

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Stadionpark Rotterdam

Gemeente Rotterdam

16 december 2008

Definitief rapport

9T4823A0

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 (0)10 443 36 66 Telefoon
010- 44 33 688 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Stadionpark Rotterdam
Verkorte documenttitel Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Status Definitief rapport
Datum 16 december 2008
Projectnaam Reikwijdte en Detailniveau Stadionpark
Rotterdam
Projectnummer 9T4823A0
Opdrachtgever Gemeente Rotterdam
Referentie 9T4823/R00006/FAHM/Rott

Auteur(s) Frank Montanus, Renee Zijlstra en
Thijs de Bruin
Collegiale toets Peter Kuiper
Datum 26 november 2008 . .
Vrijgegeven door Frank Montanus
Datum 26 november 2008 . .

INHOUDSOPGAVE

		Blz.
1	INLEIDING	1
1.1	Achtergrond en plaats van deze notitie	1
1.2	Procedure structuurvisie en planm.e.r.	2
1.3	Doel notitie reikwijdte en detailniveau	3
1.4	Leeswijzer	3
2	BOUWSTENEN VOOR HET PLANMER	4
2.1	Wettelijke aangrijpingspunten	4
2.2	Ambitie, opgaven en programma	4
3	REIKWIJDTE	8
3.1	Scope	8
3.2	Plangebied en studiegebied	9
3.3	De Rotterdamse inzet als vertrekpunt	11
3.3.1	Gebiedsinvulling	11
3.3.2	Ontsluiting	14
3.4	Alternatieven	16
3.4.1	Ontwikkelingsmodel Stadionpark; compacte knoop tussen park en rivier	17
3.4.3	Ontwikkelingsmodel United; een bandstadontwikkeling op Zuid	19
3.4.4	Ontwikkelingsmodel Maas; waterfrontontwikkeling aan de rivier	21
3.4.5	Referentiesituatie	23
4	DETAILNIVEAU	24
4.1	Belangrijkste (milieu)thema's	24
4.2	Methodiek	26
5	BESLUITVORMING	30
5.1	Procedures Structuurvisie en planm.e.r.	30
5.2	Vervolgprocedures	30

1 INLEIDING

1.1 Achtergrond en plaats van deze notitie

Stadsvisie Rotterdam

In de *Stadsvisie Rotterdam/Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030* (november 2007) zijn dertien gebiedsontwikkelingen aangewezen, die het belangrijkste zijn voor de realisatie van de doelen 'sterke economie' en 'aantrekkelijke woonstad'. Stadionpark is één van die gebieden. Het moet een dynamische plek met allure worden: de grootste locatie voor top- en amateursport, het boegbeeld van Rotterdam Sportstad en brandpunt voor sport en leisure in Rotterdam. Op grond van nu al aanwezige topattracties als stadion De Kuip, de Pathébioscoop en het Topsportcentrum is het gebied een 'kanskaart' voor de versterking van Rotterdam Zuid. Maar ook de gunstige ligging, de goede bereikbaarheid en de nog beschikbare uitgeefbare grond maken het Stadionpark kansrijk voor nieuwe ontwikkelingen, in het belang van de stad én van de inwoners van Zuid. Op basis van deze potentie is het gebied Stadionpark/Nieuwe Kuip in de stadsvisie aangemerkt als een ontwikkeling die prioriteit en extra focus krijgt.

Gebiedsvisie op basis van bestuursopdracht

In mei 2007 is, vooruitlopend op de vaststelling van de Stadsvisie, de *Bestuursopdracht Stadionpark* geformuleerd. De opdracht behelst het opstellen van een *Gebiedsvisie Stadionpark*. Deze visie moet er toe leiden dat de verwachte toekomstige ontwikkelingen in het gebied elkaar gaan versterken en dat lopende ontwikkelingen geen vertragingen oplopen. In de bestuursopdracht is daarbij onderscheid gemaakt in ontwikkelingen vóór 2010 (onder andere uitbreiding Topsportcentrum, aanleg overdekte 400-meter kunstijsbaan), na 2010 (met de bouw van een nieuw voetbalstadion als blikvanger) en na 2015 (mogelijk nieuw intercystation, eventueel een derde stadsbrug).

Ter uitvoering van de bestuursopdracht heeft het college van Burgemeester en wethouders van Rotterdam op 16 december 2008 de *Gebiedsvisie Stadionpark/de Rotterdamse inzet* vastgesteld. In de gebiedsvisie zijn onderdelen van het programma van eisen uit de Bestuursopdracht Stadionpark, het programma van het Pact op Zuid én de overige relevante ambities uit de Stadsvisie samengebracht, als uitkomst van een interactief ontwikkelingsproces. Met behulp van verschillende stedenbouwkundige perspectieven zijn de verschillende programma's en wensen eerst uitgewerkt in drie ontwikkelingsscenario's voor het plangebied. Na een informeel proces van in- en meespraak is in de gebiedsvisie een tweeledige bestuurlijke keuze gemaakt. Enerzijds zijn de gebiedsafbakening, het beoogde programma, de daarin te realiseren functies en de voorziene fasering op hoofdlijnen vastgelegd. Anderzijds is de inzet van B&W voor de verdere uitwerking verwoord en verbeeld. Daarbij is een voorlopige locatiekeuze voor de nieuwe Kuip (DNK) gemaakt, die medebepalend is voor de uitvoering van de andere functies. Het daarbij gepresenteerde model bevat componenten van de drie eerder gepresenteerde scenario's.

Gebiedsvisie als verbindend kader en basis voor Structuurvisie

De aldus vastgestelde gebiedsvisie biedt een voorlopige strategie voor de toekomst, een beleidskader voor lopende en toekomstige projecten en een instrument om marktpartijen te verleiden om (mee) te investeren. De gebiedsvisie is aan te merken als een ontwikkelingsvisie, die gefaseerd zal worden uitgewerkt en gerealiseerd.

In planologisch-juridische zin vormt de gebiedsvisie Stadionpark de basis voor de op te stellen *Structuurvisie Stadionpark* in het kader van de WRO. Die structuurvisie is, als kader voor toekomstige m.e.r.(beoordelingsplichtige) besluiten, zelf planm.e.r.-plichtig¹. Daarom is, in aansluiting op de gebiedsvisie, deze *notitie Reikwijdte en Detailniveau* opgesteld.

1.2 Procedure structuurvisie en planm.e.r.

De planm.e.r. -procedure voor de structuurvisie bestaat uit zeven, wettelijk vastgelegde stappen²:

- 1) openbare kennisgeving;
- 2) raadplegen bestuursorganen die met de uitvoering van het plan te maken kunnen krijgen over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen planMER;
- 3) opstellen planMER;
- 4) planMER en ontwerpplan:
 - a) terinzagelegging
 - b) inspraak
 - c) toetsing Commissie m.e.r. (afhankelijk van specifieke invloed van het plan);
- 5) motiveren van de gevolgen van de planm.e.r. en de inspraak in het definitieve ontwerpplan;
- 6) bekendmaking en mededeling van het plan;
- 7) evaluatie van de effecten na realisatie.

