

Startnotitie project-MER en Bestemmingsplan Fase 1

STADIONPARK



**Startnotitie Project-MER en Bestemmingsplan
Stadionpark Fase 1
Vastgesteld 15 december 2009**

Gemeente Rotterdam, DS+V

november 2009

9V4339.A0

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
(010) 443 36 66 Telefoon
(010) 443 36 88 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Startnotitie Project-MER en
Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1

Verkorte documenttitel Startnotitie Stadionpark Fase1

Status Vastgesteld door B&W op 15 december 2009

Datum november 2009

Projectnaam

Projectnummer 9V4339.A0

Opdrachtgever Gemeente Rotterdam, DS+V

Referentie 9V4339.A0/R0003/MVZ/SSOM/Rott

Auteur(s) Rinke Berkenbosch

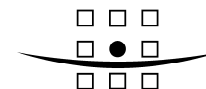
Collegiale toets Mark van Zanten

Datum/paraaf 20 november 2009

Vrijgegeven door Mark van Zanten

Datum/paraaf 20 november 2009



**INHOUDSOPGAVE**

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 De toekomst van het Stadionpark: structuurvisie als koers en opmaat	1
1.2 Afbakening: waar gaat het om in het Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1?	2
1.3 Opnieuw milieueffectrapportage	4
1.4 Doel en opzet van deze startnotitie	5
2 VERTREKPUNT	6
2.1 Het programma voor het plangebied conform de structuurvisie	6
2.2 Wet- en regelgeving en beleid	6
2.3 Issues blijkens het Plan-MER voor de Structuurvisie Stadionpark	8
3 WERKWIJZE ONTWIKKELING ALTERNATIEVEN	9
3.1 Stapsgewijze aanpak	9
3.2 Stap 1: basisvarianten	10
3.3 Stap 2: pluspakket	11
3.4 Stap 3: VKA en MMA	13
4 AANZET TOT BEOORDELINGSKADER	14
5 HOE NU VERDER?	16
Bijlage 1: Vigerende bestemmingsplannen	

1 INLEIDING

1.1 De toekomst van het Stadionpark: structuurvisie als koers en opmaat

Rotterdam heeft grootse plannen met het Stadionpark. Dit gebied wordt een uniek en dynamisch stadsdeel, het boegbeeld voor Rotterdam Sportstad en een knooppunt op Zuid. Het Stadionpark gaat een nieuw stadion (de nieuwe Kuip) en een 400 meter kunstisbaan huisvesten. Er komen bedrijven, kantoren, onderwijsinstellingen, winkels en woningen. Het sportcomplex Varkenoord wordt aangepakt, Park de Twee Heuvels krijgt een opknappbeurt. En een uitgebreid pakket van maatregelen gaat het gebied uitstekend bereikbaar maken. De nadruk bij de ontwikkeling van het gebied ligt op sport en recreatie. De bedoeling is dat er een sportcultuur gaat ontstaan, met aandacht voor een actieve leefstijl en gericht op meer bewegen.

De plannen voor het Stadionpark gaan in de komende 20 tot 25 jaar gestalte krijgen. Via een aantal stappen zal het Stadionpark geleidelijk zijn nieuwe gezicht krijgen. De Structuurvisie Stadionpark zet daarvoor de lijnen uit. Het ontwerp van de structuurvisie is op 31 juli 2009 ter inzage gelegd, tegelijk met een milieueffectrapport ('Plan-MER'). Daarna is er een inspraakronde geweest. Ook heeft een commissie van onafhankelijke milieudeskundigen (de Commissie voor de milieueffectrapportage) het Plan-MER en een aanvulling daarop beoordeeld en daarbij geconstateerd dat er voldoende informatie is om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in de volgende stap in het besluitvormingsproces: het vaststellen van de definitieve structuurvisie door de gemeenteraad. Deze stap heeft op 18 februari 2010 plaatsgevonden. De kaart (zie afbeelding 1) uit de definitieve Structuurvisie Stadionpark laat het eindbeeld voor de beoogde ontwikkeling zien.



Afbeelding 1: Plankaart Structuurvisie

De Structuurvisie zet niet alleen de koers uit voor de ontwikkeling van Stadionpark, maar is tegelijk het vertrekpunt voor vervolgstappen om die ontwikkeling in de praktijk te realiseren. Daarvoor is het onder meer noodzakelijk om voor het gebied van de Structuurvisie nieuwe bestemmingsplannen vast te stellen. Een van deze bestemmingsplannen staat centraal in deze startnotitie: het Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1.

1.2 Afbakening: waar gaat het om in het Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1?

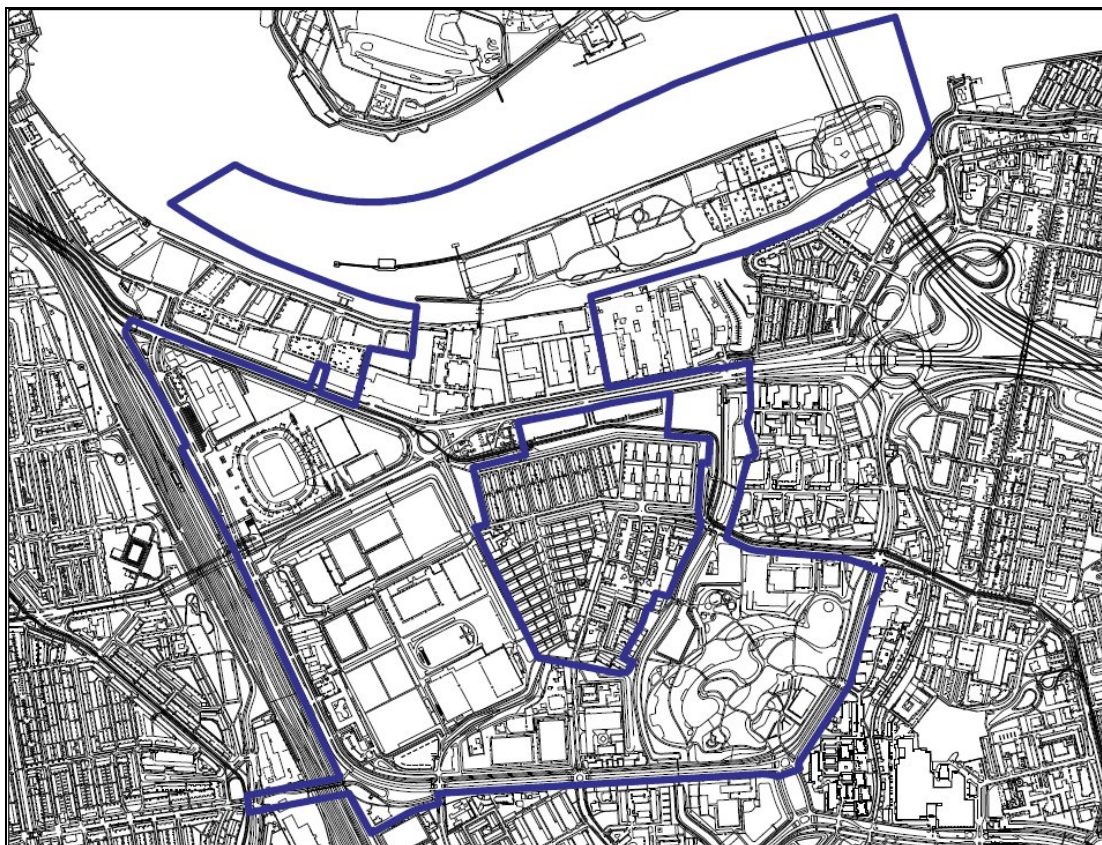
Planperiode

Bestemmingsplannen bestrijken altijd een periode van maximaal 10 jaar. Het voorbereidende onderzoek en het besluitvormingsproces neemt enige tijd in beslag. De verwachting is dat het Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1 in 2012 door de gemeenteraad vastgesteld kan worden. Gezien de termijn van maximaal 10 jaar betreft het nieuwe bestemmingsplan de periode 2012-2022.

Plangebied

De kaart op afbeelding 2 geeft weer op welk gedeelte van het gebied van de Structuurvisie Stadionpark het nieuwe bestemmingsplan betrekking heeft. Dit noemen we: het *plangebied*. Het plangebied begrenst het gedeelte dat in de gefaseerde ontwikkeling van het Stadionpark als eerste aan de orde komt. De exacte afbakening van het plangebied zal in de loop van het uitwerkingsproces nog nader gepreciseerd worden. Wel is nu al duidelijk dat bijvoorbeeld de spoorzone en het oostelijk deel van het bedrijventerrein Stadionweg e.o. buiten het plangebied voor het Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1 vallen, omdat de uitwerking van de daar noodzakelijke maatregelen en de besluitvorming daarover later zullen gaan plaatsvinden. Ook voor de Stadionsdriehoek (het deelgebied Sportknoop in de Structuurvisie) zal de uitwerking van de ontwikkeling conform de Structuurvisie in een later stadium plaatsvinden.

Dit deelgebied is echter wel, met een hoofdzakelijk conserverende bestemming, opgenomen in het plangebied van het Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1, om twee redenen: (1) ten behoeve van de mogelijke realisatie van een voetgangersverbinding met verhoogde looppaden naar het nieuwe stadion, en (2) omdat de huidige bestemming van het gebied globaal is en ontwikkelingen toestaat die de in de Structuurvisie voorziene ontwikkeling zouden kunnen bemoeilijken. Het deelgebied Noorderhelling (ten zuiden van de Stadionweg) valt gedeeltelijk buiten het plangebied omdat er inmiddels een aparte procedure is gestart die erop gericht is om voor een deel van de Noorderhelling al begin 2011 een nieuw bestemmingsplan te kunnen vaststellen.



Afbeelding 2: Kaart plangebied (Begrenzing Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1)

Wat wordt er geregeld in het bestemmingsplan? En wat niet?

Het Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1 vervangt vanaf 2012 (delen van) de bestaande bestemmingsplannen (zie bijlage 1). Het nieuwe bestemmingsplan zal gedetailleerd aangeven wat er in de periode 2012-2022 met de ruimte in het plangebied *mag* gebeuren: welke bestemmingen en/of functies op welke plekken toegestaan zijn. Het bestemmingsplan bestemt bijvoorbeeld bepaalde gronden voor functies zoals sportvoorzieningen, winkels, horeca, bepaalde typen bedrijven, woningen, openbaar groen, enzovoort. Naast bepalingen voor het toegestane grondgebruik zal het bestemmingsplan ook verschillende regels bevatten, bijvoorbeeld voor de afmetingen van gebouwen, of voor milieuaspecten zoals de maximaal toelaatbare geluidsbelasting in bepaalde deelgebieden.

Het bestemmingsplan is bindend voor burgers en bedrijven, maar ook voor de gemeente zelf. Als project X op plek Y niet in het bestemmingsplan past, dan mag dit project in principe niet op die plek gerealiseerd worden. Omgekeerd is het niet zo dat iets wat op zichzelf wel in het bestemmingsplan past, op grond daarvan ook inderdaad gebouwd mag worden. Voor concrete projecten zijn bijna altijd immers ook nog vergunningen nodig.

Het bestemmingsplan is vooral een toetsingskader. Het bepaalt, als gezegd, wat *mág* gebeuren, maar het legt dus niet vast wat er *móet* of *zál* gaan gebeuren. Met de nieuwe Kuip als voorbeeld: een dergelijk stadion op de beoogde plek past niet in het bestaande bestemmingsplan. Het streven is in het nieuwe bestemmingsplan de aanleg en het gebruik van dit stadion *mogelijk* te maken. Als dit straks inderdaad gebeurd is, dan is alleen daarmee echter nog niet gegarandeerd dat de nieuwe Kuip er ook komt. Want hoewel de nieuwe Kuip dan – anders dan nu – wél in het nieuwe bestemmingsplan past,

kan de bouw pas beginnen als er concrete bouwplannen zijn uitgewerkt en de vereiste vergunningen zijn verleend.

1.3 Opnieuw milieueffectrapportage

Bij het uitwerken van de Ontwerp-Structuurvisie is een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn gebundeld in het Plan-MER (plus aanvulling) dat van 31 juli tot en met 10 september 2009 tegelijk met de Ontwerp-Structuurvisie ter inzage heeft gelegen. Een m.e.r. voor een plan zoals de Structuurvisie Stadionpark is wettelijk verplicht. Daarmee wordt bevorderd dat milieuaspecten van het begin af aan een rol spelen in de uitwerking van het plan, en dat er ook voldoende milieu-informatie beschikbaar is op het moment dat er belangrijke keuzes voor de ontwikkeling van Stadionpark gemaakt worden. Een dergelijke m.e.r. heeft daarnaast als doel om een overzicht te krijgen van belangrijke milieu-aandachtspunten voor de verdere uitwerking van het plan in het vervolgtraject, waarvan het nu op te stellen bestemmingsplan een van de eerste stappen is.

Voor het Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1 is opnieuw een milieueffectrapportage vereist, een zogenoemde project-m.e.r. De bedoeling is dat in deze project-m.e.r. beschouwd wordt, welke alternatieven in aanmerking komen en wat de milieueffecten zijn. Op die manier kan het milieubelang ook bij de besluitvorming over het bestemmingplan volwaardig worden meegewogen.

De concrete aanleiding voor de uit te voeren project-m.e.r. is gelegen in de nieuwe Kuip en de ijsbaan. Zodra de verwachte bezoekersaantallen van dergelijke projecten boven een bepaalde wettelijke drempelwaarde uitkomen, dan zijn de projecten 'project-m.e.r.-plichtig': ze vallen onder categorie C10.1 van het Besluit m.e.r. (waarin is geregeld voor welke soorten activiteiten m.e.r. moet worden toegepast). Het totaal aan beoogde ontwikkelingen in het plangebied is bovendien te beschouwen als een 'stadsproject'. Zulke stadsprojecten vallen onder categorie D11.2 van het Besluit m.e.r., hetgeen betekent dat vooraf beoordeeld moet worden of een m.e.r. gewenst is. Zo'n aparte beoordeling vooraf is in dit geval niet nodig. Er is voor gekozen om alle ontwikkelingen in het plangebied in hun onderlinge samenhang in de project-m.e.r. mee te nemen.

Het feit dat er eerder voor het gehele Stadionpark al een m.e.r. is gedaan, betekent dat het de bedoeling is om in de m.e.r. voor het bestemmingsplan zoveel mogelijk van dit eerdere onderzoek gebruik te maken. Onderwerpen die in de plan-m.e.r. al voldoende zijn uitgediept, worden dus niet opnieuw onderzocht. Het bestemmingsplan geeft echter aan een aantal elementen van de structuurvisie een meer gedetailleerde uitwerking. In die gevallen kan ook het onderzoek naar de milieueffecten nu een slag gedetailleerder plaatsvinden. Om daar alvast één voorbeeld van te noemen: in de plan-m.e.r. zijn reeds de nodige berekeningen uitgevoerd van de milieueffecten van het verkeer (per auto en met openbaar vervoer) van en naar het Stadionpark in de toekomst. In de voorbereiding van het bestemmingsplan wordt gedetailleerder gekeken naar mogelijke en noodzakelijke maatregelen om dit verkeer in goede banen te leiden. In het verlengde daarvan kan ook een meer verfijnde analyse en beoordeling van de milieueffecten van dit verkeer worden gemaakt.

Omdat het Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1 over de periode 2012-2022 gaat, zal ook de project-m.e.r. op diezelfde periode gericht worden. Voor de verdere ontwikkelingen ná 2020 en de milieueffecten daarvan wordt uitgegaan van de Structuurvisie Stadionpark en het daarbij behorende Plan-MER.

1.4 Doel en opzet van deze startnotitie

De weg naar het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan verloopt via een aantal stappen. De publicatie van deze startnotitie is de eerste stap – de formele aftrap voor het besluitvormingsproces. Maar de startnotitie is uiteraard meer dan alleen een formaliteit. Het stuk is vooral een *onderzoeksvorstel*: hoe wordt het onderzoek aangepakt, op welke manier zullen alternatieven worden uitgewerkt, en welke effecten worden onderzocht?

De startnotitie wordt zes weken ter inzage gelegd. De bedoeling van de inspraak in dit stadium is om na te gaan of het onderzoeksvorstel nog aangepast of aangescherpt moet worden. Dit betekent dat vooral inspraakreacties met concrete suggesties voor de inhoud van het uit te voeren onderzoek bruikbaar zijn.

Na de inspraak gaat de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage een advies voor de ‘richtlijnen voor de inhoud van het MER’ opstellen. Deze Commissie neemt de inspraakreacties mee in dit advies. Daarna stelt de gemeente Rotterdam de definitieve richtlijnen – de definitieve onderzoeksagenda – vast. Die richtlijnen zijn cruciaal: ze vormen de basis voor het werk dat daarna verricht moet worden. Dat leidt uiteindelijk tot een voorontwerp-bestemmingsplan en een daaraan gekoppeld Project-MER.

De startnotitie is als volgt opgebouwd:

- **Vertrekpunt.** Hoofdstuk 2 beschrijft het vertrekpunt, te beginnen met een beschrijving van het programma dat – conform de structuurvisie voor het gehele Stadionpark – in het plangebied maximaal mogelijk wordt gemaakt in de periode 2012-2022. Daarna volgt een overzicht van relevante wet- en regelgeving en van relevant beleid. Ook wordt kort ingegaan op de belangrijkste inzichten die de eerder uitgevoerde plan-m.e.r. voor de structuurvisie heeft opgeleverd, en de milieu-issues die daaruit naar voren zijn gekomen.
- **Werkwijze alternatiefontwikkeling.** Hoofdstuk 3 zet uiteen volgens welke werkwijze in dit geval de alternatieven zullen worden ontwikkeld: het voorstel is om via twee stappen de bouwstenen voor deze alternatieven op een rij te zetten. Op basis daarvan wordt toegewerkt naar twee complete alternatieven die te zijner tijd in het MER gepresenteerd zullen worden: een Voorkeursalternatief en het (wettelijk verplichte) Meest Milieuvriendelijke Alternatief.
- **Onderzoek naar effecten.** Hoofdstuk 4 betreft het beoordelingskader, dat wil zeggen: een overzicht dat aangeeft welke milieuaspecten in het onderzoek worden meegenomen.
- **Hoe nu verder?** Hoofdstuk 5 gaat over de procedurele kant van de zaak: wat zijn de volgende stappen in de besluitvormingsprocedure?

