



KORTE STADIONWEG

Notitie

September 2019

Deze notitie Korte Stadionweg is opgesteld door
Gemeente Rotterdam, Stadsontwikkeling.

Projectmanagement:

Hiddo den Hartog
Wilco Verhagen

Ruimte & Wonen:

Maurice Boumans
Anne Witteveen
Sandra de Bont

Mobiliteit:

Dennis Scherpenberg
Arjen Kamphuis

Met medewerking van Stadsbeheer

datum: september 2019



Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling

Inhoudsopgave

Inleiding	5
De Korte Stadionweg	7
Historie	
Huidige situatie	
Feyenoord City	15
Haalbaarheid ‘knip’ Korte Stadionweg	17
Wenselijkheid ‘knip’ Korte Stadionweg	19
Ontwikkeling Feyenoord City	
Kansen voor omliggende wijken	
Beheer	
Mobiliteit	
Conclusie	25



Inleiding

Met de gebiedsontwikkeling Stadionpark wordt een grote kwaliteitsslag gemaakt op Rotterdam Zuid. De gebiedsvisie Stadionpark ziet toe op het creëren van een aantrekkelijk stadsdeel met een grote meerwaarde voor de omliggende wijken én de stad. Om te zorgen dat je er nog beter kan wonen, leven en beleven geeft de gemeente in samenwerking met andere stakeholders het gebied een metamorfose. Onder andere door de ontwikkeling van Feyenoord City komt er ruimte voor nieuwe woningbouw en bedrijven, worden de mogelijkheden om te sporten en te recreëren verbeterd, wordt er een nieuw stadion aan de rivier gerealiseerd en krijgt de monumentale Kuip daarna een tweede leven. Deze ambities en meer staan in de Gebiedsvisie Stadionpark die op 14 december 2017 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Feyenoord City is een belangrijke deelontwikkeling in het Stadionpark. Het is een private gebiedsontwikkeling waarvoor de stichting Gebiedsontwikkeling aan de Maas verantwoordelijk is, en die in nauwe samenwerking met de gemeente en voetbalclub Feyenoord plaatsvindt. Op 11 mei 2017 heeft de gemeenteraad besloten haar medewerking te verlenen aan de ontwikkeling van Feyenoord City. Voorwaardelijk aan de medewerking zijn de eisen die gesteld zijn in de gemeentelijke Position Paper.

Feyenoord City, en in bijzonder de locatie van het Nieuwe Stadion, ligt op een zeer prominente en strategische plek in Rotterdam: op het kruispunt van

de stadswijken op Zuid, IJsselmonde en de Nieuwe Maas. Allerlei routes en lange lijnen komen hier samen: de Oranjeboomstraat, Rosestraat, (Korte) Stadionweg, Colosseumweg, Beijerlandse laan, Cor Kieboomplein, Putselaan en de Laan op Zuid. Diverse openbaar vervoerslijnen (door)kruisen en/of passeren het gebied.

Echter is in de huidige situatie weinig te merken van die strategische positie. Dit deel van het gebied is momenteel een bedrijventerrein tussen de Korte Stadionweg en de Nieuwe Maas in. Het gebied wordt gekenschetst door sterke intern gerichte functies in een sober en functioneel ingericht gebied. Aan weerszijden eindigt het bedrijventerrein met een tankstation en rommelig ogende restgebieden. De rivieroever is niet openbaar toegankelijk of onaantrekkelijk ingericht. Dit bedrijventerrein verdwijnt met de ontwikkeling van Feyenoord City. Met het oog op de gewenste gebiedsontwikkeling en de realisatie van het Nieuwe Stadion bleek het onder andere vanuit ruimtelijke kwaliteit, sociale veiligheid en het beperken van (nu al bestaand) sluipverkeer nodig de functie van Korte Stadionweg opnieuw te definiëren en daarbij de huidige doorgaande verkeersfunctie te heroverwegen.

Deze notitie geeft invulling aan die afweging. Eerst worden de historie en huidige situatie van de Korte Stadionweg omschreven. Daarna kort de planvorming van Feyenoord City en het Nieuwe Stadion belicht. Vervolgens wordt de haalbaarheid en de wenselijkheid om de Korte Stadionweg voor zowel langzaam als

gemotoriseerd doorgaand verkeer af te sluiten ter hoogte van het nieuwe stadion uiteengezet. En er wordt geëindigd met een conclusie.



Oranjeboomstraat loopt over in de Korte Stadionweg, 1963

De Korte Stadionweg

Historie

Kort duiken we in de historie van de Korte Stadionweg. Wanneer kwam deze weg op de kaart en hoe heeft deze zich ontwikkeld in de tijd?

1850 Een verzameling van dijken zijn zichtbaar rondom het Mallegat. De Varkennoordsche kade scheidt de gorzen van de polder en sluit aan op de Hilledijk.

1880-1930 De zich snel ontwikkelende havenindustrie zorgt voor de aanleg van de spoorlijnen en het graven van havens. De Staatsspoorlijn naar Dordrecht vormt, samen met de Varkennoordse dijk, de basisstructuur van dit stukje Rotterdam Zuid. Vanaf de Varkennoordse dijk is er een weg, parallel aan het spoor, te zien die naar het gebouw ten zuiden van het Mallegat leidt. Het is onduidelijk of deze straat een naam heeft, maar dit zal later de Korte Stadionweg worden. De Varkennoordse dijk kruist het spoor ten zuiden van het Mallegat en ook aan op de Hilledijk ter hoogte van Hillesluis. Deze ontsluitingsstructuur is tot 1937 gebruikt. In 1930 is te zien dat er over de dijk ten zuiden van de Varkennoordse brug een pad/ weg (rood) is aangelegd.

