Commissie voor de
milieueffectrapportage

Gebiedsontwikkeling Feyenoord City

Toetsingsadvies over de aanvulling op het milieueffectrapport

23 juli 2020 / projectnummer: 3274

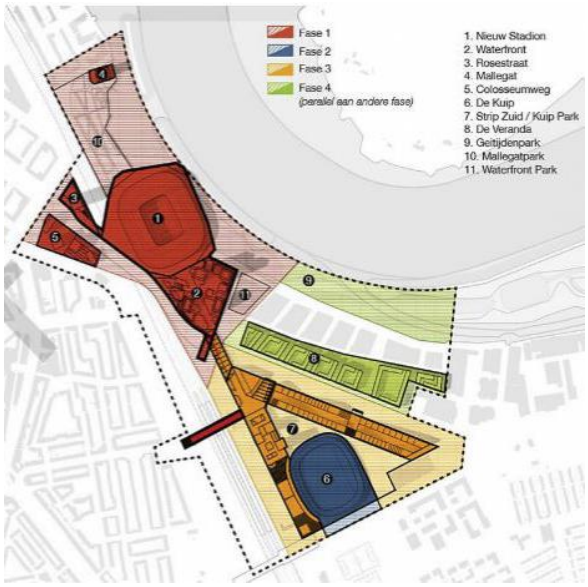
1 Advies over de aanvulling op het milieueffectrapport

De gemeente Rotterdam wil het gebied Stadionpark gefaseerd ontwikkelen tot een aantrekkelijk gebied voor wonen, werken, detailhandel, horeca, sport en recreatie (Feyenoord City, zie figuur 1). Doel is een sociaaleconomische impuls geven aan Rotterdam-Zuid en de ruimtelijke kwaliteit van het gebied verhogen. Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan en de benodigde vergunningen is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In haar voorlopige advies heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') geconstateerd dat in het MER uitgebreide beschrijvingen van onderzochte alternatieven en analyses van de milieugevolgen en het doelbereik zijn opgenomen. Er ontbrak echter nog informatie over geluidhinder, verkeer en bereikbaarheid, externe veiligheid, stroming en erosie, duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit, natuur en monitoring en evaluatie. Daarom heeft de initiatiefnemer een aanvulling op het MER opgesteld. De DCMR Milieudienst Rijnmond heeft, namens de gemeente Rotterdam, de Commissie gevraagd hen te adviseren over de juistheid en volledigheid van de informatie in de aanvulling op het MER.

De aanvulling op het MER bevat alle nog ontbrekende informatie, behalve over:

- **de veiligheidsrisico's van scheepsaanvaringen. Nog niet duidelijk is in hoeverre wordt voldaan aan de eisen uit de Richtlijn Vaarwegen en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening;**
- **de gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit van met name het Waterfront Park bij realisatie van een nieuwe brug over de Nieuwe Maas;**
- **de berekende stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. De hiervoor gebruikte aantallen motorvoertuigen komen niet overeen met die gebruikt in de verkeerstudie.**

De ontbrekende informatie acht de Commissie nodig om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij de besluitvorming. Zij adviseert daarom deze informatie alsnog te verzamelen en dan pas een besluit te nemen over het bestemmingsplan en de vergunningen voor Feyenoord City. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel en aanbevelingen toe.



Figuur 1: Fasering van de ontwikkeling van Feyenoord City (bron: MER Feyenoord City).

Achtergrond
Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan Feyenoord City en de benodigde vergunningen wordt de procedure voor milieueffectrapportage doorlopen en is een milieueffectrapport opgesteld. De DCMR Milieudienst Rijnmond heeft, namens de gemeente Rotterdam, de Commissie gevraagd te adviseren over de juistheid en volledigheid van het MER.

Waarom een advies?
De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeente Rotterdam – besluit over Feyenoord City.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer 3274 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak. Ook vindt u daar het advies over de reikwijdte en het detailniveau van het MER, dat de Commissie heeft uitgebracht op 20 maart 2018, alsook haar voorlopige advies over het MER zelf, uitgebracht op 25 mei 2020. De Commissie brengt een voorlopig advies uit als de initiatiefnemer een aanvulling op het MER opstelt en het bevoegd gezag de informatie daarin door de Commissie op juistheid en volledigheid wil laten toetsen.

