

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 7 mei 2018 13:02
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Nota van Beantwoording stand van zaken
Bijlagen: DMS_MP-#22222016-v1-Nota_van_beantwoording_Feyenoord_City.DOCX

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 2 mei 2018 14:21
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Nota van Beantwoording stand van zaken

Beste [REDACTED]

Bijgaand de laatste stand van zaken van de Nota van Beantwoording. Nu in onze format voor een rapport.

[REDACTED] heeft nog een paar zaken thema's te beantwoorden en jullie kunnen beiden nog aan advies commissie m.e.r. werken. Ook in dit document staat dat aangegeven.

Jullie andere antwoorden het ik soms een beter lopende zin van gemaakt. Van initiatiefnemer het ik projectorganisatie gemaakt (zie ook onder de inleiding). Mijn collega is nog bezig met een tabel voor het terugvinden van de particuliere zienswijzen.

Ik zie graag spoedig jullie aanvullingen! Als ik ergens kan helpen hoor ik het ook graag.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Nota van Beantwoording Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapport bestemmingsplan

Feyenoord City

Nota van Beantwoording Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapport bestemmingsplan

Feyenoord City

Kwaliteitstoets	Paraaf	Autorisatie	Paraaf
Naam	T. Willemsen	Naam	B. van de Lecq
		Functie	Bureauhoofd RENL

Auteur (s) :drs. L.T. de Voogd
Afdeling :Account en Omgeving
Bureau :RENL

DCMR Milieudienst Rijnmond
Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 80 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl



Documentnummer :22222016
Datum :2 mei 2018

DCMR Milieudienst Rijnmond
Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 80 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Inhoud

1	Inleiding	6
1.1	Wijze van beantwoording/leeswijzer	6
2	Beantwoording reacties bestuursorganen	7
2.1	Waterschap Hollandse Delta (verder: wshd) (zienswijze nr. 36B)	7
2.2	Provincie Zuid-Holland (verder: PZH) (zienswijze nr. 20B)	7
2.3	BAR-organisatie (zienswijze nr. 2B)	9
2.4	Rijkswaterstaat/West-Nederland Zuid (verder: RWS) (zienswijze nr. 17B)	9
3	Beantwoording zienswijzen organisaties	12
3.1	Tennet (zienswijze nr. 1A)	12
3.2	Evides Waterbedrijf (Evides)(zienswijze 18A)	12
4	Zienswijzen particulieren per thema	16
4.1	Communicatie, Samenwerking, Participatieplan, overschrijding kosten en termijnen	16
4.2	Verkeer/mobiliteit/Crisis- en Herstelwet (verder CHW)	17
4.3	Renovatie van de Kuip (waarom wordt dit niet onderzocht?)	18
4.4	Locatie Veranda West versus Stadiondriehoek	19
4.5	Invloed van bebouwing aan de rivier/relatie met stormvloedkering/dijk	20
4.6	Geluid	21
4.7	Planschade	21
5	Advies commissie voor de m.e.r.	22
5.1	Inleiding	22
5.2	Achtergrond gebiedsontwikkeling	22
5.3	Doelen en ambities	22
5.4	Voorstellen en alternatieven	22
5.5	Autonome ontwikkeling	23
5.6	Monitoring en evaluatie	23

1 Inleiding

Het Startdocument bestemmingsplan en MER Feyenoord City heeft van 5 januari 2018 tot en met 15 februari 2018 ter inzage gelegen. De commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) is om advies gevraagd in deze zelfde periode en heeft de zienswijzen en adviezen in haar advies meegenomen. De commissie heeft op 20 maart 2018 haar advies uitgebracht.

Er zijn in totaal 45 zienswijzen ontvangen. Hiervan waren 38 zienswijzen van particulieren, 2 organisaties en 4 van bestuursorganen. De volgende bestuursorganen en organisaties hebben gereageerd:

Bestuursorganen

- BAR-organisatie (samenwerkingsverband tussen gemeenten Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk);
- Provincie Zuid-Holland (PZH);
- Rijkswaterstaat/West-Nederland Zuid(RWS);
- Waterschap Hollandse Delta (wshd);

Organisaties

- Evides Waterbedrijf;
- Tennet.

1.1 Wijze van beantwoording/leeswijzer

De zienswijzen van bestuursorganen en organisaties worden per brief apart beantwoord. Bestuursorganen en organisaties zijn indieners maar er is gekozen om de naam in afkorting te gebruiken voor de duidelijkheid. Iedere zienswijze is voorzien van een uniek nummer, zodat bij de beantwoording dat nummer bovenaan bij de naam van het bestuursorgaan of organisatie vermeld staat. Voor de particulieren is gekozen om de beantwoording per thema op te pakken. Zij worden in de beantwoording indiener(en) genoemd. Daar staat bij ieder thema het unieke nummer van de zienswijze genoemd. Ten slotte is als bijlage een tabel opgenomen met voor iedere zienswijze de behandelde thema's.

De beantwoording is schuingedrukt. Als in de beantwoording wordt gesproken over de projectorganisatie, dan wordt bedoeld de projectorganisatie Feyenoord City. Deze projectorganisatie stelt het MER op.

2 Beantwoording reacties bestuursorganen

2.1 Waterschap Hollandse Delta (verder: wshd) (zienswijze nr. 36B)

Het wshd geeft in haar brief in hoofdlijnen aan waar haar belangen de ontwikkeling van Feyenoord City raken. Het betreft belangen op grond van de waterkering, watersysteem en waterketen. In het kort geeft wshd aan om bij de ontwikkeling aandacht te hebben voor het blijven voldoen aan de wettelijke norm uit de Waterwet en het veiligheidsniveau van de waterkering. Daarbij is de toegankelijkheid van de waterkering voor inspectie en toetsing van belang en ook het onderhoud en indien nodig versterking van de waterkering. Kabels en leidingen ziet wshd zoveel mogelijk gerealiseerd worden buiten de waterkering en het bijbehorende invloedsg gebied. Naast het voorgaande geeft het wshd aan dat rekening moet worden gehouden met het vasthouden, bergen en afvoeren van hemelwater en uiteraard het zuiveren van het stedelijk afvalwater.

Bij de ontwikkeling van Feyenoord City is wshd vroeg in het proces betrokken. Wshd ervaart dit als positief en wshd heeft aangegeven dat betrokkenheid bij de verdere uitwerking van de plannen van belang is. Wshd gaat ervan uit dat het plan leidt tot het hand in hand gaan van waterveiligheid, duurzaam waterbeheer en realisatie van Feyenoord City. Het voorstaande geldt ook voor het proces tot het komen van een MER en een bestemmingsplan. Wshd is bereid naast formele procedurestappen, bij verdere uitwerking van de plannen, informeel advies te geven.

Het wshd geeft in deze zienswijze als aandachtspunt mee dat de effecten op de waterkering niet genoemd zijn onder de beschrijving van effecten in de tabel onder 4.3.7.

Alle waterbelangen worden in de onderzoeken ten behoeve van het MER en bestemmingsplan meegenomen. De effecten op de waterkering zijn inderdaad ten onrechte niet genoemd in de door wshd genoemde tabel uit het startdocument, maar worden uiteraard in beeld gebracht. De effecten van de gebiedsontwikkeling Feyenoord City worden daarbij getoetst aan de vigerende regelgeving en het beleid. Van het aanbod van het waterschap om betrokken te blijven en ook informeel advies te geven zal gebruik worden gemaakt.

2.2 Provincie Zuid-Holland (verder: PZH) (zienswijze nr. 20B)

PZH spreekt haar waardering uit voor de integrale wijze waarop de gemeente Rotterdam deze gebiedsontwikkeling benadert. Zij is van mening dat op deze manier een kwaliteitsimpuls voor de stad en omliggende wijken ontstaat.

PZH geeft een aantal aandachtspunten mee.

2.2.1 Externe veiligheid

PZH heeft vertrouwen dat dit onderwerp op de juiste wijze wordt meegenomen in het onderzoek. PZH stelt op basis van de beoogde ontwikkelingen dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico zal worden overschreden. PZH vraagt daarom om duidelijkheid over (eventueel) benodigde mitigerende maatregelen. PZH adviseert haar direct te betrekken bij de verdere uitwerking van het plan op dit punt.

Onderdeel van het MER en het VER is het identificeren en benoemen van mitigerende maatregelen om het groepsrisico te beperken. Diverse instanties zijn bij dit proces betrokken. De projectorganisatie zal in gesprek gaan met de provincie over hun betrokkenheid bij dit onderwerp.