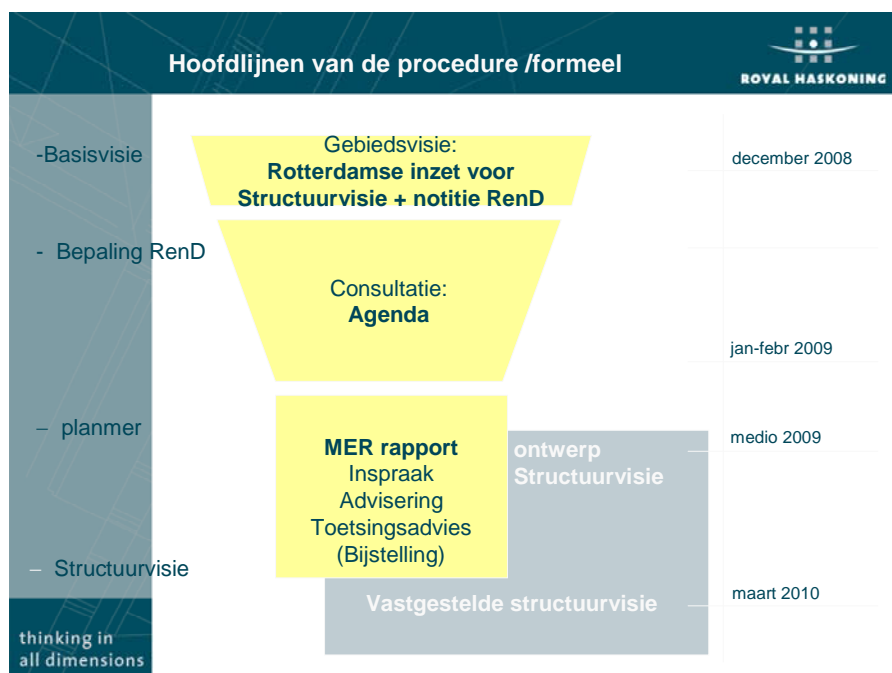
Tegelijk met de vaststelling van de gebiedsvisie is het voornemen geuit om de structuurvisie op te stellen. Met de openbare kennisgeving van dat voornemen is het nu zaak de reikwijdte en het detailniveau van de m.e.r. te bepalen. Voor de structuurvisie Stadionpark wordt dit beschreven in de voorliggende notitie, ter uitvoering van procedurestap 2.

Het planMER wordt in opdracht van de gemeente Rotterdam opgesteld. Het college van B&W van Rotterdam vervult de rol van initiatiefnemer, de gemeenteraad is het bevoegd gezag. De m.e.r. dient om het milieu binnen de gegeven context en op het passende abstractieniveau een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Daartoe worden in het MER de voorgenomen activiteit en de relevante effecten daarvan beschreven en vergeleken met redelijke alternatieven, waaronder het nulalternatief.

De samenhang tussen gebiedsvisie, planmer en structuurvisie is in onderstaande figuur verbeeld, met een indicatie van de planning.

¹ In het navolgende wordt de afkorting m.e.r. gebruikt voor milieueffectrapportage (het proces), MER voor milieueffectrapport (het document). De toevoeging plan- wordt niet altijd gebruikt, maar deze notitie gaat over de planm.e.r.

² bron: handreiking milieueffectrapportage van plannen (planmer), Ministerie van VROM, april 2006



1.3 Doel notitie reikwijdte en detailniveau

De notitie reikwijdte en detailniveau geeft vorm en inhoud aan de verplichting om de betrokken bestuursorganen te consulteren over de opzet van het planMER. Ze behandelt de scope en het studiegebied van het in de structuurvisie vast te leggen plan, identificeert daarbij de opgaven en stelt vast welke redelijke alternatieven onderzocht worden. Ook geeft de notitie aan welke milieueffecten op welke wijze per alternatief in kaart worden gebracht. De notitie bevat daarmee de (voorlopige) agenda voor het op te stellen MER. Naar aanleiding van de consultatie of de doorontwikkeling van de plannen kunnen daarin nog, binnen redelijke grenzen, wijzigen worden aangebracht.

1.4 Leeswijzer

In dit eerste hoofdstuk 1 zijn het B&W besluit van 16 december, de achtergrond daarvan en de plaats en functie van deze notitie Reikwijdte en Detailniveau toegelicht. In hoofdstuk 2 wordt de aanloop genomen naar de kernhoofdstukken 3 en 4, door de bouwstenen voor het planMER te benoemen, wettelijk (hoofdstuk 7 Wm) en inhoudelijk (ambitie, opgaven en programma). Hoofdstuk 3 (Reikwijdte) geeft de scope, de voorgenomen activiteit, het plan- en studiegebied en de alternatieven voor het planMER weer. Hoofdstuk 4 (Detailniveau) gaat in op de in het planMER te beschouwen (milieu)thema's en het beoordelings- en toetsingskader. Hoofdstuk 5 geeft een doorkijk naar de vervolgpcedures.

2 BOUWSTENEN VOOR HET PLANMER

2.1 Wettelijke aangrijpingspunten

De reikwijdte van de uit te voeren planm.e.r. zal in de eerste plaats moeten voldoen aan de wettelijke eisen voor de inhoud van het rapport. Deze vormen dus de formele bouwstenen voor het MER. Overeenkomstig artikel 7.10 Wet milieubeheer (Wm) zal het rapport in ieder geval de volgende elementen bevatten:

- de inhoud en doelstellingen van het plan en de mogelijke relatie met andere plannen;
- de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkelingen als het plan niet zou worden uitgevoerd;
- relevante beleidsdoelstellingen en de wijze waarop hiermee in het plan rekening is gehouden;
- een beschrijving van de mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen van zowel het plan als van redelijke alternatieven voor het plan, inclusief een motivering van de wijze waarop deze gevolgen bepaald zijn;
- een beschrijving van mogelijke gevolgen van het plan op gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese vogel- en/of habitatrictlijn (op dit plan niet van toepassing);
- een beschrijving van maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden genomen om mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen, dan wel te beperken of ongedaan te maken;
- een overzicht van de leemten als het gevolg van het ontbreken van kennis of informatie;
- de voorgenomen monitoringsmaatregelen;
- een voor een algemeen publiek op begrijpelijke wijze geformuleerde samenvatting.

Daarnaast bepaalt de wet (art. 7.10, vijfde lid sub a Wm) dat het bevoegd gezag het MER afstemt op de mate van gedetailleerdheid van het plan en op de fase van het besluitvormingsproces waarin het plan zich bevindt. De structuurvisie vormt – zie hoofdstuk 1 – de schakel tussen gebiedsvisie en toekomstig(e) bestemmingsplan(nen). Daarbij moet worden uitgegaan van een nog niet definitief bepaalde fasering. Indien een bestemmingsplan m.e.r-plichtige activiteiten bevat zal een zogenoemd projectMER worden opgesteld voor de daarbij te hanteren planhorizon van 10 jaar (zie hoofdstuk 5).

