



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Stadionpark Rotterdam

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport**

25 september 2009 / rapportnummer 2201-76





## 1. OORDEEL OVER HET MER

Het College van burgemeester en wethouders van Rotterdam heeft de ambitie om het gebied rondom de Kuip te herontwikkelen. Het Stadionpark moet een dynamische plek worden met allure. Het College wil dit gebied ontwikkelen tot de grootste locatie in Rotterdam voor top- en amateursport en 'leisure'. Er zal als belangrijk onderdeel van de planvorming een nieuw voetbalstadion worden gebouwd: De Nieuwe Kuip (DNK); ook komen er woningen en kantoren in het gebied en wordt de verkeersinfrastructuur aangepast.

Voor het Stadionpark wordt een structuurvisie vastgesteld. In de structuurvisie worden onder meer de volgende onderdelen vastgelegd:

- verkeersstructuur van het gebied;
- situering en omvang van de verschillende programmaonderdelen;
- locatie voor De Nieuwe Kuip.

Om milieubelangen mee te kunnen laten wegen bij de besluitvorming over deze structuurvisie is een milieueffectrapport (plan-MER) opgesteld. De Commissie voor de m.e.r. is verzocht dit MER te toetsen.<sup>1</sup> Tijdens de toetsing heeft een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie en het bevoegd gezag. Daar heeft de Commissie aangegeven dat het MER naar haar oordeel op het onderdeel 'buitendijks bouwen en hoogwaterveiligheid' onvolledig is. Naar aanleiding daarvan heeft het bevoegd gezag de Commissie verzocht de advisering op te schorten om een aanvulling op het MER te maken.<sup>2</sup> De Commissie is van mening dat in het MER en de aanvulling tezamen de essentiële informatie voor een keuze voor één van de alternatieven aanwezig is.

Het MER is prettig leesbaar, voorzien van duidelijk kaartmateriaal en kent een duidelijke en consistente opbouw. De beoordeling van milieueffecten volgt in de meeste gevallen logisch uit de beschrijving. Er is voor gekozen het MER al in een zeer vroeg stadium van planvorming op te stellen. Hierdoor kunnen de bevindingen uit het MER een goede bijdrage leveren aan het planproces; anderzijds zijn er nog veel onzekerheden en is de beschrijving van de effecten nog op een relatief abstract niveau. Hoewel het MER voor veel milieuaspecten slechts een inventarisatie van kansen en (mogelijke) knelpunten bevat, worden in het MER zinvolle en relevante aandachtspunten voor het vervolgtraject gegeven.

Uit het MER blijkt dat er behalve hoogwaterveiligheid nog enkele belangrijke aandachtspunten voor het vervolgtraject zijn. Hierbij gaat het met name om:

- de kwaliteit van de bereikbaarheid, te weten:
    - de interne afwikkeling van autoverkeer en langzaam verkeer;
    - ontsluiting van het plangebied per openbaar vervoer;
    - parkeermogelijkheden, vooral in combinatie met de gewenste ruimtelijke kwaliteit.
  - geluidhinder en de maatregelen daartegen in relatie tot het woonklimaat.
- In hoofdstuk 3 gaat de Commissie hier verder op in.

---

<sup>1</sup> Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) onder *adviezen*.

<sup>2</sup> Zie voor data en termijnen bijlage 1.

## 2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

### 2.1 Buitendijks bouwen, hoogwaterveiligheid en klimaatadaptatie

#### **MER**

Mede op basis van het plan-MER wordt een keuze gemaakt tussen vier stedenbouwkundige programma's (alternatieven), die ieder het buitendijkse gebied op verschillende wijze invullen. Voor alle programma's is in beeld gebracht wat dit betekent vanuit oogpunt van waterbergingsopgave en rivierkunde. Er ontbreekt echter een risico-analyse van de verschillende stedenbouwkundige programma's. Naar de mening van de Commissie zijn een analyse van het risico op overstroming en de daarmee samenhangende noodzakelijke maatregelen (overstromingsbestendig bouwen, ontruimings- en vluchtroutes) essentiële aspecten om mee te wegen bij de keuze voor één van de stedenbouwkundige programma's. De exacte maatregelen en vormgeving kunnen dan in het vervolg van het proces worden uitgewerkt.