2.2.2 Detailhandel

PZH leidt uit de stukken af dat er sprake is van toevoeging van 14.300 m² bruto vloer oppervlakte (bvo) aan nieuwe detailhandel. PZH geeft aan dat in het provinciaal detailhandelsbeleid het uitgangspunt is dat nieuwe detailhandel primair gevestigd wordt binnen of direct aansluitend aan de bestaande winkelconcentraties in de centra van steden, dorpen en wijken. Buiten de centra kan alleen ruimte worden geboden aan specifieke branches van detailhandel ('perifere detailhandel') of, onder voorwaarden, een aantal vormen van kleinschalige detailhandel, ondergeschikte detailhandel en afhaalpunten voor niet-dagelijkse goederen. Daarnaast merkt PZH op dat het plangebied niet is aangemerkt als bestaande winkelconcentratie als bedoeld in artikel 2.1.4, lid 1, van de provinciale verordening. Tevens gaat het, volgens PZH, niet om de toevoeging van een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie. Kortom, PZH stelt dat een dergelijke toevoeging van reguliere detailhandel op de gekozen plek in strijd is met de provinciale verordening. Ten slotte trekt PZH, gezien het voorgaande, ook de behoefte aan een dergelijke uitbreiding van detailhandel in twijfel. Het gewenste metrage is fors, zeker gezien de in vele branches negatieve ontwikkelingsruimte in Rotterdam.

Momenteel wordt onderzoek uitgevoerd naar de behoefte aan detailhandel (Onderbouwing volgens de Ladder van Duurzame Verstedelijking), waarbij ook een toets plaatsvindt aan de regels uit de provinciale verordening op dit punt. De concept onderzoeksresultaten worden besproken met de provincie en de MRDH. De uitkomsten van dit onderzoek zijn mede bepalend voor de aard en omvang van de nieuwe detailhandel binnen Feyenoord City en het hele plangebied.

2.2.3 Bedrijventerrein

Om ruimte te bieden aan de bedrijven die thans aan de Korte Stadionweg gevestigd zijn, is inmiddels het bestemmingsplan 'Noorderhelling' vastgesteld. PZH geeft aan dat het bedrijventerrein aan de Korte Stadionweg in het Programma Ruimte van de provincie aangeduid staat als watergebonden bedrijventerrein. PZH vraagt de gemeente Rotterdam in dat opzicht de transformatie naar een andere bestemming dan bedrijven nader te motiveren.

De transformatie ziet op het deel tussen het Mallegatpark en de Gamma. Ten oosten van de Gamma zijn in het huidige bestemmingsplan al woonfuncties voorzien. De motivering voor een transformatie zal in het bestemmingsplan worden toegelicht.

2.2.4 Wonen

PZH onderschrijft de toevoeging van woningen op deze binnenstedelijke locatie. PZH ziet het plan als kans om een belangrijke bijdrage te leveren aan het streven om te komen tot de juiste woning op de juiste plek. PZH wil graag met de gemeente Rotterdam hierover in gesprek, ondanks dat dit in het planstadium nog niet aan de orde is.

De gemeente wil het gesprek hierover met de provincie voeren in het kader van de gesprekken die over het stedelijk/regionaal woningbouwprogramma met de Metropoolregio en de Provincie worden gevoerd. Het woonprogramma is eveneens onderdeel van de Ladderonderbouwing.

2.2.5 Water

PZH stelt dat in de buitendijkse gebieden van de grote rivieren de druk op ruimte toeneemt. PZH ziet het als haar rol om te zorgen dat gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden een goede afweging maken van de hoogwater risico's. PZH vraagt gemeenten om bij nieuwe ontwikkelingen en herstructureringen in buitendijkse gebieden een inschatting te maken van het slachtofferrisico bij overstromingen en te verantwoorden hoe zij daarmee zijn omgegaan. PZH vraagt de gemeente Rotterdam het voorgaande mee te wegen, omdat het plangebied deels buitendijks is gelegen. Tot slot vraagt PZH de gemeente Rotterdam naast het aspect water, wat alleen in de stukken wordt genoemd, ook de effecten op oppervlaktewater en grondwater te onderzoeken.

In het onderzoek ten behoeve van het MER wordt ingegaan op de risico's van buitendijks bouwen. Tevens worden de effecten op alle relevante wateraspecten (waterveiligheid, watersysteem (oppervlaktewater en grondwater, waterkwaliteit en waterketen) onderzocht en besproken met de diverse waterbeheerders.

2.2.6 Natuur

PZH schrijft dat het Eiland van Brienoord onderdeel is van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). PZH geeft aan dat het erop lijkt dat in de plannen geen directe ontwikkelingen zijn voorzien binnen dit netwerk. Het plan bevat volgens PZH varianten voor gebruik en inrichting van de oeverzone. PZH heeft subsidie verleend voor de ontwikkeling van getijddeparken in regio Rotterdam waaronder getijddepark Polder De Esch – Eiland van Brienoord. Extra eilandjes erbij maken (conform variant 3) valt buiten de scope van het project. Het provinciale ruimtelijke beleid voor het NNN is gericht op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. De bescherming van deze waarden vindt plaats door toepassing van een afwegingskader: het zogenaamde 'nee, tenzij-regime'. Behalve het Eiland van Brienoord is ook de rivier als NNN aangewezen en ontwikkelingen die niet gericht zijn op behoud/ontwikkeling van (water)natuur, zoals inrichtingsvariant 1, kunnen volgens PZH daarmee compensatieplichtig zijn. Het volledige 'nee, tenzij regime', dus aantonen openbaar belang en mogelijke reële alternatieven, hoeft in dit waterdeel van de NNN overigens, voor wat betreft PZH, niet te worden doorlopen.

Bij de beoordeling van de varianten voor de inrichting van de oeverzone zal ook getoetst worden aan het ruimtelijk beleid voor de NNN. Hierbij zal blijken welke variant onder welke voorwaarde mogelijk is.

2.3 BAR-organisatie (zienswijze nr. 2B)

De colleges van de BAR-organisatie vragen de gemeente Rotterdam om bij het onderzoek in het kader van het startdocument bestemmingsplan en MER Feyenoord City ook de effecten van die ontwikkeling op het gebied van de BAR-gemeenten te betrekken. Vooral de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op de IJsselmondseknop en 1^e Barendrechtseweg en samenhangende infrastructuur, waarin de ontwikkelingen - zoals vastgesteld in het Provinciaal inpassingsplan Bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard - worden meegenomen.

Eveneens maakt de gemeente Barendrecht zich zorgen dat de wijk Carnisselande bij evenementen gebruikt wordt om de auto te parkeren om zo verder te reizen met de tram, met name wanneer de zuidelijke ring rond Rotterdam vaststaat in verband met samenloop van evenementen en (verkeers)calamiteiten. Het college van de gemeente Barendrecht wil graag dat de gemeente Rotterdam onderzoekt hoe adequate parkeervoorzieningen en openbaar vervoer dit zal voorkomen.

Alle autonome ontwikkelingen worden meegenomen als uitgangspunt voor de berekeningen. Het onderzoeksgebied van het onderzoek naar de verkeerseffecten wordt bepaald aan de hand van de mate waarin het project tot extra verkeer leidt. Uiteraard wordt tot de IJsselmondseknop en 1^e Barendrechtseweg gekeken. Het mobiliteitsplan laat zien hoe parkeren en vervoer tijdens evenementen wordt opgevangen; dit ter voorkoming van parkeren bijvoorbeeld in de wijk Carnisselande. In Het MER zal dit worden beschreven.

2.4 Rijkswaterstaat/West-Nederland Zuid (verder: RWS) (zienswijze nr. 17B)

RWS geeft aan dat hij waterbeheerder is van het Rijkswater de Nieuwe Maas en dat hij toeziet op een veilige en ongehinderde afvoer van water en daarnaast wegbeheerder van de Rijkswegen A16 en A15. RWS ziet als wegbeheerder toe op een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Het nautisch beheer is per havenmeesterconvenant gemandateerd aan de haven-

meester Rotterdam (verder: DHMR). In deze zienswijze heeft RWS tevens de reactie van de havenmeester meegenomen.

2.4.1 Bevoegd gezag

RWS verzoekt gemeente Rotterdam voldoende aandacht te geven aan de te beschermen belangen van RWS opgelegd vanuit de Waterwet (zoals beschreven in paragraaf 4.3.4 van de startnotitie).

Aan de genoemde belangen zal in het MER aandacht worden besteed.