2.2 Ambitie, opgaven en programma

De toekomstige structuurvisie is de uitwerking van de in de stads- en gebiedsvisie neergelegde ambitie. Deze krijgt vorm in een programma dat voorziet in uiteenlopende ruimtelijke opgaven. Ambitie, opgaven en globaal programma worden hieronder nader beschreven. Ze vormen, naast de vermelde wettelijke bouwstenen, de inhoudelijke bouwstenen voor de bepaling van de reikwijdte van het planMER en de daarbij te beschouwen alternatieven.

Ambitie

De komende structuurvisie borduurt voort op de gebiedsvisie en de daaraan ten grondslag liggende bestuurlijke ambitie voor het gebied Stadionpark. Deze is in de eerste plaats neergelegd in de Stadsvisie Rotterdam en in de daarop vooruitlopende bestuursopdracht Stadionpark.

In de Stadsvisie is de gebiedsontwikkeling Stadionpark aangemerkt als één van de 13 VIP³-projecten, die – op basis van effectmetingen – het meest belangrijk zijn voor het bereiken van de doelen ‘sterke economie’ en ‘aantrekkelijke woonstad’. Daarnaast is Stadionpark, als locatie met een stedelijke, regionale en nationale functie, benoemd tot kanskaart voor de ontwikkeling van Rotterdam-Zuid. Samen met het wegwerken van achterstanden moet het pakken van kansen leiden tot een ‘dubbelslag op Zuid’.⁴

In de bestuursopdracht is de kern van de ruimtelijke uitwerking van deze ambitie is geformuleerd. Het oogmerk is om van het Stadionpark, met behoud en aanpassing van bestaande functies en het realiseren van nieuwe functies, een dynamische plek met allure te maken: het boegbeeld voor Rotterdam Sportstad, een knooppunt op Rotterdam Zuid en een brandpunt voor ‘sport en leisure’.⁵ Er moet een sportcultuur ontstaan, met aandacht voor meer bewegen en een actieve leefstijl. Woningen en relevante bedrijvigheid ondersteunen de beoogde ontwikkeling. De relatie met de omliggende wijken Feijenoord en IJsselmonde wordt versterkt door te voorzien in accommodaties voor breedtesport en een betere toegankelijkheid. Daarnaast moet de gebiedsontwikkeling de nodige spin-off hebben voor Rotterdam Zuid in de vorm van stageplaatsen en onderwijs. Het behoud van een goede bereikbaarheid is een randvoorwaarde, ook in relatie tot omliggende ontwikkelingen als Hart van Zuid en MCRZ.

De ruimtelijke keuzes die ten grondslag liggen aan de gebiedsvisie Stadionpark dienen verder aan te sluiten aan op de doelstellingen van de in maart 2008 door het college van B&W vastgestelde “Nota duurzame mobiliteit”.

In de loop van 2008 is daarnaast duidelijk geworden, dat Rotterdam in de periode 2010-2020 ook nog steeds behoefte heeft aan nieuwe locaties voor kwalitatief sterke woningbouw. Deze notie dient bij de gebiedsontwikkeling betrokken te worden.

Opgaven

Om deze ambitie waar te maken dient de structuurvisie tegemoet te komen aan een aantal opgaven, maar roept ze – in verband met de daarin op te nemen functies – ook zelf opgaven op. Enerzijds gaat het om het creëren van de randvoorwaarden die een kwalitatieve impuls aan Rotterdam Zuid teweeg brengen en waardoor kansen voor de stad als geheel benut kunnen worden. Anderzijds zijn de ontsluiting en goede bereikbaarheid belangrijke aandachtspunten.

³ *Very important project*, Stadsvisie Rotterdam paragraaf 7.1

⁴ Stadsvisie Rotterdam, hoofdstuk 4

⁵ Bestuursopdracht Stadionpark, hoofdstuk 4

De hoofdpogaven voor de structuurvisie zijn dan ook, voortbouwend op de gebiedvisie:

- Stadionpark als boegbeeld voor Rotterdam Sportstad. De Nieuwe Kuip speelt hierin een hoofdrol, als icoon voor een gebied met een brede sportcultuur en aandacht voor meer bewegen en actieve leefstijlen. Een tweede drager is de ontwikkeling van breedtesport.
- Stadionpark als stedelijk knooppunt: een goed ontsloten gebied (vervoerswaarde) met een onderscheidend karakter (functiewaarde).
- Stadionpark als volwaardig geïntegreerd onderdeel van Rotterdam Zuid, dat zowel ruimtelijk als programmatisch samenhang tussen Feijenoord, IJsselmonde en Stadionpark creëert.
- Stadionpark als bij uitstek per OV te bereiken gebied, om zo een modal shift (verschuiving naar OV en andere vervoersvormen) tot stand te brengen. De aanleg van een nieuw metrotracé tussen Kralingse Zoom en Zuidplein dat vanuit het stedelijk netwerk noodzakelijk is, kan hierbij een belangrijke aanjager zijn.

Programma en globale fasering

Uit de ambitie en opgaven vloeit een programma voort waarin de uiteenlopende behoeften worden gedekt. De gebiedsvisie Stadionpark Rotterdam – en straks de structuurvisie – voorziet daartoe in een aantal onderdelen met uiteenlopende planhorizon. Deze planonderdelen zijn geïnitieerd vanuit het beleid en de ambitie van verschillende actoren en belanghebbenden. Hoewel de concrete invulling nog niet over hele linie vaststaat, wordt de samenhang en de daaruit voortvloeiende fasering steeds duidelijker. De kern van het programma wordt gevormd door de (top)sportvoorzieningen (breedtesport, kunstijsbaan, topsporthal, stadion). Daaromheen worden flankerende en ondersteunende voorzieningen ontwikkeld of aangepakt (woningbouw, retail, onderwijs, bedrijvigheid en bereikbaarheid).

Op korte en middellange termijn (tot ca 2022) spelen:

- de aanvang van de realisatie van het Sportcluster Varkenoord met impuls voor breedtesport, nieuwe velden BVO Feyenoord en de vestiging van onderwijs en aanvullende functies;
- de uitbreiding van het topsportcentrum en de realisatie van een 400 meter overdekte kunstijsbaan;
- de mogelijke herinrichting van het park de Twee Heuvels;
- de bouw van De Nieuwe Kuip (DNK, stadion met 80.000 bezoekers) met een ontwikkelingsas vanaf de locatie van een nieuw NS station op Zuid);
- de ontwikkeling van de Noorderhelling, bijvoorbeeld met woningbouw en retail.

