

Rotterdam

Feyenoord City

Startdocument bestemmingsplan en MER

Status

datum:

28 november 2017

status:

eindconcept

projectnummer:

401156.20170561

projectleider:

M.C. Lammens

Inhoud van de toelichting

| | | |
|--------|---|----|
| 1. | Inleiding | 3 |
| 1.1. | Inleiding | 3 |
| 1.2. | Scope van de ontwikkeling | 4 |
| 1.3. | Leeswijzer | 5 |
| 2. | Beoogde ontwikkeling | 6 |
| 2.1. | Visie op het gebied | 6 |
| 2.1.1. | Gebiedsvisie Stadionpark | 6 |
| 2.1.2. | Locatiekeuze nieuw stadion | 8 |
| 2.1.3. | Concept Masterplan Feyenoord City | 10 |
| 2.2. | Beoogde ontwikkeling Feyenoord City | 11 |
| 2.2.1. | Fase 1: nieuwe stadion, Urban Bridge en Strip noord (2019-2023) | 12 |
| 2.2.2. | Fase 2: herontwikkeling Kuip (2022-2025) | 14 |
| 2.2.3. | Fase 3: Strip Zuid, Kuip Park (2023-2030) | 15 |
| 2.2.4. | Mobiliteit, verbindingen en bereikbaarheid | 16 |
| 2.2.5. | Parkeren | 18 |
| 3. | Procedure en uitgangspunten | 20 |
| 3.1. | Inleiding | 20 |
| 3.2. | Bestemmingsplan | 20 |
| 3.3. | Omgevingsvergunning | 24 |
| 3.4. | Milieueffectrapportage | 24 |
| 3.5. | Samenvatting en samenloop procedures | 25 |
| 3.6. | Samenwerking en participatie | 26 |
| 4. | Reikwijdte en detailniveau MER | 28 |
| 4.1. | Inleiding | 28 |
| 4.2. | Alternatieven en varianten | 28 |
| 4.2.1. | Scope en doelstelling van de ontwikkeling | 28 |
| 4.2.2. | Alternatieven | 29 |
| 4.2.3. | Varianten | 31 |
| 4.2.4. | Robuustheidsanalyses | 35 |
| 4.3. | Onderzoeken | 35 |
| 4.3.1. | Verkeer en parkeren | 36 |
| 4.3.2. | Leefbaarheid en gezondheid | 37 |
| 4.3.3. | Ruimtelijke kwaliteit | 38 |
| 4.3.4. | Water, bodem, ondergrond | 39 |
| 4.3.5. | Ecologie | 39 |
| 4.3.6. | Duurzaamheid | 39 |
| 4.3.7. | Schematische weergave | 40 |

Bijlagen:

1. Programma
2. Onderbouwing locatiekeuze
3. Resultaten workshop betrokkenen

1. Inleiding

1.1. Inleiding

Binnen het gebied Stadionpark vindt de komende jaren de ontwikkeling Feyenoord City plaats (figuur 1.1.). Een grote gebiedsontwikkeling rond sport en vrijetijd. Hierbij wordt een nieuw stadion aan de Nieuwe Maas ontwikkeld en de monumentale Kuip herontwikkeld. De locaties zijn met elkaar verbonden door een gebouwde verbinding over de Stadionweg, de Strip genaamd. Behalve sport en vrije tijd is er ruimte voor ontwikkeling van woningbouw, parkeren en een commercieel en publiek programma. Ten slotte vindt een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte plaats. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een bestemmingsplan en een milieueffectrapport (MER¹) opgesteld. Het MER bevat de milieu-informatie om een goede afweging te maken voor de planologische regeling in het bestemmingsplan. Dit document is het startdocument voor het bestemmingsplan en het milieueffectrapport voor de gebiedsontwikkeling van Feyenoord City.



Figuur 1.1. Stadionpark met daarbinnen Feyenoord City

¹ Het begrip m.e.r. staat voor milieueffectrapportage, dat is de procedure. Het begrip MER staat voor milieueffectrapport, dat is het document.

Dit startdocument bevat de uitgangspunten voor het bestemmingsplan en het bijhorende MER en beschrijft op welke wijze deze producten tot stand komen. Hierbij wordt aandacht besteed aan de opzet van het bestemmingsplan en aan de reikwijdte en het detailniveau van het MER met bijbehorend milieuonderzoek. Zo wordt duidelijk wat de afbakening is van het plangebied van het bestemmingsplan en de beoogde wijze van bestemmen. Daarnaast is beschreven welke milieuthema's in het MER nader worden belicht en op welke vragen het MER antwoord moet geven. Het MER moet aansluiten op de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning voor het nieuwe stadion mogelijk worden gemaakt en daarvoor de directe onderbouwing vormen.

Op grond van de m.e.r.-procedure worden met dit startdocument de betrokken bestuursorganen geïnformeerd en geraadpleegd over de reikwijdte van het MER. Verder wordt het startdocument ter inzage gelegd en heeft een ieder de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de voorgestelde reikwijdte en detailniveau van het MER. Zo nodig worden de uitgangspunten en de methode voor het milieuonderzoek naar aanleiding van reacties nog aangescherpt.

1.2. Scope van de ontwikkeling

Uitgangspunt voor de scope van de gebiedsontwikkeling zijn de gebiedsvisie Stadionpark², de Haalbaarheidsstudie Feyenoord City³ en het position paper Feyenoord City⁴. Daarnaast is een concept-masterplan Feyenoord City⁵ opgesteld. Hierin wordt de ontwikkeling van het nieuwe stadion (en haar omgeving) op de locatie Veranda West in beeld weergegeven en in woord beschreven, evenals de herontwikkeling van De Kuip en het tussenliggende gebied, de Strip. In het volgende hoofdstuk worden de ontwikkeling Feyenoord City en de reeds genomen besluiten nader toegelicht.

Het concept masterplan zal parallel aan de eerste fase van de planologische procedure nog verder worden uitgewerkt en in definitieve vorm worden vastgesteld. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van actuele inzichten en de relevante informatie uit de milieuonderzoeken. Voor een overzicht van de samenhang tussen de producten en te nemen besluiten wordt verwezen naar paragraaf 3.4.

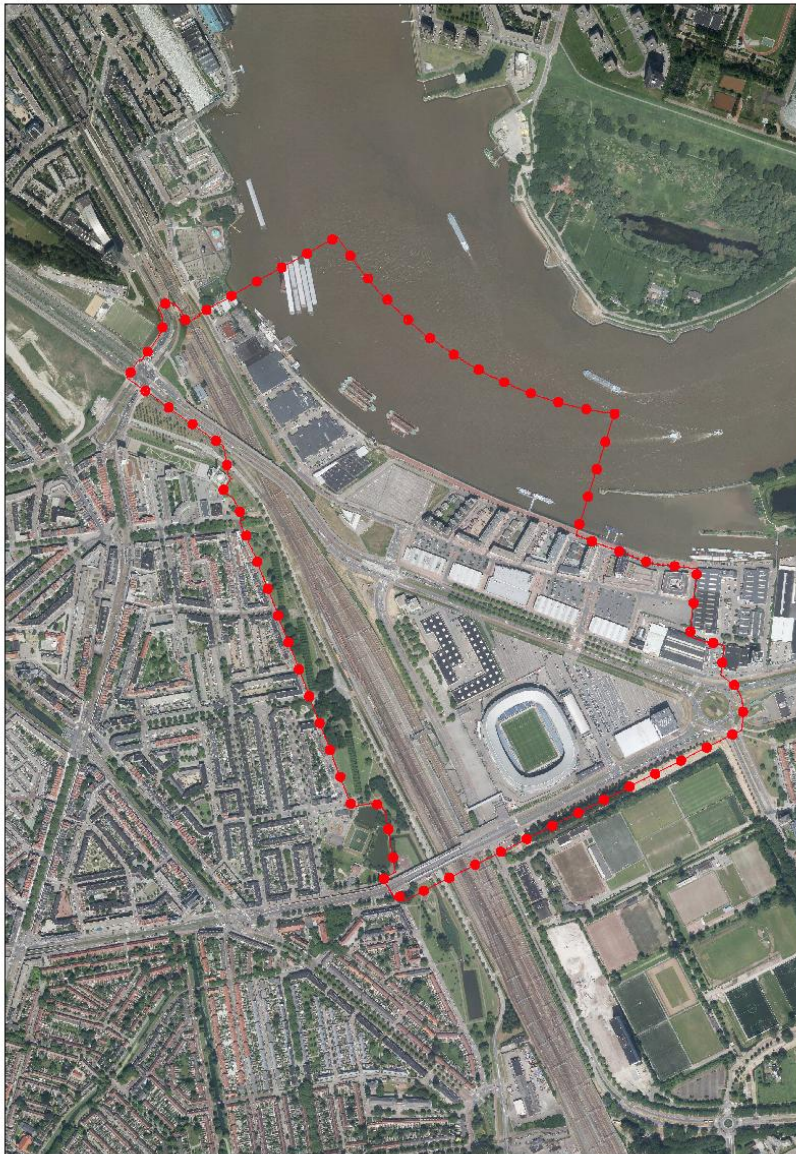
Het MER en bestemmingsplan omvatten alle gronden die nodig zijn om de totale gebiedsontwikkeling op termijn mogelijk te maken (figuur 1.2). Op deze wijze brengt het MER de maximale effecten in beeld van de totale gebiedsontwikkeling. Bij het bestemmingsplan worden alle gronden betrokken die nodig zijn voor de gebiedsontwikkeling inclusief enkele aangrenzende gronden die nog niet voorzien zijn van een actueel bestemmingsplan (zoals het gebied de Veranda). Een toelichting op de begrenzing van het plangebied is opgenomen in paragraaf 3.2.

² De Gebiedsvisie Stadionpark (gemeente Rotterdam, concept september 2016) wordt gelijk met het startdocument voor bestemmingsplan en MER definitief vastgesteld.

³ Haalbaarheidsstudie Feyenoord City, november 2016 en aanvulling maart 2017, Feyenoord City

⁴ Positionpaper gebiedsontwikkeling Feyenoord City, maart 2017, gemeente Rotterdam

⁵ Masterplan Feyenoord City, concept november 2016, OMA, een definitief masterplan wordt in 2018 vastgesteld.



Figuur 1.2 Plangebied

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze startnotitie wordt de ontwikkeling van Feyenoord City nader toegelicht. U leest hier meer over de visie op het gebied en de beoogde functies die in het concept masterplan zijn opgenomen. In hoofdstuk 3 wordt de procedure voor de verdere besluitvorming toegelicht. Het betreft onder meer de procedure voor het bestemmingsplan met bijbehorend milieueffectrapport en voor de omgevingsvergunning ten behoeve van het nieuwe stadion. In hoofdstuk 4 ten slotte wordt ingegaan op de onderzoeken die in het kader van het MER plaats zullen vinden. Deze onderzoeken geven inzicht in de milieueffecten van de ontwikkeling.

2. Beoogde ontwikkeling

2.1. Visie op het gebied

Feyenoord City ligt in het gebied waarvoor de gemeente in 2010 de structuurvisie Stadionpark⁶ heeft vastgesteld. Deze structuurvisie schetst een brede gebiedsontwikkeling van het Stadionpark als boegbeeld voor Rotterdam Sportstad en als knooppunt op Rotterdam-Zuid; een plek waar wonen, werken, sport en bewegen samen komen. De structuurvisie heeft betrekking op een groter gebied dan Feyenoord City en omvat onder meer ook de Sportcampus en Park de Twee Heuvels. Voor de Sportcampus en Park de Twee Heuvels zijn in 2016 actuele ruimtelijke kaders vastgesteld.

Vervolgens zijn in 2016 in de concept Gebiedsvisie Stadionpark drie mogelijke locaties voor een nieuw stadion benoemd en onderzocht op haalbaarheid. Hieruit is na een integrale afweging⁷ de voorkeurslocatie gekomen aan de westzijde van het plangebied aan het water (Veranda West). De locatiekeuze wordt hierna in paragraaf 2.3 nog nader toegelicht. De Gebiedsvisie Stadionpark vormt de actuele visie op het gebied waarin alle ontwikkelingen samenkomen. Deze Gebiedsvisie wordt samen met dit startdocument naar verwachting begin 2018 definitief vastgesteld. De Gebiedsvisie treedt dan in de plaats van de structuurvisie, maar vormt geen formele structuurvisie in de zin van de Wet op de ruimtelijke ordening.

Hierna worden de Gebiedsvisie Stadionpark en het concept masterplan Feyenoord City kort toegelicht

2.1.1. Gebiedsvisie Stadionpark

De gebiedsvisie bevat vier samenhangende ambities voor de ontwikkeling van het Stadionpark:

1. Stadionpark als vrijetijdsgebied
2. Stadionpark als onderdeel van Rotterdam woonstad
3. Stadionpark als economische motor
4. Stadionpark als mobiliteitsknoop

Deze ambities zijn leidend voor de verdere ontwikkelingen in het Stadionpark.

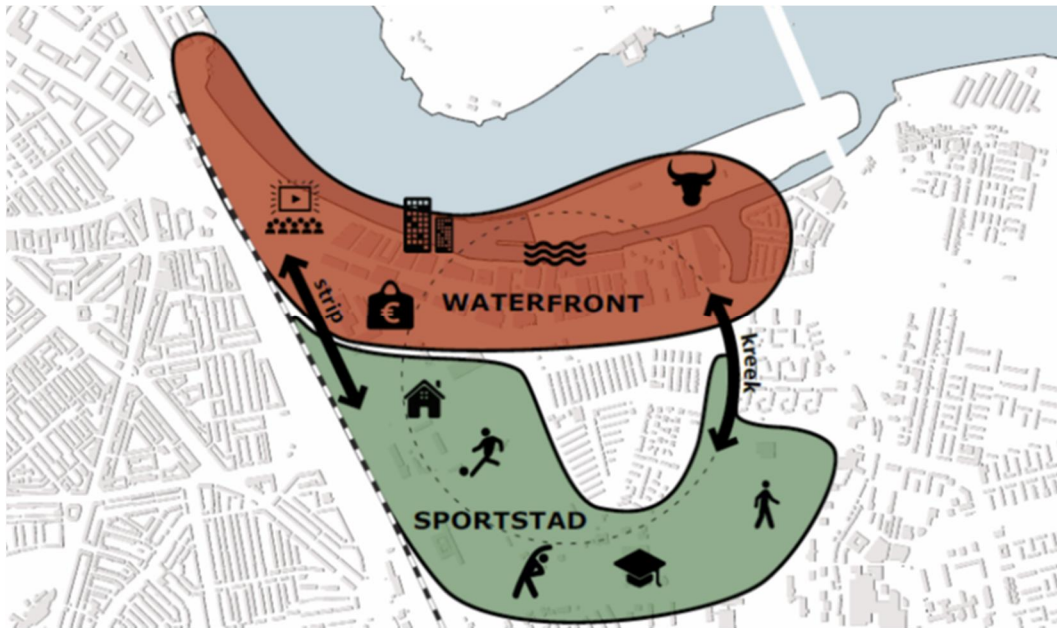
In de gebiedsvisie is de ontwikkeling voor Stadionpark verder uitgewerkt voor:

- het Waterfront: een sterk rivierfront met ruimte voor wonen, bedrijvigheid, recreatie
- de Sportstad: een gebied voor actief sporten, recreatie en hoogwaardig wonen

Met daarbinnen icoon Feyenoord: het nieuwe stadion, de herontwikkelde Kuip en trainingsaccommodatie.

⁶ Structuurvisie Stadionpark, november 2010, gemeente Rotterdam

⁷ Feyenoord City, samenvatting locatiekeuze, 11-11-2016, projectteam Feyenoord City



Figuur 2.1. Gebiedsvisie Stadionpark

De ambitie is om van Stadionpark een aantrekkelijk stadsdeel met een grote meerwaarde voor de stad en de omliggende wijken te maken. Voor de omliggende wijken moet het gebied ruimte voor vrijetijdsbesteding bieden en daarmee bijdragen aan de woonkwaliteit. Hiervoor is een duidelijke en aantrekkelijke structuur, met veel ruimte voor groen, sport en bewegen nodig. Er wordt ingezet op een mix van functies en twee herkenbare delen: het Waterfront en de Sportstad. Het Waterfront bestaat uit de Veranda, het gebied rond het nieuwe stadion ten westen van de Veranda, bedrijventerrein Stadionweg, de rivieroever en het Eiland van Brienoord. Sportstad omvat Varkenoord, Sportdorp, Park de Twee Heuvels en strekt zich uit tot in de Stadiondriehoek met de herontwikkelde Kuip, Topsportcentrum en woningbouw in de driehoek. De Strip, de verbinding tussen het nieuwe stadion en de Kuip, koppelt beide delen aan de westkant van het gebied aan elkaar. Het nieuwe stadion en de Strip vervullen een belangrijke rol in het verbinden van Stadionpark met de omliggende wijken, waardoor de bewoners gebruik kunnen maken van het groen, de rivieroever en de recreatie- en sportmogelijkheden die Stadionpark biedt. Door de verbinding tussen Waterfront en Sportstad ontstaat een rondje Stadionpark: een 4,0 km lang parcours om te wandelen en te recreëren met een herkenbare uitstraling. Vanuit dit parcours worden drie thematisch subrondjes ontsloten. Aan de noordwestkant het rondje Stadions langs zowel de Kuip met het atletiekstadion en het nieuwe voetbalstadion langs de rivier. Aan de zuidkant het rondje door het Park de Twee Heuvels. Een ten slotte een rondje over het Eiland van Brienoord met zijn bijzondere natuurwaarden.



Figuur 2.2.: plankaart Gebiedsvisie Stadionpark

De plek van het Stadionpark, en Feyenoord City in het bijzonder, in de stad geeft grote kansen op een succesvolle ontwikkeling: een gebied dat sport en leisure ademt en een actieve leefstijl ondersteunt. Een gebied met een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en aantrekkelijk om te wonen. Hierbij hoort de ontwikkeling naar een mobiliteitsknooppunt: een plek waar mensen overstappen, werken, verblijven en ontmoeten. De gebiedsontwikkeling kan positief bijdragen aan de sociaal maatschappelijke opgave waar Rotterdam-Zuid voor staat. Het Nationaal Programma Rotterdam Zuid (NPRZ) werkt aan de doelstelling om de achterstanden in te lopen en Rotterdam-Zuid in 2031 op het niveau van een gemiddelde Nederlandse stad te laten functioneren. In dit nationaal programma staan de mensen, en dan vooral de opgroeiende jeugd centraal. Voor de ontwikkeling van Stadionpark is het van belang dit perspectief consequent vast te houden.

2.1.2. Locatiekeuze nieuw stadion

In het op te stellen MER Feyenoord City worden geen locatiealternatieven voor het nieuwe stadion meer onderzocht. De locatiekeuze voor het nieuwe stadion heeft in eerdere fasen plaatsgevonden. In het planMER behorend bij de structuurvisie Stadionpark (2010) zijn als mogelijke plek voor een nieuw stadion diverse locaties onderzocht. De plankaart bij de definitieve structuurvisie Stadionpark laat het toen vastgestelde eindbeeld zien voor de beoogde ontwikkeling, met onder meer een nieuw stadion aan de Maas. In het proces van de gebiedsvisie Stadionpark zijn vervolgens voor de locatie van een nieuw stadion drie locaties nader onderzocht en afgewogen⁸ (zie bijlage 2). Het betreft de Veranda West (Strip), de Veranda Oost (Bridge) en de Driehoek (Triangle).

⁸ Nadere verantwoording locatiekeuze nieuw stadion aan de Maas, oktober 2017, gemeente Rotterdam



Figuur 2.3. Onderzochte locaties nieuw stadion

De locaties zijn afgewogen op hun milieueffecten, bijdrage aan de doelstellingen van de gebiedsvisie Stadionpark en financiële-economische haalbaarheid. Hierbij is stil gestaan bij de belangrijkste aandachtspunten die eerder uit het PlanMER Stadionpark naar voren zijn gekomen, te weten waterveiligheid, externe veiligheid, geluidhinder en bereikbaarheid.

De locatie Veranda West biedt de beste kansen voor een succesvolle stedelijke ontwikkeling, zowel wat betreft opbrengstpotentieel, risico's, als draagvlak en is dan ook de voorkeurslocatie. Deze locatie biedt de meeste mogelijkheden een grotere nieuwe stedenbouwkundige ontwikkeling in het gebied teweeg te brengen en biedt kansen voor de gewenste multifunctionele stadionontwikkeling. Daarmee draagt deze locatie het meeste bij aan de doelstellingen van de gebiedsvisie Stadionpark. De locatie Driehoek scoort op vrijwel alle aspecten het minst.

Voor alle locaties geldt dat een verandering in de modal shift (verschuiving van auto naar OV en fiets) noodzakelijk is om het stadion en haar omgeving bij evenementen bereikbaar te houden. Hierin zijn de locaties niet onderscheidend, ook omdat parkeren in alle gevallen gespreid over het gebied zal worden aangeboden. Daarnaast is gekeken naar de financieel-economische haalbaarheid van de locaties, te weten grondverwerving, verplaatsing van bedrijven, aanpassing van infrastructuur, exploitatiemogelijkheden van het nieuwe stadion en potentiële opbrengsten uit gebiedsontwikkeling.

Hoewel de uiteindelijk gekozen locatie iets slechter scoort op externe veiligheid - de locatie Veranda West kent op het punt van externe veiligheid uitdagingen gelet op het bouwen in en langs het water en nabij het spoor- draagt deze wel sterker bij aan de gewenste stedelijke structuur. Ook draagt deze locatie sterker bij aan de gewenste groenstructuur voor het Stadionpark (ambities Woonstad), aan sport en bewegen (ambities Vrijtijdsgedebied) en aan de bereikbaarheid met het OV (ambities Mobiliteitsknoep), met meer mogelijkheden voor parkeervoorzieningen bij bestaande OV-knooppunten.

Uit de locatiekeuze blijkt dat geen van de locaties onoplosbare belemmeringen kennen. Negatieve verkeers- en milieueffecten zijn voor een (groot) deel mitigeerbaar (waar in de financiële verkenningen rekening mee is gehouden) en er kunnen ook kansen worden benut voor een verbetering van de verkeerssituatie en van het milieu.

2.1.3. Concept Masterplan Feyenoord City

Het conceptmasterplan Feyenoord City is gebaseerd op de gebiedsvisie Stadionpark en geeft uitwerking aan de daarin geformuleerde ambities. Voor Feyenoord City zijn de volgende doelen geformuleerd

- verbinden van de omliggende wijken door een duurzame en grootschalige stedelijke ontwikkeling met het nieuwe stadion voor Feyenoord als aanjager. Feyenoord City zet de ontwikkeling Kop van Zuid langs Laan op Zuid en Stadionweg door, waarbij nieuwe verbindingen ontstaan naar het waterfront aan de Nieuwe Maas en de vernieuwde Sportcampus aan de zuidzijde. Het rondje Stadionpark verbindt Feyenoord City met de overige delen van Stadionpark en wordt binnen het gebied aantrekkelijk ingericht.
- nieuw icoon aan de Nieuwe Maas. Feyenoord City en het nieuwe stadion aan de rivier activeren de oever en creëert een nieuw architectonisch icoon van Rotterdam.
- nieuwe bestemming voor de Kuip. Feyenoord is de trots van Rotterdam-Zuid en staat voor de grootste sportsuccessen die de stad Rotterdam heeft gekend. De Kuip is een belangrijk onderdeel van deze trots dat vanuit cultuurhistorisch en architectuurhistorisch oogpunt behouden moet blijven in haar herkenbare vorm met een nieuw programma en publieke functie.
- transformatie van de publieke ruimte naar een aantrekkelijk verblijfsgebied. Een gebied met open karakter dat veel ruimte aan sport-, maatschappelijke en vrijetijdsactiviteiten biedt. Dat bewoners en bezoekers van Rotterdam-Zuid uitdaagt om (samen) te bewegen en te sporten.
- een nieuwe duurzame impuls aan Rotterdam-Zuid. Dit gebied blijft nog vaak achter bij de ontwikkeling van de rest van de stad. Feyenoord City kan gebruikt worden voor een sociaal-economische impuls.
- nieuw ontwikkelpotentieel. Onder meer additioneel ontwikkelpotentieel voor gebieden in de directe nabijheid zoals woningbouw op Varkenoord en Veranda Park.

In paragraaf 2.2. wordt de gebiedsontwikkeling die uit drie fases bestaat en het bijbehorend programma nog nader toegelicht.



Figuur 2.4. totale gebiedsontwikkeling

Het concept masterplan Feyenoord City biedt ruim baan aan een nieuw Rotterdams Feyenoord Icoon; een Stadion aan de Nieuwe Maas. Het stadion zal niet alleen een trekpleister zijn als voetbaltempel, maar zal ook ontworpen worden voor andere grootschalige evenementen met veel publiek. Buiten de evenementen om zal het stadion ook een publiekstrekkende attractie herbergen door onder meer een divers horeca aanbod en een uitzichtpunt met zicht op de stad en de rivier. Een 24/7 levendig punt in de stad. Het concours rondom het stadion verbindt de Laan op Zuid met de Veranda, waarbij de woonfunctie vanuit Parkstad wordt doorgezet richting het stadion en verder richting de Veranda.

Het Waterfront biedt meer beleving van het water en ontwikkelt tot een recreatief gebied met verschillende activiteiten. De Strip is het verbindende element tussen het nieuwe stadion en de Kuip. Een gebied dat bij het nieuwe stadion hoog boven het maaiveld begint en op niveau de Stadionweg oversteekt om daarna langzaam af te dalen naar maaiveld niveau. De Strip is een aantrekkelijk verblijfsgebied dat enerzijds als toegangsweg functioneert voor bezoekers van evenementen in het nieuwe stadion en anderzijds een bestemming is voor inwoners en bezoekers van Rotterdam.

Via de toegevoegde voetgangersbrug over het spoor wordt een nieuwe verbinding vanuit Hillesluis naar Feyenoord City en de rest van Stadionpark gerealiseerd. De Strip wordt een nieuwe bestemming met leisure, horeca en in beperkte mate winkels, maar biedt bovenal ruimte om samen of individueel informeel te sporten. De herontwikkeling van de Kuip sluit aan bij de Strip met een gemengde functionele herontwikkeling (wonen, sporten, horeca), maar ook het Feyenoord museum en een nieuw interactief centrum voor sportbeleving (sport experience). De Kuip wordt herontwikkeld met behoud van monumentale waarden en aansluitend op de functionaliteit van het naastgelegen Topsport Centrum. Rondom de herontwikkelde Kuip wordt een nieuw woongebied ontwikkeld.

Feynoord City wordt een gebied waar je aangenaam, comfortabel en gezond verblijft en woont met een minimale impact op de wereld. Duurzaamheid is daarmee integraal onderdeel van de gehele ontwikkeling en sociaal-economische agenda. Of het nu gaat om het meest duurzame stadion van Nederland, het energie- en mobiliteitsvraagstuk, het slim omgaan met afval of het promoten en faciliteren van beweging en sporten. Feyenoord City wil hierin een hoge ambitie tonen. De duurzaamheidsambities komen concreet tot uiting in drie thema's: aantrekkelijke leefomgeving, circulaire economie en borging. Feyenoord City is hiermee een combinatie van een nieuw stadion, een 24/7 uitgaansgebied en een aantrekkelijke woonomgeving.

2.2. Beoogde ontwikkeling Feyenoord City

Het conceptmasterplan Feyenoord City past binnen de gebiedsvisie Stadionpark. In het masterplan is in woord en beeld een programma met nieuwe functies uitgewerkt voor Feyenoord City. Daarnaast kent het masterplan een mobiliteitsstrategie en sociaal economisch programma.

Het programma wordt in drie deelgebieden in fases gerealiseerd. De omvang van het programma (m2 bvo) per functie en per deelgebied is in hoofdstuk 4 (alternatieven en varianten voor het MER) en in bijlage 1 meer in detail terug te lezen. De fasering in fase 1 en 2 zorgt er in elk geval voor dat het huidig stadion blijft functioneren tot het nieuwe stadion is gerealiseerd. Naar huidig inzicht worden de fases in de volgende perioden gerealiseerd; deze perioden moeten als indicatief worden beschouwd:

Fase 1: 2019-2023

Fase 2: 2022-2025

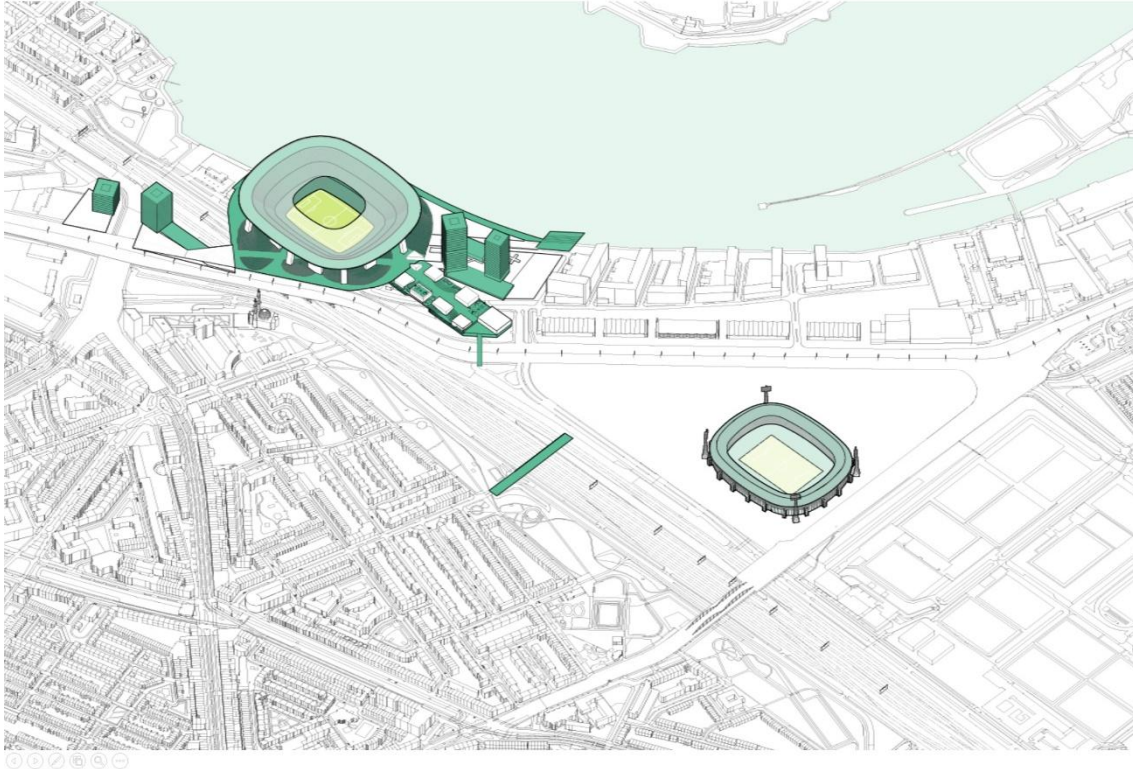
Fase 3: 2023-2030

Het totale programma omvat circa 320.000 m2 bvo, exclusief parkeren, bestaande uit:

- het nieuwe multifunctionele stadion met 63.000 zitplaatsen en een omvang van circa 70.500 m2 bvo;
- circa 1500 woningen met een omvang van circa 175.000 m2 bvo;
- commercieel programma met een omvang van circa 64.000 m2 bvo in de vorm van onder meer detailhandel, horeca en leisure;

- maatschappelijk programma met een omvang van circa 11.800 m² bvo in de vorm gezondheidsinstellingen, sportvoorzieningen, museum;
- parkeervoorzieningen.

2.2.1. Fase 1: nieuwe stadion, Urban Bridge en Strip noord (2019-2023)



Figuur 2.5.: nieuw stadion, Urban Bridge en Strip Noord (fase 1)

Het nieuwe stadion is beoogd aan de Nieuwe Maas. Naast een stadion gaat het Masterplan uit van ruime exploitatiemogelijkheden op niet wedstrijddagen. Het plan gaat uit van een iconisch stadion in de vorm van een 'perfect bowl' aan het water dat van binnen als het perfecte voetbalstadion functioneert. Uiteraard binnen de regels die FIFA hieraan stelt. De tribunes hebben optimale zichtlijnen en zijn zo dicht mogelijk op het veld geplaatst. Hiermee wordt het DNA van de Kuip behouden: dicht op het veld zitten, tribunes die ter plaatse van de hoeken doorlopen, het ovale verloop van de lange zijden, spelerstunnel, aandacht voor de akoestiek. Rondom de tribunes zijn de bedrijfs-, publieke en persfaciliteiten geplaatst. De stadion bowl zweeft boven de publieke omloop en wordt omhoog gehouden door de stijpunten rondom de tribunes. De publieke omloop loopt naadloos door in het stadion en biedt ruimte aan een veelheid van activiteiten voor voetbalfans, buurtbewoners en toeristen, ook op niet wedstrijddagen. Deze omloop biedt plaats aan evenementen en activiteiten op dagen dat er geen wedstrijden zijn en verbindt Parkstad met het waterfront en de Veranda.

De Urban Bridge, die van west naar oost langs het stadion loopt, vormt de entree van Feyenoord City voor langzaam verkeer vanuit het centrum. De Urban Bridge is een diagonale boulevard die vanaf Laan op Zuid, de omloop van het nieuwe stadion kruist en eindigt bij De Veranda. De Urban Bridge biedt ruimte voor parkeren, wonen en een beperkt commercieel programma. De Urban Bridge verbindt de woontorens aan de Rosestraat en op de Parkstad plot met het nieuwe programma aan het waterfront.



Figuur 2.6 Impressie Urban Bridge

De Urban Bridge heeft een stedelijk karakter met onder meer wonen en hotelfuncties dat aan de zijde van het water over gaat in een aantrekkelijk waterfront. Het Feyenoord City concept masterplan voorziet hier in de ontwikkeling van een kleine jachthaven, stadsstrand, stopplaatsen voor watertaxi's en waterbussen en met de mogelijkheid tot een Spido opstappunt.



Figuur 2.7 Impressie waterfront

Tussen het nieuwe stadion en de Kuip komt de Strip. De Strip vormt een nieuwe verhoogde stedelijke promenade voor voetgangers en fietsers tussen de Kuip en het nieuwe stadion. Aan de Olympiaweg loopt de Strip vanaf De Kuip langzaam op richting de Stadionweg en het nieuwe stadion. Hierbij worden de Stadionweg en de Korte Stadionweg overkluisd. Bij het nieuwe stadion loopt de promenade van de Strip over in de publieke omloop rondom het stadion.

Deze promenade zal bestaan uit een mix van publieke ruimtes met een commercieel en een maatschappelijk programma. Het programma wordt gemengd verspreid op een wijze die aantrekkelijk is voor zowel bezoekers van het commercieel en maatschappelijk programma als bezoekers van het nieuwe stadion. Onder de promenade wordt de parkeerbehoefte van het commercieel en maatschappelijk programma en een deel van de bezoekers van het nieuwe stadion ondergebracht. Ten slotte komt er een nieuwe langzaamverkeersbrug over het spoor.

De ontwikkeling van de Strip is voorzien in twee fasen, Noord en Zuid.

Het totale programma (circa 157.000 m² bvo) in fase 1 is:

Stadion en Urban Bridge

- multifunctioneel stadion (capaciteit 63.000 bezoekers);
- woningen;
- hotel;
- horeca;
- overig commercieel (o.a. leisure);

Strip Noord

- horeca;
- detailhandel;
- overige commercieel;

2.2.2. Fase 2: herontwikkeling Kuip (2022-2025)



Figuur 2.9.: herontwikkeling Kuip (fase 2)

De Kuip wordt met respect en behoud van de historische en kenmerkende elementen van het stadion omgevormd tot een gebouw voor wonen, sporten en commerciële en maatschappelijke voorzieningen waaronder een museum.

Het masterplan stelt het behoud van staal- en betonconstructie voor. Daarnaast wordt teruggegrepen naar de vorm van het stadion van vóór de renovatie van 1994. Dat betekent dat het huidige Maasgebouw, de overkapping van de tweede ring en de parterre tribune (van 1959) rond het veld ruimte maken voor de oorspronkelijke open structuur.



Figuur 2.9 Impressie Kuip

De publieke ruimten in de Kuip worden versterkt door meerdere (afsluitbare) openingen in het stadion naar de omliggende openbare ruimte te maken. Het masterplan ontwerp voor de Kuip behoudt verder kenmerken door het voormalige voetbalveld open te houden met een atletiekbaan en programma rondom, georganiseerd vanuit de huidige tribunestructuren. Naast behoud van de kenmerkende vorm en staalstructuur van het stadion zal speciale aandacht uitgaan naar de inpassing van functies aan de Olympiazijde. Aan de oostzijde wordt aansluiting gezocht bij de Sportcampus en het Topsportcentrum door toevoeging van maatschappelijk programma. Aan de westzijde wordt met commercieel programma meer aangesloten op de Strip.

Het totale programma (33.600 m² bvo) in fase 2 (de Kuip) is:

- woningen
- hotel
- horeca
- overig commercieel en maatschappelijk

2.2.3. Fase 3: Strip Zuid, Kuip Park (2023-2030)



Figuur 2.10: Strip Zuid en Kuip Park (fase 3)

Rond de Kuip komt een groene publieke ruimte met woningbouw: het Kuip Park. Hier komen appartementen en grondgebonden woningen in een parkachtige omgeving. Kuip Park zorgt voor een natuurlijke (groene) continuering met parkstructuur op Varkenoord en Park De Twee Heuvels. Met de doorgang naar de Veranda wordt niet alleen de verbinding met het waterfront gelegd, maar is ook verbinding met het Brienoord Eiland mogelijk. Kuip Park levert een belangrijke bijdrage aan het zogenaamde rondje Stadionpark: een parcours met een herkenbare uitstraling bedoeld om te wandelen en te recreëren.

Zie voor de Strip Zuid de beschrijving van fase 1 hiervoor in paragraaf 2.2.1.

Het totale programma (128.000 m² bvo) in fase 3 is:

Strip Zuid

- horeca
- detailhandel
- overig commercieel en maatschappelijk

Kuip Park

- woningen

En verder: Veranda Park

Tussen de Veranda en Stadionweg bevindt zich bedrijvigheid die zich mogelijk deels wil verplaatsen naar de Strip. In het conceptmasterplan werd uitgegaan van een toekomstige invulling met overwegend woningbouw aansluitend op wonen op de Veranda en het Stadionpark. Deze ontwikkeling is nog onderwerp van studie en nadere besluitvorming. Het is denkbaar dat de bedrijvigheid daar in de toekomst blijft en het is denkbaar dat het gebied transformeert naar wonen of woon-werken. Daarover wordt in een later stadium besloten.

2.2.4. Mobiliteit, verbindingen en bereikbaarheid

Stedelijk verkeersbeeld

De ruimtelijke keuzes die ten grondslag liggen aan de gebiedsvisie Stadionpark en het concept masterplan Feyenoord City sluiten aan op de mobiliteitsstrategie uit het in mei 2017 vastgestelde Stedelijke Verkeersplan Rotterdam 2017-2030 (SVPR).

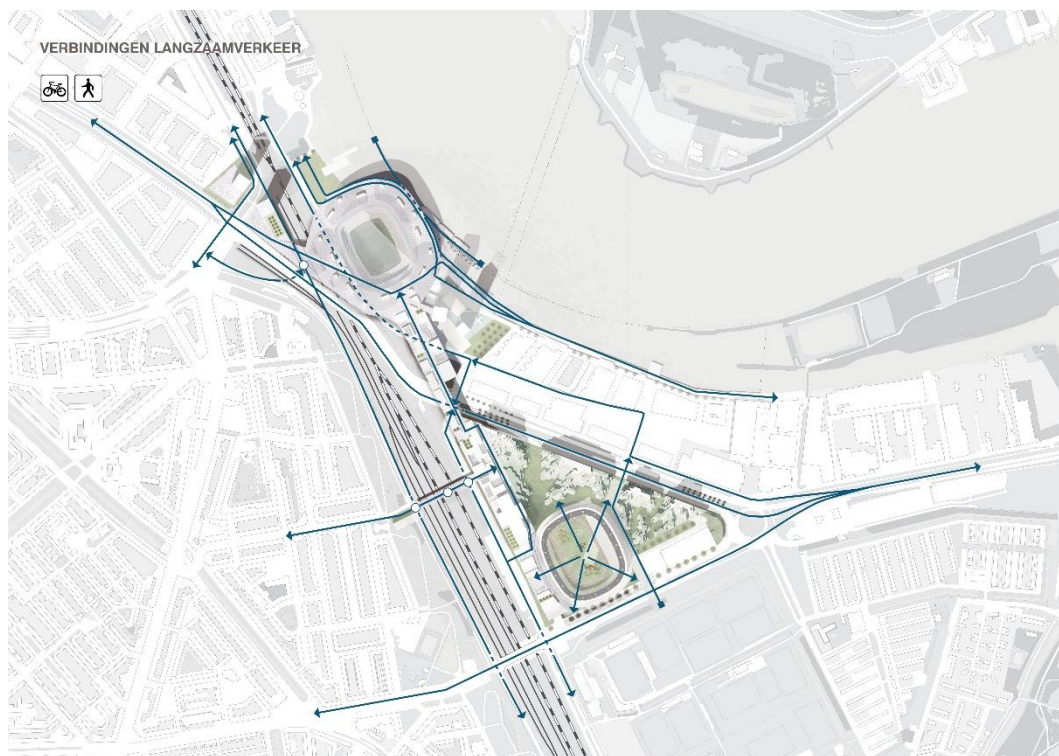
Verdichting van de Stadiondriehoek, nieuwe woningen in de noordzijde van de Sportcampus en de transformatie van de Veranda dragen bijvoorbeeld bij aan het draagvlak voor een nieuw sprinterstation Stadionpark en nieuwe tramverbindingen in het gebied. Maatregelen die – net als aanvullende openbaar vervoer over water verbindingen - op hun beurt de OV-bereikbaarheid van Rotterdam Zuid kunnen verbeteren en parallel aan de planvorming van Feyenoord City in het MIRT verkend worden. In het Verkeersplan zijn enkele toekomstige infrastructurele maatregelen in en nabij het gebied voorzien - zoals bijvoorbeeld een nieuwe stadsbrug tussen Kralingen/De Esch en de Veranda. Deze kunnen tot verdere verbetering van de bereikbaarheid leiden, maar zijn nadrukkelijk geen onderdeel van Feyenoord City.

Een goede bereikbaarheid en ontsluiting van het gebied voor bezoekers en bewoners is belangrijk. Het gebied is momenteel goed aangesloten op het wegennet maar een verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer en langzaam verkeer (fiets en te voet) is sterk gewenst. Op dit moment is het gebied met name ingericht op autogebruik.

Verbindingen

De ontwikkeling van Feyenoord City zal meer ruimte creëren voor voetgangers en fietsers onder meer door barrières zoals het spoor en de Stadionweg te slechten, door nieuwe verbindingen te maken in het plangebied en continuering van de fiets- en wandelpaden. Dit laatste langs het water en met nieuwe routes naar de omliggende wijken zoals Hillesluis (figuur 2.12.).

Een groot aantal fietsparkeervoorzieningen nabij de verschillende OV-haltes in het gebied en een fijnmazig net van fiets- en voetgangersvoorzieningen, waarbij het spoor op meerdere plekken overkluist wordt, dragen bij aan de doelstelling uit het SVPR om het fietsgebruik te stimuleren.

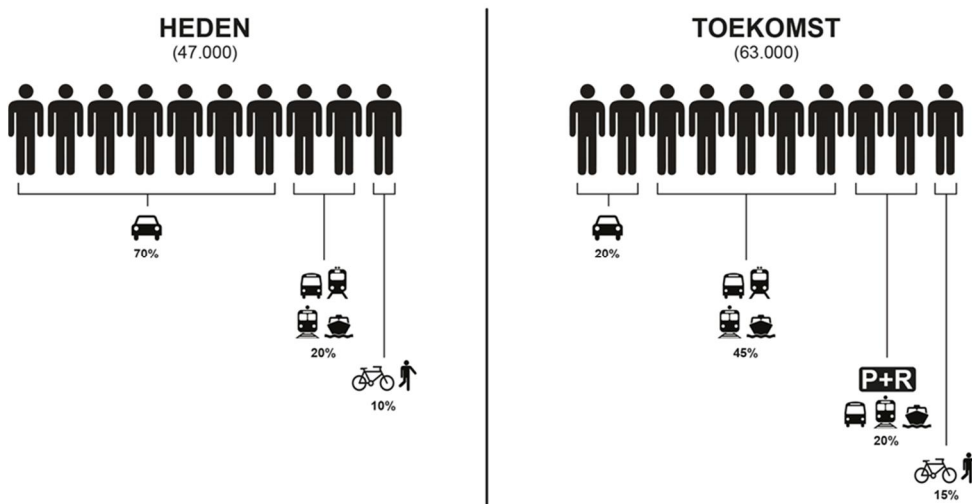


Figuur 2.11. Verbindingen

Evenementensituatie

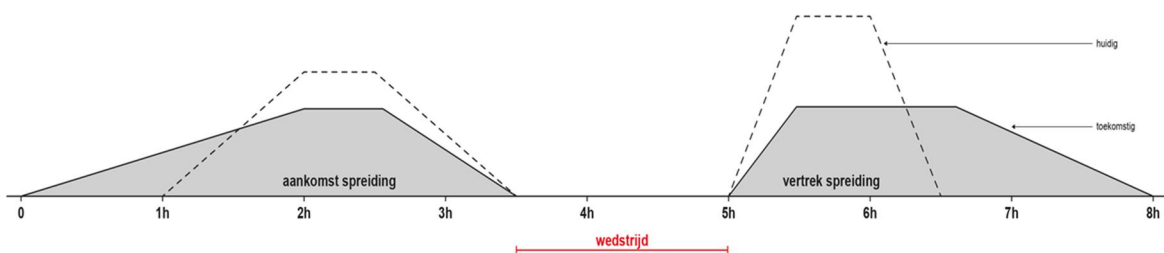
Uitgangspunt is verder dat met geringe aanpassingen in het bestaande wegennet en het openbaar vervoer een goede bereikbaarheid van het nieuwe stadion en het omliggende commerciële en woningbouwprogramma mogelijk is in de normale dagelijkse situatie (zie ook paragraaf 4.3.1.).

Om ook op de dagen dat er evenementen en wedstrijden zijn het gebied binnen de huidige infrastructuur te laten functioneren, zijn maatregelen voorzien in het Mobiliteitsplan. Via deze maatregelen moet in deze evenementensituaties een verschuiving in de modal shift optreden. Ten opzichte van de huidige situatie moet in de toekomst bij evenementen 40% van de mensen met de auto komen (nu 70%), waarvan 20% op afstand parkeert en 20% dichtbij, 50% met het OV (nu 20%) en 10% fietsend/ lopend (nu 10%).



Figuur 2.12: Verschuiving modal shift

Maatregelen betreffen onder meer 'peak shaving', bezoekers gaan tijdens evenementen meer gespreid over tijd het gebied in en uit, en andere beloningssystemen zoals combitickets. Verder worden infrastructuurmatige maatregelen getroffen om verkeersstromen te ontvlechten.



Figuur 2.13: Peak shaving

2.2.5. Parkeren

De gebiedsontwikkeling vindt zoals gezegd in drie fasen plaats. Zowel in de eindsituatie als in de tussentijdse fasen moet sprake zijn van voldoende parkeergelegenheid in de dagelijkse situatie en op evenementen- en wedstrijddagen.

Voor het dagelijks gebruik is een parkeerbalans⁹ opgesteld waaruit blijkt dat de bestaande parkeerplaatsen en de nieuwe parkeerplaatsen - onder meer in het nieuwe stadion en op de Strip- kunnen voorzien in de parkeerbehoefte. Hierbij zal wel deels sprake zijn van dubbelgebruik.

⁹ Spark, parkeerbalans Feyenoord City, november 2016

Voor evenementen- en wedstrijddagen wordt voor het parkeren uitgegaan van drie zogenoemde ringen: de 1^e ring op maximaal 5 minuten van het stadion, de 2^e ring op maximaal 20 minuten en de 3^e ring op maximaal 30 minuten reistijd van het stadion.

In alle fases zijn ten behoeve van evenementen en wedstrijden 2500 parkeerplaatsen nodig in de 1^e ring. Na realisatie van fase 1 zijn er 750 parkeerplaatsen in het nieuwe stadion beschikbaar, 491 parkeerplaatsen in Strip Noord (mede ten behoeve van commercieel programma) en 600 parkeerplaatsen in parkeergarage Veranda. De resterende parkeerplaatsen in de 1^e ring bestaan uit bestaande parkeervoorzieningen in de driehoek zoals bij De Kuip en Topsportcentrum. Daarnaast zijn bij de opening van het nieuwe stadion ten minste 5.000 fietsparkeerplaatsen beschikbaar en ten minste 230 busparkeerplaatsen. In fase 2 komen enkele parkeerplaatsen bij De Kuip te vervallen, maar dit kan worden opgevangen door bestaande parkeervoorzieningen in de omgeving. In fase 3 vervallen de parkeerplaatsen in de driehoek zoals bij Topsportcentrum, maar komen er parkeerplaatsen bij in Strip Zuid. Ook wordt weer gebruik gemaakt van bestaande parkeervoorzieningen in de omgeving en van valet parking.

Tijdens wedstrijden en evenementen zijn 4.000 parkeerplaatsen benodigd in de 2^e ring. Deze bevinden zich aan Olympiaweg, Noorderhelling, bij Maasstadziekenhuis en Maastoren. In de 3^e ring zijn 6.000 parkeerplaatsen benodigd. Deze bevinden zich onder meer bij Kralingse Zoom, Beverwaard, Erasmus Universiteit, Wilhelminakade en AHOY.

3. Procedure en uitgangspunten

3.1. Inleiding

Om Feyenoord City daadwerkelijk te kunnen realiseren is naast een ruimtelijk kader in de vorm van de gebiedsvisie Stadionpark en het Masterplan, een juridisch-planologische basis nodig. Op dit moment vigeren ter plaatse van het gebied diverse (verouderde) bestemmingsplannen waarbinnen de gebiedsontwikkeling en de bouw van het nieuwe stadion niet mogelijk zijn. Het nieuwe bestemmingsplan biedt de juridische basis voor de concrete plannen. Het bestemmingsplan heeft een ruimtelijk-juridische status en bindt daarmee alle betrokken partijen (overheden en burgers). Hierbij komt ook de financieel en economische uitvoerbaarheid van het plan aan de orde. Daarnaast is nog sprake van een breed scala aan benodigde vergunningen (zoals de omgevingsvergunning, watervergunning, etc.) die nodig zijn om daadwerkelijk en gefaseerd tot uitvoering van de plannen over kunnen te gaan. Om de ruimtelijke procedures, en de termijnen waarop ingesproken kan worden op de plannen, te stroomlijnen wordt een coördinatiebesluit genomen en wordt de coördinatieregeling toegepast. Nu de bouw van het nieuwe stadion gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure wordt voorbereid, is het in ieder geval gewenst om de coördinatieregeling toe te passen ten behoeve van het stadion. Om het milieubelang volwaardig mee te kunnen nemen in het proces om te komen tot het bestemmingsplan met de daaropvolgende besluitvorming, wordt de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

In de volgende paragrafen is een toelichting op de op te stellen documenten, te doorlopen ruimtelijke procedures en de uitgangspunten opgenomen.

3.2. Bestemmingsplan

Crisis- en herstelwet

Op het bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing. Het doel van die wet is om met procedurele versnellingen voor bepaalde besluiten en via experimenteerbepalingen doelgericht te werken aan werkgelegenheid en duurzaamheid. Voor het Stadionpark, waarvan het gebied Feyenoord City deel uitmaakt, gelden nu reeds procedurele versnellingen zoals bedoeld in de Chw. Dit houdt in dat voor bestemmingsplannen die voor dit gebied worden opgesteld, vooral in de beroepsfase, enkele afwijkingen gelden ten opzichte van de reguliere procedure. Zo bepaalt de Chw dat de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen een half jaar (in plaats van een jaar) een uitspraak moet doen naar aanleiding van beroepen tegen een vastgesteld bestemmingsplan.

De gemeente Rotterdam heeft vervolgens nog een aanvraag ingediend om de Chw-status van het plan uit te breiden. Gevraagd is om de status 'verbrede reikwijdte' en 'ontwikkelingsgebied'. Dit zou onder andere betekenen dat het bestemmingsplan voor een langere periode kan worden opgesteld dan voor de gebruikelijke 10 jaar (maximaal 20 jaar), dat afgeweken kan worden van diverse standaarden die gelden voor bestemmingsplannen, dat onderzoeken gefaseerd kunnen worden en dat onder voorwaarden tijdelijk afgeweken kan worden van milieunormen. Dit laatste overigens onder de nadrukkelijke conditie dat de kwaliteit binnen 10 jaar wel verbetert en uiteindelijk hoger is dan aan het begin. Tijdens het planproces wordt nader bezien van welke mogelijkheden die de uitgebreide status onder de Chw biedt, gebruik wordt gemaakt.

De verwachting is dat de uitgebreide status in de loop van 2018 van kracht wordt door middel van de 17^e tranche van de Crisis- en herstelwet.

Begrenzing plangebied

Het bestemmingsplan is met name gericht op het mogelijk maken van Feyenoord City. Het plangebied dient daar dan ook op afgestemd te zijn. Een uitzondering is het gebied in fase 1 van Feyenoord City dat onderdeel uitmaakt van Parkstad (plot Parkstad Zuid). Deze ontwikkeling zou ook los van Feyenoord City ontwikkeld worden en vindt naar verwachting al plaats voor vaststelling van het ruimtelijk besluit over Feyenoord City op basis van een afzonderlijke herziening van het bestemmingsplan Parkstad..

Bij het bepalen van de grenzen van het plangebied spelen verder nog diverse factoren een rol.

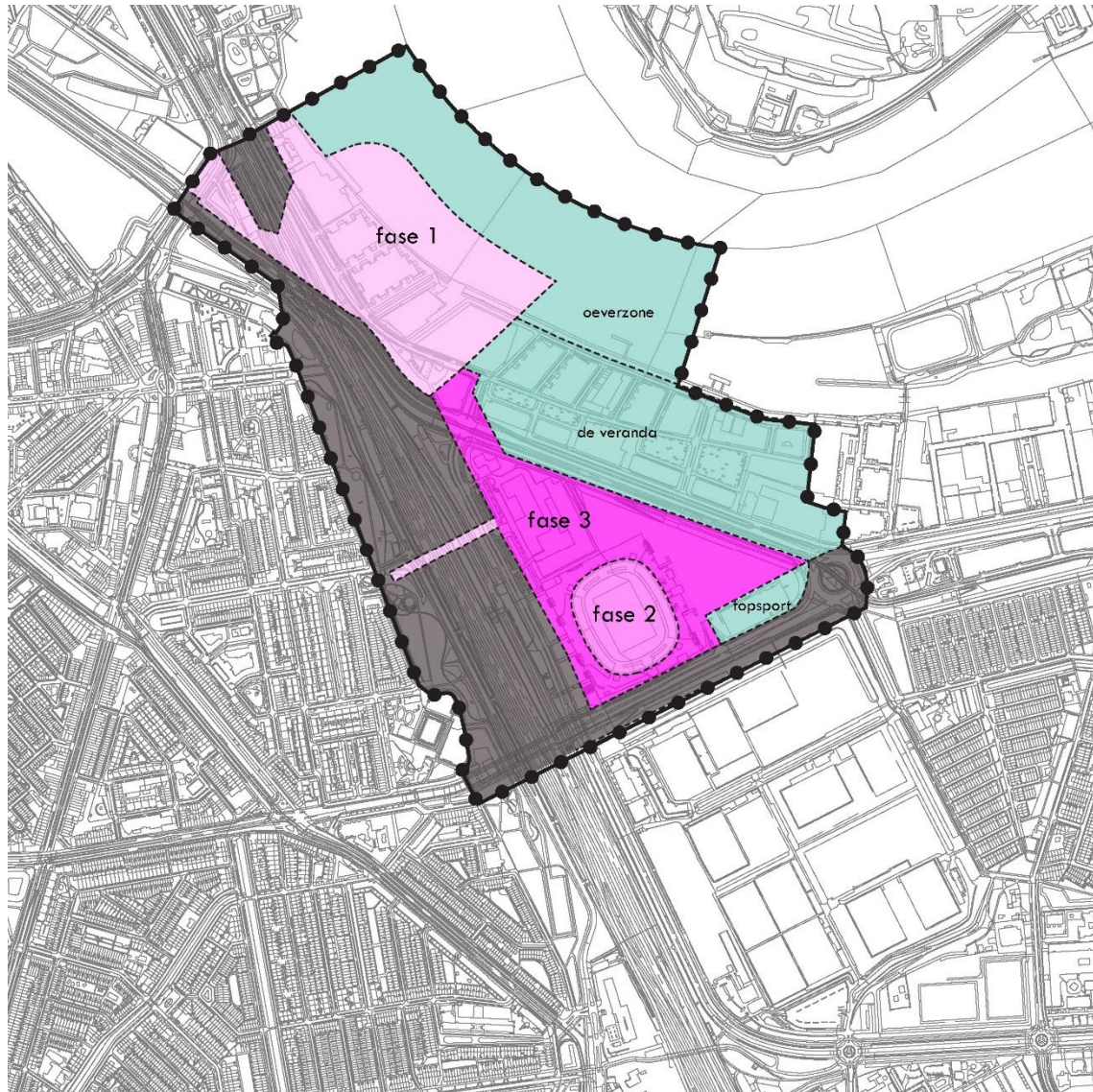
In de *eerste plaats* is het van belang dat de ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt ook daadwerkelijk voorzien zijn binnen de planperiode. De gebiedsontwikkeling Feyenoord City bestaat uit drie fases. De start van fase 1 is in 2019 gepland (Nieuw stadion, Urban Bridge en eerste deel Strip). Fase 2 (de herontwikkeling van de Kuip) is direct daaropvolgend vanaf 2022/2023. Fase 3 (tweede deel Strip en woningbouw bij de Kuip) kan daarop volgend starten. Dit betekent dat het wenselijk is om alle drie de fases van Feyenoord City in het plangebied op te nemen. Hierbij kan bij de wijze van bestemmen (zie ook hierna) wel onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende deelgebieden aan de hand van de fasering in tijd.

De onderbouwing van het bestemmingsplan, onder andere ten aanzien van de behoefte aan de geplande functies (distributie-planologisch onderzoek), de financiële uitvoerbaarheid en de ruimtelijke inpasbaarheid, dient dan in beginsel ook toe te zien op de volledige ontwikkeling. Wel worden de mogelijkheden die de pilotstatus onder de Chw biedt om specifieke onderzoeken en onderbouwingen uit te stellen tot het moment dat sprake is van concrete plannen, hierbij betrokken.

In de *tweede plaats* is bij het bepalen van de omvang en begrenzing van het plangebied rekening gehouden met een ruimere begrenzing dan op grond van het masterplan Feyenoord City verwacht mag worden. Dit vanwege een aantal redenen:

- De effecten van Feyenoord City kunnen verder reiken dan het gebied zelf, bijvoorbeeld omdat leidingen verlegd moeten worden of busparkeervoorzieningen worden gerealiseerd buiten het ontwikkelingsgebied zelf. Om deze reden wordt het groengebied aan de overzijde van de Colosseumweg aan het plangebied toegevoegd. Overigens zou het kunnen zijn dat gedurende het planproces, op basis van nadere onderzoeken, het plangebied ook nog enigszins wijzigt vanwege gelijksoortige redenen.
- Enkele gebieden die grenzen aan Feyenoord City hebben een programmatische en/of fysieke samenhang met het ontwikkelingsgebied. De Veranda en de oever-/rivierzone tussen het nieuwe stadion en het Eiland van Brienoord worden om deze reden aan het plangebied toegevoegd.
- Tot slot wil de gemeente graag beschikken over aansluitende en actuele bestemmingsplannen voor het gehele grondgebied. Dit betekent dat enkele gebieden die grenzen aan Feyenoord City, maar nog niet voorzien zijn van een actueel bestemmingsplan, worden meegenomen. Het betreft hier het Topsportcentrum en infrastructuur/openbare ruimte.

Het voorgaande leidt tot het onderstaande plangebied.



Figuur 3.1. Plangebied en deelgebieden

Wijze van bestemmen

Feyenoord City

Voor de ontwikkeling van Feyenoord City is het concept-masterplan uitgangspunt voor het bestemmingsplan. Hierbij is het wel van belang dat het bestemmingsplan niet te beperkend werkt, maar de ruimte biedt voor een verdere uitwerking van het masterplan. Daarom wordt uitgegaan van een bestemmingsplan met veelal gemengde bestemmingen en waar mogelijk ook flexibiliteit voor de bouw mogelijkheden (zo wordt de situering van bebouwing niet exact vastgelegd). Daar waar nodig worden, voor de borging van ruimtelijke kwaliteit of ter voorkoming van negatieve omgevingseffecten, randvoorwaarden gesteld aan de globaliteit in de vorm van bijvoorbeeld uiterste bouwgrenzen, maximale hoogten, maximaal programma (maximaal bvo per functie en per deelgebied) enzovoorts, eventueel in combinatie met een voorwaardelijke verplichting. Zo wordt voorkomen dat het globale bestemmingsplan leidt tot onbegrensde ontwikkelingsmogelijkheden met daarbij behorende negatieve effecten voor de omgeving. Voor de onderdelen die reeds in een vergevorderd stadium zijn uitgewerkt en waarover reeds afstemming met belanghebbenden heeft plaatsgevonden, is het zinvol om een meer gedetailleerde wijze van bestemmen te hanteren. Nu de omgevingsvergunning voor het nieuwe stadion gelijktijdig met het bestemmingsplan wordt voorbereid, wordt voor het stadion uitgegaan van een meer gedetailleerde wijze van bestemmen.

Voor fase 3 van Feyenoord City zijn het ruimtelijk kader en het programma nog het minst ver uitgewerkt. Dit betekent dat het wenselijk is om hier een wijze van bestemmen te kiezen die enerzijds de bestaande situatie en bestaande rechten respecteert, maar anderzijds ook ontwikkeling conform het masterplan mogelijk maakt. Dit bijvoorbeeld door het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht voor burgemeester en wethouders. Bij het opstellen van het bestemmingsplan wordt voor fase 3 echter ook bezien in hoeverre gebruik kan worden gemaakt van de mogelijkheden die de Chw biedt voor bestemmingsplannen met een verbrede reikwijdte op dit punt.

Aanpalende gebieden

Voor de delen van het plangebied die geen deel uitmaken van Feyenoord City maar die wel tot het plangebied behoren, wordt per gebied een wijze van bestemmen uitgewerkt die recht doet aan de functie van het gebied en de samenhang met Feyenoord City.

Gebieden waar geen ontwikkelingen worden verwacht, zoals het Topsportcentrum en bestaande infrastructuur, worden bestemd in lijn met de bestaande planologische situatie. Voor de Colosseumweg en de aangrenzende groenzone geldt hetzelfde, met dien verstande dat rekening wordt gehouden met mogelijke voorzieningen vanwege Feyenoord City (omleggen gasleiding, aanlanding langzaam verkeersbrug, etc).

Bij het bestemmen van de oever-/rivierzone wordt rekening gehouden met ontwikkeling van de zone tot een aantrekkelijk recreatief gebied. Een en is afhankelijk van de keuzes die voor dit gebied worden gemaakt, mede op basis van nog op te stellen MER.

De woningen in het gebied de Veranda krijgen een bestemming afgestemd op de huidige planologische situatie. Voor het overige functies (de bedrijven, voorzieningen) geldt dat de bestemming en de bijbehorende gebruiks- en bouw mogelijkheden, worden bezien in relatie tot het geplande programma (met name fase 3) binnen Feyenoord City. De mogelijkheden die de pilotstatus onder de Chw biedt worden hierbij verkend.

Uitvoerbaarheid/ onderbouwing van het bestemmingsplan

Naast de diverse milieu- en omgevingsonderzoeken die in het kader van de milieueffectrapportage worden uitgevoerd (zie ook hierna en hoofdstuk 4) zullen specifiek voor het bestemmingsplan ook nog andere uitvoeringsaspecten moeten worden onderzocht. Het betreft onder andere de uitvoerbaarheid van het geplande programma in relatie tot de behoefte (waaronder distributie-planologisch onderzoek), planschade en de financiële uitvoerbaarheid. De gedetailleerdheid van de onderzoeken hangt ook af van de wijze van bestemmen.

Procedure

Voorafgaand aan de wettelijke bestemmingsplanprocedure wordt een concept ontwerpbestemmingsplan opgesteld dat wordt toegezonden aan diverse instanties voor advies (op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening). Nadat reacties zijn beoordeeld en waar nodig verwerkt start de wettelijke bestemmingsplanprocedure met het ter inzage leggen gedurende 6 weken van het ontwerpbestemmingsplan. Dit nadat het ontwerpbestemmingsplan is vrijgegeven door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam. De tervisielegging gebeurt samen met de ter inzage legging van het MER en met het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning van het stadion. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen op de plannen/besluiten. Na deze periode worden de zienswijzen verwerkt. Waar mogelijk en nodig wordt het ontwerp van het bestemmingsplan aangepast tot een definitief bestemmingsplan en een aangepast besluit genomen omtrent de omgevingsvergunning. In de gemeenteraad van de gemeente Rotterdam wordt het definitieve bestemmingsplan vastgesteld. Na vaststelling volgt publicatie voor een periode van zes weken. Op het bestemmingsplan is het mogelijk, voor wie in de ontwerpfase een zienswijze heeft ingediend, beroep aan te tekenen bij de Raad van State. Zie voor een schematische weergave van de procedure ook figuur 3.2.

3.3. Omgevingsvergunning

Om daadwerkelijk tot bouwactiviteiten (zoals sloop en nieuwbouw) in Feyenoord City over te gaan dienen omgevingsvergunningen aangevraagd te worden. Het college van B&W is bevoegd tot het nemen van een besluit op aanvraag van de omgevingsvergunning. Het college toetst daarbij onder andere of de activiteit die wordt aangevraagd, mogelijk is binnen het geldende bestemmingsplan. De meeste vergunningen worden nu nog niet aangevraagd. Dit zal gefaseerd in de tijd gebeuren. Voor het nieuwe stadion is dit anders; hiervoor wordt de coördinatieregeling toegepast. De bestemmingsplanprocedure wordt gecoördineerd met de procedure voor de omgevingsvergunning voor bouwen van het stadion en eventueel andere activiteiten en benodigde vergunningen (zoals voor bouwen in het water). Dit houdt in dat het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpvergunning voor het bouwen en eventueel andere activiteiten, gelijktijdig ter visie worden gelegd. Ook betekent dit dat na vaststelling van het bestemmingsplan en het verlenen van de vergunning sprake is van één beroepsprocedure voor beide besluiten. Voor het verloop van de procedure wordt verwezen naar paragraaf 3.5.

3.4. Milieueffectrapportage

Waarom een m.e.r. procedure?

De gebiedsontwikkeling Feyenoord City is een stedelijk ontwikkelingsproject zoals opgenomen in categorie D 11.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Daarnaast valt de ontwikkeling onder categorie D 10 (themaparken/ jachthaven) uit dit Besluit en is sprake van verplaatsing van een hoge druk gasleiding (categorie D 8.1). Dit betekent dat in het kader van het bestemmingsplan via een zogenaamde m.e.r.-beoordeling de gemeente moet bepalen of de ontwikkeling belangrijke negatieve milieueffecten kan hebben en daarom een MER moet worden opgesteld. Gelet op de aard en omvang van de ontwikkeling heeft de gemeente in overleg met Feyenoord City besloten de fase van de m.e.r.-beoordeling over te slaan en direct een MER op te stellen.

Het op te stellen MER bevat dus de milieu-informatie die nodig is voor het opstellen en vaststellen van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning voor het stadion. Het MER onderzoekt de maximale milieueffecten die op kunnen treden. Ook maakt het inzichtelijk wat de effecten zijn van de verschillende programmaonderdelen en in de verschillende fasen van de ontwikkeling, dit als input voor de besluitvorming. In hoofdstuk 4 wordt een verder beschrijving gegeven van de te onderzoeken alternatieven en varianten en de scope van het onderzoek.

Procedure

De Wet Milieubeheer vereist dat de gemeente een passende scheiding aanbrengt binnen de ambtelijke organisatie indien de gemeente zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag is voor het MER. De DCMR voert in deze m.e.r.-procedure de taken die horen bij de rol als bevoegd gezag uit voor de gemeente. De DCMR begeleidt de procedure, beoordeelt het MER en adviseert het college van B&W.

De procedure voor het MER ziet er als volgt uit:

Stap 1: Openbare kennisgeving

De gemeente geeft in een openbare kennisgeving aan dat voor de bestemmingsplanwijziging ten behoeve van het realiseren van Feyenoord City een m.e.r.-procedure wordt doorlopen en dat gelegenheid gegeven wordt zienswijzen naar voren te brengen over het voornemen. Daarbij wordt dit startdocument ter visie gelegd.

Een zienswijze kan worden ingediend bij DCMR:

Per mail: info@dcmr.nl

Per post: DCMR, postbus 843, 3100 AV Schiedam

Voor informatie kunt u contact opnemen met mevrouw L. de Voogd, lien.devoogd@dcmr.nl.

Stap 2: Raadplegen bestuursorganen en advisering over reikwijdte en detailniveau

Na de bekendmaking moeten de reikwijdte en het detailniveau van het MER worden bepaald. De betrokken bestuursorganen bij de voorbereiding van het plan worden daartoe geraadpleegd door de gemeente. Daarnaast wordt de Commissie voor de m.e.r. om advies gevraagd over de reikwijdte en het detailniveau. Ook mag een ieder een zienswijze inbrengen op het startdocument wat ter inzage ligt en op het voornemen een MER op te stellen. In het startdocument worden zoals eerder genoemd de uitgangspunten voor milieuonderzoek beschreven. Het bevoegd gezag adviseert vervolgens de initiatiefnemer over de reikwijdte en het detailniveau; de informatie die het MER naar haar mening moet bevatten om, voor wat betreft het milieu, een goed onderbouwd ruimtelijk besluit te nemen.

Stap 3: Opstellen MER

Aan de hand van het advies wordt vervolgens het MER opgesteld. In het MER worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteit in beeld gebracht door een beschrijving en beoordeling van de effecten van alle in redelijkheid in beschouwing te nemen alternatieven.

Eenmaal voltooid wordt het MER voorgelegd aan de gemeente Rotterdam. Zij legt als bevoegd gezag het MER uiterlijk samen met het ontwerpbesluit (bestemmingsplan) ter inzage gedurende de wettelijk voorgeschreven termijn. Tevens wordt het MER ter toetsing naar de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs gestuurd. In het toetsingsadvies beoordeelt de Commissie voor de m.e.r. of het MER de juiste en voldoende milieu-informatie bevat om tot een afgewogen besluit te komen over het vaststellen van het bestemmingsplan.

Stap 4: Zienswijzen

Tot zes weken na de ter visie legging van het MER (en bestemmingsplan) heeft iedereen de gelegenheid om zienswijzen op het MER in te dienen. Dit leidt mogelijk tot aanvullingen op het MER.

Stap 5: Vaststelling plan

Nu de m.e.r.-procedure is doorlopen wordt het bestemmingsplan vastgesteld, met als onderlegger het MER. Hierbij wordt gemotiveerd hoe rekening is gehouden met de resultaten van het MER en met de zienswijzen die daarover zijn ingediend.

Stap 6: Evaluatie van de effecten na realisatie

Het is verplicht om de daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de uitvoering van het bestemmingsplan in kaart te brengen en te evalueren. In het MER wordt een aanzet gegeven welke milieuaspecten om evaluatie of monitoring vragen. Bij vaststelling van het bestemmingsplan wordt bepaald hoe deze evaluatie is geborgd.

3.5. Samenvatting en samenloop procedures

De procedure voor het MER en bestemmingsplan zijn gekoppeld. De omgevingsvergunning voor het nieuwe stadion wordt gecoördineerd met deze procedure. De procedure is kort samengevat in onderstaande tabel.

Over het definitief masterplan wordt besloten in stap 3.

| stap | MER | Bestemmingsplan | Omgevingsvergunning stadion |
|------|--|------------------------------|-----------------------------|
| 1 | openbare kennisgeving opstellen MER en bestemmingsplan (publicatie startdocument) | | |
| 2 | Inspraak en raadpleging betrokken overheden en Commissie m.e.r. over reikwijdte en detailniveau MER | | |
| 3 | opstellen MER | opstellen concept ontwerp BP | voorbereiden aanvraag |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> overleg (art.3.1.1. Bro) op concept ontwerpbestemmingsplan eventueel tussenadvies van de Commissie m.e.r. op het MER | | |
| 5 | eventueel aanvullen MER | opstellen ontwerp BP | definitieve aanvraag |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan en bijbehorend MER en op ontwerpbesluit vergunning stadion toetsingsadvies Commissie m.e.r. | | |
| 7 | | vaststellen bestemmingsplan | besluit omgevingsvergunning |
| 8 | Beroepsprocedure tegen bestemmingsplan en omgevingsvergunning | | |

Figuur 3.2.: schematische weergave procedure

3.6. Samenwerking en participatie

Participatie kent verschillende vormen, van informeren tot meebeslissen, en heeft als doel draagvlak te creëren voor de plannen Feyenoord City. Door Feyenoord City is een omgevingsmanager aangesteld die zorgt voor participatie met de omgeving, bewoners, bedrijven en supporters. In aanloop naar dit startdocument is eerst een grote informatiemarkt georganiseerd voor de wijken Feijenoord en IJsselmonde. Dit is het startpunt voor de participatie tijdens het planproces. Op de informatiemarkt zijn workshops gehouden waarin mensen input konden geven wat ze onderzocht willen hebben en hoe ze hierover geïnformeerd willen worden. Gedurende het planproces zullen bewoners, bedrijven en supporters breed kunnen blijven meedenken. Hiervoor worden verschillende methoden ingezet zoals enquêtes, webinars en bijeenkomsten. De gemeente en Feyenoord City dragen gezamenlijk zorg voor goede participatie rond de planvorming voor Feyenoord City en het Stadionpark.

Resultaten participatie in fase van startdocument

Op 24 oktober is een workshop georganiseerd met de gebiedscommissieleden van de wijken Feijenoord en IJsselmonde, de ondernemersvereniging van de Stadionweg, de StadionWerkgroepVeranda (SWV) en de bewoners van de flats van de Veranda. In deze sessie is input gegeven voor de onderzoeken en het MER. Er zijn varianten besproken op het gebied van de verkeersontsluiting, parkeren en de ruimtelijke kwaliteit van het waterfront. Er worden drie varianten in het MER onderzocht waarbij met een knip de doorgaande verkeersroute wordt beïnvloed. De deelnemers hebben input geleverd voor mogelijke extra beschikbare parkeervoorzieningen in de tweede en derde schil. Voor de inrichting van de oeverzone zijn drie varianten uitgewerkt. De suggestie om ook te kijken naar een verlenging van de kade in het water links van het nieuwe stadion wordt daarbij betrokken. Andere suggesties - zoals het inzichtelijk maken van geluid van andere functies dan het nieuwe stadion, de terugvindbaarheid van fietsen op de fietsparkeerplaatsen en de oversteekbaarheid van de Stadionweg - krijgen hun plek in de onderzoeken. Zie voor een overzicht van de resultaten ook bijlage 3 bij dit startdocument.

4. Reikwijdte en detailniveau MER

4.1. Inleiding

Met deze notitie geeft het bestuur van de gemeente Rotterdam aan:

- de scope van de ontwikkeling van Feyenoord City;
- welke alternatieven er worden onderzocht;
- welke milieuaspecten in het MER worden onderzocht (oftewel, wat is de reikwijdte van het MER);
- wat de onderzoeksomvang is per milieuaspect (oftewel, wat is het detailniveau van het MER).

In het MER wordt de gebiedsontwikkeling op een groot aantal milieuaspecten onderzocht. Daarbij wordt de huidige situatie (en autonome ontwikkeling) afgezet tegen de effecten van de beoogde gebiedsontwikkeling. De nadruk ligt hierbij op verkeer gerelateerde effecten zoals een veilige vlotte verkeersafwikkeling (met name bij evenementen en wedstrijden), geluidbelasting en luchtkwaliteit. Deze aspecten hebben invloed op een gezonde leefomgeving zowel in het plangebied als de directe omgeving. De ligging van onder meer het stadion naast het spoor en het water betekent dat extra aandacht nodig is voor externe veiligheid en waterstaat. Daarnaast wordt vanuit de omgeving aandacht gevraagd voor onder meer ruimtelijke kwaliteit, sociale veiligheid en de uitstraling van het stadion (licht en geluid). Ten slotte biedt het programma en de inrichting van het gebied kansen voor recreatie en een gezonde levensstijl, ook deze aspecten krijgen in het MER een plaats.

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op:

- te onderzoeken situaties: alternatieven en varianten
- de onderzoeken

plangebied en studiegebied

Het plangebied voor het bestemmingsplan is weergegeven in figuur 3.1. Dit is tevens het plangebied voor het MER. Het studiegebied is het gebied waar milieueffecten, als gevolg van de ontwikkeling van Feyenoord City (kunnen) optreden. Dit is een groter gebied, het plangebied en de omgeving ervan. De reikwijdte van milieugevolgen kan verschillen per milieuaspect. Voor bepaalde milieuaspecten komt het studiegebied vrijwel overeen met het plangebied, voor andere milieuthema's kan het studiegebied zich tot (ver) buiten het plangebied uitstrekken.

4.2. Alternatieven en varianten

4.2.1. Scope en doelstelling van de ontwikkeling

De scope en doelstellingen van Feyenoord City zijn in hoofdstuk 2 toegelicht. Het gaat hierbij niet alleen om de realisatie van een nieuw stadion, de herontwikkeling van De Kuip en de verbinding hiertussen via de Strip, maar ook om de verbinding van omliggende wijken via een aantrekkelijk verblijfsgebied in Feyenoord City tot aan het waterfront. In het MER wordt inzichtelijk gemaakt of en hoe de gebiedsontwikkeling bijdraagt aan de doelstellingen van de gebiedsvisie:

- Een compleet en veelzijdig vrijetijdsgebied, aantrekkelijk voor een breed publiek; een gebied dat een actieve leefstijl en kansen voor recreatie ondersteunt door aanbod van sport en leisure;

- Stadionpark als economische motor voor Zuid, met een goed vestigingsklimaat voor ondernemingen en nieuwe concepten rond het thema sport en daarbij kansen biedend aan ondernemers op Zuid;
- Toevoeging van nieuwe woonmilieus aan Rotterdam Zuid, met bijzonder wonen in een recreatieve en sportieve omgeving;
- Ontwikkeling naar een mobiliteitsknooppunt;
- Creëren van nieuwe verbindingen, zowel fysiek (doorlopende route langs de rivier, opheffen barrière spoor, rondje Stadionpark) als sociaal.

Daarnaast zijn duurzaamheidsambities voor de gebiedsontwikkeling Feyenoord City uitgewerkt. Zo is de ambitie om het meest duurzame en innovatieve stadion van Nederland te realiseren. De duurzaamheidsambitie heeft echter betrekking op de volledige gebiedsontwikkeling van Feyenoord City.

4.2.2. Alternatieven

In een MER worden verschillende alternatieven beschreven en op hun milieueffecten beoordeeld.

Voor Feyenoord City wordt een globaal bestemmingsplan opgesteld met grotendeels directe bouwtitels (zie paragraaf 3.2). Waar nodig worden onderdelen meer gedetailleerd vastgelegd. Dit volgens het principe 'sturing waar het moet, flexibiliteit waar het kan'. Het MER en de onderliggende onderzoeken moeten aansluiten bij het abstractieniveau van het bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat het MER de maximale bandbreedte aan mogelijke milieugevolgen in beeld brengt en de randvoorwaarden beschrijft waaronder de ontwikkeling uitvoerbaar is. De alternatieven zijn hierop gericht. Daarbij wordt nadrukkelijk ook gekeken naar de effecten en randvoorwaarden van functiemenging in het gebied. Ook wordt ingegaan op effecten op bestaande functies in en om het plangebied. Ten slotte zal het MER de tijdelijke effecten in de bouwfase van in elk geval fase 1 in beeld brengen.

In het MER Feyenoord City gaat het om de volgende alternatieven:

- referentiesituatie: dit is de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen. Dit betreffen ontwikkelingen die doorgang vinden, ook als de beoogde ontwikkeling van Feyenoord City niet plaatsvindt. Het betreft onder meer woningbouwontwikkelingen in de directe omgeving. De referentiesituatie dient als vergelijking voor de overige alternatieven.
- basialternatief: dit is de effectbeschrijving van het totale programma voor fase 1, 2 en 3 in de periode 2019-2030 uitgaande van een geslaagde mobiliteitsstrategie.
- maximaal alternatief: dit is de effectbeschrijving van een groter programma. Dit programma wordt hieronder nog toegelicht. Ook het maximaal alternatief gaat uit van een programma in drie fasen in de periode 2019-2030 en van een geslaagde mobiliteitsstrategie.
- het voorkeursalternatief (VKA): dit is het alternatief dat het bestemmingsplan mogelijk maakt. Dit betreft het - waar nodig - geoptimaliseerde basialternatief dat uiteindelijk in het bestemmingsplan wordt vastgelegd.

Programma basialternatief

Het basialternatief omvat in totaal 318.600 m² bvo exclusief parkeren¹⁰. In de bijlage is het programma meer in detail uitgewerkt.

¹⁰ In het concept masterplan is de Parkstad Zuid plot nog onderdeel van de gebiedsontwikkeling Feyenoord City. Deze ontwikkeling zal echter ook los van Feyenoord City doorgang vinden en vindt naar verwachting al plaats voor vaststelling van het ruimtelijk besluit over Feyenoord City. Parkstad Zuid wordt daarom als autonome ontwikkeling beschouwd in het MER.

| Deelgebied | Programma | m2 bvo |
|--------------|--|---|
| Stadion | met een capaciteit van 63.000 plaatsen ¹¹ | van circa 70.500 m ² ¹² |
| Urban Bridge | wonen, circa 585 woningen | 59.300 m2 bvo |
| | hotel, circa 200 kamers | 11.000 m2 bvo |
| | horeca | 400 m2 bvo |
| | overig commercieel | 4.500 m2 bvo |
| | recreatie (waterfront), 50.000 bezoekers per jaar | - |
| De Strip | horeca | 3.000 m2 bvo |
| | detailhandel | 14.300 m2 bvo |
| | overig commercieel, waarvan 4.000 m2 bvo kantoor | 27.000 m2 bvo |
| De Kuip | wonen, circa 156 woningen | 17.000 m2 bvo |
| | hotel, circa 75 kamers | 3.750 m2 bvo |
| | horeca | 2.050 m2 bvo |
| | overig commercieel en maatschappelijk ¹³ | 10.800 m2 bvo |
| Kuippark | Wonen, circa 737 woningen | 97.000 m2 bvo |

Voor het overige deel van het plangebied (zie figuur 3.1.), de Veranda, wordt in het basisalternatief geen nieuw of ander programma voorzien. Door de ontwikkeling zullen ook enkele functies verdwijnen of verplaatst worden, bijvoorbeeld een benzinstation. Hiermee wordt in de onderzoeken rekening gehouden.

Programma maximaal alternatief

Het alternatief met een maximaal programma omvat circa 434.500 m2 bvo. In de bijlage is het programma meer in detail uitgewerkt. In een variant op het maximaal programma wordt nog gekeken naar een mogelijke transformatie van de bedrijvigheid op de Veranda, zie hiervoor paragraaf 4.2.3.

| Deelgebied | Programma | m2 bvo |
|--------------|--|---------------------|
| Stadion | met een capaciteit van 70.000 plaatsen | van circa 70.500 m2 |
| Urban Bridge | wonen, circa 1025 woningen | 105.550 m2 bvo |
| | hotel, circa 200 kamers | 11.000 m2 bvo |
| | horeca | 2.000 m2 bvo |
| | overig commercieel | 22.450 m2 bvo |
| | recreatie (waterfront), 100.000 bezoekers per jaar | - |
| De Strip | horeca | 3.000 m2 bvo |
| | detailhandel | 14.300 m2 bvo |
| | wonen, circa 115 woningen | 14.580 m2 bvo |

¹¹ In het MER zal een onderbouwde aanneme worden gedaan voor het aantal wedstrijden en evenementen per jaar en bijbehorende bezoekersaantallen.

¹² In het stadion is ook detailhandel (fanshop) 1.500 m bvo, horeca/ multipurpose spaces 9.880 m2 bvo en overig commercieel 1000 m2 bvo (sportexperience) aanwezig. Voor de verdere invulling wordt verwezen naar het masterplan.

¹³ In de studies zal met kengetallen gewerkt worden die de bandbreedte aan commercieel en maatschappelijk programma bestrijken. Immers een publiek aantrekkende commerciële functie zoals bioscoop zal andere effecten hebben dan een sport of maatschappelijke functie zoals een atletiekbaan.

| | | |
|----------|--|----------------|
| | overig commercieel, waarvan 4.000 m2 bvo kantoor | 37.000 m2 bvo |
| De Kuip | wonen, circa 156 woningen | 17.000 m2 bvo |
| | hotel, circa 75 kamers | 3.750 m2 bvo |
| | horeca | 2.050 m2 bvo |
| | overig commercieel en maatschappelijk ¹⁴ | 15.800 m2 bvo |
| Kuippark | wonen, circa 914 woningen | 115.600 m2 bvo |

4.2.3. Varianten

Naast de alternatieven die met name een bandbreedte aan programma onderzoeken, is er in het MER ruimte voor varianten die gericht zijn op een bepaald thema. De varianten maken inzichtelijk of er afwijkende milieueffecten zijn voor de programma alternatieven. Daarmee ondersteunt het onderzoek naar varianten de keuze voor de uiteindelijke bestemmingslegging of de keuze voor eventuele borging van maatregelen op andere wijze. Welke maatregelen en keuzen noodzakelijk zijn wordt duidelijk tijdens het uitvoeren van de onderzoeken en het opstellen van het definitief masterplan. De varianten laten tevens zien op welke verschillende wijzen kan worden bijgedragen aan een deel van de doelstellingen van de gebiedsontwikkeling (zoals kansen voor recreatie en een gezonde levensstijl). Op basis van de huidige onderzoeksinformatie en naar aanleiding van inbreng vanuit de omgeving zijn onderstaande varianten al in beeld. Deze varianten worden vergeleken met het basialternatief en met het alternatief met het maximaal programma.

Varianten ontsluiting en bereikbaarheid

In het basialternatief wordt uitgegaan van een succesvolle uitvoering van de mobiliteitsstrategie zoals deze is uitgewerkt in het Mobiliteitsplan (zie ook paragraaf 4.3.1., inclusief een aantal verkeerskundige maatregelen, een waterbushalte en ombouw van een evenementenstation naar een sprinterstation). In drie varianten wordt gekeken wat de effecten zijn ten opzichte van het basialternatief en maximaal alternatief in geval van:

1. Een knip (verbreken van verbinding) tussen de Rosestraat/ Colosseumweg- Laan op Zuid en de Rosestraat/ Colosseumweg- Putselaan

¹⁴ In de studies zal met kengetallen gewerkt worden die de bandbreedte aan commercieel en maatschappelijk programma bestrijken. Immers een publiek aantrekkende commerciële functie zoals bioscoop zal andere effecten hebben dan een sport of maatschappelijke functie zoals een atletiekbaan.



2. Een extra knip op de Veranda waardoor er geen doorgaande route meer is tussen de Korte Stadionweg en Stadionweg. Plus een extra ontsluiting van het programma in de Stadiondriehoek op de Olympiaweg.



3. Knip in de Korte Stadionweg, waardoor er geen doorgaande route meer is via de Korte Stadionweg.

Varianten gebruik en inrichting oeverzone

In het basialternatief wordt de oeverzone, de zone vanaf het nieuwe stadion tot het Eiland van Brienoord, als volgt ingericht. Langs het stadion komt in het water een strekdam als aanvaarbeveiliging en ter bescherming bij plasbranden. De oeverzone is bedoeld voor recreatief gebruik en faciliteert vervoer over water (naar alle functies in het plangebied en de direct omgeving). Bij het Eiland van Brienoord ontwikkelt zich een getijdegeul. In het MER worden drie varianten voor de inrichting van de oeverzone onderzocht.

1. Verdikken van de kade. Bij het 'verdikken' van de kade wordt bewust geen verbinding gelegd met het Eiland van Brienoord. Door de kade te verdikken met vlonders, groen etcetera ontstaat op het water een groot front waar bewoners kunnen recreëren. In de zone is ruimte voor paden, beplanting maar ook een stadswembad.



2. Verlengen van de strekdam. Door de strekdam te verlengen kunnen strandjes worden gerealiseerd. Er ontstaat een baaiachtige landstructuur met rustig water tussen de dam en de kade. Het Eiland van Brienoord staat daar los van. Uit onderzoek moet blijken hoe ver de strekdam verlengd kan worden aan beide zijden van station.



3. Verlengen van de natuur. In deze variant wordt de sfeer en inrichting van het Eiland van Brienoord doorgetrokken richting het nieuwe stadion. Er komen eilandjes waar ruimte is voor natuur en hooguit sprake is extensieve recreatie.



Variant programma

Het is niet uitgesloten dat bedrijven op de Veranda verhuizen naar De Strip. Dit betekent dat er op de Veranda ontwikkelruimte vrij komt. In een variant wordt beoordeeld wat de effecten zijn van een transformatie van de Veranda naar woningbouw in samenhang met de ontwikkeling van Feyenoord City.

| | | |
|-----------------------|----------------------------|---------------|
| Veranda transformatie | wonen, circa 1045 woningen | 11.000 m2 bvo |
| | detailhandel | 1.000 m2 bvo |
| | horeca | 1.000 m2 bvo |
| | overig commercieel | 8.000 m2 bvo |

Variant verplaatsing gasleiding

Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling moet de hoge druk gasleiding verlegd worden. Over een mogelijke nieuw locatie vindt overleg met de beheerder plaats. Denkbaar is een nieuwe ligging aan de westzijde van het spoor. In het MER worden varianten voor een nieuwe locatie uitgewerkt en onderzocht.

4.2.4. Robuustheidsanalyses

Bereikbaarheid

In het Verkeersplan zijn enkele toekomstige infrastructurele maatregelen in en nabij het gebied voorzien zoals de nieuwe stadsbrug tussen Kralingen/De Esch en de Veranda en een metroverbinding van Kralingse Zoom naar Zuidplein. Deze zijn nadrukkelijk geen onderdeel van Feyenoord City. In het MER wordt via een robuustheidsanalyse globaal in beeld gebracht wat de effecten van deze ontwikkelingen zijn op de bereikbaarheid van Feyenoord City.

Hoogbouw en fasering

De bestaande woonomgeving maakt zich zorgen over de effecten van hoogbouw (ruimtelijke kwaliteit, maar ook bezonning en windhinder). Deze effecten worden onderzocht in het MER. In een robuustheidsanalyse kan beoordeeld worden of het programma dat opgenomen is in het basialternatief ook met een andere positionering en hoogte van bebouwing haalbaar is, passend binnen de ruimtelijke kwaliteit die Feyenoord City ambieert. Daarnaast wordt in de robuustheidsanalyse inzichtelijk gemaakt wat de ruimtelijke kwaliteit is als fase 1, 2 of 3 niet in zijn geheel worden uitgevoerd.

4.3. Onderzoeken

In het kader van de Haalbaarheidsstudie zijn reeds globale onderzoeken uitgevoerd, waarmee de haalbaarheid van Feyenoord City op hoofdlijnen is aangetoond. Deze onderzoeksresultaten worden uiteraard gebruikt in de vervolgfase en worden verdiept voor het MER, bestemmingsplan en de omgevingsvergunning. De onderzoeken zullen daarbij voor fase 2 en 3 van de ontwikkeling een iets globaler karakter hebben dan voor fase 1. Immers voor fase 1 wordt onder meer de omgevingsvergunning voor het stadion mee gecoördineerd met het ruimtelijk besluit, dus deze ontwikkeling ligt meer in detail vast. Voor fase 2 en 3 is de ontwikkeling nog niet in detail bekend, de onderzoeken beschrijven de maximale milieueffecten meer op hoofdlijnen en uit de onderzoeken kunnen randvoorwaarden komen voor de nadere invulling van fase 2 en 3.

De volgende milieuthema's worden in het MER onderzocht:

- verkeer en vervoer inclusief parkeren
- leefbaarheid en gezondheid: geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bezonning, lichthinder, windhinder
- ruimtelijke kwaliteit: ruimtegebruik, groen, cultuurhistorie en archeologie
- water, bodem, ondergrond: waterstaat inclusief nautische veiligheid, bodemkwaliteit
- ecologie: ecologie in het water en op het land
- duurzaamheid op gebiedsniveau en op gebouwniveau (nieuw stadion)

Uit de onderzoeken en het MER moet blijken in welke mate de doelstellingen voor de gebiedsontwikkeling Feyenoord City zoals beschreven in paragraaf 4.2.1. gehaald worden en welke maatregelen daarvoor eventueel nodig zijn.

4.3.1. Verkeer en parkeren

Scope van onderzoek

Het MER geeft inzicht in de effecten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Daarbij gaat het niet alleen om Feyenoord City zelf, maar ook om de effecten van de ontwikkeling op het functioneren van de verkeersstructuur in de aansluitende wijken en de hoofdinfrastructuur (zoals aansluitingen op A16 en A15). Daarbij wordt nadrukkelijk onderscheid gemaakt in de dagelijkse situatie en de situatie in geval van een evenement of wedstrijd.

Voor de situatie tijdens een evenement of wedstrijd gaat de mobiliteitsstrategie onder meer uit van een verschuiving van vervoer met de auto naar andere vervoersmiddelen (OV, fiets) en van peak shaving voor het gefaseerd in- en uitgaan van het gebied. In het MER wordt onderzocht welke extra maatregelen nodig zijn voor het geval dat een deel van de mobiliteitsstrategie anders werkt. Deze maatregelen bestaan in elk geval uit extra parkeervoorzieningen op afstand. Hierbij wordt gedacht aan parkeervoorzieningen in de 2^e ring, zoals parkeervoorzieningen in het zuiden van de stad. Dit heeft uiteraard effecten op verkeersstromen en leefbaarheid. Het is ook denkbaar dat de mobiliteitsstrategie zeer goed werkt en wellicht minder parkeerplaatsen nodig zijn in het plangebied en directe omgeving. Dan is er in potentie fysieke ruimte over voor ander programma dat aansluit bij de doelstellingen uit de gebiedsvisie.

Onderdeel van de verkeersstudie is een mobiliteitstoets, een verkeerskundige analyse en effectbeoordeling. De bereikbaarheid wordt beoordeeld voor het autoverkeer (I/C-verhoudingen op kruispuntniveau, doorstroming), openbaar vervoer en langzaam verkeer. Immers één van de doelstellingen uit de gebiedsvisie is de ontwikkeling van een mobiliteitsknooppunt, waarin alle vervoersmodaliteiten hun plek hebben. In de Structuurvisie en bijbehorend planMER (2010) werd nog gesproken over mogelijke maatregelen voor de verkeersafwikkeling op een normale weekdagsituatie. Of daadwerkelijk maatregelen nodig zijn met de realisatie van programma in Feyenoord City is onderdeel van de verkeersstudie. Zo nodig worden mitigerende maatregelen in het MER uitgewerkt. De verkeersveiligheid wordt getoetst door de vormgeving van de verkeersstructuur (wegverkeer en langzaam verkeer) te toetsen aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Vanuit omwonenden is aandacht gevraagd voor de oversteekbaarheid van de Stadionweg. Ten slotte wordt een toelichting gegeven op de parkeerbalans.

De resultaten van de verkeersmodelberekeningen vormen input voor de onderzoeken geluid en luchtkwaliteit.

Methode

Met het Rotterdams Verkeersmodel (RVMK) worden de toekomstige verkeersbewegingen in beeld gebracht voor de dagelijkse situatie. Daarnaast wordt de situatie in beeld gebracht voor diverse evenementen- en wedstrijddagen. Daarbij wordt de referentie situatie en de plansituatie doorgerekend uitgaande van de zekere maatregelen zoals deze vastliggen in onder meer het Mobiliteitsplan en Verkeersplan. Zie voor de alternatieven en varianten die worden onderzocht ook paragraaf 4.2.2. en 4.2.3.

Enkele maatregelen worden mogelijk al genomen vooruitlopend op het nieuwe bestemmingsplan, te denken valt aan een nieuwe steigers voor watertaxi's (extra vervoersverbinding over het water) en het omklappen van de tramhaltes op de Stadionweg. Deze maatregelen maken in het MER onderdeel uit van de referentiesituatie.

Daarnaast neemt de gemeente op basis van het Verkeersplan maatregelen in en in de omgeving van het plangebied (bijvoorbeeld nieuw ontsluiting naar Verandagarage vanaf Ernst Happelstraat). Deze maatregelen staat nu nog niet exact vast, maar worden in het MER nader uitgewerkt als onderdeel van de referentiesituatie.

Onderstaande maatregelen worden als onderdeel van de gebiedsontwikkeling gerealiseerd. De effecten van deze maatregelen worden in het MER beschreven (als onderdeel van onder meer het basialternatief).

Maatregelen als onderdeel van de ontwikkeling:

- Wegen:
 - Aanpassen Olympiaweg (gelijk met mogelijke verlegging van de gasleiding)
 - Extra ontsluiting Veranda
 - Verbinden Rosestraat met Colosseumweg
- Spoor:
 - Meer en langere treinen bij evenementen
 - Overkappen perrons huidig evenementenstation
 - Verbeteren opgangen naar perrons, voetgangersbrug over spoor, over Olympiaweg en stadionweg
 - Ombouw naar regulier sprinterstation in plaats van evenementenstation
- Tram:
 - uitbreiden tramroute en frequentie
 - keerlus op de Kop van Zuid en aanpassen tramhaltes
- Parkeerplaatsen
 - fietsparkeerplaatsen (circa 5000, met aandacht voor logische locaties)
 - autoparkeerplaatsen: binnen plangebied en in de 1^e schil (2500 parkeerplaatsen) en op afstand (2^e en 3^e schil, 10.000 parkeerplaatsen). Zie ook paragraaf 2.2.
 - busparkeren en georganiseerd busvervoer: 230 plaatsen verdeeld over Strip, Colosseumweg, Olympiaweg, Stadion noordzijde/ Piekstraat en uitbreiding van georganiseerd busvervoer.
- OV over water
 - In het kader van de stadion en oeverontwikkeling worden nog twee extra aanlegmogelijkheden voor openbaar vervoer over water gerealiseerd

Naast zekere maatregelen en ontwikkelingen kunnen er ook meer onzekere ontwikkelingen zijn zoals een nieuwe brug over de Maas of de doorontwikkeling naar een OV knooppunt (MIRT project). Dergelijke ontwikkelingen die niet zeker doorgang vinden (in of direct aansluitend op de planperiode), worden globaal op hun effect beoordeeld worden in een robuustheidsanalyse.

4.3.2. Leefbaarheid en gezondheid

De leefbaarheid en gezondheid van het gebied wordt - behalve door de ruimtelijke kwaliteit (groen, recreatieve mogelijkheden) – mede bepaald door verkeersgerelateerde milieueffecten: geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Behalve de hoeveelheid verkeer is ook de doorstroming belangrijk voor de mate van geluidhinder en de luchtkwaliteit. Specifiek voor het nieuwe stadion en de directe omgeving geldt dat daarnaast bezonning, windhinder, lichthinder en geluid vanuit het stadion (inrichtingsgeluid) effect heeft op de leefbaarheid. Een studie naar bezonning, windhinder, lichthinder en de stadionveiligheid maken onderdeel uit van het MER. Bij leefbaarheid en gezondheid gaat het zowel om de effecten op bestaande functies in en om het plangebied als om de nieuw toe te voegen functies.

Geluid

Scope van onderzoek en methode

Het MER geeft zowel per geluidbron (weg, spoor, water, stadion) als cumulatief inzicht in de gevolgen van de gebiedsontwikkeling voor het aantal geluidgehinderden en aantal slaapgestoorden. Daarbij gaat het niet alleen om de geluidbelasting ter plaatse van de toekomstige woningen binnen Feyenoord City, maar ook wordt inzicht gegeven in de gevolgen van het extra verkeer voor de geluidbelasting bij bestaande geluidgevoelige functies langs de ontsluitende wegen. Daarnaast wordt de geluidssituatie bij evenementen en wedstrijden inzichtelijk gemaakt. Vanuit de omgeving wordt aandacht gevraagd voor de overdracht van geluid naar de overzijde van de Maas. In het MER wordt ten slotte inzichtelijk gemaakt welke maatregelen getroffen kunnen worden om het geluidsniveau te verminderen.

In het plangebied komen geluidgevoelige en geluidbelastende functies samen. Het basisalternatief en maximaal alternatief gaan uit van woonfuncties in torens rond het nieuwe stadion (Urban Bridge). De gemeente streeft er naar om aantal geluidgehinderden binnen de gemeente niet toe te laten nemen (bestaande woningen en nieuwe woningen). Gelet op het programma binnen Feyenoord City met toevoeging van geluidgevoelige functies en geluidbelastende functies is dat in absolute zin waarschijnlijk niet haalbaar voor het plangebied. Uit de quick scan voor geluid die is uitgevoerd in het kader van de Haalbaarheidstudie blijkt wel dat in het basisalternatief bij wedstrijden en incidentele evenementen (< 12 per jaar) aan de wettelijke normen kan worden voldaan. In het geluidonderzoek wordt de geluidssituatie meer in detail onderzocht. Hieruit kan blijken dat maatregelen noodzakelijk zijn of verbeteringen mogelijk zijn. Bij aanvullende maatregelen kan gedacht worden aan ingrepen aan de stadionconstructie, stil asfalt, het aanbrengen van afschermdende bebouwing, toepassing van 'dove gevels' of het uitsluiten van geluidgevoelige functies in sommige delen van het plangebied of bouwvlak. Zo nodig worden maatregelen in de vorm van een variant gepresenteerd. Uitwerking van de maatregelen is in elk geval onderdeel van het geluidonderzoek.

Luchtkwaliteit

Scope van onderzoek en methode

Op basis van gegevens uit het verkeersmodel worden de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs de ontsluitende wegen berekend (stikstofdioxide en fijn stof). Berekend wordt welke invloed het plan heeft op de luchtkwaliteit door inzichtelijk te maken welk aantal gevoelige bestemmingen met significante toe- of afname van concentraties te maken krijgt. In de huidige situatie is er geen sprake van overschrijding van luchtkwaliteitsnormen.

Externe veiligheid

Scope van onderzoek

Per risicobron geeft het MER op basis van kwantitatief onderzoek inzicht in de risicosituatie (plaatsgebonden risico en groepsrisico) ter hoogte van het plangebied en de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling. De risicobronnen in het plangebied en de directe omgeving zijn de vaarweg, het spoor en de gasleiding. Deze laatste moet ten behoeve van het nieuwe stadion verlegd worden, hiervoor worden verschillende locaties in beschouwing genomen. In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de nieuwe ligging. Het LPG station aan de Korte Stadionweg wordt verplaatst en vormt niet langer een risicobron.

Methode

Uit eerder onderzoek is gebleken dat de ontwikkeling buiten de plaatsgebonden risicocontour van zowel het spoor als de vaarweg blijft. Wel ligt de ontwikkeling binnen het plasbrandaandachtsgebied van beide bronnen. Ook gelden randvoorwaarden en een verantwoordingsplicht in verband met de toename van het groepsrisico. In het MER worden randvoorwaarden of maatregelen beschreven die bij de verdere planontwikkeling in acht moeten worden genomen en in de verantwoording van het groepsrisico terug komen. Naast fysieke maatregelen zoals afscherming, zal ook speciale aandacht uitgaan naar maatregelen voor ontruiming in geval van evenementen of wedstrijden in het stadion.

Gezondheid

Het thema gezondheid omvat meer dan alleen de milieuaspecten zoals geluid en luchtkwaliteit. De kwaliteiten in het gebied zoals recreatie en sportfaciliteiten en groenstructuur hebben een positief effect op de gezondheid. In samenwerking met deskundigen zoals de GGD wordt een vorm van een gezondheidseffectrapportage opgesteld waarbij niet alleen naar de meetbare milieunormen wordt gekeken maar ook naar ruimtelijke kwaliteit en kansen voor een gezonde levensstijl die het gebied straks biedt.

4.3.3. Ruimtelijke kwaliteit

Scope van onderzoek en methode

Het MER beschrijft de effecten van de gebiedsontwikkeling op de ruimtelijke kwaliteit, immers één van de doelstellingen van de ontwikkeling is om een aantrekkelijk verblijfsgebied te realiseren om te wonen, werken en recreëren. Daarbij worden ook cultuurhistorische (waaronder monumentale) waarden en archeologische waarden meegenomen. Het aspect ruimtelijke kwaliteit beschouwt landschappelijke (groen en water), recreatieve, stedelijke (beeldbepalende gebouwen), cultuurhistorische en archeologische waarden in samenhang. In het MER wordt beschreven welke ruimtelijke kwaliteiten in het plangebied aanwezig zijn en welke kwaliteiten de voorziene ontwikkelingen toevoegen. Zoals beschreven in paragraaf 4.2.2. en 4.2.3. zijn er varianten (ten opzichte van het basisalternatief) ontworpen voor de inrichting van de oeverzone en voor de verbindingen door het plangebied.

4.3.4. Water, bodem, ondergrond

Scope van onderzoek en methode

De beoordeling van de effecten op het watersysteem wordt kwalitatief besproken en waar nodig kwantitatief bepaald. Het MER beschrijft de effecten op de nautische veiligheid, de veiligheid van de waterkering, de waterkwantiteit en waterkwaliteit (inclusief het effect op stroming vanwege bouwen in het water), en het afvalwater & de riolering. In het MER wordt de wateropgave kwantitatief beschouwd; de inrichting van het gebied moet gebaseerd zijn op het vasthouden, bergen en afvoeren van hemelwater. De compensatie voor het bouwen in de Maas vindt plaats op het Eiland van Brienoord (herinrichting in het kader van project Rivier als Getijdenpark). Het MER geeft daarnaast inzicht in de bestaande bodemkwaliteit gelet op de functiewijzigingen die optreden.

4.3.5. Ecologie

Scope van onderzoek en methode

In het kader van het MER wordt onderzocht wat de effecten zijn op beschermde gebieden en beschermde soorten in en om het plangebied. Hiervoor wordt een natuurtoets opgesteld, waarin op basis van bureauonderzoek en veldonderzoek de effecten worden onderbouwd. Daarnaast wordt beschouwd welke kansen het plangebied biedt voor verhoging van natuurwaarden. Hier spelen ook de varianten voor inrichting van de oeverzone nadrukkelijk een rol (zie paragraaf 4.2.3.).

4.3.6. Duurzaamheid

Scope van onderzoek en methode

De duurzaamheidsambities voor de gebiedsontwikkeling Feyenoord City kent verschillende componenten. Allereerst het verbeteren van de leefomgeving door meer groen, een aantrekkelijk waterfront, verbeteren van langzaam verkeersverbindingen (lopen en fietsen) en voorzieningen voor sport en actief bewegen. Daarnaast wordt invulling gegeven aan de circulaire economie: zorgvuldig omgaan met schaarse grondstoffen met de nadruk op energie, water, luchtkwaliteit en materiaalgebruik zoals beschreven in de aanvulling op de haalbaarheidsstudie. De ambitie is het meest duurzame en innovatieve stadion van Nederland te realiseren. De duurzaamheidsambitie heeft echter betrekking op de volledige gebiedsontwikkeling van Feyenoord City. In het MER wordt onderbouwd hoe voor de gebiedsontwikkeling (en het stadion daarbinnen specifiek) op het aspect duurzaamheid scoort. De duurzaamheidsambities zijn onder meer geborgd door gebruik te maken van de BREEAM methodiek, waarbij minimaal BREEAM Very Good is vereist voor de gebiedsontwikkeling. Daarnaast worden in het definitief masterplan, dat parallel aan de eerste fase van het MER wordt opgesteld, de duurzaamheidsambities nader uitgewerkt. Bij het opstellen van het MER zal dus een wisselwerking ontstaan met het masterplan.

4.3.7. Schematische weergave

Thema's en werkwijze voor de beschrijving van effecten.

| Thema | te beschrijven effecten | werkwijze |
|---|--|--|
| Verkeer en parkeren | | |
| Verkeersafwikkeling | Intensiteiten (I/C verhoudingen) Functioneren kruispunten Doorstroming | Kwantitatief |
| Bereikbaarheid | Ontsluitingsstructuur Evenementenbereikbaarheid | Kwalitatief |
| Veiligheid en structuur | Verkeersveiligheid Oversteekbaarheid | Kwalitatief |
| Parkeren | Parkeerbalans | Kwantitatief |
| Mobiliteit | modal split | Kwantitatief |
| Leefbaarheid en gezondheid | | |
| Geluid | Wegverkeerslawaai: effect toename verkeer op geluid ter plaatse van gevoelige functies Spoorweglawaai: effect spoor op nieuwe geluidgevoelige functies Scheepvaartlawaai: effect scheepvaart op nieuwe geluidgevoelige functies Inrichtingslawaai: effect stadion op geluid (muziek en stemgeluid) ter plaatse van gevoelige functies Cumulatie van geluid | Kwantitatief (aantal gehinderden) |
| Luchtkwaliteit | Effect verkeer op luchtkwaliteit in de omgeving | Kwantitatief (aantal blootgestelden) |
| Externe Veiligheid | Risico's vanwege relevante risicobronnen (gevolgen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico) | Kwantitatief (spoorlijn, water en hoofdtransport aardgasleiding) |
| Gezondheid | Gezondheidseffectrapportage | Kwalitatief |
| Ruimtelijke kwaliteit | | |
| Landschap, archeologie en cultuurhistorie | Aantasting archeologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden | Kwalitatief |
| Ruimtegebruik | Ruimtebeslag wonen en werken, te slopen bebouwing, recreatieve routes | Kwalitatief |
| Water, bodem en ondergrond | | |
| Bodem en ondergrond | Effect op de bestaande bodemkwaliteit en geschiktheid bestaande bodemkwaliteit | Kwalitatief op basis van beschikbare gegevens |

| | | |
|---|---|--|
| Waterstaat | Effect waterkwaliteit Effect stroming rivier Watercompensatie opgave Effect nautische veiligheid Afalwater en riolering | Kwalitatief Kwantitatief Kwantitatief Kwalitatief Kwantitatief |
| Ecologie | | |
| Ecologie | Effect op beschermde gebieden (Natura 2000/NNN) Effect op beschermde soorten | Kwalitatief |
| Duurzaamheid | | |
| Duurzaamheid gebied | BREEAM gebied | Kwalitatief |
| Stadion en omgeving | | |
| Lichthinder | Inzicht in lichtsterkte en verlichtingssterkte op omgeving | Kwantitatief |
| Stadionveiligheid en sociale veiligheid | Effect van de ontwikkeling op de veiligheid in het gebouw en op sociale veiligheid | Kwantitatief (stadionveiligheid) en kwalitatief (sociale veiligheid) |
| Windhinder en schaduwwerking | Mate van windhinder en schaduwwerking bebouwing stadion en directe omgeving | Kwantitatief |