2.4.2 Mobiliteitseffecten

RWS ziet graag dat de gemeente Rotterdam de consequenties van de geplande ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling op de aansluitingen A15 en A16 en eventuele noodzakelijke maatregelen in het MER-onderzoek meeneemt. Hierbij is RWS vooral geïnteresseerd of er een risico bestaat van terugslag vanaf de gemeentelijke wegennet tot op de aansluitingen A15 en A16 en of de aansluitingen A15 en A16 en de daarop aanwezige verkeerslichten in staat zijn om het verkeersaanbod te verwerken. Zowel de situatie in de reguliere spitsen als bij (aan de spitsen grenzende) evenementen, de beschreven bandbreedtes in het ontwikkelprogramma en de mate van het succes van de mobiliteitsstrategie, zijn voor RWS interessante scenario's. Ook voor de afwikkeling op de aansluitingen op de A15 en A16.

In de Notitie op bladzijde 10 is de volgende conclusie getrokken: "Er kan ook geconcludeerd worden dat maatregelen en effecten.....benut voor verbetering van de verkeerssituatie en van het milieu". In deze conclusie wordt aangegeven dat negatieve verkeers- en milieueffecten voor een groot deel mitigeerbaar zijn. RWS is benieuwd naar de uitwerking daarvan en RWS vraagt zich af hoe deze verkeerseffecten gemitigeerd worden.

De verkeerseffecten op de aansluitingen A15 en A16 zijn onderdeel van het onderzoek ten behoeve van MER en bestemmingsplan, waarbij de genoemde scenario's worden doorgerekend. In het MER zal ook een toelichting worden gegeven op eventuele mitigerende maatregelen die de verkeerseffecten kunnen verminderen.

2.4.3 Nautisch beheer

De nautische veiligheid wordt in de notitie summier genoemd. DHMR wil in ieder geval dat de volgende aspecten worden onderzocht:

- Invloed op stromingspatronen op de Nieuwe Maas en eventuele mitigatie. En is dit acceptabel voor de scheepvaart?;
- De bestaande ankerplaats "Steenplaats" moet worden opgeheven en elders worden gecompenseerd;
- Invloed op radardekking en eventuele mitigatie;
- Bereikbaarheid Zuiddiepje voor binnenvaart met het oog op daar gevestigde watergebonden bedrijven.

In het plan wordt gesproken over de gebruiksfase. Voor DHMR is het van belang dat tijdens de aanleg de nautische veiligheid en vlotte afwikkeling van de scheepvaart is gewaarborgd. DHMR vraagt om dit in de plannen verder uit te werken.

In het plan is sprake van een jachthaven. Vanuit DHMR is gekozen voor het niet verder entameren van de recreatievaart op de Nieuwe Maas met het oog op de veiligheid.

DHMR geeft aan dat de opmerkingen onder bullit 1 en 2 (stromingspatroon en radardekking) onderdeel zullen worden van de afweging in de Waterwetvergunning, specifiek in de nautische component van de Waterwetvergunning.

De effecten op stromingspatronen in de Maas en gevolgen voor de scheepvaart worden aan de hand van het verder uitgewerkte ontwerp van het stadion en de oeverzone opnieuw diepgaander in beeld gebracht. Het college deelt uw inbreng dat de radardekking gegarandeerd moet zijn. De projectorganisatie heeft de eisen waaraan de radardekking moet voldoen ontvangen en dit zal uitgangspunt zijn voor

de planvorming. Ook de bereikbaarheid van het Zuiddiepje is onderdeel van de beoordeling. Voor de inrichting van de oeverzone zijn meerdere varianten in beeld, met en zonder jachthaven, en wordt op basis van afweging van alle belangen een variant gekozen. De projectorganisatie gaat in gesprek met DHMR over de mogelijkheden en onmogelijkheden van de jachthaven. We zijn met het Havenbedrijf in gesprek over de ligplaatsen.

Uiteraard zal in de aanlegfase de nautische veiligheid en bereikbaarheid gegarandeerd moeten zijn. De vergunning voor de bouw van het stadion wordt gecoördineerd met de procedure voor het bestemmingsplan. Zo is ook de relevante informatie over de aanlegfase tijdig beschikbaar.

Met opmerkingen [LdV1]: Is deze zin niet overbodig gezien de vorige zin? Zo niet, welke ligplaatsen worden dan bedoeld en wie is met wie in gesprek?

3 Beantwoording zienswijzen organisaties

3.1 Tennet (zienswijze nr. 1A)

Tennet ziet af van het geven van een reactie, omdat bij het plan geen belangen van Tennet betrokken zijn.

Deze zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.

3.2 Evides Waterbedrijf (Evides)(zienswijze 18A)

3.2.1 Belang Evides

Evides wijst erop dat met het oog op de leveringszekerheid het van essentieel belang is om de ongestoorde ligging van haar assets in stand te houden. Artikel 2, eerste lid, van de Drinkwaterwet bepaalt dat bestuursorganen de zorg hebben voor de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening. Het betreft een dringende reden van openbaar belang voor bestuursorganen.

Er wordt rekening gehouden met de belangen van Evides. Zo is begin 2018 nog overleg tussen initiatiefnemer en Evides geweest over mogelijke aanpassingen van hun ondergrondse infrastructuur.

3.2.2 Ruimere begrenzing

Evides maakt zich zorgen over dit project in het licht van haar wettelijke taak om tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten een voldoende en duurzame uitvoering van de openbare drinkwatervoorziening zeker te stellen.

Evides merkt daarom op dat bij het bepalen van de omvang van het plangebied is uitgegaan van een ruimere begrenzing dan op grond van het masterplan verwacht mocht worden. Er ontstaan dan nieuwe raakvlakken met de ondergrondse infrastructuur van Evides, met wellicht negatieve financiële gevolgen. Het gaat concreet om de zinkerconstructie Nieuwe Maas, de transportleiding Rosestraat en de transportleiding Coen Moulijnweg.

Evides verzoekt om de noodzaak van deze verruiming van de plangrenzen toe te lichten in het licht van de bescherming van het belang van de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening.

De omvang van de ontwikkeling is niet wezenlijk anders dan in het masterplan geschetst. Desalniettemin zal bij de ontwikkeling rekening gehouden worden met het veiligstellen van de drinkwatervoorziening. De zinkerconstructie en transportleidingen aan de Rosestraat en Coen Mollijnweg zijn ook in beeld als onderdeel van het drinkwatersysteem.

3.2.3 Geen aandacht besteed aan effecten op transportleidingen

Evides stelt dat in het Startdocument geen aandacht wordt besteed aan de effecten van de planontwikkeling op de aanwezige ondergrondse transportinfrastructuur. Evides kan nu niet vaststellen of – en zo ja, in hoeverre – die effecten zullen worden meegenomen in het MER en hoe die effecten vervolgens zullen worden gewogen. Tevens wordt hiermee niet voldaan aan artikel 2, tweede lid, van de Drinkwaterwet.

Het effect op kabels en leidingen wordt in beeld gebracht ten behoeve van het bestemmingsplan en de vergunning voor het stadion. In het MER ligt de nadruk meer op leidingen met een externe veiligheidscontour.

Uit punt 3 leidt Evides af dat het onduidelijk is of haar belangen van de openbare drinkwatervoorzieningen bij de planvorming zijn betrokken. Hierdoor is het voor Evides onduidelijk of de transportleidingen van Evides in of nabij het plangebied, zonder meer kunnen worden gehandhaafd, al dan niet na het treffen van voorzieningen.

Momenteel vindt een nadere uitwerking van het ontwerp van het stadion plaats waaruit zal blijken op welke wijze de drinkwatervoorziening wordt ingepast. Voor alle planolo-

gisch relevante bestaande en eventuele nieuwe leidingen vindt via het bestemmingsplan bescherming van de ongestoorde ligging plaats. De projectorganisatie heeft overleg met Evides over het handhaven van de bestaande leidingen, het mogelijk uit bedrijf nemen van één van de leidingen en de randvoorwaarden / uitgangspunten omtrent de uitvoeringsfase.

3.2.4 Duidelijkheid en overeenstemming over planvorming voor alle fasen

Evides acht het van essentieel belang dat voordat het ontwerpbestemmingsplan en MER ter inzage worden gelegd, duidelijkheid bestaat over de betekenis van de planvorming van Feyenoord City voor de drinkwaterinfrastructuur van Evides. Bovendien wil Evides dat er overeenstemming is bereikt over eventuele maatregelen die in dit verband dienen te worden genomen. Evides gaat er primair vanuit dat de bestaande transportleidingen kunnen worden gehandhaafd.