Op de langere termijn spelen de volgende ontwikkelingen. Als DNK gereed is, kan het oostelijk deel van bedrijventerrein Stadionpark herontwikkeld worden tot bijvoorbeeld woningbouw en natuurontwikkeling. Na 2018 kan De Oude Kuip uit gebruik genomen worden. Dit gebouw en de noordelijke stadiondriehoek kunnen ontwikkeld worden vanaf die periode. Met de realisatie van een permanent NS station kan worden gezien het of en in hoeverre er woningbouw aan weerszijden van het spoor gerealiseerd kan worden.

Simultaan aan de ontwikkeling van het programma moet de ontsluitingsstructuur in stappen worden aangepakt. Dit geldt zowel voor de weginfrastructuur als voor de eventuele aanleg van OV-verbindingen.

3 REIKWIJDTE

3.1 Scope

Uit de weergegeven ambities, programmaonderdelen en ruimtelijke opgaven kan de scope voor de m.e.r.procedure worden gedestilleerd.

Duidelijk is dat de structuurvisie meerdere planm.e.r.-plichtige activiteiten zal omvatten. Daarmee is het gehele plan aan de m.e.r. onderworpen. Voor de wijze waarop dit gebeurt, ligt het in dit geval voor de hand om te kiezen voor een primaire focus op het plan als geheel. Het gaat weliswaar om een verzameling activiteiten die op zichzelf kunnen worden beschouwd, maar deze staan ruimtelijk en beleidsmatig in een logische relatie tot elkaar.

De aard van de structuurvisie is immers het vastleggen van een samenhangende gebiedsontwikkeling, die enerzijds aansluit op de specifieke mogelijkheden van het gebied (uitstraling bestaande functies, bereikbaarheid en beschikbare grond) en anderzijds voorziet in de specifieke behoeften (eenduidig profiel, samenhang, verbinding en versterking van woonwijken, spin-off). In zoverre is veeleer sprake van een stadsproject dan van een verzameling afzonderlijke ontwikkelingen. De mix van planonderdelen en betrokken actoren vormt de sleutel tot het beoogde succes van de ontwikkeling. Een nieuw te bouwen voetbalstadion vormt daarbij een bindmiddel, als één van de belangrijkste aanjagers voor de gewenste gebiedsontwikkeling van het Stadionpark en het versterken van de aanwezige sportcultuur. Het lokaliseren van de Nieuwe Kuip in het plangebied draagt bij aan een vestigingsklimaat voor sportgebonden activiteiten en kantoren en (een onderbouwing voor) een eventueel IC-station op Zuid, met de daaraan gekoppelde positieve effecten voor de omgeving. Hetzelfde geldt voor de kunstijsbaan; door deze te situeren in het gebied Stadionpark wordt het profiel van sport en leisure versterkt én kan worden gebruik gemaakt van de op het stadion afgestemde verbindingen. De openingstijden van de ijsbaan voorzien in gebruikswaarde van het gebied buiten de speeltijden (voetbalwedstrijden en evenementen) in het stadion.

Het beoogde spin-off effect kan deze samenhang nog nader illustreren.

Door een programma voor sociale en economische spin-off te formuleren, wordt ervoor gezorgd, dat de omliggende wijken van Rotterdam inderdaad profijt hebben van de gebiedsontwikkeling, zoals nadrukkelijk beoogd wordt met de Dubbelslag op Zuid.

Het hoofdthema van de spin-off is het creëren van een sportcultuur op Zuid. Daarbij wordt o.a. ingespeeld op de betrokkenheid en trots van de bewoners van Zuid bij voetbalclub Feyenoord.

Het versterken van de voorzieningen binnen het Stadionpark wordt benut om de sportcultuur op Zuid een impuls te geven, want er is op dit moment veel bewegingsarmoede in Rotterdam en in het bijzonder op Zuid.

Het hoofdthema van de spin-off wordt verder uitgewerkt via 3 subthema's: een actieve leefstijl, de sportieve schoolcarrière en werk en stages.

Daarbij worden tal van ideeën voor de spin-off en de interactie tussen de 3 subthema's vormgegeven, zoals:

- het mogelijk maken van een sportieve schoolcarrière op Stadionpark: van MBO/ tot HAVO/VWO tot HBO- opleiding op Stadionpark, gebruik makend van de uitstraling van Feyenoord en de aanwezige/te realiseren sportvoorzieningen;
- het opleiden van gymleraren op Stadionpark, die les kunnen geven op de scholen op Zuid en ook sportieve naschoolse opvang kunnen verzorgen;
- het opzetten van schoolsportverenigingen, waarmee een brug wordt geslagen tussen sporten op school en sporten in georganiseerd verband; bekende voetballers van Feyenoord fungeren hierbij als ambassadeur;
- het stimuleren van ongeorganiseerde sport door de aanleg van kleinschalige voorzieningen in de wijken, waar sportleraren kunnen begeleiden;
- het streven naar het invullen van alle vacatures en stageplekken op Stadionpark in 2016 door bewoners en leerlingen van Zuid door het laten participeren van ondernemers uit Stadionpark in het beroepsonderwijs en door het huidige onderwijsaanbod aan te passen aan de toekomstige personeelsvraag van bedrijven. Stadion Feyenoord is daarbij een belangrijke werkgever.⁶

In de omschrijving van deze samenhang komen ten minste drie schaalniveaus bijeen: de locatie Stadionpark, Rotterdam Zuid en de gehele gemeente.