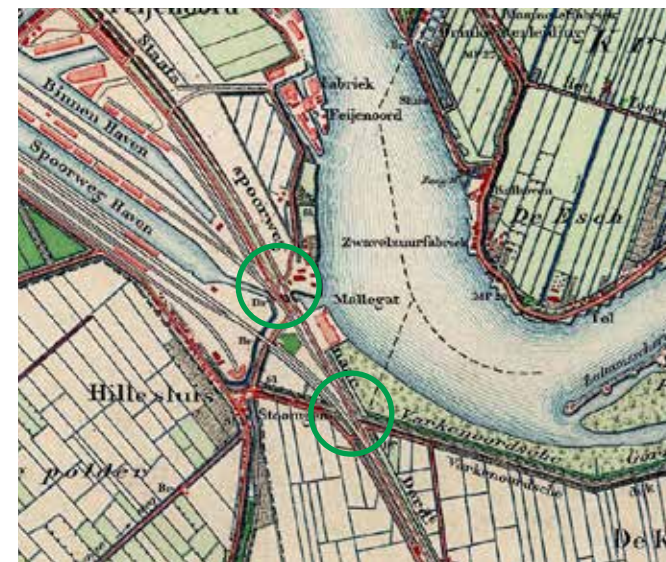
1940 Op deze kaart is de doorgaande weg vanaf de Oranjeboomstraat naar de Varkennoordse dijk goed te zien. Mogelijk is deze weg aangelegd (alleen het stukje ter hoogte van het Mallegat is toegevoegd) om de wegen richting Hillesluis en de brug te ontlasten. Het spoor wordt niet meer ter hoogte van het Mallegat gekruist, maar ten noorden daarvan. De Varkennoordse



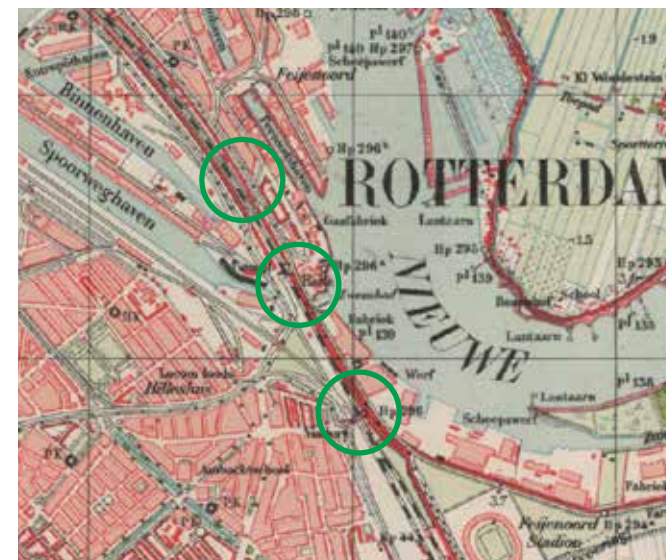
1850



1930



1880



1940



De Kuip, 1937



Korte Stadionweg in zuidelijke richting bij de brug, 1965



1970



1995

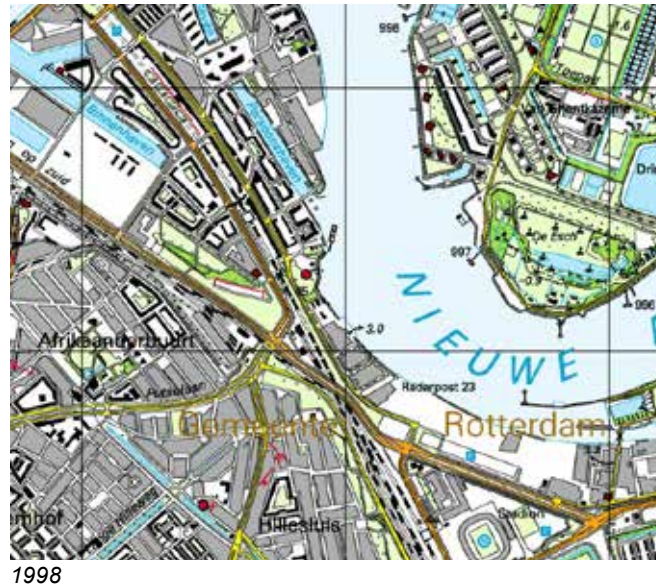
brug is nog steeds in gebruik, deze staat als viaduct op de kaart.

Vanaf 1938 is de Kuip en deze nieuwe ontsluitingsstructuur te zien op de topografische kaarten en houden mogelijk verband met elkaar. De Kuip die in maart 1937 geopend werd. De 'rode weg' op de dijk uit 1930 heeft plaats gemaakt voor een andere ontsluiting die zijn aansluiting op de Varkenoordse dijk heeft, in plaats van de brug. Het is waarschijnlijk dat rond deze tijd de Varkenoordse dijk Stadionweg is gaan heten en dat het laatste stukje van de straat, tussen de brug en de Oranjeboomstaat, de naam Korte Stadionweg kreeg. De Korte Stadionweg is daardoor onderdeel van belangrijke route van de Rijksweg naar het stadscentrum (via de Oranjeboomstraat) en andersom een belangrijke route naar het stadion.

1995-1998 De spoorlijn naar Dordrecht is deels ondertunneld (Willemspoortunnel), de sporen en de rangeerterreinen zijn verdwenen en de haven gerelateerde bebouwing is gesloopt. De Spoorweghaven en de Binnenhaven worden rond 1993 deels gedempt. De werkzaamheden van de Willemsspoortunnel omvatten ook de vervanging van de oude Varkenoordsebrug. De nieuwe Varkenoordsebrug komt niet op de plaats van het bestaande viaduct, maar een klein stukje verderop. Het nieuwe Varkenoordseviaduct staat op kaart alsook de nieuwe ontsluitingsweg Laan op Zuid, die via de net opgeleverde Erasmusbrug (1996) het verkeer

vanaf de Rijksweg naar het stadscentrum leidt. Ook is te zien dat de Rosestraat door zijn verbinding met de Laan op Zuid en het Varkenoordseviaduct de rol van de Oranjeboomstraat overneemt als hoofdroute naar de Willemsbrug (oostelijk deel van het centrum). De Korte Stadionweg wordt deels verlegd, zodat het Varkenoordseviaduct direct op de Stadionweg aangesloten kan worden: ter hoogte van het kruispunt met de Olympiaweg is via een afslag de Korte Stadionweg te bereiken. De Korte Stadionweg is 'gedegradeerd' van toegangsroute naar het stadscentrum tot ontsluitingsweg voor wijk Feijenoord, en het bedrijventerrein. Door de ondertunneling van het spoor zijn er ook meer verbindingen tussen wijk Feijenoord en de Rosestraat en de rest van de stad ontstaan, bijvoorbeeld ter hoogte van de Vuurplaat, waarmee ook de rol van de Korte stadionweg voor de wijk Feijenoord minder wordt.