Evides wijst erop dat de gevraagde duidelijkheid in punt 5 ook geldt voor Fase 2 (procedure MER en bestemmingsplan) en Fase 3 (procedure aanvraag omgevingsvergunning bouw nieuw stadion) van de planontwikkeling.

De duidelijkheid van de planvorming voor de drinkwaterinfrastructuur wordt in het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning voor het stadion gegeven. Uit overleg tussen de projectorganisatie en Evides is gebleken dat het niet aannemelijk is dat alle bestaande transportleidingen ongestoord blijven liggen. Er vindt overleg plaats over verplaatsing.

3.2.5 Commercie en duurzaamheid van inrichting plangebied

In de startnotitie wordt uitgegaan van een financieel-economische haalbaarheid door o.a. de exploitatiemogelijkheden van het nieuwe stadion en opbrengsten uit gebiedsontwikkeling. Evides stelt dat binnen deze uitgangspunten inzake commercie en duurzaamheid de beschouwing van mogelijke (gevolg) schade door noodzakelijke aanpassingen van de ondergrondse infrastructuur ontbreekt.

Bij het bepalen van de financieel economische haalbaarheid is ook rekening gehouden met kosten die samenhangen met aanpassingen in de (ondergrondse) infrastructuur.

3.2.6 Ontwikkeling Openbaar Vervoer

Binnen de planontwikkeling is een aanvulling opgenomen voor wat betreft de voorzieningen voor het OV. Deze voorzieningen zullen volgens Evides gevolgen hebben voor de ongestoorde ligging van transportleidingen in het plangebied en beperkt mogelijke verleggingsvarianten. Evides wijst erop dat op deze problematiek niet wordt voorzien in de startnotitie. Evides vraagt om alsnog daarop in te gaan.

Voor zover OV voorzieningen binnen het plangebied zijn voorzien die effect kunnen hebben op de ligging van transportleidingen worden deze effecten in het bestemmingsplan toegelicht.

3.2.7 Externe veiligheid primaire waterkering

De planontwikkeling is geprojecteerd op en in de directe omgeving van een primaire waterkering in beheer bij de wshd. De transportinfrastructuur van Evides in dit gebied is vergund door het bevoegd gezag en omvat voorzieningen waarmee de externe veiligheid bij een mogelijke leidinglekage kan worden gemitigeerd. Met de planontwikkeling van Feyenoord City dient de waterstaatkundige veiligheid van de primaire waterkering en/of aanpassingen van de kering te worden getoetst. Deze toetsing staat in directe relatie met de ondergrondse infrastructuur van Evides en dient als zodanig integraal te worden beoordeeld. Evides kan niet uit de stukken opmaken of deze toetsing heeft plaatsgevonden. Evides vraagt de toetsing uit te voeren dan wel inzichtelijk te maken.

De waterstaatkundige veiligheid van de primaire waterkering en/of eventuele aanpassingen zal in het MER worden getoetst.

3.2.8 Parallele ligging leidingen Evides met primaire waterkering Varkenoordse viaduct

Aan de noordzijde van de Stadionweg en het Varkenoordse viaduct liggen drie transportleidingen van Evides parallel langs en deels in de primaire waterkering. Evides geeft aan dat deze

leidingen eminent van belang zijn in de leveringszekerheid van de drinkwaterproductie van locatie Krallingen aan de Schaardijk en de drinkwaterlevering van het leveringsgebied. Het tracé is bij aanleg geaccordeerd en vergund door wshd. Het nieuwe station is geprojecteerd op de primaire waterkering, over de leidingen van Evides. Evides geeft aan dat de transportleidingen kunnen worden behouden, indien zij worden opgenomen in een vrije ruimte binnen het fundament (overkluizing, tunnel) c.q. onder de doorgaande weg onder het station. Evides ontvangt graag de bevestiging dat de leidingen (ook hier) behouden kunnen blijven door het treffen van een voornoemde voorziening, waarbij Evides opmerkt dat de leidingen vanzelfsprekend vanuit het oogpunt van beheer en onderhoud goed bereikbaar moeten blijven.

Uit overleg tussen de projectorganisatie en Evides is gebleken dat het niet aannemelijk is dat alle bestaande transportleidingen ongestoord blijven liggen. Er vindt overleg plaats over verplaatsing het handhaven van de bestaande leidingen en het mogelijk uit bedrijf nemen van één van de leidingen

3.2.9 Dijkkruising leidingen Evides met primaire waterkering

Ter hoogte van de Olympiaweg kruisen de drie hiervoor benoemde vitale transportleidingen van Evides de primaire waterkering langs de Stadionweg. De dijkkruising is vergund door wshd. De planontwikkeling bevat het voornemen om ter hoogte van de dijkkruising een viaduct in de Strip te realiseren met een fundering in de waterkering en direct op of naast het tracé van de waterleidingen. Evides stelt vast dat in de planvorming het raakvlak met de transportleidingen van Evides en de primaire waterkering niet is benoemd. Indien aanpassingen noodzakelijk zijn, wijst Evides op het feit dat strikte vergunning-technische eisen van toepassing zijn. Evides verzoekt ofwel aan te geven dat en hoe de planvorming in dit verband zal worden aangepast, ofwel te bevestigen dat deze negatieve effecten niet zullen (kunnen) optreden, onder vermelding van de maatregelen die in dit verband zullen (moeten) worden genomen.

Over eventuele aanpassingen in de transportleidingen vindt momenteel overleg plaats met Evides. De toetsing van de effecten op de waterkering vindt plaats in het kader van het MER. De effecten op de transportleidingen worden beschreven in het bestemmingsplan

3.2.10 Herinrichting Olympiaweg en bouw Strip

De hiervoor benoemde transportleidingen van Evides liggen door de Olympiaweg. De herinrichting en de bouw van de Strip kunnen de ongestoorde ligging en beheerbaarheid van de leidingen beïnvloeden. Op voorhand dient, volgens Evides, duidelijk te zijn dat voldoende werkbare ruimte voor de leidingenstrook zal overblijven. Tevens wijst Evides erop dat door de aanleg van funderingen, het tramspoor en het verleggen van verhard wegdek geen negatieve gevolgen zullen ontstaan voor de leidingen. Evides verzoekt ofwel aan te geven dat en hoe de planvorming hierop zal worden aangepast, ofwel te bevestigen dat deze negatieve effecten niet zullen (kunnen) optreden, onder vermelding van de maatregelen die in dit verband zullen (moeten) worden genomen.

Deze effecten in de uitvoeringsfase zijn ook onderwerp van gesprek tussen de projectorganisatie en Evides en komen aan de orde bij de omgevingsvergunning voor de bouw van het stadion en de Strip.

3.2.11 Ontwikkelingen oeverzone in relatie tot zinkerpakket door Nieuwe Maas

Evides heeft een zinkerpakket op de noordelijke rand van het plangebied waarmee twee transportleidingen de Nieuwe Maas kruisen. Dit zinkerpakket is aangebracht in de rivierbodem en is door RWS vergund met een minimaal te borgen dekking vanuit veiligheidsoverwegingen. Door het aanbrengen van een vernauwing in het doorstroomprofiel van de rivier of het aanpassen van de lokale oevers treedt instabiliteit van de rivierbodem op met een mogelijke eroderende werking van de benodigde dekking op het zinkerpakket. Evides vindt dit niet toelaatbaar. Evides is van mening dat de planvorming dan ook in zoverre zal moeten worden aangepast.

De effecten op stroming en morfologie zijn onderdeel van onderzoek in het kader van het MER. Uitgangspunt is dat het zinkerpakket niet wordt aangetast.

3.2.12 *Subsidiair: fysieke en financiële waarborgen eventuele verlegging*

Evides verzoekt te waarborgen dat voldoende fysieke en financiële ruimte voorhanden is om de transportleidingen te verleggen, in die zin dat voldoende alternatieve locaties beschikbaar zijn en hiervoor voldoende financiële middelen voorhanden zullen zijn.

Evides benadrukt dat niet alle verleggingen vanuit financieel en maatschappelijk oogpunt zonder meer te verantwoorden zijn. Evides ontvangt graag bevestiging over de kosten van de verleggingen. Deze kosten (al dan niet als kosten van de grondexploitatie, volgens artikel 6.2.3, onder d, van de Bro) zullen (moeten) worden vergoed zo niet volledig, dan toch in ieder geval in overwegende mate door de gemeente Rotterdam dan wel de initiatiefnemer.

De projectorganisatie en Evides zijn in gesprek over de mogelijkheden en kosten voor verlegging van de leidingen. De kosten worden betrokken bij de grondexploitatie.