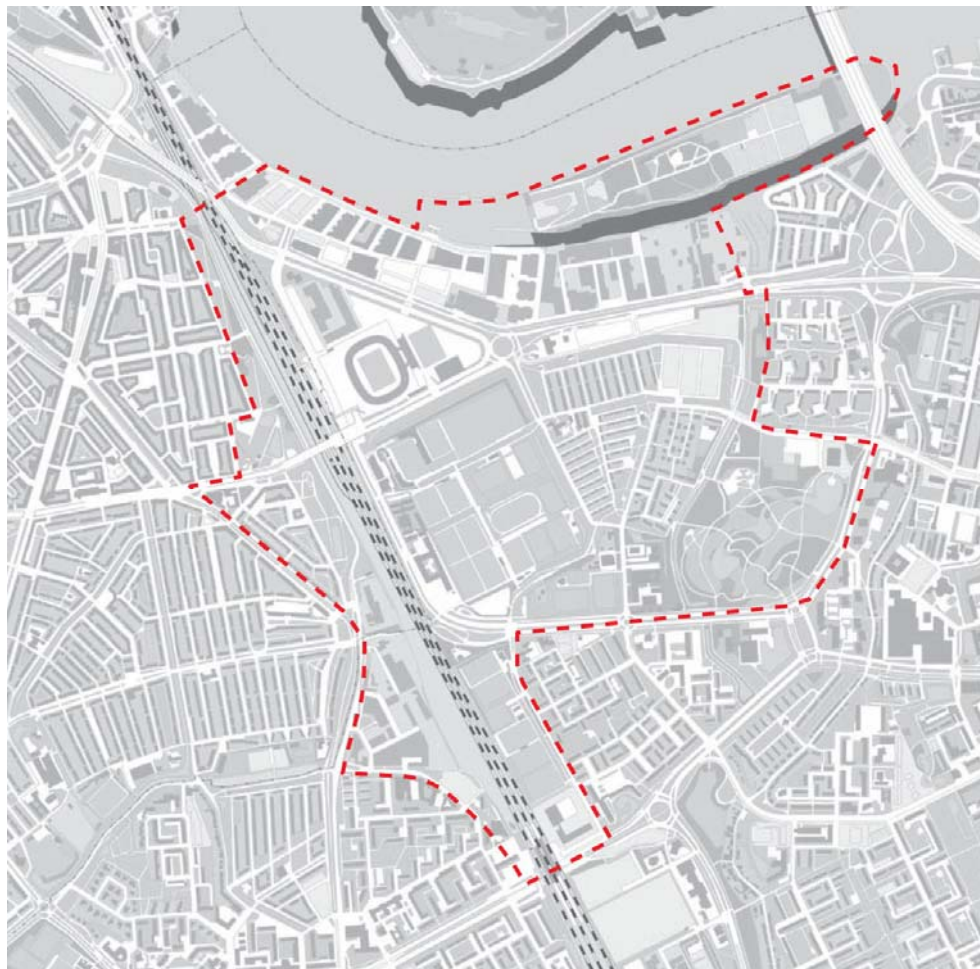
3.2 Plangebied en studiegebied

Plangebied

Het plangebied, waarin de beoogde ontwikkelingen en functies worden gerealiseerd, is in de gebiedsvisie zo duidelijk als in dit stadium mogelijk afgebakend. Het plangebied is weergegeven in figuur 3.1. Vooralsnog kan deze afbakening ook als uitgangspunt voor de structuurvisie worden genomen.

⁶ Bron: dienst Sport en Recreatie Rotterdam

Figuur 3.1: Plangebied structuurvisie Stadionpark



Het plangebied voor de structuurvisie Stadionpark omvat de Stadiondriehoek met de Kuip, het sportcluster Varkenoorde, de zone langs het spoor met het voormalige Sint Claraziekenhuis en de bedrijvenstrook. De oostelijke grens van het Stadionpark wordt gevormd door park De Twee Heuvels, aan de noordzijde maken het Eiland van Brienoord en de bedrijventerreinen Noorderhelling en Stadionboulevard ook deel uit van het gebied.

Studiegebied

Alleen al als gevolg van het stadion en de daarmee samenhangende vervoersaspecten overstijgt de impact van het plan duidelijk het schaalniveau van het plangebied. De Gebiedsvisie Stadionpark spreekt dan ook van een studiegebied dat vele malen groter is. In feite varieert het studiegebied naar gelang de mate waarin de effecten van de gebiedsontwikkeling het schaalniveau van het gebied Stadionpark te buiten gaan.

3.3 De Rotterdamse inzet als vertrekpunt

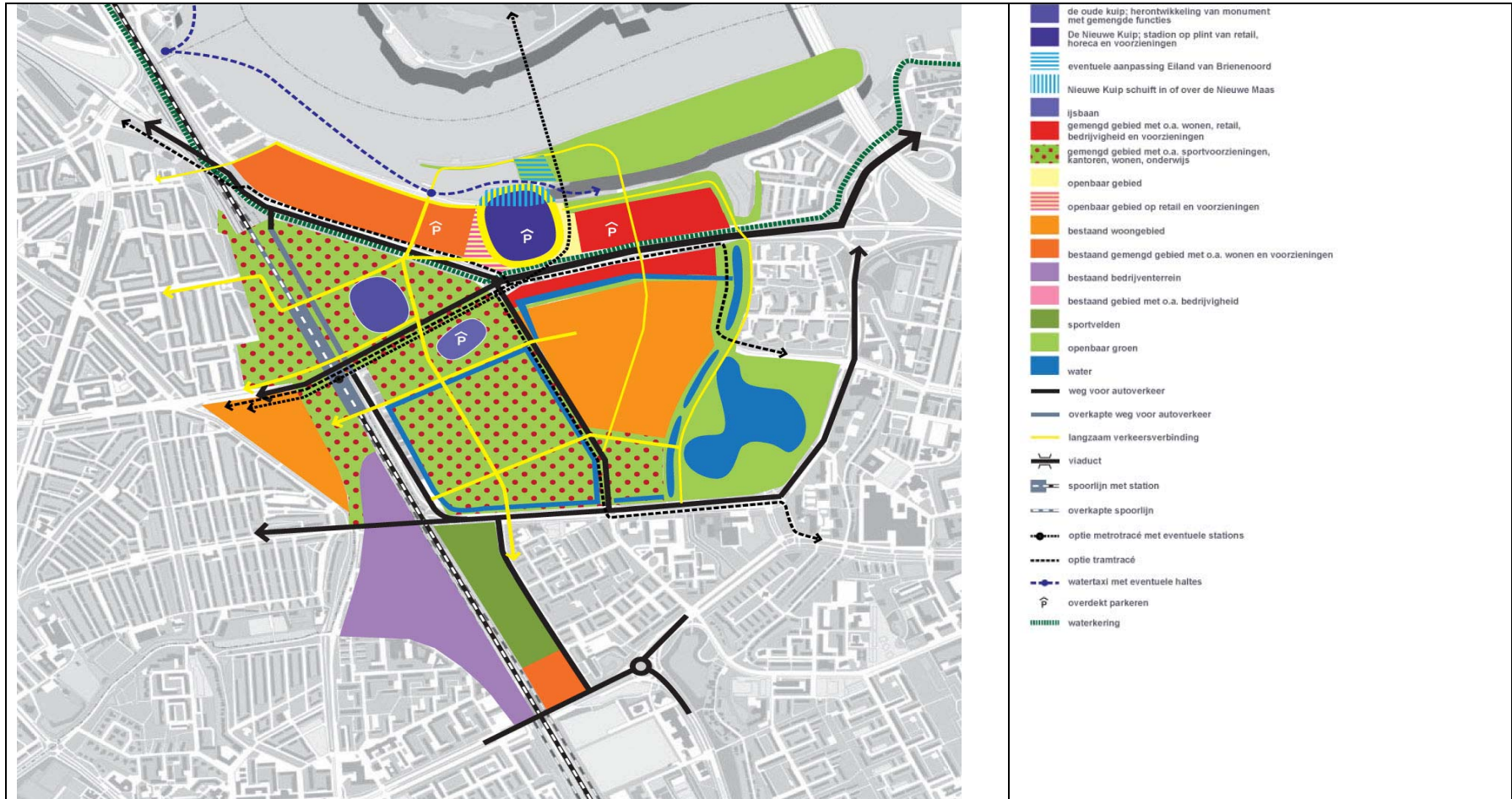
3.3.1 Gebiedsinvulling

Informele in- en meespraak over de mogelijke gebiedsinvulling op basis van verschillende stedenbouwkundige perspectieven hebben uiteindelijk geleid tot de formulering van 'de Rotterdamse inzet' in de gebiedsvisie van 16 december 2008. Naast een voorlopige locatiekeuze voor DNK, bevat deze een vertaling van de overige programmaonderdelen in een nieuw ruimtelijk ontwikkelingsmodel.