2000-heden Eind jaren '90 wordt gestart met de bouw van de wijk Veranda op het voormalige terrein van de NV Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit. Naast woningen worden langs de Stadionweg stedelijke voorzieningen gerealiseerd, zoals een bioscoop, horeca en retail met thema sport. De Veranda wordt ook ontsloten via het kruispunt met de Olympiaweg. Het Cor Kieboomplein ligt in het verlengde van de Korte Stadionweg en sluit aan op de parallelstructuur van de Stadionweg. Hierdoor is vanaf de Kreeksehaven een parallelstructuur langs de hoofdvalsweg vanaf de Rijksweg A16 ontstaan is. Bewoners van de wijk



2018



Aanleg Varkenoordseviaduct, 1993



Foto van de Korte Stadionweg, 29 juli 2019



Impressie tunnel onder nieuwe stadion uit 2018, OMA



Concept masterplan Feyenoord City uit 2016, OMA

Veranda en de Oranjeboomstraat ervaren overlast van sluipverkeer.

Met de nieuwe plannen wordt het Nieuwe Stadion over de Korte Stadionweg gebouwd. Deels is dit een omgekeerde geschiedenis, ten opzichte van de ontwikkeling van de Kuip, anderzijds komt de Oranjeboomstraat net als in het verleden weer bij het stadion van Feyenoord uit.

Conclusie Samenvattend kan gezegd worden dat de Korte Stadionweg in zijn relatief korte bestaan aan veel veranderingen onderhevig is geweest en dat de positie en functie in het stedelijk weefsel steeds minder belangrijk is geworden voor doorgaande (auto)verkeer door de komst van andere nieuwe verbindingen.



Foto ter hoogte van kruising Stadionweg - Varkenoordseviaduct

Huidige situatie

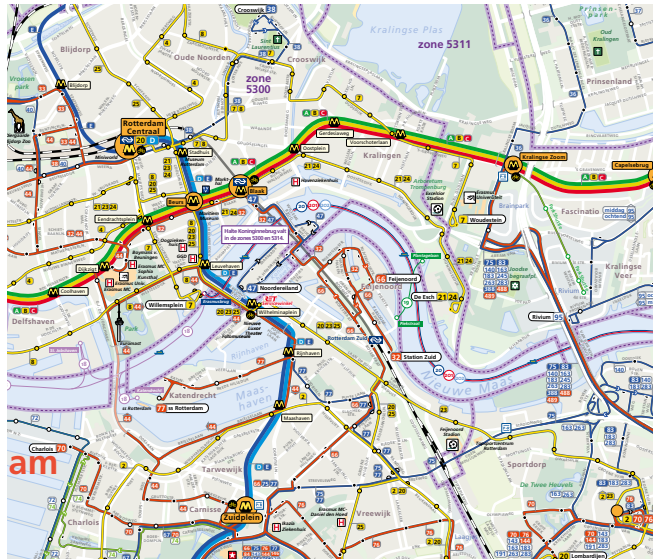
Een beschrijving van het huidige functioneren en gebruik van de Korte Stadionweg door diverse modaliteiten verkeersgebruikers.

Fiets In het stedelijk verkeersnetwerk/beleid is geen regionale/belangrijke stedelijke fietsroute over de Korte Stadionweg. Hoewel de Korte Stadionweg geen onderdeel uitmaakt van het regionale en stedelijke hoofdfietsnetwerk, is het wel een belangrijke verbinding tussen de stadswijken op Zuid (met name de wijk Feijenoord) en de Veranda en de Sportcampus, en wordt voornamelijk gebruikt door de

aangrenzende wijken, voor woon-werkverkeer richting bedrijventerreinen en bij wedstrijden/evenementen in de Kuip. De Korte Stadionweg maakt onderdeel uit van het Maasparcours, maar loopt niet langs de rivier en kent niet de gewenste uitstraling passend bij een dergelijke route. De Korte Stadionweg is grotendeels voorzien van vrij liggende fietspaden aan weerszijden.

Openbaar vervoer Er rijdt in de huidige situatie geen openbaar vervoer over de Korte Stadionweg. Hier zijn voor de toekomst ook geen plannen voor. Wel rijdt over de Oranjeboomstraat een bus, die bij het Mallegatpark zijn eindhalte heeft. Deze blijft altijd bereikbaar en maakt daarom verder geen onderdeel uit van deze afweging.

Auto In het stedelijk netwerk heeft de Korte Stadionweg de functie van een wijkontsluitingsweg. Net als de Stieltjesstraat, Lodewijk Pincoffsweg, Vuurplaat en de eveneens noord-zuidgeoriënteerde Rosestraat vervult zij in een dagelijkse situatie een (wijk)ontsluitende functie voor autoverkeer van en naar Feijenoord. Tijdens evenementen in de Kuip wordt de Korte Stadionweg gebruikt als ontsluitingsroute van het huidige parkeerterrein naast de Gamma (P5C), naast het gebruik door de vele parkeerplaatsen die langs de Korte Stadionweg liggen. Op etmaalbasis rijden er dagelijks circa 4000 (bron: MER Feyenoord City, 2019) motorvoertuigen over de Korte Stadionweg en daarmee staat zij qua autogebruik onder aan de hiërarchie van de hierboven genoemde wijkontsluitingswegen.



Uitsnede Lijnennetkaart RET



Fietsroutenetwerk



Gisweb - wegen naar gebruiksfunctie (wijkontsluiting)



Gisweb - wegen naar materialisatie (klinker en asfalt)



Foto's van de Korte Stadionweg, 29 juli 2019

De Korte Stadionweg wordt ook gebruikt door verkeer als onderdeel van de route Oranjeboomstraat-Willebrugg- Rotterdam Centrum en vice versa. In de spits (2uur) zijn dit er tussen de 480 en 670. Uit recente gsm-data blijkt verder dat bijna de helft van het verkeer in de avondspits geen bestemming heeft in de wijk Feijenoord (bron: Flowcheck, 2019). Dit bevestigt de signalen vanuit de omgeving over sluipverkeer via de Oranjeboomstraat.

Conclusie Samenvattend kan vanuit het huidige functioneren gesteld worden dat de Korte Stadionweg voor autoverkeer een marginale rol speelt en dat een groot deel van het verkeer dat er is geen bestemming in de wijk heeft. Voor fietsverkeer heeft het nu al betekenis al belangrijke voorziening tussen de wijken en als onderdeel van het Nieuwe Maasparcours, maar is de kwaliteit van de route qua comfort en beleving niet van grote kwaliteit.

Wijkontsluitingswegen/Intensiteiten 2016

(2uur / 2 richtingen)

	Ochtendspits (mvt/2u)	Avondspits (mvt/2u)	Etmaal
Rosestraat	1410	1990	13700
Stieltjesstraat	870	860	6300
Vuurplaat	490	550	4700
Korte Stadionweg	480	670	3700

Bron: effectbeoordeling verkeer VKA, MER Feyenoord City



Impressie van FeyenoordCity uit 2018, OMA

Feyenoord City

Feyenoord City combineert wonen, werken, sporten en recreëren in een ambitieuze gebiedsontwikkeling rond 2 stadions: de Kuip en het Nieuwe Stadion voor Feyenoord. Er zijn sportaccommodaties, winkels, horeca, publieke functies, veel woningen en nieuwe openbare ruimte voorzien, die samen een nieuwe bestemming op Zuid en aan het Rotterdamse waterfront gaan vormen.