2 Toelichting op het advies

2.1 Geluidhinder

Wegverkeer
In de aanvulling op het MER is de geluidbelasting vanwege het wegverkeer nu gepresenteerd met en zonder de forfaitaire aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder (Wgh). Dit artikel bepaalt, zoals ook gesteld in de aanvulling, dat bij de beoordeling van geluid afkomstig van wegen ermee rekening mag worden gehouden dat het wegverkeer in de toekomst 5dB stiller wordt. De Commissie wijst er nogmaals op dat het niet aannemelijk of op zijn minst onzeker is dat wegvoertuigen stiller worden. Door de geluidbelasting nu ook te presenteren zonder toepassing van artikel 110g Wgh is de meest waarschijnlijke geluidbelasting in beeld gebracht. In alle alternatieven is sprake van een geluidbelasting hoger dan 68 dB. De effectbeoordeling verandert daardoor overigens niet, die blijft zeer negatief (--). Op dit punt is nu voldoende informatie voor de besluitvorming beschikbaar.

Evenementen buiten het stadion
Buiten het stadion zullen incidenteel evenementen gehouden worden. De geluidsimmissie daarvan is in het MER gemodelleerd met een begrensde / geconcentreerde bron. In de aanvulling op het MER is beargumenteerd dat de worstcasesituatie in beeld is gebracht door een kermis als uitgangspunt te nemen en een plek op de Strip te kiezen die daarvoor voldoende breed is. Kleinere of meer gespreide evenementen zullen lagere geluidbelastingen veroorzaken. Hiermee is, naar het oordeel van de Commissie voldoende duidelijk gemaakt dat de in het MER gepresenteerde geluidemissie en -belasting voor evenementen buiten het stadion de worstcase betreft.

Maatregelen voorkeursalternatief

In de aanvulling op het MER is nadere informatie gepresenteerd over het pakket maatregelen waarop de beoordeling van de geluidhinder van het '*voorkeursalternatief inclusief maatregelen'* is gebaseerd. Onderscheid is gemaakt tussen maatregelen gericht op het wegverkeer, het railverkeer en het stadion (zowel wedstrijden als evenementen). Door de borging ervan in de regels van het bestemmingsplan en het Rotterdams geluidbeleid verbetert de beoordeling van zeer negatief (--) naar negatief (-). De betere score wordt vooral bereikt met maatregelen die het woon- en leefklimaat in en rond woningen verbeteren, en niet de geluidbelasting te verlagen. Uitzondering hierop zijn maatregelen aan het stadion om de geluiduitstraling te beperken (beter geluidsisolerend dak en beperking van de ventilatieopeningen). Op dit punt is hiermee nu voldoende informatie voor de besluitvorming beschikbaar.

In het MER en de aanvulling daarop wordt ingegaan op de geluidseffecten van de evenementen en de maatregelen om de geluidbelasting te laten voldoen aan het geluidbeleid van de gemeente Rotterdam. Daarbij wordt specifiek ingegaan op het borgen van een aanvaardbaar binnenniveau van maximaal 65 dB(C) voor nieuw te bouwen woningen bij een geluidsbelasting op de gevel van 90 dB(C). Voor bestaande woningen wordt een geluidbelasting op de gevel van maximaal 84 dB(C) verwacht. Gezien de in het algemeen lagere geluidisolatie van bestaande bouw is het bereiken van een binnenniveau van max 65 dB(C) niet volledig geborgd. De Commissie adviseert om deze notie mee te nemen bij verdere planuitwerking en besluitvorming, en dit onderwerp specifiek mee te nemen bij de monitoring van de geluidbeleving.

2.2 Verkeer en bereikbaarheid

In de aanvulling op het MER is ingegaan op de effectiviteit van maatregelen om de parkeerproblematiek bij stadionbezoek op te lossen en de gewenste verschuiving richting fiets en openbaar vervoer te bereiken. Aangegeven is dat per saldo al 9600 parkeerplaatsen in de 1ste, 2de en 3de schil gegarandeerd zijn en dat naar verwachting in 2025 het, conform het mobiliteitsplan gewenste, totaal aantal parkeerplaatsen beschikbaar zal zijn. De mogelijkheid wordt bovendien gecreëerd om 2500 extra parkeerplaatsen in te zetten. De gewenste verschuiving naar het gebruik van fiets en openbaar vervoer is gebaseerd op al ingezette trends in het gebied en vergelijking met vergelijkbare situaties elders, zoals in Amsterdam en Londen, en op geplande investeringen in OV en fietsfaciliteiten. Gelet op deze trends acht ook de Commissie de veronderstelde stijgingen van het fietsgebruik (van 4 naar 7%) en het openbaar vervoer (van 18 naar 36%) realistisch.

Tezamen met het geformuleerde flankerende beleid (onder andere meer betaald parkeren en parkeerduurbeperking), afspraken over all-in tickets en peak shaving[1], in combinatie met monitoring en het duidelijk beleggen van verantwoordelijkheden (bonus/malus regeling), geeft dit de Commissie het vertrouwen dat de parkeerproblematiek bij voetbalwedstrijden en evenementen beheersbaar zal zijn en dat de verwachte effecten op de modal shift zullen optreden. Hiermee is voldoende informatie beschikbaar voor de besluitvorming.

[1] Peak shaving is het met maatregelen spreiden in de tijd van het komen en gaan van bezoekers tijdens evenementen.

2.3 Externe veiligheid

Groepsrisico

In de aanvulling op het MER zit een nieuwe berekening van het groepsrisico, nu uitgaande van het aantal voetbalwedstrijden en concerten / evenementen dat maximaal mogelijk wordt gemaakt met het bestemmingsplan (respectievelijk 50 en 12 per jaar). Ook is er horeca toegevoegd, o.a. in de vorm van een discotheek/club op de Strip Noord. Het groepsrisico komt met deze worstcaseberekening uit op 3,5 maal de oriëntatiewaarde. In de oorspronkelijke berekening in het MER was dat 2,35 maal de oriëntatiewaarde. Op dit punt is hiermee nu voldoende informatie voor de besluitvorming beschikbaar.

Risico's in relatie tot strekdam

In het MER was geen consistente informatie opgenomen over de afmetingen, de positie en de veiligheidsmarges van de strekdam, die primair fungeert als aanvaarbeveiliging. Daardoor was niet duidelijk in hoeverre aanvaar- en plasbrandrisico's juist waren ingeschat. Ook was onduidelijk of bij realisatie van een brug als derde oeververbinding over de Nieuwe Maas voldoende ruimte over blijft om veilige scheepvaart op de rivier te kunnen waarborgen.

In de aanvulling op het MER is aangegeven dat de strekdam aan de noordwestzijde is ingekort om voldoende afstand tot de Evides-waterleiding aan te houden, en dat de hoogte van de strekdam is gereduceerd tot 3,00 meter + NAP. In een nieuw advies van MARIN zijn de hydraulische effecten van de nieuwe keuzes beoordeeld. De aangepast maatvoering van de strekdam heeft een zeer beperkt effect op de stroming en de nautische veiligheid, zo wordt geconcludeerd. Een vrijwaringszone van 15 meter tot het concours (rondgang) van het stadion wordt aangehouden als aanvaarbeveiliging. Ten opzichte van de gevel van het stadion bedraagt de afstand meer dan 25 meter.[2]

De Richtlijnen Vaarwegen (RVW) gaan uit van een nautische Maatgevende Hoogwaterstand (MHW) die ter plaatse overeenkomt met een grenspeil van 2,68 meter + NAP. Dit is de maximale waterstand die eenmaal per twee jaar in het gebied kan optreden. Voor de hoogte van een aanvaarbeveiliging hanteert de RVW een maatvoering van MHW + 1 meter.[3] Artikel 2.1.2, lid 2d van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft aan dat voor een zeehaventoegang als de Nieuwe Maas een vrijwaringszone van 40 meter moet worden gehanteerd.[4]

In de aanvulling op het MER wordt gesteld dat de maatvoering uit de RVW niet zonder meer toepasbaar is bij snelstromende rivieren. In figuur 3.1 wordt een aanvaringssituatie getoond bij een normale waterstand en een geladen schip. Bij de beoordeling van aanvaringsrisico's

---

2 De Commissie merkt op dat de aangepaste maatvoering en ligging van de strekdam niet overeenkomen met die van de 28 februari 2020 verleende Waterwetvergunning. In de vergunningstekening is uitgegaan van een aanmerkelijk grotere afstand tussen strekdam en landaanwinning, waardoor het stadion buiten de vrijwaringszone van 40 meter kwam te liggen. Bij de totstandkoming van deze vergunning is het Barro buiten het beoordelingskader gehouden. Overigens zijn er ook bijlagen bij de vergunningsaanvraag gevoegd die uitgaan van een andere, kortere afstand. Het is de Commissie niet duidelijk waarvoor nu precies vergunning is verleend.

3 Dit betekent dus dat de strekdam een hoogte van minimaal 3,68 meter + NAP zou moeten hebben.

4 Deze maat is niet opgenomen in de RVW omdat het een categorie bijzondere wateren betreft. In de Nota van Toelichting bij het Barro is aangegeven dat voor zeehaventoegangen een vrijwaringszone van 40 meter geldt. De zeehaventoegangen zijn daarbij in een voetnoot limitatief opgesomd: Noordzeekanaal, Oude en Nieuwe Maas, Nieuwe Waterweg, Calandkanaal, Beerkanaal, Dordtse Kil, Noord, Hollandsch Diep en Kanaal Gent Terneuzen.

moet echter uitgegaan worden van de maximale waterstand en een groot ongeladen schip.[5] De Commissie acht het goed denkbaar dat bij hoog water de kruin van de strekdam niet genoeg weerstand biedt tegen een aanvaring door een ongeladen schip en er gerede kans is dat het concours (met daarop mogelijk publiek) geraakt wordt.

Van de verplichtingen opgenomen in de RVW kan alleen afgeweken worden na toestemming van Rijkswaterstaat, de proceseigenaar voor aanleg en onderhoud. Ook voor het bouwen binnen de vrijwaringszone genoemd in het Barro moet een gemotiveerd besluit worden genomen. Uit de informatie wordt niet duidelijk in hoeverre sprake is van een dergelijk besluit. In de verleende Watervergunning is hierover geen afweging gemaakt. Wel is in het MER duidelijk gemaakt dat de vaarweg door het nemen van een besluit moet worden versmald en dat de legger nog moet worden aangepast om dat besluit te formaliseren. Dat zou ook een geschikt moment zijn om de aanvaringsrisico's en het bouwen binnen de vrijwaringszones definitief te beoordelen. Ook ontbreekt een argumentatie waarom artikel 2.1.2, lid 2d van het Barro niet van toepassing zou zijn.

De Commissie adviseert voordat besluitvorming plaatsvindt een nadere analyse te maken van de aanvaringsrisico's uitgaande van de eisen gesteld in de RVW en het Barro, dan wel te onderbouwen dat deze eisen hier niet van toepassing zijn. Geef inzicht in de aanvaarscenario's die zijn uitgewerkt,[6] hoe deze zijn vertaald in het constructieve ontwerp van de strekdam, oever en het concours, en wat de resulterende veiligheidsrisico's zijn.

Wat betreft de plasbrandrisico's is in de aanvulling op het MER gemeld dat gewerkt zal worden met zogenaamde *oilbooms*. Deze worden ingezet om verspreiding van een plasbrand achter de strekdam te voorkomen en dit wordt vastgelegd in de omgevingsvergunning voor het stadion. De Commissie merkt op dat *oilbooms* inderdaad effectief kunnen zijn, maar dat deze dan permanent aanwezig moeten zijn of ter plaatse moeten zijn opgeslagen en bij een calamiteit binnen enkele minuten in positie gebracht moeten kunnen worden. Dat vraagt om voorzieningen, opleiding en organisatie. De Commissie adviseert hierover bij besluitvorming duidelijkheid te verschaffen.

2.4 Stroming en erosie

In de aanvulling op het MER is aangegeven welke beschermingsmaatregelen getroffen worden om blootlegging van de Evides-pijpleiding te voorkomen. Ook de effecten van de landaanwinning en de strekdam op de stroming ter plaatse van de oeverbescherming van de Schaar- en Nesserdijk zijn in beeld gebracht. Erosie kan leiden tot extra onderhoud aan de waterkering. De effecten van erosie worden gemonitord op grond van de watervergunning. Op dit punt is nu voldoende informatie voor de besluitvorming beschikbaar.

[5] De Nieuwe Maas ter plaatse is het domein van de ARA-klasse, grote tank- en containerschepen zoals bijvoorbeeld de Vorstenbosch met een laadvermogen van ruim 13.000 ton. Een ongeladen schip heeft bij de voorsteven slechts een diepgang van enkele decimeters.

[6] Denk aan scenario's voor de snelheid, massa, type lading en aanvaarhoek van het schip, en voor de heersende waterstanden van de Nieuwe Maas.

2.5 Duurzaamheid

Energietransitie

In de aanvulling op het MER is aangegeven dat voor de energietransitie wordt ingezet op een combinatie van warmte-koudeopslag, stadverwarming en zonne-energie. In combinatie met van elders ingekochte duurzame energie (onder meer windenergie) en verdere verduurzaming van het stadsverwarmingsnet en de nationale elektriciteitsvoorziening kan op termijn een volledig duurzame energievoorziening ontstaan, zowel voor de elektriciteits- als warmtevraag binnen het gebied. Voldoende onderbouwd wordt dat het uitgedachte energieconcept in het plangebied slechts beperkte ruimtelijke en milieuconsequenties heeft en er geen conflicten optreden met andere gebiedsambities. Op dit punt is nu voldoende informatie voor de besluitvorming beschikbaar.

Borging duurzaamheidsambities

De duurzaamheidsambities, waaronder duurzame energie, klimaatadaptatie en circulariteit worden op globaal niveau geborgd via de BREAAM-gebied certificering (minimaal 'very good') enerzijds en anderzijds de overeenkomst die Feyenoord N.V., de Stichting gebiedsontwikkeling aan de Maas en de gemeente Rotterdam hebben gesloten. Per ontwikkelgebied/deelgebied worden overeenkomsten gesloten met ontwerpers, ontwikkelaars en aannemers. De gemeenteraad wordt periodiek via voortgangsrapportages geïnformeerd over de uitvoering van de duurzaamheidsmaatregelen voor Feyenoord City. De in het Masterplan geformuleerde duurzaamheidsambities vormen daarbij het beoordelingskader. Het nu in detail vastleggen van de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de duurzaamheidsambities wordt in dit geval niet zinvol geacht omdat dat de toepassing van toekomstige nieuwe en betere technieken bemoeilijkt. De Commissie onderschrijft dit. Met de aanvulling is voldoende informatie beschikbaar over de wijze waarop de realisatie van de duurzaamheidsambities geborgd wordt.

2.6 Ruimtelijke kwaliteit

In de aanvulling op het MER is een ruimtelijk beeld van het stadion en woontorens opgenomen in combinatie met een nieuwe brug over de Nieuwe Maas. De verbeelding laat twee mogelijke typen bruggen zien, een dunne zelfdragende vlakke brug met een groot 'blok' midden in de vaargeul, en een ingemonteerde Erasmusbrug die vrijdragend de Nieuwe Maas overspant.

De Commissie merkt op dat de bruggen sterk vereenvoudigd lijken te zijn weergegeven. Zo ontbreekt een hang- en draagconstructie (bogen, vakwerken, betonnen draagbalken) en is onduidelijk waar een beweegbare vaaropening komt. Ook is alleen een verbeelding gemaakt vanuit het gezichtspunt van de noordoever, terwijl effecten op de ruimtelijke kwaliteit vooral te verwachten zijn voor het geprojecteerde Waterfront Park tussen het dichtbebouwde Stadion/Noord Waterfront en het (bestaande) woongebied de Veranda. Uit de verbeelding valt af te leiden dat het park grotendeels wordt opgeofferd aan de op- en afritten van de brug en de nieuwe kruising met de S106/S105. Ook de ligging van woningen in de Veranda en de plint van het Noord Waterfront aan een park met pleinfunctie verdwijnt. Dit wordt echter niet zodanig getekend en ook niet besproken.

De conclusie in (de aanvulling op) het MER dat een nieuwe oeververbinding een positief effect kan hebben op het realiseren van een aantrekkelijk en functioneel woon-, werk-, en doorgangsgebied, acht de Commissie op basis van de nu voorliggende informatie dan ook onvoldoende onderbouwd.

De Commissie adviseert voordat besluitvorming plaatsvindt een verbeelding te presenteren en beoordeling te geven van de gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit van het geprojecteerde Waterfront Park in geval van realisatie van een brug over de Nieuwe Maas.

2.7 Natuur

In de aanvulling op het MER zijn de resultaten van nieuwe berekeningen met het Aerius model gepresenteerd. In deze berekeningen is nu ook de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden verdisconteerd die veroorzaakt wordt door het vrachtverkeer. Geconcludeerd wordt dat als gevolg van het plan de toename in stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden onder de grenswaarde van 0,0049 mol/ha/jaar blijft.

De Commissie signaleert dat, in vergelijking tot de oorspronkelijke berekeningen, in de nieuwe berekeningen afwijkende aantallen motorvoertuigen per etmaal zijn gehanteerd en dat die bovendien afwijken van in de verkeersstudie in het MER vermelde aantallen motorvoertuigen. In bijlage 4 van de aanvulling komen de gegevens in tabel 2 voor de plansituatie grotendeels overeen met in de eerdere analyse gebruikte gegevens voor de referentiesituatie. Het aantal motorvoertuigen in tabel 2 komen voor een aantal wegvakken lager uit dan de in tabel 1 vermelde aantallen voor de referentiesituatie. Dat is inconsistent met de gegevens uit de verkeerstudie, die een verhoging van de verkeersintensiteiten op de meeste wegvakken in de plansituatie aangeeft ten opzichte van de referentiesituatie. Bovendien zijn de verkeersintensiteiten in de verkeersstudie (met name de tabel op pag. 613 van het MER) in de plansituatie voor verschillende wegvakken hoger dan die waarmee in bijlage 4 van de aanvulling lijkt te zijn gerekend.[7] In combinatie met soms andere definities van wegvakken[8] ten opzichte van de eerdere stikstofberekening en de verkeersstudie, maakt dit de berekening deels onnavolgbaar.

De Commissie constateert dat de in de berekeningen gepresenteerde gegevens inconsistent zijn met die uit de verkeersstudie en adviseert een nieuwe berekeningen van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden te presenteren uitgaande van de juiste aantallen motorvoertuigen voor wegvakken die overeenkomen met de definities in de verkeerstudie.

[7] Een voorbeeld is de Colosseumweg, die in de aanvulling een referentie krijgt van 11.787 mvt en 9606 mvt in de plansituatie, maar in de verkeerstudie een referentie van 9960 mvt en 13570 mvt in de plansituatie. Een ander voorbeeld is de Coen Moulijnweg, met in de berekening in de aanvulling 24148 mvt in de plansituatie en 28360 mvt in de verkeersstudie.

[8] Zo lijkt er sprake te zijn van samenvoegingen (b.v. John F. Kennedyweg west en oost) dan wel uitsplitsingen (b.v. Stadionweg in Stadionweg en Varkenoordseviaduct) van wegvakken in de berekening in de aanvulling t.o.v. de eerdere berekening en de verkeerstudie

2.8 Monitoring en evaluatie

De gevolgen van de gebiedsontwikkeling Feyenoord City zijn omgeven door tal van onzekerheden. Zo worden het doelbereik en de verschillende milieueffecten pas duidelijk bij de stedenbouwkundige uitwerking of de realisering van het plan. Denk hierbij aan de doelen met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid of aan de gevolgen voor de verkeersafwikkeling- en bereikbaarheid, de parkeerproblematiek, de geluid- en luchtkwaliteit, de schaduw- en windhinder. In de aanvulling op het MER (bijlage 5) is een raamwerk opgenomen van het Monitoring en Evaluatieprogramma (MEP) voor Feyenoord City. Het MEP geeft aan wie verantwoordelijk is voor welk te monitoren thema en met welke frequentie monitoring plaatsvindt. De aanbevelingen van de Commissie met betrekking tot monitoring en evaluatie opgenomen in haar voorlopige advies zijn overgenomen in het MEP. Aangegeven is dat de gemeenteraad het MEP vaststelt, tezamen met het bestemmingsplan. Op dit punt is nu voldoende informatie beschikbaar voor de besluitvorming.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

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

Samenstelling van de werkgroep
Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
dr. Gijs-Jan van Blokland
Eric van der Burg (voorzitter)
dr. Geert Draaijers (secretaris)
dr. Henk Everts
prof.dr.ir. Rob van der Heijden
ir. Wim Keijsers
ing. Gert Schouwstra BPM

Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld
Bestemmingsplan Feyenoord City en benodigde vergunningen.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?
Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke activiteiten het gaat. Voor deze procedure gaat het om de activiteit D11.2, een stedelijk ontwikkelings-project.

Bevoegd gezag besluit
Gemeenteraad Rotterdam.

Initiatiefnemer besluit
Gemeente Rotterdam.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?
De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 8 mei 2020 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER en de aanvulling daarop.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?
U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 3274 in te vullen in het zoekvak.

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

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl