

Directeur Stadsontwikkeling
R&W/Bestemmingsplannen
Postbus 6575
3002 AN ROTTERDAM

Den Haag, 9 april 2020

Betreft: Zienswijze die zich richt tegen het ontwerpbestemmingsplan Feyenoord City (NL.IMRO.0599.BP1105FeyenCity-on01), inclusief het MER, het ontwerpbesluit gedeeltelijke wegonttrekking Korte Stadionweg met bijbehorende zijstraten, de ontwerp omgevingsvergunningen langsdam en de permanente landaanwinning, de ontwerp omgevingsvergunning tijdelijke landaanwinning en de ontwerp Waterwetvergunning langsdam landaanwinning

Geachte mevrouw Van Bockxmeer,

Op 6 april heb ik een zienswijze opgesteld. Deze heb ik via de supportersgroep Stadion Op Zuid in papieren versie laten overhandigen. Zoals daar genoemd werk ik in het dagelijks leven als adviseur Systems Engineering voor grote bouwprojecten. Deze projecten hebben te kampen met faalkosten omdat er in de ontwerpfase niet goed nagedacht is over het ontwerp. Ik word dan ingezet om mogelijke bronnen voor faalkosten te achterhalen. In deze aanvullende zienswijzen wil ik vooral uit deze ervaring vragen indienen en zorgen uiten over de technische haalbaarheid en logistieke haalbaarheid van het plan, met name in relatie tot het stadion. Ondanks dat dit onderwerp naar coördinatiemandje 2 is geschoven, zou dit niet ten koste moeten gaan van de integrale waarborging dat over alles is nagedacht. Deze punten zijn van belang omdat dit mijn inziens tot additionele kosten kan leiden, die niet gedekt zijn, en die daarmee de Business Case van het stadion in de weg kunnen komen te staan.

Het dossier is zoals u weet zeer groot, maar door de Coronamaatregelen ligt de focus van het dagelijks leven anders en heb ik minder tijd gehad om het dossier goed te kunnen doorgronden. Ik ben als supporter aangesloten bij de supportersgroep Stadion op Zuid. Stadion op Zuid heeft gevraagd om een verlenging van de ter inzagelegging vanwege de Corona maatregelen. Dit is afgewezen. (Zie bijlage)

Uiteraard kan het zijn dat Feyenoord City rekening heeft gehouden met de punten en zorgen die ik opsom, maar gezien de korte tijd heb ik dit niet goed kunnen nagaan. Daarom heb ik de punten vooral vragend gehouden.

Ruimtelijke adaptatie stresstest

In de ruimtelijke adaptatie stresstest worden de potentiële kwetsbaarheden voor de klimaatthema's wateroverlast, hitte, droogte en overstroming binnen een gebied geïdentificeerd. Het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) heeft in samenwerking met een groot aantal partijen de bijsluiters voor de gestandaardiseerde stresstest ontwikkeld. De bijsluiters zijn een bundeling van instructies voor het uitvoeren van de test en gebruiksaanwijzingen voor het interpreteren en toepassen van uitkomsten.

In de documenten van het bestemmingsplan, wordt een aantal maal het woord "klimaatbestendig" genoemd. Hoe toont Feyenoord City dat aan?

Ik zie in de stukken van het bestemmingsplan diverse thema's wel terugkomen, maar ik kan niet snel achterhalen of men de gestandaardiseerde stresstest heeft toegepast. Heeft men die toegepast?

Mijn zorg zit voor de beleving van de supporters. Met name dat er veel betonoppervlakte wordt toegevoegd en dat dit mogelijk leidt tot wateroverlast (plasvorming) en hitte, waarvoor extra voorzieningen moeten worden opgenomen, die kosten opdrijvend zijn voor het stadion.

Een compleet raakvlakkendossier ontbreekt

Zoals ik al in mijn eerdere zienswijze stelde heb ik twijfels bij de financiële uitvoerbaarheid. De beoogde locatie zorgt ervoor dat er in het ontwerp veel rekening gehouden moet worden met complexe raakvlakken. Raakvlakken zijn vaak plaatsen waar faalkosten ontstaan doordat onderdelen niet op elkaar passen, verkeerd worden aangeleverd of de overgang tussen twee (onderdelen van) systemen niet goed verloopt.

Ik heb in het hoofdstuk 2 over de huidige situatie geen goed technisch raakvlakkentotaaloverzicht kunnen vinden voor de externe raakvlakken

Voor de externe raakvlakken heb ik meerdere zorgen:

1. Het bestemmingsplan is niet duidelijk welke kosten voor rekening komen voor het stadion, en welke voor andere plots of voor de gemeente.
2. Ik vraag me af of Feyenoord City volledig is: Hoe raken bouwtrillingen het bestaande spoor en de primaire waterkeringen. Wat zijn de risico's voor de zettingen?
3. De bouwlogistiek wordt gezien de periodes waarin iets wel of niet uitgevoerd kan worden en is hier uiterst complex. De locatie introduceert raakvlakken en inpassingen die ervoor zorgen dat Feyenoord City rekening moet houden met complexe planning en afhankelijkheden.

Ad 3. Op basis van de onderzoeken van Feyenoord City heb ik als voorbeelden de verblijfplaatsen van de vleermuizen en de primaire waterkering aangegeven.

Voor het verkrijgen van ontheffing van de Wet natuurbescherming, dienen mitigerende maatregelen opgenomen te worden in een activiteitenplan. Één van deze maatregelen is:

- Het slopen van de bebouwing vindt plaats buiten de gevoelige periode voor vleermuizen, bij voorkeur september – oktober;

In de Keur 2014, art 2.3, lid 2 is het volgende verbod opgenomen: *"Aan waterkeringen bestemd voor het keren van zee-en rivierwater, mag zonder watervergunning van het bestuur van 1 oktober tot 1 april daaropvolgend geen buitengewoon onderhoud, dan wel werkzaamheden anders dan vermeld in artikel 2.2 worden uitgevoerd"*.

Hetzelfde zal gelden dat Prorail Treinvrije periodes (TVP's) zal moeten aanwijzen.



Figuur 1-2 Stadionpark met daarin gebiedsontwikkeling Feyenoord City (omlijnd)



Figuur 5-155 De gebouwen met geschikte locaties waar mogelijk verblijfplaatsen voor vleermuizen aanwezig zijn (rood omlijnd: al onderzocht, groen omlijnd: moet nog onderzocht worden)

Ik ben er bijvoorbeeld niet gerust op dat de safety case van de overkapping op tijd in orde komt. Wanneer het stadion er staat, maar de overkapping als looproute nog niet opengesteld is, dan valt er logischerwijs een belangrijke vluchtroute weg. Dat zorgt voor een extra risico dat de opening van het stadion uitgesteld moet worden of dat er minder toeschouwers komen. Dit heeft effect op de BuCa.

In 2019 kondigde Feyenoord City al 2 keer een vertraging aan van een jaar. In plaats van 2023 gaat nu het stadion open in 2026. Zegt men. Hoe realistisch is de opening in 2026?

Veiligheidseffectenrapportage

In onderstaande figuur heb ik een aantal plaatjes die Feyenoord City zelf heeft opgenomen in haar documenten over elkaar gelegd. Hierin wordt duidelijk met hoeveel raakvlakken het ontwerp van het stadion rekening moet worden.



In de VER studie valt het mij op dat - in kader van de veiligheid - het stadion alszijnde kwetsbaar object vooral als *slachtoffer* beschouwd wordt, en niet zozeer als *dader*. Ik kan niet goed vinden in hoeverre de komst van het stadion op de beoogde locatie omliggende infrastructuur hindert of degradeert, en welke maatregelen genomen moeten worden. En bij welke plot die kosten liggen.

Een aantal voorbeelden:

- Ik heb via een vragenformulier bevestigd gekregen dat de overkluizing over het spoor gezien wordt als verkorte tunnel, vanwege de lengte. In het onderzoek over de tunnelveiligheid is te lezen dat de lengte 265 meter is en er gekozen wordt voor een open karakter van de overkluizing over het spoor. Vanwege dit karakter valt de overkluizing niet onder de Tunnelwet. Het is vanwege het verhoogde groepsrisico, maar ook voor de gevaren richting het spoor op gezond verstand eerder aannemelijk dat er wel extra installaties in moeten komen dan niet. Deze lijken niet gebudgetteerd. (De Amsterdam Arenatunnel is ook een verkorte tunnel, maar hangt vol apparatuur om veiligheidsrisico's te mitigeren.) Hoe worden de effecten van stadion op het spoor beschouwd? En wie betaalt deze?

- Is er ook goed gekeken naar EMC invloeden vanuit het stadion naar spoor en andere kabelinfrastructuur? Welke maatregelen zijn nodig? Wie betaalt ze?
- Verbeterd of verslechtert de primaire waterkering? Hoe ligt de kostenverdeling?
- Verbeterd of verslechtert de ligging van het zinkerpakket van Evides? Hoe ligt de kostenverdeling?
- Hoe ziet het onderhoud eruit? Hoe ligt de rollen verdeling?

Afvallen gebiedsontwikkeling van De Kuip

De commissie MER heeft als zienswijze op de startnota aan Feyenoord gevraagd 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.*

Zoals u kunt zien in bovenstaande figuur, ligt De Kuip vrij. Ook weet men dat op de nieuwe locatie veel vervuilde grond is. Ik vind het een ernstig gemis in de beantwoording op de vraag van de Commissie MER dat nog steeds niet de nadelen van de locatie worden opgesomd.

Combinatie DMK is gisteren in de media getreden met een alternatief.

(<https://www.nrc.nl/nieuws/2020/04/08/een-betaalbaar-en-snel-plan-voor-een-moderne-kuip-a3996308>)

Het bestemmingsplan staat juist dat dit alternatief niet mogelijk is. Hoe zeker is dat?

Dubbele petten

Hoe voorkomt men dubbele petten vanuit de gemeente richting Feyenoord City?

Bij de MER van Schiphol hadden ambtenaren twee rollen: ze adviseerden Schiphol bij het opstellen van het milieueffectrapport (MER) en zouden dat rapport vervolgens ook moeten goedkeuren. Uit mails die de NOS destijds in handen had gekregen bleek dat er veel contact was tussen Schiphol en het ministerie bij het opstellen van het milieueffectrapport. Juristen hadden daar kritiek op: "Om de schijn van partijdigheid te voorkomen zou je beide rollen strikt moeten scheiden", oordeelde Gijs Hoevenaars van de onafhankelijke Commissie MER. Van Nieuwenhuizen heeft vervolgens een "functiescheiding" op het ministerie aangebracht.

Bij Feyenoord City werken gemeente Rotterdam en de projectorganisatie intensief samen. Hoe heeft de gemeente die "functiescheiding" bij Feyenoord City geregeld?

Overige vragen

- De vaarroute wordt aangepast: Is er ook onderzoek gedaan naar het ontstaan van seiches (door eigenbewegingen) en de effecten van seiches (bijv. sluiten van een waterkering)
- Is er in het lichtplan voldoende rekening gehouden met de vleermuizen?
- Het is nog niet duidelijk of de oeververbinding een brug of een tunnel wordt. Heeft de langsdam invloed op de gronddekking, mocht het een tunnel worden?
- In hoeverre is het open karakter al afgestemd met Prorail en wat is de kans dat de zijkant toch dicht moet? De overkluizing is immers ook een belangrijk onderdeel van de wandel- en vluchtroute. Hoe zit dat met rookontwikkeling? Moeten juist nu niet al de kaders scherp zijn?

- Hoe zit het met de bodemsanering er plaatse van het nieuwe stadion? Gaat men met het fundament door de afschermingslaag heen?
- Heeft het gasveld onder het stadion invloed op de bouw?
- Heeft men de impact op de grondwaterstromen voldoende onderzocht? Zeker in kader van vervuilde grond; Hoe groot is de kans dat deze vervuiling nog verder verspreid worden.

Samenvattend

Kunt u mij wegwijs maken in het dossier waar bovengenoemde vragen en zorgen zijn behandeld in het dossier? Kunt u puntsgewijs aangeven welke onderzoeken zijn gedaan, wat waren de conclusies waren en aanbevelingen waren? Zijn er ook door de hoeveelheid van de onderzoeken tegenstrijdige conclusies en aanbevelingen (als voorbeeld de planning)? Hoe wordt daar in verdere plannen invulling aan gegeven?

Concluderend

Er bestaat weliswaar een grote mate van vrijheid om ruimtelijke ontwikkelingen in separate bestemmingsprocedures mogelijk te maken, maar in een m.e.r.-procedure is een integrale beschouwing nodig. In de procedure voor Feyenoord City ten behoeve van het bestemmingsplan is ervoor gekozen om 2 coördinatiemandjes te maken. Het stadion, aanjager voor de gebiedsontwikkeling, wordt in de onderhavige documenten teveel als “slachtoffer” benaderd, maar te weinig als “dader”, zeker op het gebied van veiligheid. Deze salamitactiek zorgt ervoor dat er onvoldoende inzicht gegeven kan worden in totaaleffecten.

Bij dit ontwerpbestemmingsplan en het MER zijn veel (concept)onderzoeken van deskundigen gevoegd. Uit de stukken wordt niet duidelijk of en hoe het college in de voorbereiding van dit bestemmingsplan deze stukken getoetst heeft op integraliteit, en of deze onderzoeken op een zorgvuldige manier hebben plaatsgevonden.

Omdat integrale afwegingen ontbreken waar nog ingewikkelde bouwlogistiek naar voren kan komen en additionele kosten is de financiële haalbaarheid van het stadionplan nog niet gewaarborgd en voldoende onderzocht. Omdat dit mijn inziens tot additionele kosten kan leiden, die niet gedekt zijn, en die daarmee de Business Case van het stadion in de weg kunnen komen te staan. Omdat het stadion voorwaardelijk is gemaakt voor de gebiedsontwikkeling, kan dit bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.

Hoogachtend,



M.W. Mulder
10-02-1981

Loosduinseweg 63A
2571 AA Den Haag