Evides ontvangt ook graag bevestiging dat voor zover nodig voldoende fysieke ruimte aanwezig is voor een verlegging. In dit kader merkt Evides op dat in aanpalende gebieden in de bestemming rekening wordt gehouden met mogelijke ontwikkelingen vanwege Feyenoord City. In het gebied aan de westzijde van het spoor nabij de Colosseumweg en de groenstrook langs de West Varkenoordseweg worden de mogelijkheden onderzocht en worden plannen voorbereid en uitgewerkt om een hoofddruckgasleiding van Gasunie naar deze locatie te verplaatsen. Daarmee worden echter, volgens Evides, mogelijke varianten voor verlegging van transportleidingen van Evides beperkt.

Bij verlegging van leidingen wordt de benodigde ruimte hiervoor via het bestemmingsplan en zo nodig grondaankoop verzekerd. De projectorganisatie kijkt hierbij integraal naar alle type leidingen.

3.2.13 *Opname transportleidingen Evides in bestemmingsplan*

Onverminderd het voorgaande, merkt Evides op dat Evides ernaar streeft om in samenwerking met de gemeente Rotterdam de ligging van transportleidingen op te nemen in het bestemmingsplan (dubbelbestemming). Dit is van belang gezien de functie van het transportnet in het licht van de Drinkwaterwet en toetsing van het risico op de externe veiligheid in relatie tot naastliggende infrastructuur. Evides verzoekt te bevestigen dat in het nieuwe bestemmingsplan de voornoemde opname van de bestemming en toetsing op te nemen.

Zoals gebruikelijk zal de ligging van bestaande en nieuwe leidingen via een dubbelbestemming worden verankerd in het bestemmingsplan.

4 Zienswijzen particulariseren per thema

4.1 Communicatie, Samenwerking, Participatieplan, overschrijding kosten en termijnen

Met opmerkingen [LdV2]: Wilco iom Renske

1. Indiener geeft aan dat het startdocument over het FeyenoordXL niet is te vinden op www.feyenoord-city.nl. Verder mist indiener bij de stakeholderanalyse de wijk DWL- De Esch. Als de oeververbinding tot stand komt is deze wijk een stakeholder. Indiener verzoekt dan ook de wijk DWL-De Esch en de Eschpolder als stakeholder te erkennen/toe te voegen. (zienswijze 3C)
2. Indiener wijst op het feit dat in het project regelmatig plannen en onderzoeken zijn geactualiseerd. Daardoor is het nauwelijks na te gaan voor een lezer, welke conclusies uit welke plannen en onderzoeken bron zijn voor de standpunten in de startnota. Indiener verzoekt om een referentielijst van toepassing zijn documenten, inclusief versie, uitgiftedatum en auteur op te nemen. (zienswijze 28C)
3. Indiener verzoekt om het toepassen van een gedegen configuratiemanagement, zodat te allen tijde te achterhalen is wat op welk moment is (toe)gezegd of besloten. Ook wil indiener een stakeholderkaart waarin sleutelfiguren worden benoemd, inclusief rol en belang in het project, alsmede relaties ten opzichte van andere partijen. Een dergelijke kaart kan bijdragen aan het voorkomen van belangenverstrengeling en duidelijkheid over de verschillende stakeholders. (zienswijze 40C)
4. Vorig jaar is gestemd over een bijdrage vanuit de gemeente Rotterdam, omkleed met een aantal randvoorwaarden. Indiener ziet allerlei termijnen verstrijken, zonder dat er aan die voorwaarden wordt voldaan. Indiener wil dat de huidige betrokkenen tegen het licht worden gehouden en worden vervangen. Indiener gaat ervan uit dat als mensen die het belang van de stad en club dienen, er iets moois kan ontstaan. (zienswijze 40C)
5. Indieners verzoeken te stoppen met het project vanwege het feit dat duurzaamheid een steeds grotere rol gaat spelen. Daarnaast stellen indieners dat het onacceptabel is dat de gemeente Rotterdam in een project dreigt te stappen waarin verkisting en perverse prikkels de boventoon voeren. (zienswijzen 40C en 43C)
6. Indiener wijst erop dat projecten falen wanneer uitgangspunten, dus de scope, van een project steeds veranderen en multi-interpreteerbaar zijn. Uitgangspunten in de startnota zijn veelal kwalitatief omschreven en kunnen in de huidige schrijfwijze negatieve consequenties hebben voor de kwaliteit van de MER. (zienswijze 31C)
7. In het startdocument wordt veel kwalitatief uitgedrukt en weinig kwantitatief. Hierdoor is het voor indiener lastig te bepalen hoe SMART de uitgangspunten zijn en ontbreken heldere PKI's voor een achteraf meetbare prestatie. Indiener verzoekt de reeds gekwantificeerde getallen ook dusdanig expliciet in de MER op te nemen. (zienswijze 31C)
8. Indiener stelt dat in het startdocument regelmatig gerefereerd wordt aan financieel-economische haalbaarheid. Maar volgens indiener bestaat ook zoiets als technische haalbaarheid en daarin wordt de lezer onvoldoende in meegenomen. Indiener wijst als voorbeeld op FIFA regels genoemd in de nota, waaraan nu al niet wordt voldaan. Het risico is volgens indiener groot dat er beheersmaatregelen toegepast moeten worden die een negatief effect hebben op het milieu. Indieners verzoeken daarom een opsomming te maken van alle (technische) wetgeving en wetsartikelen, normen en richtlijnen en aan te geven waar tegenstrijdigheden zitten en waar dit leidt tot aanvullende scope maatregelen. (zienswijzen 28C en 30C)

9. Bijlage 3 spreekt enkel van deelnemers en lijkt gericht op consensus. Er komt onvoldoende naar voren met wie waarover is gesproken, welke belangen er zijn en welke (tegenstrijdige) standpunten er zijn. In het startdocument staat regelmatig het woord 'aantrekkelijk', maar in de media prijken de voorbeelden dat meerdere partijen het helemaal geen aantrekkelijk plan vinden. Bij RWS en Prorail-projecten met eenzelfde omvang als dat van Feyenoord City is het gewoonlijk een Klantenspecificatie (KES) op te stellen. In KES legt de opdrachtgever aantoonbaar vast aan welke wensen en eisen van belanghebbenden wel, maar ook niet voldaan wordt, door transparant en expliciet de wensen en eisen vast te leggen en te honoreren of af te wijzen. Indiërs verzoeken een KES op te stellen en deze toe te voegen, en te actualiseren door Feyenoord City en tevens openbaar te maken op de site van Feyenoord City. (zienswijzen 28C en 31C)
10. Een dergelijk groot project brengt logischerwijs enorme kosten met zich mee. Indiërs verzoekt in het plan op te nemen hoe men kostenoverschrijding denkt te mitigeren en als er (toch) kostenoverschrijding plaatsvindt, wie of welke partij deze kosten dient te betalen. Naast kostenoverschrijding is het opschuiven van de opleveringsdatum ook een bekend fenomeen bij dergelijke projecten. Wat betekent dit voor de belasting van het milieu, wat is de consequentie voor fase 2 en fase 3? Indiërs verzoekt om in de MER op te nemen, wat de uitloop van het project betekent voor het milieu, de mobiliteit en de planning. (zienswijze 42C)