Deze risico-analyse zou gebaseerd moeten zijn op de hoogwaterprognoses (op hoofdlijnen) op de langere termijn (25-100 jaar) in relatie tot klimaatsverandering: zeespiegelstijging gecombineerd met het vaker voorkomen van hogere rivierwaterpiekafvoeren. Uit de analyse moet blijken wat dit betekent voor het buitendijkse deel van het plangebied.

Ook ontbreekt in het MER aandacht voor het hiermee samenhangende in ontwikkeling zijnde beleid.<sup>3</sup>

#### **Aanvulling**

In de aanvulling worden de kansen op een overstroming geanalyseerd, de gevolgen van een overstroming per alternatief (kwalitatief) geschetst en wordt in beeld gebracht welke maatregelen van toepassing (kunnen) zijn. Ook worden het beleid en de verdeling van verantwoordelijkheden aangaande buitendijks bouwen in beeld gebracht.

De Commissie maakt hierbij de kanttekening dat de risico's groter zijn dan in de aanvulling wordt gesteld. Uit recente bronnen<sup>4</sup> blijkt dat in de huidige situatie bij extreme omstandigheden ca. 50% van het gebied risico's op overstroming loopt. Zonder extra maatregelen is dit in 2100 nog minimaal 10% meer. Ook wordt in de aanvulling nog geen aandacht besteed aan de risico's als gevolg van golven en opstuiwend water in combinatie met een extreem hoge waterstand. Deze aspecten dienen in de uitwerkingsfase nader aan de orde te komen; klimaatrobuust bouwen vraagt om maatwerk dat een plan-MER nog niet kan invullen.

■ Met inachtneming van bovenstaande punten onderschrijft de Commissie de gegeven onderlinge vergelijking van de alternatieven op de onderdelen 'klimaatrobuustheid' en 'overstromingsrisico's buitendijks gedeelte'.

---

<sup>3</sup> Onder andere het advies van de Commissie Veerman, het in ontwikkeling zijnde beleid van de provincie Zuid-Holland en de programma's 'Rotterdam Climate Proof' en 'Rotterdam Waterstad'.

<sup>4</sup> Rijkswaterstaat Zuid-Holland, 15-11-2007: Atlas Buitendijkse Gebieden van de Systeemanalyse Rijn-Maasmonding.

## 2.2 Fasering

De Commissie heeft in haar advies voor reikwijdte en detailniveau als hoofdpunt benoemd: inzicht in de wijze waarop wordt omgegaan met de vele spelers waarvan de gebiedsontwikkeling afhankelijk is en de lange doorlooptijd die het project kent.

In het plan-MER wordt niet ingegaan op de consequenties wanneer één of meer programmaonderdelen (OV-verbindingen) niet of pas veel later doorgaan. Uit het MER komt echter wel duidelijk naar voren dat een goede OV-ontsluiting essentieel is voor het slagen van de volledige gebiedsontwikkeling. De gemeente heeft toegelicht dat er een wisselwerking wordt beoogd tussen het ontwikkelen van OV en overige functies. De Commissie onderkent dat het in deze fase van planvorming moeilijk, zo niet onmogelijk is, de fasering gedetailleerd weer te geven. Indien de programmaonderdelen echter niet in de juiste volgorde ontwikkeld (kunnen) worden, kan dit reële risico's opleveren voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied, zeker gezien de lange ontwikkelingsperiode van de beoogde sportcomplexen, infrastructuur, kantoren en woningen (minstens 20 jaar).

- De Commissie adviseert een beschrijving van de beoogde fasering van programmaonderdelen op te nemen in de structuurvisie, alvorens deze vast te stellen en hierbij tevens terugvalopties op te nemen voor het geval één of meer programmaonderdelen niet of (veel) later gerealiseerd worden.

## 3. AANBEVELINGEN VOOR HET VERVOLGPROCES

De opmerkingen in het verdere advies hebben geen betrekking op essentiële punten. De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming, en alvast een aanzet te doen voor de nog volgende (besluit)-m.e.r.