Voor de structuurvisie vormt deze inzet het bestuurlijk uitgangspunt. In het planMER wordt de Rotterdamse inzet dan ook aangemerkt als de voorgenomen activiteit (VA) ten opzichte waarvan alternatieven (inclusief het nulalternatief als referentiesituatie) en hun effecten moeten worden beschouwd. Hieronder is de Rotterdamse inzet nader toegelicht. Deze vormt de basis voor de wijze waarop in het kader van de planm.e.r. wordt gekeken naar scope, planbegrenzing, studiegebied en alternatieven.

Centraal thema in de Rotterdamse inzet is sport. Dit is de drager van het ruimtelijk en programmatisch profiel van het gebied. Dit vindt zijn uitwerking in een Sportcampus op de locatie van het huidige Varkenoord samen met de stadiondriehoek. Dit gebied omvat het brede spectrum van topsport tot breedtesport (van Topsporthal tot amateurverenigingen en velden voor jongeren uit de buurt voor ongeorganiseerde sportbeleving), aangevuld met voorzieningen zoals onderwijs op het gebied van sport en ruimte voor kantoren gelieerd aan sport. Ook wonen zou er een plek in kunnen krijgen. De dichtheid van bebouwing loopt van zeer stedelijk rondom het NS station tot tamelijk dun richting het Park de Twee Heuvels. Op kaart 3.2 is deze invulling gevisualiseerd.

Kaart 3.2: de Rotterdamse inzet



Ten zuiden van de Marathonweg is de kunstijsbaan gedacht. Hieronder ligt een groot overdekt parkeerdek waarvan het dak een groen maaiveld vormt waarop de ijsbaan ligt. Onderzocht kan worden of een atletiekbaan wenselijk en mogelijk is op het dak van de kunstijsbaan.

Aanjager voor de campus is het nieuwe Stadion. Als blikvanger ligt de nieuwe Kuip met plaats voor ongeveer 80.000 bezoekers in de Maas geschoven. Daar is het stadion zichtbaar vanaf de A16 voor passanten en bezoekers van Rotterdam. Het zet de Rotterdam Sport Campus zowel internationaal als nationaal op de kaart met een spraakmakend architectonisch object.

Onder het stadionegebouw is parkeren gesitueerd. Het gebouw wordt omringd door een aantrekkelijke openbare ruimte die gedeeltelijk aan het water ligt. De plint van het gebouw herbergt verschillende functies, waaronder zowel horeca als retail en andere voorzieningen.

Omdat het nieuwe stadion gedeeltelijk in of over de Nieuwe Maas geschoven ligt, zal er waarschijnlijk een ingreep aan het Eiland van Brieneoord moeten plaatsvinden. De omvang van deze ingreep moet nog nader in beeld gebracht worden. Hetzelfde geldt voor de effecten van de situering van het stadion in of over de rivier.

De entree van het gebied vanaf de A16 kan opgewaardeerd worden tot een stedelijke allure met aantrekkelijke stevige bebouwing met wonen boven retail aan weerszijden van de Stadionweg. Achter die wand van gestapelde bebouwing bevindt zich een groen en rustig woongebied zowel in de richting van Sportdorp als naar het Eiland van Brieneoord toe. Hier wordt een hoogwaardige groenzone toegevoegd die dit woonmilieu extra aantrekkelijk maakt en als het ware een uitbreiding is van het Eiland van Brieneoord.

Water en groen heeft de aandacht in de planontwikkeling. Voorgesteld wordt een groot wateroppervlak toe te voegen in het Park de Twee Heuvels. Eveneens worden maatregelen genomen om de waterkwaliteit te verbeteren.

De metroverbinding die vanuit de uitbreiding van het stedelijk netwerk al kansrijk is zal waarschijnlijk een halte krijgen ter plaatse van de kruising met de spoorlijn. Dit is de voor de hand liggende plek voor een NS station. Het is wenselijk dat ook tramlijnen hierop een aansluiting krijgen zodat de overstapmogelijkheden optimaal zijn. Hiermee ontstaat een stedelijk OV knooppunt en is het gebied zeer goed ontsloten per openbaar vervoer. De grootste dichtheid van programma zal zich hier bevinden. Vanaf het nieuwe station lopen meerdere routes langs aantrekkelijke gebouwen met interessante functies in de plint naar het stadion en de Nieuwe Maas.

Over het spoor worden diverse verbindingen voorgesteld zodat de wijken in Feijenoord optimaal gebruik kunnen maken van de voorzieningen in de sportcampus. Er ontstaat de mogelijkheid deze wijken via de sportcampus aan de rivier te koppelen. Bovendien wordt het op een hoger schaalniveau mogelijk de Gordel van Smaragd (een groene gordel van Waalhaven Oostzijde tot aan Eiland van Brieneoord) compleet te maken.

3.3.2 Ontsluiting

Algemeen

De realisatie van een internationale sport campus, diverse scholen, een breed scala aan breedtesport, sport gerelateerde commerciële voorzieningen, de ijsbaan, Topsportal, oude Kuip en de nieuwe Kuip vragen om een optimale bereikbaarheid. In de gebiedsvisie Stadionpark wordt de bereikbaarheid voor alle modaliteiten verzekerd. De groei van de automobilititeit wordt daarbij zoveel als mogelijk in de hand gehouden door maximaal in te zetten op het openbaar vervoer en de fiets en door het parkeren (zowel in het gebied als op afstand) als sturend instrument in te zetten.

Openbaar vervoer

De ambitie om een structurele verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer te realiseren vergt grootschalige aanpassingen in het bestaande netwerk van openbaar vervoer. Daarbij valt te denken aan het opwaarderen van het huidige treinstation Stadion tot een volwaardig NS-station waar in de toekomst gedurende de gehele dag en met een hoge frequentie treinen kunnen stoppen. Daarnaast wordt ingezet op een nieuwe metroverbinding van Hart van Zuid naar Brainpark Centrum en de Erasmus Universiteit en tramlijnen die het gebied doorkruisen en hiermee het Stadionpark met bijvoorbeeld winkelcentrum Keizerswaard en het NS-station Stadionpark verbinden. Het station kan zich – met de nieuwe metrolijn en aanvullend programma - ontwikkelen tot een intercitystation als directe aantakking op het landelijke treinnetwerk.

De haalbaarheid van al deze maatregelen zal in de OV-visie op Zuid van begin 2009 nader onderbouwd worden.