4.2 Verkeer/mobiliteit/Crisis- en Herstelwet (verder CHW)

Met opmerkingen [LdV3]: Wilco iom Arjen

11. Indiërs tekent bezwaar aan tegen het beroep op de CHW door het college inzake de verwijzing naar het Verkeersplan 2030. In dat plan is de wens van het college geformuleerd om tot een multimodale oeververbinding in Oost te komen. Indiërs wijst erop dat het college op de hoogte is van de grote weerstand tegen elke soort brug en autotunnel in DWL- De Esch. Indiërs stelt dat het college een vergrote bevoegdheid wil gebruiken om de beroepsmogelijkheden van de burger te beperken. (zienswijze 3C)
12. Indiërs stelt dat de CHW verwijst naar economische belangen. Een connectie naar Feyenoord XL in de vorm van een multimodale oeververbinding dient volgens indiërs geen enkel economisch belang van de wijk DWL- de Esch. Indiërs gaat ervan uit dat door de bouw van welk soort brug of tunnel er sprake is van alleen maar problemen en kosten voor de wijk. Het verlies van functie van het winkelcentrum de Esch als men op 'Zuid' de boodschappen gaan doen, geeft indiërs als voorbeeld. Daarnaast is volgens indiërs de crisis voorbij en is het tijd om te investeren in duurzaamheid. Indiërs noemt als voorbeelden: een gesubsidieerde veerdienst of een korte ondertunneling van de Maas voor alleen HOV. Is niet veel duurder en past beter in het landschap. Een compleet ondertunneld metrotraject voorkomt alle problemen voor de wijk DWL- de Esch en het nabijgelegen beschermd natuurgebied De Eschpolder (zie de MIRT studies). Updaten van de oude lijn naar Leiden is prematuur. Indiërs stelt dat het vervoeren van studenten vanuit FeyenoordXL naar de EUR via de metro een economisch belang is en niet naar de Universiteit van Leiden met Lightrail. Indiërs maakt kortom bezwaar tegen het gebruik van publiek geld om een miljoenenbedrijf als Feyenoord tegemoet te komen. Indiërs ziet liever dat de inbreng van 20 miljoen euro aan gemeentelijke grond in een publiek-private participatie zou moeten volstaan. (zienswijze 3C)
13. Het Rapport Mobiliteit en het Mobiliteitsplan op www.feyenoord-city.nl streeft naar een gedragsverandering van de bezoeker. Het beoogde resultaat is meer vervoer per OV en fiets. Parkeren op afstand is integraal onderdeel van de Mobiliteitsstrategie. Indiërs stelt dat dit mobiliteitsplan lek wordt geprikt en ondermijnd door de in het Verkeersplan 2030 gewenste oeververbinding. Even in DWL- De Esch parkeren en oversteken naar het nieuwe station. Indiërs wijst erop dat in de plannen met de voornoemde escape geen rekening is gehouden. De plannen geven geen onderbouwing waarom meer dan 50% van de huidige bezoekers-met-auto hun vervoerswijze in de toekomst gaan veranderen. Voorts blijkt volgens indiërs dat op bladzijde 13 van het rapport Parkeerba-

lans fase 3 afwezig is. Indiener stelt dan ook dat de onderbouwing van het mobiliteitsplan en de parkeerproblematiek onvoldoende is. Indiener lijkt het logischer en duurzamer om een parkeergarage met oplaadpunten voor elektrische auto's te bouwen onder het station. Indiener stelt dat de gemeente Rotterdam dan twee vliegen in een klap slaat. Het bouwen van het meest duurzame en innovatieve stadion van Nederland. (zienswijze 3C)

14. Indiener leest in de plannen alleen maar restricties, terwijl Feyenoord City haar bezoekers moet faciliteren. Indiener verzoeken om beter inzicht in de MER hoe het geschetste mobiliteitsplan realiteit kan worden. (zienswijzen 42C en 43C)
15. Indiener ziet graag dat de robuustheidsanalyse inhoudelijk in het Verkeersplan wordt opgenomen. Niet alleen een belofte! Daarnaast stelt indiener dat een connectie naar Feyenoord XL door middel van een multimodale oeververbinding in een vroeg stadium moet worden meegewogen. De toekomstige infrastructurele maatregelen in het Verkeersplan zijn volgens indiener een aanslag op de recreatieve groene long functie en schoonheid van de wijk DWL – De Esch. Indiener stelt nogmaals voor een lans te breken voor een definitieve en gesubsidieerde veerdienst en bovendien te voorzien in woonvoorziening bij de aanlanding van de mogelijke tunnel/brug zodat de lokale MKB er tevens van profiteert. (zienswijze 3C)
16. Indiener geeft aan dat de in het Verkeersplan 2030 gebezigde term 'multimodale oeververbinding' door invulling daarvan met de term 'auto- of trambrug' of 'autotunnel' tegen de geest van het 'Programma Ruimte' van de Provincie Zuid-Holland is. Provincie Zuid-Holland ziet liever dat groengebieden verstevigd worden c.q. beschermd. Het ontsluiten van Zuid door een metroverbinding naar station Kralingse Zoom getuigt, volgens indiener, wel van 'groen inzicht' van de gemeente Rotterdam omdat dit en de groene long functie van de Eschpolder spaart en de hoeveelheid uitlaatgassen terugdringt. Indiener wijst erop dat een groen innovatief project mogelijk wordt door een zelfrijdende metro van de Kralingse Zoom naar de Nieuwe Kuip in te plannen met mogelijk Europese subsidie. Daarnaast wijst indiener dat het behoud van de akoestische- en ruimtelijke kwaliteit van de Eschpolder en de wijk DWL- De Esch van groot belang is ter compensatie van de toename aan geluids- en milieuoverlast. Het verminderen van de kans op een gezonde levensstijl aan de ene kant van de Maas ten faveure van een oeververbinding naar FeyenoordXL kan volgens indiener natuurlijk niet. Dit geldt ook voor de punten genoemd in 4.3.2. Leefbaarheid en gezondheid. (zienswijze 3C)
17. Indiener stelt dat de benaming van stadswijk 'Urban Bridge' niet geschikt is vanwege de nabijgelegen Van Brienoordbrug waardoor een sterke associatie met fossiele brandstof ontstaat. Indiener wil graag de benaming 'Urban Metro', omdat deze benaming verwijst naar duurzaamheid en metropool ineen, en daardoor beter geschikt is. Deze benaming gaat van zijn eigen kracht uit. (zienswijze 3C)

4.3 **Renovatie van de Kuip (waarom wordt dit niet onderzocht?)**

Met opmerkingen [LdV4]: Wilco iom Frank

18. Indiener stelt dat in de planvorming de Kuip niet genoemd wordt als een Gemeentelijk Monument, terwijl dat wel het geval is. Dit heeft tot gevolg dat de planvorming getoetst moet worden door de Commissie Welstand. Op bladzijde 16 wordt geen respect getoond voor het Gemeentelijk Monument, omdat een groot deel van de betonconstructie verwijderd wordt. Het beeld en het karakter gaat zowel vanuit buiten als binnen het stadion op deze manier verloren. Indiener is van mening dat het voorgaande beeld niet past in het gemeentelijk monumentenbeleid of hoe Rotterdam met monumenten om zou moeten gaan. Verder is indiener van mening dat de discussie over het feit dat de staalconstructie 'moe' is en in slechte staat verkeerd, niet opgaat als de constructie nu wel gebruikt gaat worden. Tot slot verzoekt indiener een duurzamer (her)gebruik van de bestaande bebouwing te onderzoeken. (zienswijze 4C)

19. Indieners stellen dat de startnota onvoldoende onderbouwd dat de gebiedsvisie afhankelijk is van een nieuw station. Het is volgens deze indieners niet onaannemelijk dat de beoogde functionaliteiten ook bij een renovatie van de Kuip gerealiseerd kunnen worden. (zienswijzen 28C en 43C)
20. Indieners vragen waarom de gemeente Rotterdam in Feyenoord-City renovatie van De Kuip niet heeft meegenomen als alternatief voor peperdure en risicovolle nieuwbouw? Een van de indieners geeft als oplossing om Feyenoord City te realiseren door de omgeving Cor Kieboomplein met de Kuip te verbinden door middel van een tunnel op de plaats waar nu de Stadionweg is. Deze zou een of meer uitgangen richting parkeerterreinen kunnen krijgen. Voorkomen wordt een keuze voor onnodige nieuwbouw in combinatie met verplichte verhuizing van ondernemers (panden moeten worden gesloopt). Daarnaast geeft deze indiener aan dat horeca en entertainment al aanwezig zijn op de Cor Kieboomplein. Door het aanleggen van de tunnel zou op de plaats van de Stadionweg een park gecreëerd kunnen worden. Met het geld dat op deze manier wordt gespaard, kunnen heel veel projecten voor Rotterdam Zuid worden gefinancierd. Een indiener wijst erop dat het peperdure nieuwbouw project niet realistisch en niet te onderhouden is op langer termijn in verband met het wegvallen van Europees voetbal voor Nederlandse voetbalclubs. Dit zal niet alleen een gigantisch negatief effect hebben voor de directe inkomsten van Feyenoord City, maar ook de aantrekkingskracht van Feyenoord City richting buitenlandse toeristen. (zienswijzen 5C, 6C, 7C, 8C, 9C, 10C, 11C, 12C, 13C, 14C, 15C, 16C, 22C, 23C, 25C, 26C, 27C, 28C, 29C, 32C, 33C, 34C, 37C, 38C, 39C, 40C, 42C, 43C)
21. Indieners willen graag het onderzoek dan wel argumenten zien als de optie tot renovatie van het huidige stadion serieus is onderzocht. Indieners willen dat deze onderzoeken expliciet als bijlage worden toegevoegd, zodat uitgangspunten/beweringen getoetst kunnen worden. (zienswijzen 12C, 24C en 45C)
22. Indieners vragen zich af of alle informatie in het document staat, zoals hoe het zit met het interieur van het stadion? Hoe zit het met de overgang van de ringen? Zijn er staanplaatsen? Hoeveel business units komen er? Bij plannen van BAM en Red de Kuip waren voorgaande vragen beantwoord. Ook vraagt indiener naar de financiële situatie. In het document ontbreken cijfers die bewijzen dat door middel van het nieuwe stadion Feyenoord zijn begroting ziet stijgen groter dan dat bij een verbouwing zou zijn? Is er überhaupt gekeken naar het eerdere stadionplan genaamd HNS (Het Nieuwe Stadion)? Indieners beschrijven dat daar achteraf werd geconcludeerd dat het onbegrijpelijk was dat Feyenoord ooit aan zo'n groot project wilde beginnen. Indieners verzoeken om antwoorden op de voornoemde vragen en waarom er ondanks HNS opnieuw een nog groter project wordt gestart? (zienswijzen 36C en 35C)

4.4 Locatie Veranda West versus Stadiondriehoek

23. Indiener vraagt of de locatie Veranda West milieutechnisch gezien beter is dan de bestaande Stadiondriehoek? Waarom is Veranda West beter/slechter voor het milieu in vergelijking tot het stadion binnen de driehoek houden? (zienswijze 12C)
24. Een nieuwe voetgangersbrug over het spoor. Indiener vraagt zich af waarom de gemeente Rotterdam hier niet eerder mee gekomen is? Dan had dit gebied zich al lang kunnen ontwikkelen. (zienswijze 12 C)
25. Indiener wil graag weten hoe met de afvalmaterialen, die vrij komen wanneer de Kuip gesloopt c.q. gerenoveerd, wordt omgegaan? (zienswijze 12C)
26. Indiener wil garanties dat er bij het afvoeren van het sloopmateriaal niet met afvalverwerkers wordt samengewerkt die afgelopen 20 jaar verdacht zijn geweest van milieu-overtredingen. (zienswijze 12C)

Met opmerkingen [LdV5]: Wilco

27. Indiener wil van de gemeente Rotterdam graag horen hoe Feyenoord City tijdens de bouw en na ingebruikname gebruik maakt van duurzame energiebronnen. (zienswijze 12C)
28. Indiener is eigenaar van het Leisure- en horecacomplex (het 'Complex') dat is gelegen naast de Pathé bioscoop aan het Cor Kieboomplein te Rotterdam. Het Complex wordt druk bezocht vanwege de gunstige ligging. Indiener heeft vanwege de ontwikkelingen met betrekking tot het startdocument zorgen over bereikbaarheid, parkeervoorzieningen en concurrentie Strip. Ten eerste volgt uit het startdocument dat in het kader van de MER verschillende varianten worden bekeken ten aanzien van ontsluiting en bereikbaarheid. Gedacht wordt aan (i) een knip tussen de Rosestraat/Colosseumweg-Laan op Zuid en de Rosestraat/Colosseumweg-Putselaan, (ii) een extra knip op de Veranda waardoor er geen doorgaande route meer is tussen de Korte Stadionweg en Stadionweg; plus een extra ontsluiting van het programma in de Stadiondriehoek op de Olympiaweg en (iii) knip in de Korte Stadionweg, waardoor er geen doorgaande route meer is via de Korte Stadionweg. De hiervoor onder punt (ii) en (iii) voorgestelde knip zorgt ervoor dat een verbinding ontbreekt op de Veranda waardoor er geen doorgaande route meer is. Dit is erg nadelig voor een goede bereikbaarheid van het Complex. Ten tweede kan uit het document worden afgeleid dat het college voornemens is om de parkeerplaatsen voor het Complex om te vormen tot 'groen'. Als bezoekers hun auto niet meer in de directe nabijheid van de Pathé bioscoop en het Complex kunnen parkeren, zullen zij eerder afzien van het bezoeken van de horeca en Leisure in het Complex en de nabijgelegen Pathé bioscoop. Ten slotte vreest indiener dat de bestaande commerciële functies op de Veranda zullen worden ondergesneeuwd door de (functies op de) Strip, zoals de megabioscoop. Er wordt een looproute gecreëerd over de Strip, waar zich concurrerende Leisure en horeca zullen bevinden. Daarmee wordt de Veranda uit de 'loop' gehaald. Dit is erg nadelig voor de exploitatie van het Complex en de belendende panden en bestaande functies. Indiener verzoekt het college, gezien het voorgaande, om het gebied Veranda en meer specifiek het Complex en de (locatie van de) naastgelegen Pathé bioscoop in een vroeg stadium concreet mee te nemen in de planvorming van Feyenoord City. Daarnaast interpreteert indiener de gekozen formuleringen in het startdocument ook zo dat als de wens bestaat bij de betrokken partijen om de commerciële functies op de Veranda te verplaatsen naar de Strip, het College welwillend zal zijn ten opzichte van die verplaatsing en ten opzichte van woningbouw op de vrijkomende locaties. Indiener verzoekt het College ook dit aspect meer concreet te behandelen in de verdere planvorming en mee te nemen in het Project-MER en de in dat kader te verrichten onderzoeken. (zienswijze 44A)

4.5 Invloed van bebouwing aan de rivier/relatie met stormvloedkering/dijk

29. Indiener kan nergens in het startdocument een vermelding vinden, dat het nieuwe stadion op een belangrijke dijk gebouwd gaat worden. Het stadion moet de functie als stormvloedkering gaan overnemen. Een andere indiener wil graag aanvullende informatie over de gekozen methode, beschrijving van alternatieven en beschrijving verantwoordelijkheden van Feyenoord City met betrekking tot het fungeren van het stadion als stormvloedkering en deze beschrijvingen expliciet toevoegen aan het document, zodat dit uitgangspunt/bewering getoetst kan worden. (zienswijzen 30C en 45C)
- De waterkering die langs de Stadionweg ligt blijft in tact. Het stadion ligt buitendijks en gaat niet functioneren als stormvloedkering. In het kader van de onderzoeken voor het MER vindt een toetsing plaats op het aspect waterveiligheid en de effecten van bouwen nabij de waterkering.*
30. Het te bouwen stadion zal deels in de Maas komen, op een plek waar op dit moment een bocht in de rivier zit. Deze bocht heeft meerdere lagen van stromingen; een boven, een midden en onderlaag. Door het veranderen van de situatie zal de stroming negatief veranderen. In de MER is onvoldoende aangegeven wat de gevolgen zijn van het veranderen van de stroming op de locatie waar het stadion de Maas zal ingaan. Eveneens is niet aangegeven dat alle verschillende stromingen onderzocht zijn en op welke

wijze. Indieners verzoeken het voorgaande alsnog te onderzoeken en te onderbouwen en op te nemen in de MER. (zienswijzen 41C en 43C)

Onderdeel van het MER, dat momenteel wordt opgesteld, is onderzoek naar de effecten van bouwen in het water op de stroming van de rivier.

31. De bouw van het stadion Feyenoord City op de gekozen locatie (incl. dam) kan leiden tot onveilige situaties op het water. In het document vindt indiener geen oplossingen om gevaarlijke situaties te voorkomen. Indiener wil graag aanvullende informatie over de gekozen methode om gevaarlijke situaties te voorkomen (en de effecten op milieu te kunnen beoordelen) expliciet als bijlage toe te voegen, zodat dit uitgangspunt/bewering getoetst kan worden. (zienswijze 45C)

Onderdeel van het MER, dat momenteel wordt opgesteld, is onderzoek naar de effecten van bouwen in het water op de stroming van de rivier. Vervolgens wordt beoordeeld of de verandering in stroming effect heeft op de nautische veiligheid.

4.6 Geluid

32. Tijdens het Arminiusdebat over Feyenoord City op 30 maart 2017 is bevestigd dat het te bouwen stadion geen geluiddicht dak zal krijgen. Het te bouwen stadion zal aan de buitenzijden diverse openingen krijgen. Het aantal bezoekers zal toenemen tot maximaal 63.000, waardoor het geluid ook zal toenemen. Mede door weersomstandigheden zal het ontstane geluid zijn eigen weg vinden doordat de wind het geluid draagt. Tevens zal de locatie van het stadion langs het water zijn, waardoor het geluid niet gebroken zal worden door bijvoorbeeld bebouwing. Indiener stelt dat in de MER niet is terug te vinden hoe men met de toename van het geluid om zal gaan en welke maatregelen er genomen zullen worden. Ook is niet terug te vinden welke weersomstandigheden gebruikt zijn om te berekenen dat de geluidstoename niet verder zal reiken dan wenselijk. Indiener verzoekt om dit op een juiste wijze kenbaar te maken inclusief de diverse omstandigheden en de gehanteerde berekeningen. (zienswijze 41C)

Onderdeel van het MER is onderzoek naar de geluiduitstraling van het stadion. Vervolgens wordt beoordeeld of maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de geluidnormen. Daarbij wordt gerekend en getoetst conform de wettelijke methode en normen, die onder meer rekening houdt met de ondergrond (zoals water of verharding) en het al dan niet aanwezig zijn van afschermende bebouwing.