De locatie van het Nieuwe Stadion is een markante en zichtbare plek. Op het kruispunt van aantal belangrijke lange lijnen op Rotterdam Zuid, ingeklemd tussen het treinspoor, het Varkenoordseviaduct en de Nieuwe Maas verrijst er in 2024 het Nieuwe Stadion voor Feyenoord, een spectaculair uitzicht over de rivier opleverend.

Feyenoord City kent een grote ambitie voor een aantrekkelijke openbare ruimte met goede langzaamverkeersroutes, met name langs de rivier. Onderdeel van het plan is ook een overkluizing van het spoor, aansluitend op het Varkenoordseviaduct. Deze route overkluizing combineert verschillende functies in zich: het is een verbinding voor de stadswijken van Zuid naar Feyenoord City en de Nieuwe Maas, het is een belangrijke entree voor het Nieuwe Stadion en het is een van de maatregelen met betrekking tot externe veiligheid. De Korte Stadionweg komt onder die overkluizing te liggen, wat ook uitdagingen met zich meebrengt (tunnelwetgeving, sociale veiligheid). Vanuit de VER (veiligheidseffectrapportage), het ontwerptraject van het Nieuwe Stadion en de verdere

uitwerking van de openbare ruimte tussen stadion en de wijk Feijenoord is daarom de vraag actueel geworden of de Korte Stadionweg noodzakelijk is als route voor doorgaand verkeer of dat het meer voordelen heeft de Korte Stadionweg alleen als route voor het stadionverkeer te gebruiken en het langzaam verkeer een goede route langs de rivier te geven.

Wijkontsluitingswegen/Intensiteiten 2030

(2uur / 2 richtingen)

	Ochtendspits (mvt/2u)	Avondspits (mvt/2u)	Etmaal
Rosestraat	2580	3420	22700
Stieltjesstraat	1120	1210	8200
Vuurplaat	510	590	5300
Korte Stadionweg	100	140	900

Bron: effectbeoordeling verkeer VKA, MER Feyenoord City



Gisweb - wegen naar gebruiksfunctie (wijkontsluiting): ■ verzamelweg ■ wijkontsluiting ■ woonstraat

Haalbaarheid 'knip' Korte Stadionweg

Gevolg van de 'knip' voor autoverkeer

Het knippen heeft op netwerkniveau tot gevolg dat de wijk Feijenoord in de nabije toekomst vijf in- en uitvalsroutes heeft voor auto's in plaats van zes. Bewoners en ondernemers die nu gebruik maken van de Korte Stadionweg om bijvoorbeeld bij de A16 te komen, zullen in de nabije toekomst via de Rosestraat / Laan op Zuid of de Willemsbrug moeten rijden. In vergelijking met andere wijken in de omgeving is de bereikbaarheid nog steeds goed. Het Noordereiland en Katendrecht hebben 2 verbindingen met stedelijke verzamelwegen, de Wilhelminapier zelfs maar 1. De Oranjeboomstraat zal eindigen voor autoverkeer bij het Mallegatpark als doorgaande route. Een belangrijke notie hierbij is dat dit enkel betrekking heeft op het autoverkeer, dat een doorgaande route voor langzaamverkeer blijft bestaan.

Onderzoek 'knip' in MER Feyenoord City

In het MER zijn de effecten (modelmatig) onderzocht van de 'knip' op bereikbaarheid en mobiliteitsopgave op zowel een doordeweekse dag als tijdens een evenement. Het verwachte positieve effect van het knippen van de Korte Stadionweg voor autoverkeer is dat er minder doorgaand verkeer door de wijk Feijenoord en de Veranda zal gaan rijden. Daar staat tegenover dat het bestemmingsverkeer, dat zich nu op de Korte Stadionweg bevindt, zal herverdelen over de Stieltjesstraat, Lodewijk Pincoffsweg, Vuurplaat en Rosestraat. Uit de verkeerstudie behorende bij het MER Feyenoord City blijkt dat enkel het 'knippen' van

de Korte Stadionweg (dus zonder planontwikkelingen) een relatief klein surplus aan verkeer op de overige wijkonstluittingswegen tot gevolg zou hebben. Dit is verklaarbaar omdat de Korte Stadionweg nu geen drukke weg is. Door de programmatische ontwikkelingen in Feyenoord City zal de toename van het toekomstige aantal verplaatsingen in 2030 naar verwachting echter groter zijn (zie voor verwachte intensiteiten naaststaande tabel). Deze leiden echter niet tot knelpunten op het gebied van de doorstroming van het verkeer. De conclusie is dat bij het knippen van de Korte Stadionweg:

- de autobereikbaarheid van de wijk Feijenoord in beperkte mate verslechterd;
- op etmaalbasis ten opzichte van de referentiesituatie een acceptabele toename tot gevolg heeft van het autoverkeer op alternatieve routes als op met name de Rosestraat en in mindere mate de Vuurplaat, Lodewijk Pincoffstraat en de Stieltjesstraat;
- de kruising Rosestraat/Laan op Zuid dit verkeer voldoende kan verwerken. Hierbij is gerekend met de volledige realisatie van Feyenoord City en de doortrekking van de Colosseumweg/Rosestraat;
- de oversteekbaarheid van deze wegen wordt iets minder dan in de referentiesituatie maar geen knelpunten tot gevolg heeft;

Een 'knip' zou kunnen leiden tot een eenzijdige ontsluiting van de benodigde 60 busparkeerplaatsen ten noorden van het Nieuwe Stadion en alle autoparkeerplaatsen eronder (als route onder nieuwe stadion dit niet faciliteert). Dit levert niet alleen extra

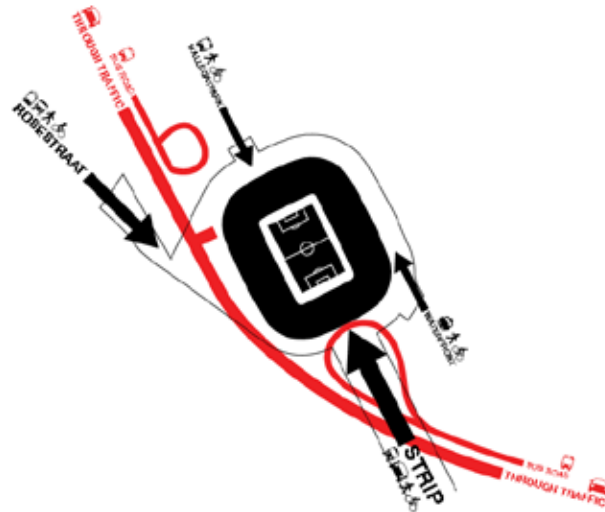
druk en overlast op voor omwonenden in de wijk maar ook een inflexibel en kwetsbaarder verkeersnetwerk. Ook bij de bevoorrading is dit een kritisch punt.