2 VERTREKPUNT

2.1 Het programma voor het plangebied conform de structuurvisie

De structuurvisie beschrijft de gewenste ontwikkelingen voor een periode van 20 tot 25 jaar in het gehele Stadionpark. In deze periode wordt in het Stadionpark een bepaald *programma* gerealiseerd. De omvang van dit programma is uit te drukken in aantallen te realiseren vierkante meters aan vastgoed voor de marksectoren sport/recreatie, onderwijs, kantoren, detailhandel en wonen. In de structuurvisie voor het gehele Stadionpark is uitgegaan van een bovengrens van 600.000 m². Of het programma inderdaad ook in deze volle omvang totstandkomt, en in welk tempo, hangt af van veel factoren.

Voor de verschillende deelgebieden binnen het plangebied voor het bestemmingsplan wordt uitgegaan van eenzelfde bovengrens-benadering. Hieronder volgt per deelgebied een korte karakteristiek van de ontwikkelingen waarvoor het bestemmingsplan in de periode 2012-2022 de ruimte moet gaan bieden:

- **Sportcampus.** De campus is hét multifunctionele park waar alles draait om sport. De campus heeft een groen karakter en is zowel overdag als 's avonds een levendig gebied. Het grootste deel van de campus bestaat uit sportvelden (veelal kunstgras) en bijbehorende faciliteiten. De ijsbaan komt ten zuiden van de Marathonweg. Verder komt ruimte beschikbaar voor onderwijsinstellingen en -voorzieningen, woningen en sportgerelateerde bedrijvigheid. Het nieuwe bestemmingsplan maakt voor de Sportcampus in totaal maximaal 205.000 m² aan gebouwd programma mogelijk.
- **Stadsentree.** De nieuwe Kuip is de blikvanger. Het stadion krijgt 80.000 zitplaatsen en gaat het toneel vormen voor sportwedstrijden en grote evenementen. Aan weerszijden vanaf de Stadionweg ontstaat een nieuwe Stadsentree met commerciële functies, maar ook met wonen. De maximale hoeveelheid gebouwd programma in het deel van de Stadsentree, dat in het Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1 wordt meegenomen is circa 35.000 m². (In paragraaf 1.2 is al aangegeven, dat het grootste deel van de Noorderhelling en het oostelijk deel van het bedrijventerrein Stadionweg e.o. buiten het plangebied van het Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1 vallen.)
- **Eiland van Brienoord.** De specifieke sfeer die het Eiland van Brienoord oproept, is en blijft van groot belang voor de beleving van stadsnatuur binnen Rotterdam: het eiland vormt het grootste, en vrijwel het enige, buitendijkse natuurterrein in het Rotterdamse deel van de Nieuwe Maas. Het nieuwe bestemmingsplan gaat geen ruimte bieden voor grootschalige nieuwe bebouwing.
- **Park de Twee Heuvels en IJsselmondse Kreek.** In het Park de Twee Heuvels gaan water, sport en recreatie samenkomen. De IJsselmondse Kreek wordt een ruimtelijke en ecologische verbinding tussen park en eiland. De kreek krijgt een functie als vestigingsplaats voor de natte en droge natuur en gaat met natuurvriendelijke oevers en de vulling met 'schoon' regenwater bijdragen aan verbetering van de ecologische draagkracht van het gebied. Ook hier is geen grootschalige nieuwe bebouwing voorzien.

2.2 Wet- en regelgeving en beleid

In de milieueffectrapportage wordt in kaart gebracht binnen welk kader van beleid, wet- en regelgeving het nieuwe bestemmingsplan moet passen. Dat gaat gebeuren door alle relevante wettelijke en beleidsdocumenten langs te lopen en bij elk daarvan te bepalen wat de consequenties voor de planvorming zijn. Het Project-MER zal daarvan een compleet overzicht geven. Om de gedachten te bepalen, volgt hieronder een niet-limitatieve opsomming van de te raadplegen bronnen. Per bron is aangegeven voor welke milieuaspecten deze bron relevant kan zijn.

	Verkeer en vervoer	Lucht	Geluid	Externe veiligheid	Water	Rivierkunde	Flora en Fauna	Bodem	Openbare ruimte en de beleving daarvan	Sport en recreatie	Archeologie & Cultuurhistorie	Licht	Energie & duurzaamheid
Europees beleid													
EU-Kaderrichtlijn Water					x								
EU Vogelrichtlijn							x						
EU Habitatrichtlijn							x						
Nationaal beleid													
Wet Milieubeheer (Wmb)			x		x		x	x				x	
Waterwet (22 december 2009)					x	x		x					
Waterbeleid voor de 21 ^e eeuw (WB21)					x								
Nationaal Waterplan					x	x							
Vierde Nota Waterhuishouding					x								
Nota Mobiliteit	x			x									
Besluit geluidhinder 2006			x										
Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl 2007)		x											
Spoorwegwet				x									
BEVI: Besluit externe veiligheid inrichtingen				x									
Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvg)				x									
(Ontwerp-) Nota vervoer gevaarlijke stoffen				x									
Beleidslijn grote rivieren						x							
Rapport Deltacommissie						x							
Provincie Zuid Holland													
Provinciaal Verkeers- en vervoersplan	x												
Nota Archeologie											x		
Nota Cultuurhistorie en monumenten											x		
CHAMP methodiek ontwikkeld (vastgesteld door GS, 4 februari 2003)				x									
Voorlopige nota Buitendijkse Ontwikkelingen Benedenstrooms						x							
Provinciaal Waterplan					x								
Provinciale structuurvisie (PSV)									x				
Visie op Zuid-Holland (Structuurvisie, december 2009)									x				
Stadsregio Rotterdam													
Regionaal Verkeers- en VervoersPlan 2003-2020 (RVVP).	x												
Ruimtelijk regioplan 2020 (RR 2020)	x								x				
Structuurvisie retail en leisure (2003)									x	x			

	Verkeer en vervoer	Lucht	Geluid	Externe veiligheid	Water	Rivierkunde	Flora en Fauna	Bodem	Openbare ruimte en de beleving daarvan	Sport en recreatie	Archeologie & Cultuurhistorie	Licht	Energie & duurzaamheid
Beleidsvisie Duurzame Mobiliteit van de stadsregio Rotterdam													
Gemeente Rotterdam													
Stadsvisie Rotterdam	x	x	x						x	x	x		x
Verkeers- en vervoersplan Rotterdam 2003 – 2020	x												
Waterplan 2 Rotterdam					x								
Rotterdam Climate Initiative (beleid en actieprogramma)													x
Rotterdamse Energie Aanpak en – Planning (REAP)													x
Beleidsvisie Duurzame Mobiliteit	x												
Waterschap Hollandse Delta													
Beleidsplan waterkeringen (2006)						x							
Keur voor het Waterschap Hollandse Delta (2005)						x							

2.3 Issues blijktens het Plan-MER voor de Structuurvisie Stadionpark

In het Plan-MER (plus aanvulling) is geconcludeerd dat de beschikbare milieuruimte – bijvoorbeeld in termen van wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en geluidhinder, normen voor externe veiligheid en eisen ten aanzien van de wateropgave – toereikend is om de gebiedsontwikkeling conform de structuurvisie te accommoderen. Wel zijn in het Plan-MER zelf al een aantal milieu-aandachtspunten voor het vervolgtraject benoemd. Ook in de inspraak op de Ontwerp-Structuurvisie en het Plan-MER, en in de beoordeling van het Plan-MER (plus aanvulling) door de Commissie voor de milieueffectrapportage zijn dergelijke aandachtspunten genoemd. Op grond hiervan gaat in de project-m.e.r. de meeste aandacht uit naar:

- de verkeersafwikkeling (interne afwikkeling van autoverkeer en langzaam verkeer);
- parkeervoorzieningen: afstemmen op de verwerkingscapaciteit van het ontsluitende wegennet en afstemming met de gewenste ruimtelijke kwaliteit;
- geluidhinder en de maatregelen daartegen in relatie tot het woonklimaat;
- luchtkwaliteit: het uitvoeren van een uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek;
- externe veiligheid: groepsrisico's weg, spoor en langs het water;
- aandacht voor klimaatrisico's bouwen en overstromingsrisico's in het buitendijkse gebied;
- beperken energievraag in het gebied, combineren koel/verwarmingsfuncties van sportcentra (stadion, ijsbaan) en mogelijkheden voor duurzame energieopwekking.

3 WERKWIJZE ONTWIKKELING ALTERNATIEVEN

3.1 Stapsgewijze aanpak

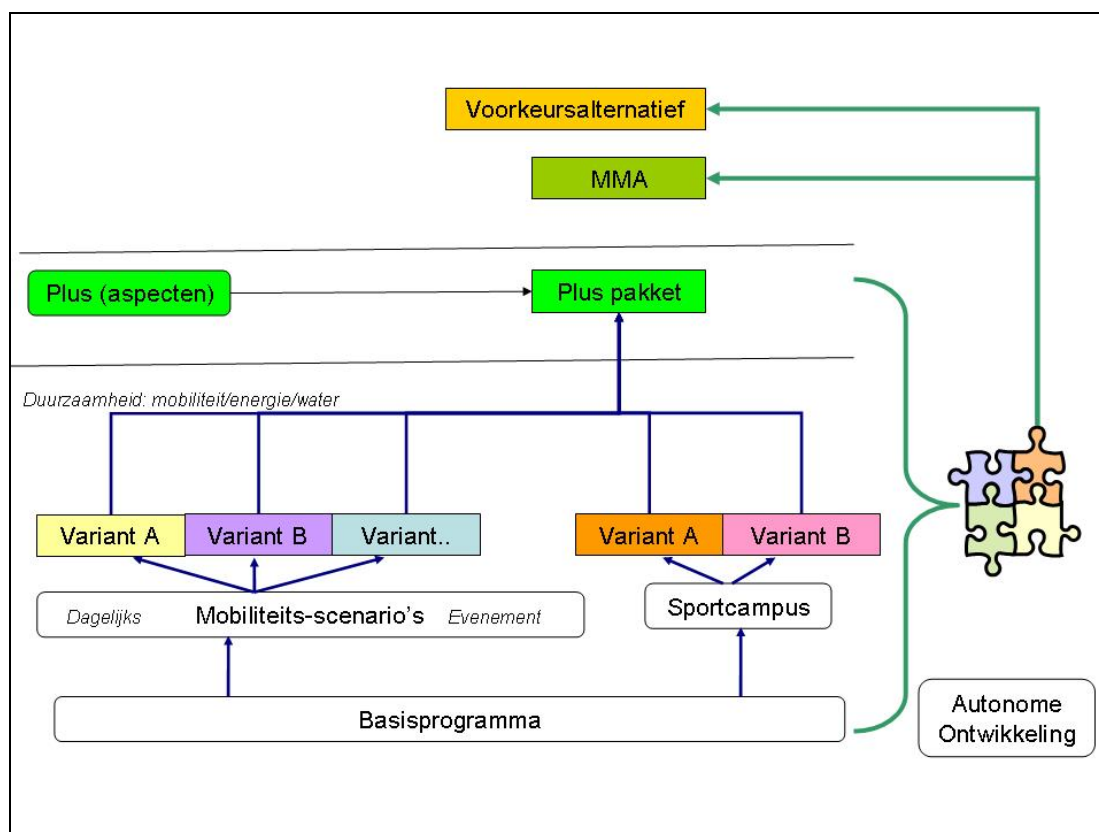
In het Project-MER voor het nieuwe bestemmingsplan zullen twee alternatieven worden gepresenteerd:

- Voorkeursalternatief (VKA): dit is het pakket van maatregelen voor het plangebied waaraan Rotterdam de voorkeur geeft. Het voorontwerp-bestemmingsplan wordt mede op dit Voorkeursalternatief uit het Project-MER gebaseerd.
- Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA): dit is een wettelijk verplicht alternatief in een Project-MER.

Ter toelichting op het MMA: uitgangspunt daarvoor is dat dit een realistisch alternatief is. Het MMA moet realisatie van het beoogde programma in het plangebied mogelijk maken en de maatregelen waarin het MMA voorziet moeten praktisch uitvoerbaar zijn. Dit laatste betekent bijvoorbeeld dat de maatregelen juridisch en technisch haalbaar zijn, alsmede realistisch vanuit het oogpunt van planning en financiën. Immers, het heeft weinig zin om uitgebreid in te gaan op milieuvoordelen van maatregelen waarvan al op voorhand duidelijk is dat het daarvoor benodigde budget niet bijeen te brengen valt en/of waarvan het op voorhand zo goed als zeker is dat realisatie ervan in de periode tot aan 2022 geen gestalte zal kunnen krijgen.

Het vereiste realiteitsgehalte van een MMA neemt niet weg dat vanuit milieuoogpunt de lat zo hoog mogelijk gelegd wordt: wat redelijkerwijs haalbaar is om milieueffecten te voorkomen of te verzachten, moet in beeld komen. De speurtocht naar het MMA zal benut worden om maatregelen op het spoor te komen die ook in het VKA een plek kunnen krijgen. Daarnaast bevat het uiteindelijke MMA waarschijnlijk ook enkele maatregelen die niet in het VKA worden opgenomen. Die keuze wordt in het Project-MER en de toelichting bij het voorontwerp-bestemmingsplan verantwoord.

Het VKA en het MMA worden samengesteld via een stapsgewijze aanpak die in de onderstaande figuur is verbeeld. In de volgende paragrafen van dit hoofdstuk lichten we de stappen toe.



Figuur 1 : Alternatieven Project-MER Stadionpark Fase 1

3.2 Stap 1: basisvarianten

De *input* voor de eerste stap is het tussen 2012 en 2022 mogelijk te maken programma in het plangebied, zoals beschreven in paragraaf 2.2. Het bestemmingsplan gaat de daartoe benodigde ruimte scheppen en de vereiste functies toebedelen aan concrete plekken, zones en deelgebieden binnen het plangebied. Daarbij zijn er ten minste twee elementen waarvan nu al duidelijk is dat hierop te variëren valt en waarvan op voorhand aannemelijk is dat er daarbij verschillen in milieueffecten mogelijk zijn. Voor deze elementen wordt dan ook een aantal basisvarianten uitgewerkt en op milieueffecten onderzocht.

Het gaat om:

- het mobiliteitssysteem;
- de inrichting van de Sportcampus.

Bij de uitwerking van het bestemmingsplan kan overigens blijken dat het zinvol is ook voor enkele andere aspecten en/of deelgebieden naar varianten te kijken. Wanneer eventuele extra varianten belangrijke milieu-implicaties hebben, zullen ze in de milieueffectrapportage worden meegenomen.

Basisvarianten mobiliteitssysteem

Voor het plangebied is de verkeersafwikkeling (en de effecten daarvan) vanuit milieuoogpunt een belangrijk aandachtspunt. Dat is in het Plan-MER voor de structuurvisie reeds duidelijk geworden. Een van de opgaven is dan ook om een overkoepelend mobiliteitssysteem uit te werken om het verkeer in goede banen te leiden, zowel in dagelijkse situaties als rond evenementen. Het gaat daarbij om drie modaliteiten:

- openbaar vervoer (bus, trein en tram);
- langzaam verkeer (fietsers en wandelaars);
- autoverkeer.

Er kunnen verschillende middelen worden ingezet om de mobiliteit te sturen:

- het aanbod aan weginfrastructuur/de wegverkeersstructuur (bestaande wegen, aanpassingen aan bestaande wegen, eventuele nieuwe verbindingen);
- het aanbod aan OV-voorzieningen (met name de inzet van shuttle-bussen ten behoeve van parkeren en hoge frequentie van bestaand OV);
- het aanbod aan infrastructuur voor langzaam verkeer;
- mobiliteitsmanagement (maatregelen voor verkeersregulatie tijdens piekperiodes, maatregelen om OV-gebruik te bevorderen, enzovoort).
- parkeren: in/rond het gebied en op afstand.

Met deze middelen zijn allerlei combinaties te vormen. In de m.e.r. wordt daarnaar nader onderzoek verricht, hetgeen zal leiden tot een beperkt aantal 'logische' varianten voor het mobiliteitssysteem. Elk van deze varianten moet voldoen aan de voorwaarden dat er (1) een acceptabel niveau van bereikbaarheid geboden wordt, en (2) de milieubelasting van het verkeer beneden wettelijke grenswaarden blijft. De varianten samen geven een beeld van: 'zó zou het kunnen'.

Basisvarianten inrichting van de Sportcampus

Binnen het plangebied zijn er met name voor de Sportcampus verschillende inrichtingen mogelijk. Daarbij spelen onder meer veiligheidsrisico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen via het nabijgelegen spoor een rol. In de m.e.r. wordt onderzocht welke consequenties het aspect externe veiligheid heeft voor mogelijke inrichtingsmodellen voor de Sportcampus. Ook andere aspecten (zoals geluid, lucht, bereikbaarheid) worden bij het verkennen van de inrichtingsopties meegenomen. Op basis daarvan zullen in de m.e.r. uiteindelijk twee concrete en contrasterende inrichtingsvarianten voor de Sportcampus worden uitgewerkt. Deze varianten samen geven een beeld van het speelveld voor inrichtingsmogelijkheden voor de Sportcampus.

3.3 Stap 2: pluspakket

De tweede stap is een tussenstap die als doel heeft om één integraal maatregelenpakket te ontwikkelen dat specifiek vanuit milieuoogpunt een optimaal resultaat oplevert: een 'pluspakket'. Via de samenstelling van dit pluspakket wordt in kaart gebracht wat mogelijke bouwstenen zijn voor het uiteindelijke MMA dat in stap 3 definitief bepaald wordt. Een aantal van deze bouwstenen kan mogelijk ook een plek krijgen in het uiteindelijke VKA. De samenstelling van het pluspakket verloopt via twee sporen:

- milieubeoordeling van de basisvarianten;
- toevoeging van op duurzaamheid gerichte extra's.

Milieubeoordeling van de basisvarianten

De basisvarianten die in stap 1 zijn verkend, worden onderzocht en beoordeeld op milieueffecten. De variant voor het mobiliteitssysteem die blijkens deze boordeling de minste milieubelasting met zich meebrengt, wordt in het pluspakket opgenomen. Daarnaast krijgt het meest milieuvriendelijke inrichtingsmodel voor de Sportcampus een plek in het pluspakket. Om het pluspakket volledig te maken, worden ook de maatregelen voor de Stadsentree, het Eiland en het Park en de Kreek daarin opgenomen. De varianten en modellen uit stap 1 die niet in het pluspakket terechtkomen, vallen in dit stadium overigens nog niet af: ze blijven beschikbaar als mogelijke bouwstenen voor de uiteindelijke alternatieven zoals deze in stap 3 definitief worden bepaald.