4.7 Planschade

33. Indiener verzoekt aanpassing van de plannen, de bouwhoogten van bestemmingsplan Olympus aan te houden. Indien dat niet mogelijk is, dan verzoekt indiener af te zien van de bouw van een nieuw stadion aan de Westzijde van de Veranda. Indiener heeft bij aanschaf van zijn penthouse in woongebouw Rubens in 2007 te horen gekregen dat zijn vrije uitzicht over de rivier en de skyline van Rotterdam gegarandeerd was. Nu dreigt dat uitzicht door de plannen te worden weggenomen. Dit uitzicht is mede tot uitdrukking gekomen in 2007 in de verkoopprijs van de appartementen. Van gelijke appartementen steeg namelijk de verkoopprijs per verdieping exact 2.000 euro. Indiener stelt dat door het verlies van uitzicht indiener directe planschade oploopt. Daarnaast voorziet indiener hinder van bouwactiviteit, een onaantrekkelijke en overbelaste buurt en veel onzekerheid. Wat gevolgen heeft voor indiener voor de verkoopbaarheid van het appartement. (zienswijze 19C)

Met opmerkingen [LdV6]: Wilco en Willemien

5 Advies commissie voor de m.e.r.

5.1 Inleiding

Onderstaand zijn om de hoofdlijnen van het advies van de commissie voor de m.e.r. samengevat. De Commissie geeft als leeswijzer van haar advies aan dat het advies gelezen moet worden aanvullend op het Startdocument Bestemmingsplan en MER Feyenoord City, d.d. 28 november 2017. Voor de leesbaarheid is informatie uit het startdocument herhaald waardoor enige overlap optreedt maar wel een volledig beeld ontstaat van te onderzoeken aspecten in het MER.

De adviezen die in hoofdstuk 6 van het advies zijn gegeven zijn gedetailleerde opmerkingen bij de deelonderzoeken mobiliteit, leefbaarheid en gezondheid, externe veiligheid, ruimtelijke kwaliteit, water en bodem, ecologie en duurzaamheid. Deze adviezen zullen worden meegenomen in de verschillende deelonderzoeken en zijn hieronder niet behandeld. Het volledige advies is als bijlage bijgevoegd.

5.2 Achtergrond gebiedsontwikkeling

De commissie vraagt de eventueel nog bestaande (financiële) onzekerheden en welke milieuri-sico's en eventuele gevolgen voor de planning en het doelbereik die met zich meebrengen voor de verschillende fases van de gebiedsontwikkeling te beschrijven.

De commissie adviseert in het MER de belangrijkste (milieu- en overige) argumenten die een rol hebben gespeeld bij de keuze voor Veranda West tegenover die van Veranda Oost en Driehoek te beschrijven. In het startdocument is gesteld dat de locatie Veranda West haalbaar is geworden omdat de voorwaarden voor bouwen in de rivier (Nieuwe Maas) zijn versoepeld. De commissie wil hier een nadere toelichting op.

De commissie vraagt te beargumenteren waarom een gebiedsontwikkeling uitgaande van renovatie van de Kuip is afgefallen. Zij vraagt een helder overzicht van de (milieu- en andere) voor- en nadelen die deze optie met zich meebrengt ten opzichte van een gebiedsontwikkeling uitgaande van realisatie van een nieuw stadion en herontwikkeling van de bestaande Kuip.

De commissie vraagt in het MER aan te geven welke mogelijkheden verbonden zijn aan de Crisis- en herstelwet-status van het plan en in hoeverre van deze mogelijkheden gebruik wordt gemaakt.

5.3 Doelen en ambities

De commissie adviseert de in het startdocument beschreven doelen en ambities te prioriteren en mogelijk te clusteren, gekoppeld aan de fasering van de gebiedsontwikkeling. De commissie vraagt de doelen en ambities door middel van indicatoren te concretiseren en/ of te kwantificeren, zodanig dat ze kunnen dienen voor het bepalen, monitoren en evalueren van het doelbereik van de alternatieven en de varianten.

5.4 Voornemen en alternatieven

De commissie adviseert per ontwikkelfase de opgaven die voorliggen en de concrete activiteiten die worden ontplooid te beschrijven. Zij vraagt daarbij onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (aanleg/inrichting) en de gebruiksfase (gebruik en beheer).

Met opmerkingen [LdV7]: Wilco

Met opmerkingen [LdV8]: Monique

Met opmerkingen [LdV9]: Monique

De commissie adviseert een variant uit te werken in het MER die maximaal inzet op het realiseren van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Naast de in het plan opgenomen sport-, maatschappelijke en vrijetijdsactiviteiten zijn daarvoor van belang:

- de geluid-, trilling-, wind-, licht- en schaduwhinder;
- de luchtkwaliteit (NOx en fijn stof);
- de sociale en verkeersveiligheid;
- de mogelijkheden voor gezonde mobiliteit (lopen, fietsen);
- de mate van barrièrewerking;
- de aanwezigheid van groen en water.

Met opmerkingen [LdV10]: Wilco

De commissie vraagt in het MER de begrenzing van het plangebied nader te onderbouwen. De Commissie merkt op dat de Veranda, de oeverzone en het rangeerterrein zijn toegevoegd aan het plangebied (zie startdocument, figuur 3.1) terwijl daar in fase 1, 2 of 3 geen activiteiten lijken plaats te vinden (zie startdocument, figuren 2.5, 2.9 en 2.10). Aangegeven is dat in deze gebieden door het voornemen wel andere activiteiten aangejaagd kunnen worden, maar dat deze activiteiten formeel geen onderdeel uitmaken van het voornemen. Het ligt dan voor de hand deze gebieden geen onderdeel uit te laten maken van het plangebied in het MER. Bovendien stelt de commissie dat, indien de compensatie die nodig is voor de opstuwung van het rivierpeil door het nieuwe stadion bij het Eiland van Brienoord wordt gerealiseerd, dit betekent dat deze compensatie onlosmakelijk verbonden is met het voornemen en dit gebied ook deel uitmaakt van het plangebied.

Met opmerkingen [LdV11]: Monique

5.5 **Autonome ontwikkeling**

De commissie adviseert bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling uit te gaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. De commissie geeft aan dat als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan verschillende scenario's voor de autonome ontwikkeling kunnen worden gebruikt.

De commissie vraagt aan te geven of en hoe met de diverse infrastructurele maatregelen en nieuwe ingrijpende projecten in en nabij het plangebied wordt rekening gehouden, zowel qua inrichting van het plangebied als bij het bepalen van de milieugevolgen van het voornemen. Zij adviseert aan te geven in welke mate deze ontwikkelingen een voorwaarde kunnen zijn voor het (op termijn) goed functioneren van het plangebied en hoe de inrichting eruit komt te zien wanneer deze ontwikkelingen niet doorgaan of later worden uitgevoerd.

Met opmerkingen [LdV12]: Monique

5.6 **Monitoring en evaluatie**

De Commissie adviseert de transformatie van het plangebied te ondersteunen met een flexibel integraal informatiesysteem waarbij nu begonnen wordt met een 'leefomgevingsfoto' van de huidige situatie. Deze 'leefomgevingsfoto' kan vervolgens na iedere fase van de gebiedsontwikkeling bijge-werkt worden naar aanleiding van gerealiseerde ruimtelijke en economische ontwikkelingen en de ontwikkeling van de leefomgevingskwaliteit. De commissie geeft aan dat hiermee in de gaten kan worden gehouden in welke mate de doelen en ambities worden bereikt en of de gevolgen voor de leefomgeving acceptabel blijven. Ook kan waar nodig bijgestuurd worden. Zij adviseert in het monitorings- en evaluatieprogramma in ieder geval de mobiliteitseffecten en de (milieu-)kwaliteit van de openbare ruimte op te nemen, zowel bij regulier gebruik als bij evenementen.

Met opmerkingen [LdV13]: Monique