Conclusie

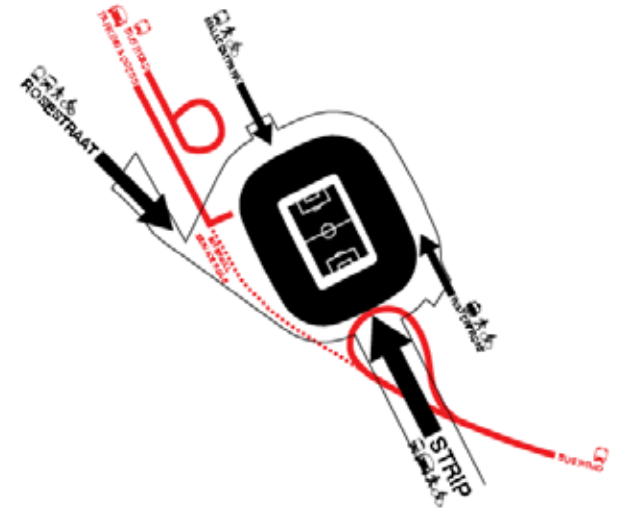
Het 'knippen' van de Korte Stadionweg voor autoverkeer is verkeerskundig haalbaar. Daarbij zijn er twee randvoorwaarden:

- 1| dat de busparkeerplaatsen ten noorden van het nieuwe stadion en de parkeerplaatsen eronder tijdens evenementen te allen tijde van twee richtingen te benaderen zijn
- 2| fietsers en voetgangers - in tegenstelling tot autoverkeer - wel in zuidelijke richting via directe en comfortabele routes de wijk Feijenoord kunnen verlaten (en vice versa).

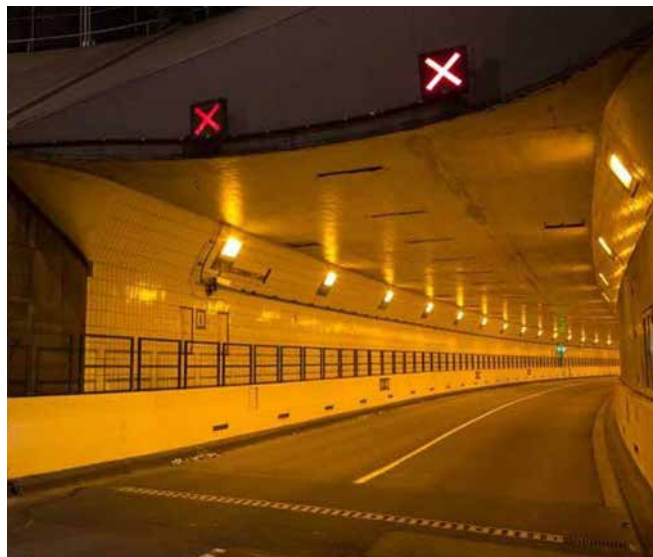
In de planvorming van Feyenoord City en het Nieuwe Stadion is opgenomen dat de parkeergarage onder en de busparkeerplaatsen ten noorden ervan via een route onder het stadion bereikbaar blijven vanaf de Stadionweg, en dus niet per se via de Oranjeboomstraat moeten. Er is hiermee voldoende flexibiliteit in de routing bij evenementen en voldoende mogelijkheden om de Oranjeboomstraat te ontzien, in dezelfde mate als zonder knip. En de huidige route voor het fietsverkeer langs de Korte Stadionweg verschuift richting de rivier maar als verbinding tussen de wijken intact blijft. In de uitwerking van de plannen wordt aan beide randvoorwaarden dus invulling gegeven.



Nieuwe stadion met doorgaande Korte Stadionweg



Nieuwe stadion zonder doorgaande Korte Stadionweg



Maastunnel



Serviceweg onder het Wembley stadion in Londen

Wenselijkheid ‘knip’ Korte Stadionweg

Het MER Feyenoord City laat zien dat ‘knippen’ van de Korte Stadionweg voor autoverkeer vanuit verkeerstechnisch perspectief een haalbare ingreep in het verkeersnetwerk van de stad is. In dit hoofdstuk gaan we in op de wenselijkheid.

Ontwikkeling Feyenoord City

Het ‘knippen’ van de Korte Stadionweg voor zowel langzaam als gemotoriseerd doorgaand verkeer past bij de ambities zoals geformuleerd in het Masterplan Feyenoord City. Het biedt de kans om wezenlijke kwaliteiten aan het gebied toe te voegen:

- Feyenoord City wordt meer een bestemming, omdat de route voor gemotoriseerd vervoer daar eindigt en er geen doorgaand autoverkeer meer is;
- Het biedt kansen de aansluiting van het Nieuwe Stadion én Feyenoord City op de aangrenzende wijken beter vorm te geven, bijv. doordat de weg met alleen een toeleidende weg naar het stadion (met beperkt gebruik, zeker op niet-wedstrijddagen) beter geïntegreerd kan worden met het Mallegatpark;
- Vergroot de vrijheid voor de inrichting van het Mallegatpark en Waterfront-plot, waarmee een betere ruimtelijke en stedenbouwkundige uitwerking mogelijk is;
- Biedt meer ruimte/mogelijkheden voor eventueel toekomstige verhoging van de waterkering.

Daarnaast past het bij de keuze voor scheiding van verkeersstromen. Het doorgaand verkeer scheiden van het bestemmingsverkeer past daar goed in en versterkt

het mobiliteitsplan voor het stadion. Eén verkeersroute die hetzelfde functioneert op zowel reguliere als evenementdagen is ook helder voor de gebruikers en biedt daarmee een duidelijke structurele oplossing voor het verkeer.

Vanuit het oogpunt van veiligheid is het wenselijk als er onder het Nieuwe Stadion geen doorgaande openbare weg meer aanwezig is. Naast de veiligheidsvoorschriften waar een dergelijke tunnel aan moet voldoen, is een tunnel vaak geen prettige, zeker niet voor langzaam verkeer. Met het ‘knippen’ wordt een openbare tunnelsituatie met bijbehorende sociale/externe veiligheidsissues voorkomen. De kosten voor het inpassen en veilig maken van de Korte Stadionweg als tunnel kunnen worden vermeden en ingezet worden voor kwaliteit in de aansluiting van het Nieuwe Stadion op zijn omgeving. Onder het Nieuwe Stadion is een continue interne logistieke route te realiseren voor circulatie van laden, lossen en busvervoer, een efficiënte en flexibele logistieke oplossing waardoor de omliggende openbare ruimte minimaal belast wordt.

Kansen voor omliggende wijken

Het ‘knippen’ van de Korte Stadionweg voor doorgaand autoverkeer biedt voor de wijk Feijenoord, een wijk in opkomst, en in het bijzonder voor de Oranjeboomstraat, meer kansen dan nadelen. Er is enig effect op de bereikbaarheid van de wijk voor bewoners en bezoekers, met name van het zuidelijk deel rond de Persoonshaven. Hierin schuilen echter ook kansen.

De mogelijk gevoelsmatig iets geïsoleerdere ligging van (een deel van) de wijk kan een soort eiland-gevoel kan versterken. Wij zien dit als een positieve impuls. Want, ‘eilanden’, dat zijn wijken met een sterke identiteit (Noordereiland / Katendrecht / etc.). Dit, tezamen met de aantrekkelijke openbare ruimte die tussen de wijk en het Nieuwe Stadion wordt gerealiseerd, biedt goede kansen om

De Oranjeboomstraat, ooit de belangrijkste doorgaande route van Zuid naar het stadscentrum wordt een voor doorgaand autoverkeer geen route meer. Deze ambitie voor de Oranjeboomstraat heeft de stad al eens neergelegd, destijds in het masterplan Kop van Feijenoord uit 2012 met een ‘knip’ in de Oranjeboomstraat ter hoogte van de Roentgenstraat. De Oranjeboomstraat zal na de ‘knip’ alleen bestemmingsverkeer kennen. De straat wordt daardoor stuk rustiger en verkeersluwer, wat een positief effect heeft op de leefbaarheid en veiligheid. De Oranjeboomstraat kan zich ontwikkelen tot:

- een ‘rustige woonlaan’, interessant voor diverse bewonersdoelgroepen.
- een interessante en prettige verbinding voor langzaamverkeer tussen het stadscentrum, Feyenoord City en de rest van Zuid.

Daarnaast zien we met een ‘knip’ meer kansen om voor een groter, groener en verkeersluwer park (tussen de wijk en het Nieuwe Stadion) te realiseren van dijk tot de Nieuwe Maas.



Foto van de Korte Stadionweg, 29 juli 2019

Er is sprake van een grote meerwaarde, ontstaan er grotere kansen voor het mee laten profiteren van de ontwikkeling van Feyenoord City en ontstaat op grotere schaal dan Feyenoord City een betere ruimtelijke kwaliteit en structuur.

Beheer

Het beheersaspect is bekeken vanuit het beheer en onderhoud van de openbare ruimte/civiele kunstwerken alsmede voor het bereikbaar houden van de stad tijdens werkzaamheden/evenementen. Een nadelig effect van de 'knip' Korte Stadionweg is dat daarmee een verbinding tussen IJsselmonde en Feijenoord vervalt. In het geval van werkzaamheden of evenementen kan deze route (als alternatief) niet meer gebruikt worden voor omleidingen van autoverkeer. De 'knip' zorgt dus voor minder keuze, minder flexibiliteit in het stedelijk netwerk op dit punt. Dit is met name nadelig voor het bestemmingsverkeer voor de wijk Feijenoord. Deze verminderde flexibiliteit wordt gecompenseerd door de in het masterplan Feyenoord City voorgestelde doortrekking van Colosseumweg naar de Rosestraat; dit zorgt weer voor extra verbinding tussen IJsselmonde en Feijenoord.

Met de 'knip' wordt een openbare weg (middels een tunnel) onder een in privaat eigendom zijnd gebouw door voorkomen. Dit zorgt voor een eenvoudige en heldere begrenzing (demarcatie) van het eigendom en onderhoud/beheer. Door die simpele(re) demarcatie is het duidelijk waar verantwoordelijkheden liggen, en

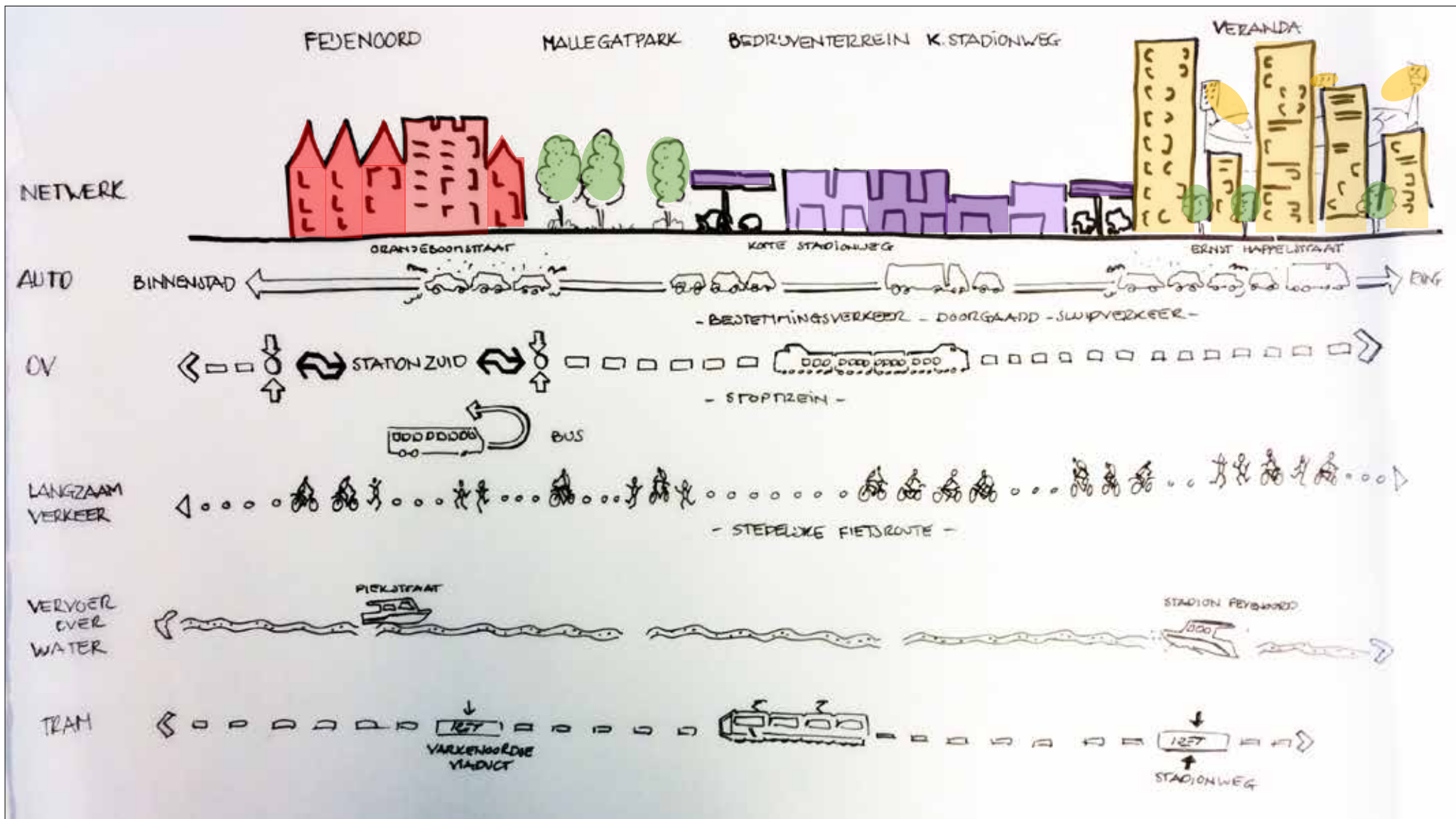
is het eenvoudiger afspraken te maken. Complexe overeenkomsten, gedeelde verantwoordelijkheden en (beheers)risico's worden zo voorkomen.

Mobiliteit

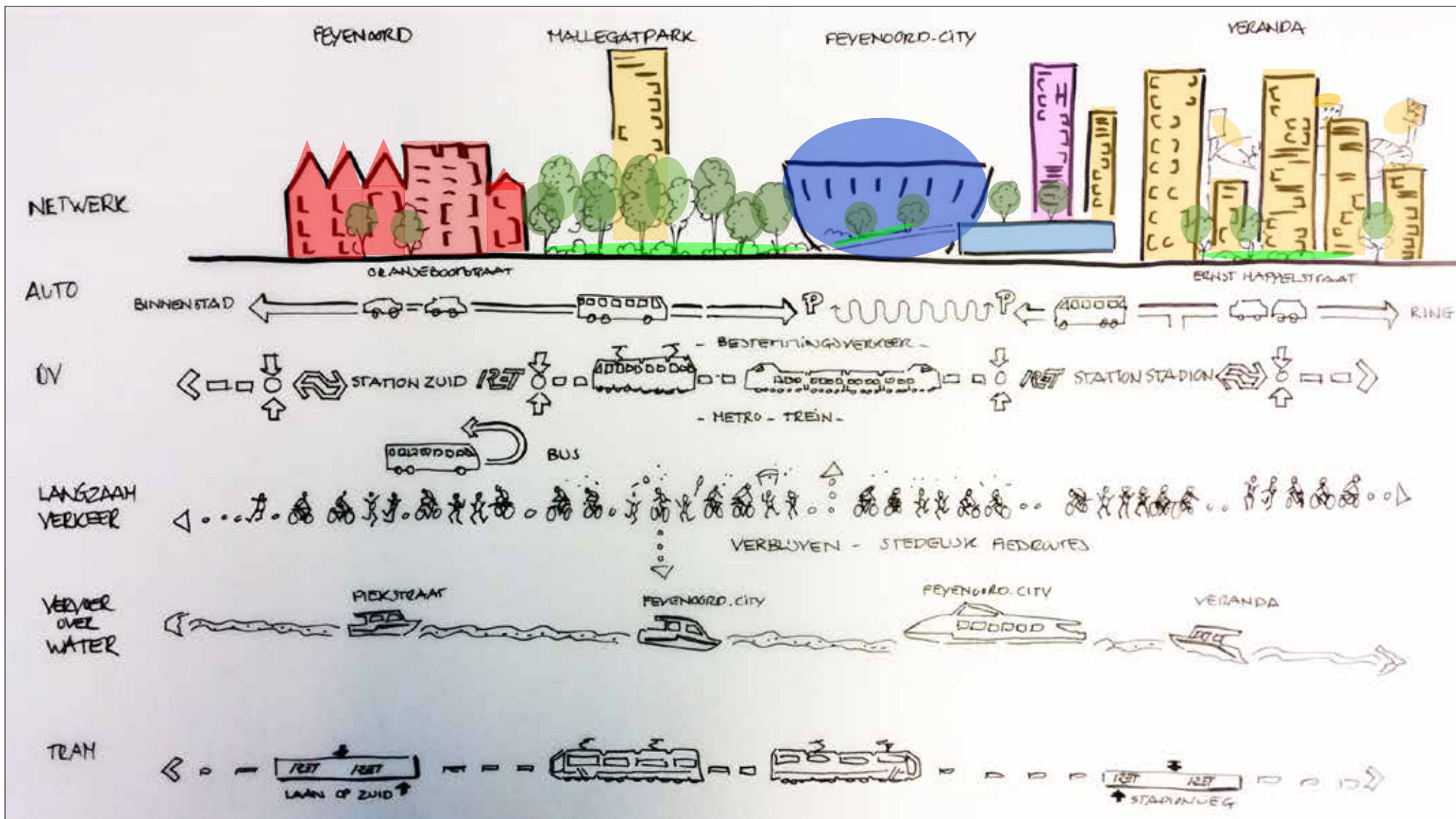
Leidende principes voor de ontwikkeling van de mobiliteit in de stad de komende jaren zijn het werken aan een transitie naar verduurzaming van de mobiliteit en het positioneren van verkeer & vervoer als onderdeel van de integrale opgaven waar Rotterdam voor staat. Met het knippen van de Korte Stadionweg geven we invulling aan de ambities van het Stedelijk Verkeersplan en de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (RMA) door mobiliteit als randvoorwaarde te beschouwen voor een aantrekkelijke woonstad en de gezondheid van mensen.