Duurzaamheid: mobiliteit, energie, water

De structuurvisie Stadionpark geeft aan wat voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling in dit geval de drie belangrijkste aandachtspunten zijn: mobiliteit, energie en water. In de tweede stap wordt verkend wat voor de drie genoemde aandachtspunten het maximaal haalbare is. De betreffende maatregelen worden aan het pluspakket toegevoegd.

(1) Mobiliteit

Onderzocht wordt of er realistische mogelijkheden zijn om de geselecteerde basisvariant voor het mobiliteitssysteem nog verder 'op te plussen'. Daarbij zijn er vanzelfsprekend beperkingen in het spel. In de eerste plaats is een beperking dat voor bepaalde optimalisaties medewerking van andere partijen noodzakelijk is, en Rotterdam deze medewerking niet kan afdwingen. Voorbeelden daarvan zijn de realisatie van de Zuidtangent (verbinding met metrokwaliteit tussen Kralingse Zoom, via Zuid naar NS-station Schiedam) en de opwaardering van het bestaande station Stadion naar – uiteindelijk – een intercitystation. Een tweede beperking is dat het Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1 de periode tot aan 2022 betreft, terwijl enkele belangrijke stappen om het mobiliteitssysteem te verduurzamen mogelijk pas daarna gerealiseerd kunnen worden.

Dat er beperkingen zijn, neemt niet weg dat het de moeite waard is om in kaart te brengen wat (al of niet voor Rotterdam zelf) binnen de planperiode haalbaar is. Het gaat daarbij om mogelijke maatregelen om OV-gebruik en langzaam verkeer te bevorderen en om met flankerend mobiliteitsmanagement (waaronder parkeermaatregelen) het autogebruik zo veel mogelijk te ontmoedigen – zowel in dagelijkse situaties als tijdens evenementen. Ook wordt bezien of het mogelijk is de Zuidtangent al voor 2018 of 2022 beschikbaar te krijgen. Verder wordt onderzocht of er haalbare maatregelen zijn om bijvoorbeeld de geluidsbelasting door het resterende autoverkeer nog verder te beperken dan op grond van de wettelijke grenswaarden reeds noodzakelijk is. Ook eventuele extra maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid en het voorkomen van parkeeroverlast zijn aandachtspunten.

(2) Energie

In lijn met hetgeen in de structuurvisie is aangekondigd wordt onderzocht hoe de energievraag te beperken is met stedenbouwkundige en omgevingsmaatregelen. De reststromen kunnen goed benut worden door uitwisseling en balanceren van energie; onder andere kan aangesloten worden op het warmtenet. Verder worden mogelijkheden voor toepassing van duurzame energiebronnen in beschouwing genomen. Kansen voor energiebesparingen liggen bij de inrichting van het gebied en de uitwisseling van koude- en warmtevraag tussen de verschillende functies.

(3) Water

Uit het Plan-MER en ook uit de reacties daarop is naar voren gekomen dat in het vervolgtraject 'water' een belangrijk aandachtspunt moet zijn. De hoe dan ook noodzakelijke maatregelen om de wateropgave goed op te vangen, bieden aanknopingspunten om te bezien met welke extra's het watersysteem binnen het plangebied in capaciteit en kwaliteit verder valt te verbeteren. Kansen voor versterking van de kwaliteit en belevingswaarde van het gebied liggen in het koppelen van een optimaal watersysteem met de te ontwikkelen groenblauwe structuur. Een slimme positionering en inrichting maakt dat deze koppeling zowel functionele waarde heeft (gezond bewegen), als ecologische waarde (flora en fauna, waterkwaliteit) en belevingswaarde (uitstraling gebied).

3.4 Stap 3: VKA en MMA

De basisvarianten en het pluspakket zijn te beschouwen als puzzelstukjes. In de derde stap worden daarmee twee puzzels gelegd: het VKA en het MMA. Van deze twee alternatieven worden in het Project-MER de milieueffecten beschreven en vergeleken. Ook de gevolgde werkwijze om tot deze alternatieven te komen, wordt behandeld.

4 AANZET TOT BEOORDELINGSKADER

In de project-m.e.r. wordt voor het VKA en MMA (en ook voor de daaraan voorafgaande varianten) in kaart gebracht wat de effecten zijn voor de relevante milieuthema's. Voor een deel kan daarbij gebruik gemaakt worden van onderzoeksgegevens die al in het Plan-MER voor de structuurvisie zijn opgenomen. In een aantal gevallen gaat ook nieuw en/of aanvullend onderzoek plaatsvinden. Het onderzoek wordt uitgevoerd met de methoden die daarvoor bij m.e.r.'s voor bestemmingsplannen gangbaar zijn. Bij de thema's verkeer & vervoer, geluid, lucht en externe veiligheid worden gedetailleerde modelberekeningen gemaakt. Bij de andere thema's wordt een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve methoden ingezet. De aanzet tot het beoordelingskader is hieronder weergegeven, deze zal bij de start van het project-m.e.r. worden uitgewerkt.

Thema	Beoordelingsaspecten
Verkeer en vervoer	• Bereikbaarheid op een gemiddelde werkdag en tijdens een evenement • Mobiliteit - o Personenvervoer - o Potentieel OV-gebruik • Parkeren • Verkeersveiligheid • Langzaam verkeer
Luchtkwaliteit	• Invloed op de luchtkwaliteit door emissies afkomstig van verkeersbewegingen: - o Stikstofdioxide: NO₂ - o Fijn stof: PM₁₀
Geluid	• Wegverkeerslawaaï • Industrielawaai • Scheepvaartlawaaï • Railverkeerslawaaï • Het geluid ten gevolge van het gebruik van: - o De nieuwe Kuip - o De IJsbahn en de sportterreinen
Externe veiligheid	• Transport gevaarlijke stoffen over spoor en water • Aardgasleiding • LPG tankstations • Rampbestrijding
Water	• Waterkwantiteit (wateropgave) • Waterkwaliteit (oppervlakte- en grondwaterkwaliteit) • Riolerings
Rivierkunde	• Hydraulische en Morfologische aspecten • Klimaatrobustheid • Overstromingsrisico's buitendijks deel • Invloed op (primaire) waterkeringen
Flora en Fauna	• Structuren en leefgebieden • Soorten (Flora- en Faunawet, Rode Lijst)
Bodem	• Beïnvloeding van bodemkwaliteit en bekende verontreinigingen
Openbare ruimte en de beleving daarvan	• Contrasten tussen rivier, stadion en groene eiland • Openbare ruimte rondom het nieuwe stadion • Herkenbaarheid en beleving van deelgebieden • Onderdeel van Zuid: mate waarin het plan onderdeel is van Zuid
Sport en recreatie	• Mogelijkheden voor multifunctionaliteit • Toegankelijkheid sportvoorzieningen • Mogelijkheden voor recreatie

Thema	Beoordelingsaspecten
Archeologie	• Beïnvloeding van archeologische waarden
Cultuurhistorie	• Aantasting historische elementen • Versterken of aantasten historische stedenbouwkundige structuur
Licht	• Lichthinder op flora en fauna • Lichthinder op de mens
Duurzaamheid	• Energie • Water(systeem) • Mobiliteit • Overige aspecten

HOE NU VERDER?

Het streven is om het Bestemmingsplan Stadionpark Fase 1 in 2012 vast te stellen. De besluitvorming daarover is een verantwoordelijkheid van de gemeenteraad van Rotterdam (bevoegd gezag). De stappen in het besluitvormingsproces zijn hieronder weergegeven.

Stap 1: startnotitie

De publicatie van deze startnotitie is de eerste stap. De startnotitie bevat een voorstel voor de inhoud en aanpak van de uit te voeren milieueffectrapportage. De startnotitie is te downloaden op www.rotterdam.nl/bestemmingsplanneninprocedure onder de kop "IJsselmonde" en op www.rotterdam.nl/stadionpark

Stap 2: inspraak en richtlijnen

De startnotitie ligt zes weken ter inzage. Gedurende deze periode kan eenieder reageren op het onderzoeksvoorstel uit de startnotitie. Praktische informatie over deze inspraak (tot wanneer men kan reageren en aan wie de reactie gericht moet worden) wordt gepresenteerd op de websites www.rotterdam.nl/bestemmingsplanneninprocedure onder de kop "IJsselmonde", op www.rotterdam.nl/stadionpark en in advertenties in de media.

De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage stelt vervolgens een advies op voor de richtlijnen voor de milieueffectrapportage. De Commissie neemt de inspraakreacties mee in de uitwerking van dit advies. Mede op basis van het richtlijnenadvies stelt het bevoegd gezag vervolgens de definitieve richtlijnen vast. Deze richtlijnen geven aan welke informatie er beschikbaar moet komen: ze vormen de leidraad voor het uit te voeren onderzoek.

Stap 3: voorontwerp-bestemmingsplan en Project-MER

Het voorontwerp-bestemmingsplan wordt uitgewerkt en tegelijk wordt de milieueffectrapportage uitgevoerd. Dit resulteert in twee documenten: het voorontwerp-bestemmingsplan zelf en het daarbij behorende Project-MER.

Stap 4: inspraak en advisering

Het voorontwerp-bestemmingsplan en het Project-MER worden ter inzage gelegd voor inspraak. De Commissie voor de milieueffectrapportage beoordeelt vervolgens of de informatie in het Project-MER correct is en of het rapport ook voldoende informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de besluitvorming. Dit oordeel wordt gepresenteerd in een zogenoemd toetsingsadvies aan het bevoegd gezag.

Stap 5: ontwerp-bestemmingsplan en zienswijze

Het voorontwerp bestemmingsplan wordt eventueel bijgesteld tot een ontwerp bestemmingsplan. Het college van B&W geeft het ontwerp-bestemmingsplan wederom vrij om ter inzage te leggen. Nu kunnen zienswijzen worden ingediend.

Stap 6: vaststelling, eventueel beroep, inwerkingtreding bestemmingsplan

Na het opstellen van een zienswijzenrapportage wordt het, eventueel gewijzigd bestemmingsplan ter vaststelling aangeboden aan de raad. Voor degenen die bij stap 5 een zienswijze hebben ingediend, bestaat de mogelijkheid om beroep in te stellen bij de Raad van State. Na afhandeling van eventuele beroepszaken kan het nieuwe bestemmingsplan in werking treden.

Bijlage 1

Vigerende Bestemmingsplannen

Vigerende bestemmingsplannen

De volgende geldende bestemmingsplannen zijn gedeeltelijk binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan “Stadionpark 1^e fase” gelegen:

- Bebouwingsverordening Handels- en industrieterreinen (127);
 - vastgesteld: 6 februari 1936
 - goedgekeurd: 21 december 1936
- Brienenoord, uitwerkingsplan in onderdelen (171);
 - vastgesteld: 16 mei 1946
 - goedgekeurd: 17 juni 1947
- Varkenoord, uitbreidingsplan in onderdelen (210);
 - vastgesteld: 6 april 1950
 - goedgekeurd: 14 augustus 1950
- Groot IJsselmonde, uitbreidingsplan in hoofdzaak (278);
 - vastgesteld: 1 november 1956
 - goedgekeurd: 4 november 1957
- Kreekhuisen, uitbreidingsplan in onderdelen (313);
 - vastgesteld: 2 februari 1961
 - goedgekeurd: 6 november 1961
- Tuinenhoven, uitbreidingsplan in onderdelen (332);
 - vastgesteld: 6 december 1962
 - goedgekeurd: 4 september 1963
- Sportdorp, Ansfridusstraat (413);
 - vastgesteld: 21 december 1978
 - goedgekeurd: 19 februari 1980
- Brienenoordcorridor (LMO) (444);
 - vastgesteld: 18 september 1986
 - goedgekeurd: 21 april 1987
- Buitendijk, Industrieterrein – “Laagjes” (469);
 - vastgesteld: 29 oktober 1987
 - goedgekeurd: 21 juni 1988
- Olympus (537);
 - vastgesteld: 12 maart 2002
 - goedgekeurd: 2 juli 2002
- Kreekhuisen (548);
 - vastgesteld: 16 juni 2005
 - goedgekeurd: 16 september 2005
- Zomerland Sportdorp (572);
 - vastgesteld: 11 oktober 2007
 - goedgekeurd: 15 januari 2008