### 3.1 Verkeer

#### **Autoverkeer**

Uit het plan-MER blijkt dat de verkeersafwikkeling, met name op piekmomenten, in alle alternatieven een knelpunt zal vormen. Voor alle alternatieven is extra wegcapaciteit nodig, maar in het plan-MER is nog niet per alternatief weergegeven wat de benodigde capaciteitsuitbreiding op verschillende wegen/wegvakken is en wat dit betekent voor de wegenstructuur en wegcapaciteit in aangrenzende gebieden. Ook is niet bekend wat de omvang en haalbaarheid van de noodzakelijke ingrepen zullen zijn. De conclusie dat de knelpunten in verkeersafwikkeling oplosbaar zijn, is daarom nog niet hard te maken. Bovendien werkt de onzekerheid met betrekking tot de verkeersdruk door in de berekeningen omtrent verkeersgerelateerde milieuaspecten zoals luchtkwaliteit en geluid.

In het MER wordt in beschouwende zin ingegaan op de mate waarin vervoersmanagement (bijvoorbeeld door middel van maatregelen als kortingskaarten, transferia en pendelvervoer) een oplossing kan bieden voor de gesignaleerde knelpunten. Een kwantitatieve onderbouwing hiervan in de volgende fase is van belang, omdat de voorgestelde ontwikkelingen zullen leiden tot een extra mobiliteitsgroei en daarmee tot een (te) grote druk van het autoverkeer. De Commissie verwacht dat voor het bereiken van de modal shift zoals in de ontwerp-Structuurvisie en plan-MER is verwoord (meer fietsverkeer, openbaar

vervoer en voetgangersverkeer en minder autoverkeer) goede kansen voor het Stadionpark aanwezig zijn.

- De Commissie adviseert in de verdere planvorming een mobiliteitsplan op te stellen, dat de gestelde doelen uit de Structuurvisie Stadionpark voor verkeer en parkeren (zie ook 3.1.2.) concreet uitwerkt.

### **Parkeren**

In het plan-MER wordt ervan uitgegaan dat 10.000 parkeerplaatsen voor bezoekers van het gehele plangebied voldoende zullen zijn (p. 54). Tijdens piekmomenten zoals grote evenementen in DNK zijn er echter meer nodig, zeker wanneer niet de beoogde 50% maar 70% van de bezoekers per auto zal komen (zoals in de huidige situatie het geval is). Hiermee is de positieve score voor alle alternatieven in tabel 4.2.8 (p. 53) niet zeker. Ook is weinig aandacht geschonken aan de parkeerbehoefte vanuit de overige in het gebied beoogde functies zoals wonen en werken.

Mede vanuit die achtergrond vraagt de Commissie zich af of in het plangebied met een groot aantal bovenwijkse voorzieningen meer differentiatie op het gebied van parkeervoorzieningen mogelijk en wellicht zelfs nodig is om deze toenemende druk in goede banen te leiden.

- De Commissie adviseert bij de verdere uitwerking en als onderdeel van het mobiliteitsplan een gedetailleerde parkeervisie op te stellen waarin aandacht wordt geschonken aan:
  - de verschillende doelgroepen;
  - de ruimtelijke verdeling van de (soorten) parkeeraccommodaties;
  - maximale inzet op dubbelgebruik.

### **Openbaar Vervoer**

Een adequate ontsluiting per openbaar vervoer (OV) kan beschouwd worden als drager voor de totale gebiedsontwikkeling, aangezien

- de ambitie is dat 50% van de bezoekers van evenementen met andere vervoersmiddelen dan de auto komt;
- uit het plan-MER blijkt dat de verkeersafwikkeling en het parkeren mogelijk knelpunten gaan vormen.

Het ontwikkelen van OV is echter mede afhankelijk van andere partners. Uit het MER blijkt niet wat het aanbod en herkomst is van de potentiële OV-reizigers en hoe deze bediend worden in welke fase van de ontwikkelingen.

- De Commissie adviseert bij de beschrijving van de fasering (zie par. 2.2 van dit advies) aandacht te besteden aan de tijdige ontwikkeling van voldoende openbaar vervoer in, van en naar het plangebied.

## **3.2**

### **Geluid**

Bij alle alternatieven kan naar verwachting -mede door het treffen van maatregelen- aan grenswaarden en streefwaarden worden voldaan. Voor geluid (weg- en railverkeer) zullen ondanks het treffen van maatregelen (stiller asfalt) hogere grenswaarden aan de orde zijn. Deze kunnen alleen vastgesteld worden als voldaan wordt aan de ontheffingscriteria behorend bij het Rotterdamse hogere waarden beleid (vastgesteld beleid). Mocht dit niet voldoende soelaas bieden dan zullen de woningbouwplannen moeten worden aangepast (afscherming door gebouwen, dove gevels). Het effect van stil asfalt zal overigens, vanwege de relatief lage rijsnelheden in het gebied, beperkt zijn.