Zoals eerder beschreven zorgt het knippen van de Korte Stadionweg niet voor bereikbaarheidsknelpunten. Het verminderen van het sluipverkeer op de Oranjeboomstraat en door de Veranda doet recht aan de signalen uit de omgeving en draagt bij aan de stedelijke mobiliteitsdoelstellingen. Tevens past het bij het exponentieel gestegen fietsgebruik in Rotterdam om deze goed te faciliteren. Met het autoluwer maken van de hele route van de Oranjeboomstraat/Korte Stadionweg en de nieuwe langzaam verkeersverbinding langs de rivier ontstaat een aantrekkelijkere fietsroute dan in de huidige situatie het geval is. Het fietsgebruik in Rotterdam is de afgelopen jaren exponentieel gestegen. Het stedelijke mobiliteitsbeleid is erop gericht

om de fietser (en voetganger) nog beter te faciliteren zodat deze groei zich zal continueren. Goede en veel verbindingen en voorzieningen voor fietsers zijn cruciaal om dit doel te bereiken. Het afsluiten van de Korte Stadionweg resulteert aan de rand van de wijk Feijenoord in een prettig gebied om te verblijven, te wandelen en fietsen. Hiermee maken we niet alleen de groei van de stad mogelijk maar zetten we ook de eerste stappen in de mobiliteitstransitie van de wijk Feijenoord waarbij het primaat steeds meer bij de voetganger en de fietser komt te liggen.



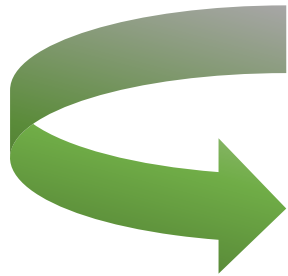
Illustratie van de mobiliteit in huidige situatie



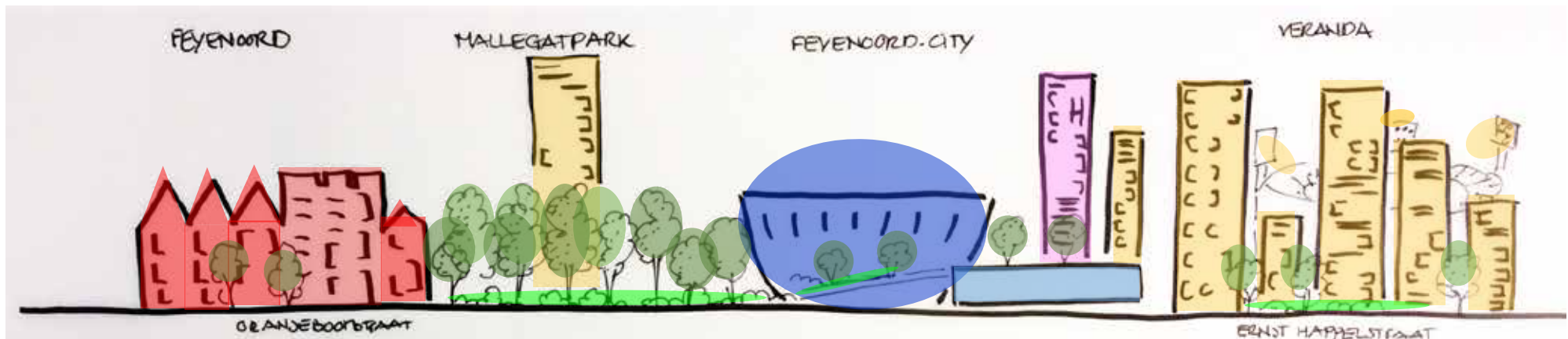
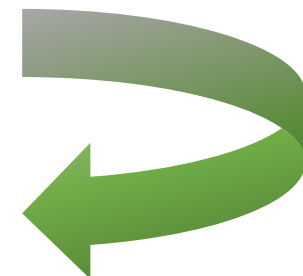
Illustratie van de mobiliteit in de toekomstige situatie na realisatie van Feyenoord City



Van auto bereikbare stad



Aantrekkelijke **bereikbare** stad



Conclusie

De ambities en planvorming van Feyenoord City hebben de huidige functie van de Korte Stadionweg als doorgaande route ter discussie gesteld. Is de Korte Stadionweg als doorgaande route nodig of is er 'knip' haalbaar? En levert dit voldoende extra kwaliteit voor de stad en de wijken op om dit ook daadwerkelijk te besluiten?

Kijkend naar de historie is geconstateerd dat de Korte Stadionweg zijn bestaan dankt aan de Kuip, reeds veel veranderingen in functioneren heeft gekend en de positie en functie in het stedelijk netwerk steeds minder belangrijk is geworden. Het huidig functioneren en gebruik laat zien dat de Korte Stadionweg de ontsluiting van het (vanwege Feyenoord City te verdwijnen) bedrijventerrein en (deel van) wijk Feijenoord verzorgt, voor doorgaand autoverkeer een marginale rol speelt in het stedelijk netwerk én dat een significant deel van het autoverkeer dat er rijdt geen bestemming in de wijk heeft. Voor fietsverkeer heeft deze wel een belangrijke rol als verbinding tussen de wijken en als onderdeel van het Nieuwe Maasparcours, maar daarvoor heeft de Korte Stadionweg geen optimale kwaliteit.

Het 'knippen' van de Korte Stadionweg voor autoverkeer is onderzocht in het MER-traject dat voor Feyenoord City doorlopen wordt. Conclusie is dat het 'knippen' verkeerskundig haalbaar is. De wenselijkheid van een 'knip' is daarna verkend vanuit diverse oogpunten en disciplines. En hoewel een 'knip' de bereikbaarheid van wijk Feijenoord licht verslechterd

worden er meer positieve gevolgen en kansen gezien; niet alleen voor Feyenoord City en het Nieuwe Stadion maar ook voor wijk Feijenoord én de stad. Aanvullend kan gesteld worden dat 'knip' goed past bij de ontwikkeling die Rotterdam op het gebied van mobiliteit wil doormaken: van autobereikbare naar aantrekkelijke bereikbare stad.

Eindconclusie is dat de 'knip' in de Korte Stadionweg een haalbare en wenselijke ingreep is. Randvoorwaarden voor het 'knippen' van de Korte Stadionweg zijn, dat de twee ingrediënten (die in het Masterplan en het definitief ontwerp van het Nieuwe Stadion zijn opgenomen) ook daadwerkelijk gerealiseerd worden:

- 1| dat de busparkeerplaatsen ten noorden van het Nieuwe Stadion en de parkeerplaatsen eronder tijdens evenementen ten allen tijde ook vanaf de Stadionweg te benaderen zijn;
- 2| fietsers en voetgangers - in tegenstelling tot autoverkeer - wel in zuidelijke richting via een goede route de wijk Feijenoord kunnen verlaten (en vice versa).



Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling