toename van het gebruik van elektrische fietsen (snelheid). - Mondeling wordt aangevuld dat (tijdelijke) opslag van bouw materiaal op het fietspad of trottoir een potentieel probleem is en hierbij wordt verwezen naar een aantal voorbeelden van andere locaties in Vlaardingen.	De zienswijze is gericht op het bestemmingsplan, dat een globaal karakter kent. Ter plaatse van de bedoelde locaties bevat het bestemmingsplan de bestemmingen 'Woongebied' of 'Groen'. De individuele wegen en fietspaden worden niet bestemd, maar – met het oog op de gewenste flexibiliteit – mogelijk gemaakt binnen de genoemde bestemmingen. De genoemde aspecten: een vrij liggend fietspad (en hiermee de breedte van de wegen), het verkeerregime en de inrichting van de parkeerplaatsen zijn niet direct geregeld in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is hiermee geen sturingsinstrument voor de naar voren gebrachte aspecten. Het stedenbouwkundig plan en het inrichtingsplan zijn dit veelal wel. Aangegeven is dat de gemeente bij de beoordeling van het inrichtingsplan bijzondere aandacht heeft voor de positie van de fietser en dat de opmerkingen van de Fietzersbond hierbij, binnen de vastgestelde kaders van het stedenbouwkundig plan, worden betrokken. Alle wegen in het plangebied zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h. Conform de richtlijnen van Duurzaam veilig wordt fietsverkeer op dergelijke wegen in principe gemengd met het autoverkeer afgewikkeld. Desalniettemin is ervoor gekozen om fietsers in het zuidelijk deel van het plangebied toch via een vrijliggend fietspad af te wikkelen. In dit deel van het plangebied is de verkeersintensiteit van het autoverkeer het hoogst. In het noordelijk deel mengt het fietsverkeer zich met het overige verkeer. In het gedeelte richting het noorden is een vrij liggend fietspad lastig inpasbaar en vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet noodzakelijk. De intensiteit van het autoverkeer ligt hier laag. De te verwachten intensiteiten van het fietsverkeer hebben niet geleid tot de keuze voor fietsstraten. Dit past ook niet bij de richtlijnen uit het Actieplan Mobiliteit, op basis waarvan alleen voor gemeentelijke snelfietsroutes fietsstraten worden toegepast. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is gekozen voor zoveel mogelijk langspaarkeerplaatsen in plaats van voor haakspaarkeerplaatsen; het zicht op het achteropkomende verkeer is hierbij beter. De bewoners parkeren binnen dit gedeelte van het plangebied veelal op eigen terrein. De parkeerplaatsen zijn hoofdzakelijk bedoeld voor de bezoekers van deze bewoners. De bijbehorende verkeersbewegingen ter plaatse van deze bezoekersparkeerplaatsen zijn relatief gezien laag.	De zienswijze is gegrond. In paragraaf 4.11 'Mobiliteit' van de toelichting wordt een aanvullende toelichting gegeven op het afwikkelen van het fietsverkeer binnen het plangebied.

		De mondelinge aanvulling ten aanzien van de (tijdelijke) opslag van bouw materiaal op het fietspad of trottoir wordt doorgegeven aan de behandelend ambtenaar die zich bezighoudt met 'tijdelijke verkeersmaatregelen'.	
2.1.2	Aangegeven wordt dat (tijdelijke) opslag van bouw materiaal op het fietspad of trottoir een potentieel probleem is. Hierbij wordt verwezen naar een aantal voorbeelden van andere locaties in Vlaardingen.	Deze melding wordt intern doorgegeven.	Dit deel van de zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
2.2	Bestaande (noordelijke) tunneltje onder de metrolijn		
2.2.1	De bestaande tunnel wordt opgewaardeerd om bestemmingen per fiets aantrekkelijker te maken. Met de huidige maatvoering (hxdxb) worden voor de toekomst problemen voorzien. De huidige ervaring dat het 'te nauw' is zal worden versterkt door gebruik door voetgangers, fietsers en hulpverkeer bij calamiteiten. Er is te weinig ruimte voor gescheiden paden.	Het tunneltje dat grenst aan het plangebied heeft een breedte en een hoogte van circa 4 meter. Deze afmetingen zijn voldoende voor het beoogde gebruik en de intensiteiten door fietsers en voetgangers. De ontwikkelaar heeft het voornemen het verlichtingsniveau in het tunneltje te verhogen en hiermee de veiligheid en de aantrekkelijkheid van de route op te waarderen. De route door het tunneltje is aangemerkt als een secundaire calamiteitenroute, wat inhoudt dat er in zeer incidentele gevallen een hulpvoertuig gebruik van zal moeten maken. Om de route bruikbaar te maken als secundaire calamiteitenroute zal het fietspad in en nabij de tunnel enigszins lager worden aangelegd.	Dit deel van de zienswijze is gegrond In paragraaf 3.3 'Stedenbouwkundige visie' van de toelichting wordt een aanvullende toelichting gegeven op de aanpassingen aan de tunnel om deze bruikbaar te maken als secundaire calamiteitenroute.
2.2.2	Het voorstel is om het hele tracé aan de NW zijde (inclusief de tunnel) op een hoger maaiveld aan te leggen, vanwege voorziene water en baggeroverlast. Hoogheemraadschap Delfland (HHD) heeft aangegeven dat door gelimiteerde waterafvoer de fietspaden onder water komen te staan bij extreme hoeveelheden neerslag. Uit een toets van HHD blijkt daarna ook 'bagger op de fietsverbindingen'. De lage ligging is een zwak punt in het netwerk.	De fietstunnel is bij de gemeente niet bekend als wateroverlastlocatie. Uit de gemeentelijke klimaatstresstest, waarin stevige klimaatbuien modelmatig op Vlaardingen worden 'losgelaten', blijkt dat deze locatie niet gevoelig is voor hevige regenval. Dit komt voornamelijk omdat relatief weinig oppervlak afwatert op de tunnel en de locatie aan twee watergangen grenst. Na contact met het Hoogheemraadschap Delfland is gebleken dat men niet bekend is met het beschreven probleem. Het voorstel om het bedoelde gedeelte van het tracé (inclusief de tunnel) op een hoger maaiveld aan te leggen wordt gelet op voorstaande als niet noodzakelijk beschouwd, en - omdat het de bereikbaarheid van het plangebied voor hulpdiensten bemoeilijkt – als niet wenselijk. Zoals aangegeven zal het fietspad in en nabij de tunnel om de genoemde reden enigszins verlaagd moeten worden aangelegd. Doordat het aangrenzende wegdek van het fietspad ruim voor en ruim na de tunnel ook wordt verlaagd, de hoogte van dit wegdek boven het waterpeil in de naastgelegen watergangen blijft en ter plaatse van het verlaagde deel van het fietspad buiten de tunnel voorzieningen worden aangebracht om vallend of toestromend hemelwater op te vangen en af te voeren, zodat er geen water de tunnel in stroomt (hierbij kan worden gedacht aan goten of kolken in of naast het fietspad die het water via een ondergrondse leiding naar de dichtstbijzijnde watergang transporteren), is het niet aannemelijk dat de locatie gevoeliger wordt voor hevige regenval. Plasvorming kan niet worden uitgesloten, maar kan gezien de bovenbeschreven verwachte omvang en het tijdelijke karakter ervan niet worden aangemerkt als onacceptabele overlast.	Dit deel van de zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
2.3	Twee aansluitende fietspaden buiten het plangebied		
2.3.1	Voor het Trimpad wordt voorgesteld het zuidelijke deel (tot aan de brug naar de Van Limburg Stirumstraat) in te delen in een afzonderlijke fiets- en wandelstrook. Het pad is een doorgaand fiets- en voetpad in noordelijke richting, zonder gescheiden banen. Met borden wordt geattendeerd rekening	De ontwikkeling leidt mogelijk tot een toename van het aantal en van het soort gebruikers van dit deel van het Trimpad. Tegelijkertijd worden geen extra gevaarlijke situaties of calamiteiten verwacht. Het voorstel is daarom om na realisatie het gebruik	Dit deel van de zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

	met elkaar te houden. Omdat het nu een recreatief karakter heeft, gaat dit nog goed. Door de voorziene toename van nieuwe gebruikers worden problemen voorzien.	van het Trimpad te evalueren en eventueel tellingen te verrichten. De Fietzersbond heeft ingestemd met het voorstel.	
2.3.1	Voor het Hargapad worden aanvullende veiligheidsmaatregelen dringend wenselijk geacht, voordat de fietstunnel weer voor langzaam verkeer wordt geopend. Het huidige Hargapad is een intensief gebruikt oost-west langzaam verkeersverbinding met Schiedam via een viaduct over de A4. Door de hoge ligging van het viaduct wordt er bij de afdaling richting Vlaardingen hard gereden. Het fietstracé vanuit Park Vijfsluizen kruist dit pad en door een bocht in het afdalende pad is het zicht op de kruising slecht. Benadrukt wordt dat de verkeersveiligheid op deze locatie te wensen over laat.	Ondanks de afremmende werking van de S-bocht wordt er hard gefietst op dit gedeelte van het Hargapad. Een aanvullende voorrangsregeling wordt echter niet direct doelmatig geacht. Het voorstel is om de zichtlijnen nader te beschouwen om te beoordelen of aanpassing noodzakelijk is. Bij de uitwerking van de plannen en het verder ontwikkelen van de calamiteitenroute zal hier nadere aandacht aan worden gegeven.	Dit deel van de zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
2.3.2	Er wordt aandacht gevraagd voor de naamgeving van dit deel van het Hargapad.	De naamgeving van het bedoelde gedeelte van het Hargapad zal worden meegenomen bij de naamgeving van de straten.	Dit deel van de zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
2.3.3	Aan de zuidzijde van het plangebied moet de fietser richting Schiedam de L.A. Kesperweg en de busbaan oversteken. Het is onduidelijk of er voor de fietsers vanuit de nieuwe woonwijk een extra verkeers(=stop)licht bij komt. Voor het gemotoriseerde verkeer komt er een verkeersinstallatie die de toegang tot Park Vijfsluizen regelt. Is deze installatie ook van toepassing voor het langzame verkeer.	Het fietsverkeer steekt de Mr. L.A. Kesperweg over via de bestaande verkeersregelinstantie (VRI) die momenteel aanwezig is op de Kesperweg. Ook het verkeer vanuit het plangebied zal via deze VRI worden afgewikkeld. Er komt dus geen extra verkeerslicht voor fietsers.	Dit deel van de zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.
3	Zienswijze Evides Waterbedrijf		
3.1	Binnen het plangebied is een vitale drinkwatertransportleiding gelegen, die een belangrijke functie heeft in de drinkwatervoorziening van een aanzienlijke regio. Met oog op voorstaande betreft het een planologisch relevante leiding. Het verzoek is de leiding met de 'dubbelbestemming - leiding water' op te nemen in het bestemmingsplan. Voorbeeld van de dubbelbestemming is meegezonden. Voor de exacte locatie tekening voor de Verbeelding kan contact worden opgenomen	De leiding zal worden voorzien van de genoemde dubbelbestemming. Wij hebben de exacte ligging van de leiding inmiddels van u ontvangen en zullen deze gebruiken bij het intekenen van de bestemming in het vast te stellen bestemmingsplan.	De zienswijze is gegrond. In de Toelichting, Regels en op de Verbeelding wordt de dubbelbestemming "Leiding – Water" opgenomen.