Bij ontheffing speelt tevens de aanwezigheid van geluidluwe gevels een rol. Hiervoor zijn beschouwingen over de cumulatie van de verschillende geluidsoorten van belang. Deze toepassing vraagt om een ingenieus ontwerp van woningen, waarbij tevens de woningventilatie dient te worden betrokken. De vraag hoe een uitgebreid maatregelenpakket niet ten koste gaat van de kwaliteit van het leefklimaat verdient nadrukkelijk aandacht.

- De Commissie wijst erop dat het risico bestaat dat de ambities met betrekking tot kwaliteit ondersneeuwen in het uitgebreide pakket aan noodzakelijke maatregelen, indien deze bij de verdere uitwerking niet centraal gesteld worden.

### 3.3 Externe veiligheid

In het plan-MER zijn landafstanden tot de Maasoever gegeven waarbinnen belemmeringen voor bouwen gelden (25 m) of kunnen gelden (40 m) vanwege transport van gevaarlijke stoffen over de Maas. De consequenties daarvan voor het bouwen boven water in het alternatief Rotterdamse Inzet zijn niet concreet gemaakt. In de ontwerp-Structuurvisie wordt gesteld dat dit probleem beleidsmatig is op te lossen door verhoging van de landtong van het Eiland van Brienoord. De Commissie wijst erop dat daarmee niet het feitelijke probleem wordt opgelost, namelijk dat stralingswarmte van een plasbrand op het water van invloed kan zijn binnen het plangebied. Ten zuiden van de (eventueel opgehoogde) landtong zou een eventuele plasbrand zich vanaf de Maas via het Zuiddiepje kunnen verspreiden.

- De Commissie adviseert bij uitwerking aandacht te schenken aan de mogelijkheden voor voorzieningen in het geval van calamiteiten op het water, zoals de mogelijkheden het plangebied af te schermen bij een plasbrand.





## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing plan-MER**

**Initiatiefnemer:** college van burgemeester en wethouders gemeente Rotterdam

**Bevoegd gezag:** gemeenteraad gemeente Rotterdam

**Besluit:** vaststellen van de structuurvisie Stadionpark Rotterdam

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie C10.1; C11.2.

**Activiteit:** De gemeente Rotterdam wil het gebied Stadionpark herontwikkelen tot een stadsdeel waar het accent op sport en 'leisure' ligt.

**Bijzonderheden:** Tijdens de toetsing heeft de Commissie aangegeven dat het MER op het onderdeel 'buitendijks bouwen en hoogwaterveiligheid' onvolledig is. Naar aanleiding daarvan heeft de gemeente een aanvulling op het MER opgesteld, waarin is beschreven:

- wat het beleid en de verdeling van verantwoordelijkheden aangaande buitendijks bouwen is;
- wat de kansen op een overstroming zijn;
- wat de gevolgen van een overstroming zijn in de verschillende alternatieven;
- welke maatregelen van toepassing (kunnen) zijn.

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure: 9 januari 2009

advies aanvraag bij de Commissie m.e.r.: 18 december 2008

ter inzage legging: 9 januari 2009 tot en met 20 februari 2009

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 27 februari 2009

kennisgeving MER: 29 juli 2009

ter inzage legging MER: 31 juli 2009 tot en met 10 september 2009

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 13 juli 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 25 september 2009

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. L.D. Boom

ing. R.P.M. Jansen

ir. W.H.A.M. Keijsers

drs. G. Korf (werkgroepsecretaris)

ing. B. Peters

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

### **Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer en de documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het

MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.



## Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Stadionpark Rotterdam

Het College van burgemeester en wethouders van Rotterdam wil het Stadionpark, het gebied rondom de Kuip, herontwikkelen tot de belangrijkste locatie in Rotterdam voor sport en 'leisure'. Ook komen er woningen en kantoren in het gebied en wordt de verkeersinfrastructuur aangepast. Voor deze ontwikkelingen wordt een structuurvisie vastgesteld. Om milieubelangen mee te kunnen laten wegen bij de besluitvorming over deze structuurvisie is een milieueffectrapport (plan-MER) opgesteld.

ISBN: 978-90-421-2839-2



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