Fietsen en kleinschalig personenvervoer

Voor fietsers zijn zowel de regionale fietsroutes als de algemene lokale bereikbaarheid van de (sport)voorzieningen, scholen, woningen en het openbaar vervoer knooppunt van groot belang. In de gebiedsvisie is een fijnmazig fietsnetwerk opgenomen waarbij het spoor op meerdere locaties overkluisd wordt waardoor de voorzieningen in Stadionpark vanuit onder andere Feijenoord (en vice versa) op een aantrekkelijke fietsafstand komen te liggen. Aanvullend op het – hoofdzakelijk verbindend – openbaar vervoersysteem van metro- en tramlijnen leent het Stadionpark zich in de toekomst uitstekend voor innovatieve en duurzame vormen van kleinschalig personenvervoer als watertaxi's, fietstaxi's, e-fietsen, tuktuks en hoppers.

Autobereikbaarheid

In het kader van de autobereikbaarheid en het parkeren in Stadionpark wordt in de gebiedsvisie onderscheid gemaakt tussen een normale werkdag en situatie waarin er sprake is van een thuiswedstrijd van Feyenoord op een zondagmiddag. Naast een tweetal belangrijke hoofdontsluitingen – de Stadionweg met aansluiting op de A16 en de (te verlengen) IJsselmondse Randweg als directe verbinding naar de A15 - kent het gebied ook een aantal secundaire ontsluitingen. Uitgaande van het beoogde programma van de Rotterdamse Inzet en de genoemde hoofdontsluitingen hebben de secundaire ontsluitingswegen in principe grotendeels voldoende capaciteit om het toekomstige verkeer op werkdagen af te kunnen wikkelen. In sommige gevallen zullen hiervoor hooguit kleine aanpassingen nodig zijn, zoals het verplaatsen van langspaarkeerplaatsen of het verwijderen van een wegversmalling. Bij de vormgeving en inpassing van deze secundaire ontsluitingsmogelijkheden wordt overwogen om binnen het gebied accenten te laten verschuiven. Zo zal het primaat op de Marathonweg door de nabijheid van het openbaarvervoersknooppunt en een aantal grote publiekstrekkende voorzieningen op loopafstand, in de toekomst meer bij de voetganger komen te liggen om de grote loopstromen te kunnen faciliteren.

Voor de bereikbaarheid tijdens wedstrijden en bij evenementen wordt rekening gehouden met specifieke – en onderling verschillende – vertrek- en aankomstpatronen. Ondanks de structurele verbeteringen van de bereikbaarheid per openbaar vervoer en maatregelen om het verkeer gespreid te laten vertrekken (peekshaving) zullen deze patronen naar verwachting niet erg veranderen, waardoor ook in de toekomst (met een stadion geschikt voor 80.000 bezoekers) sprake zal zijn van een forse potentiële behoefte aan autobereikbaarheid. De genoemde hoofd- en secundaire ontsluitingswegen zijn dan niet voldoende om lange wachtrijen in of voor het relatief beperkte aantal parkeervoorzieningen te voorkomen. Daarom zullen er op stedelijk niveau aanvullende maatregelen getroffen moeten worden om de openbare orde te kunnen handhaven. Daarbij kan gedacht worden aan het toepassen van wisselstroken, dynamische route informatiesystemen en tijdelijke gedeeltelijk afsluitingen van wegen (zoals bijvoorbeeld de Marathonweg), die allen het uitgangspunt hebben de dan bestaande wegcapaciteit twee uur voor en na het evenement zo efficiënt mogelijk wordt benut voor het auto- en busverkeer van en naar de nieuwe Kuip.

Parkeren

Een belangrijk sturend element in het functioneren van het gebied en in het faciliteren van de modal shift van autogebruik naar openbaar vervoer, wordt gevormd door het parkeerbeleid en de parkeervoorzieningen. Uitgaande van het grove programma van de Rotterdamse Inzet en dito aannames met betrekking tot de parkeernormen bedraagt de behoefte ruim 6000 parkeerplaatsen (exclusief Kuip en kunstijsbaan).

Daarnaast bestaat de wens om 2000 parkeerplaatsen onder de Kuip, 500 parkeerplaatsen onder de ijsbaan en 2000 P+R-plaatsen nabij het OV-knooppunt te realiseren. Als laatste zullen er ook een aantal bezoekers parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd worden, die tevens dienst kunnen tijdens een evenement in de Kuip.

De nieuwe Kuip is een speciale ontwikkeling in het gebied die – gezien de bezoekerscapaciteit – om een speciale parkeerstrategie vraagt. De globale (maximale) parkeerbehoefte van de DNK bedraagt circa 16.000 parkeerplaatsen. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat 50% van de bezoekers met de auto en 50% met het openbaar vervoer naar het stadion komt en er gemiddeld 2,5 personen in een auto zitten.

Een veel grotere verschuiving in de modal split wordt voorlopig niet realistisch geacht. Gezien de grote pieken in het moeilijk beïnvloedbare aankomst- en vertrekpatroon van de stadionbezoeker en de beperkte ruimte die er beschikbaar is om deze toestroom te faciliteren, moet deze parkeercapaciteit zowel in het gebied als op afstand worden gevonden. Rekening houdend met dubbelgebruik van de parkeerplaatsen bij de commerciële- en niet-commerciële functies (kantoren, scholen, e.d.) en uitgaande van de parkeernorm van 6000 zijn bij wedstrijden op een zondagmiddag circa 3500 van deze parkeerplaatsen beschikbaar. Daarnaast kunnen ook de 2000 P+R-plaatsen beschikbaar worden gesteld. Verder zijn er 2000 parkeerplaatsen onder de nieuwe Kuip, 600 parkeerplaatsen in de bestaande Veranda parkeergarage en kan de automobilist zijn of haar auto parkeren op een van de circa 1500 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In totaal zijn er binnen het plangebied tijdens een wedstrijd van Feyenoord op een fictieve zondagmiddag daarmee circa 9600 parkeerplaatsen beschikbaar.

Uit evaluaties van evenementen die in het verleden in de Kuip hebben plaatsgevonden blijkt dat Parkeren op Afstand een succesvol instrument kan zijn om de parkeeroverlast tijdens grootschalige evenementen in de omliggende wijken te beperken. Als aan een aantal specifieke randvoorwaarden wordt voldaan (zoals wijkafsluiting en gunstige tariefstelling) zijn er - uitgaande van realisatie van de stedelijke en regionale ambities op het gebied van openbaar vervoer - binnen een range van vijftien minuten circa 5500 tot 6500 parkeerplaatsen op afstand beschikbaar.

3.4 Alternatieven

Voor het definiëren van planalternatieven in deze notitie Reikwijdte en Detailniveau is uitgegaan van de in hoofdstuk 2 en paragraaf 3.2 beargumenteerde samenhang tussen de planonderdelen van Stadionpark. Vanuit dit perspectief betreft het structuurplan in de eerste plaats het vastleggen van een gebiedsontwikkeling met een aantal samenhangende functies, waarbij zo mogelijk de inrichtingen worden vastgelegd. Van deze functies en inrichtingen worden de milieueffecten in het planMER onderzocht.

Deze benadering impliceert dat planalternatieven niet op afzonderlijk functieniveau worden beschouwd, maar op gebiedsniveau: welke alternatieven zijn redelijkerwijs denkbaar voor de voorgenomen invulling van dit gebied?

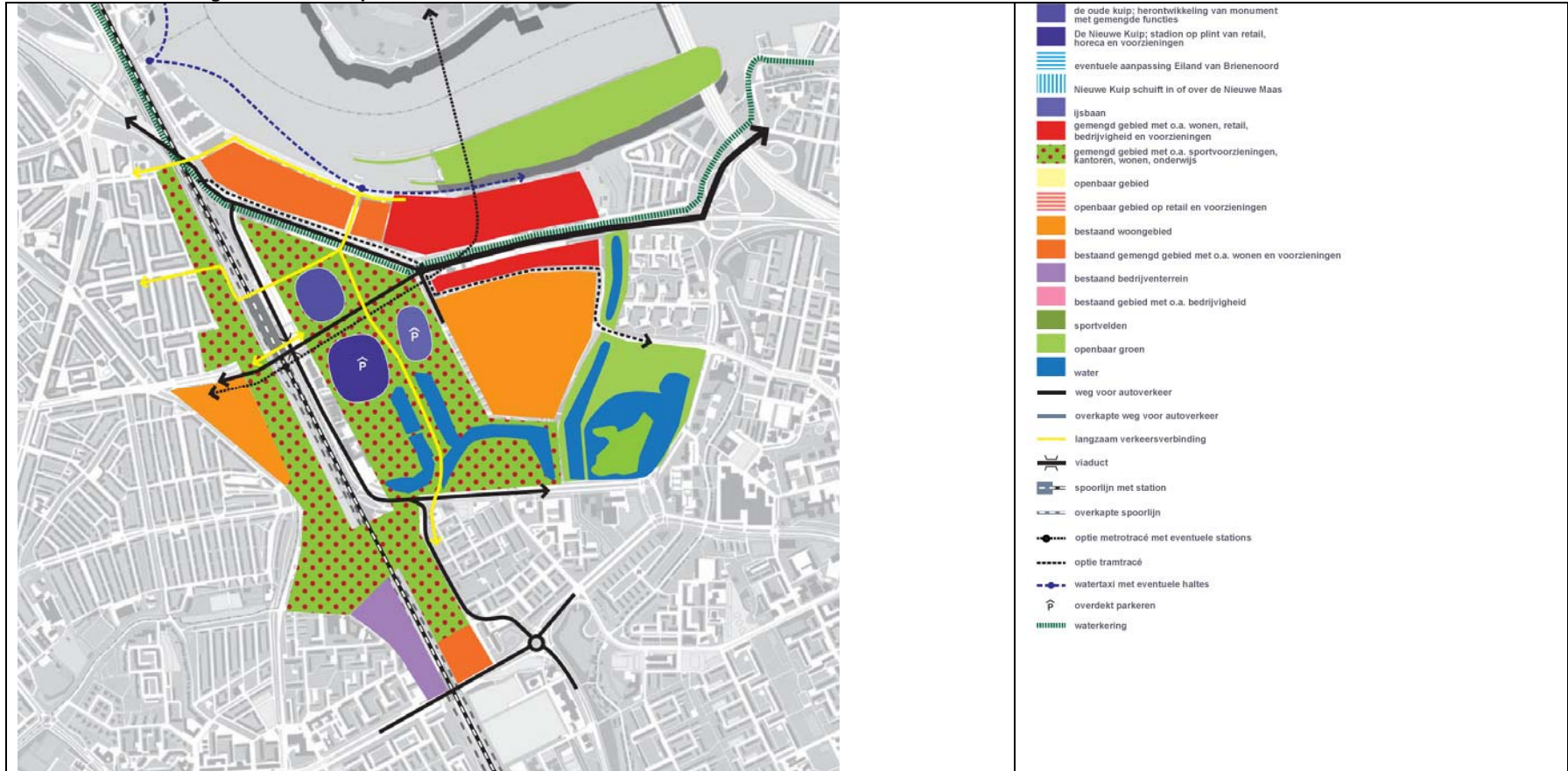
Daarbij wordt enerzijds getoetst aan de ambitie en de daaruit voortvloeiende opgaven, anderzijds aan de randvoorwaarden voor de realisering daarvan.

Het ligt voor de hand om hierbij aan te sluiten bij de drie ontwikkelingsscenario's die in eerste instantie op basis van het ruimtelijke programma en de daaruit voortvloeiende opgaven voor het Stadionpark zijn ontwikkeld. Elk scenario is gebaseerd op een ander stedenbouwkundig perspectief en mondt uit in een apart, volwaardig inrichtingsmodel. In deze modellen wordt het beoogde ruimtelijke programma in steeds wisselende mate gehonoreerd, zonder de beoogde samenhang uit het oog te verliezen. Met name het uitgangspunt varieert. Tussen de modellen doen zich verschillen voor in milieueffecten, die representatief zijn voor de effectbandbreedte van het gehele plan.

Hieronder zijn modellen kort weergegeven, aan de hand van de beschrijvingen die in het ontwikkelingsproces van de gebiedsvisie zijn gehanteerd. Voor een complete beschrijving van modellen inclusief visualisaties wordt verwezen naar de vastgestelde Gebiedsvisie Stadionpark. Op deze plaats is volstaan met een meer beknopte weergave. Daarnaast is het nulalternatief (de referentiesituatie) beschreven.

3.4.1 Ontwikkelingsmodel Stadionpark; compacte knoop tussen park en rivier

Kaart 3.3: ontwikkelingsmodel Stadionpark



In het model Stadionpark wordt specifiek ingezet op de ontwikkeling van een stedelijk knooppunt. Het knooppunt ligt in het noordwesten van het plangebied, tussen Veranda en Varkenoord. Het centrale deel ligt ingeklemd in de oksel van de spoorlijn en de Stadionweg, als belangrijkste stedelijke invalsweg, aan weerszijden van de Marathonweg. Alle bijzondere programma's worden in de knoop geclusterd, de oude Kuip, de nieuwe Kuip, de kunstijsbaan en de topsporthal plus ondersteunend programma (leisure, detailhandel, kantoren, woningen). De oude Kuip kan in dit model herontwikkeld worden, met bijvoorbeeld een leisure-invulling (bijv. Tropicana+).

De ontwikkeling van de knoop maakt maximaal gebruik van de kansen die het nieuwe NS-station en het nieuwe stadion (met alles wat daarbij hoort) bieden. Ingezet wordt op wederzijdse versterking van de functies onderling. Door de functiestapelning en menging moeten de leefbaarheid en relevantie van het gebied buiten de 'speeltijden' voor evenementen en wedstrijden aanzienlijk worden vergroot.

Door de ontwikkeling van de knoop en het nieuwe station ontstaat de mogelijkheid het nabijgelegen Hillesluis (Feijenoord) via de Veranda met de rivier te verbinden. Andersom geldt dat het nu wat geïsoleerd gelegen gebied van de Veranda in een logischer verband wordt geplaatst met het grotere geheel.

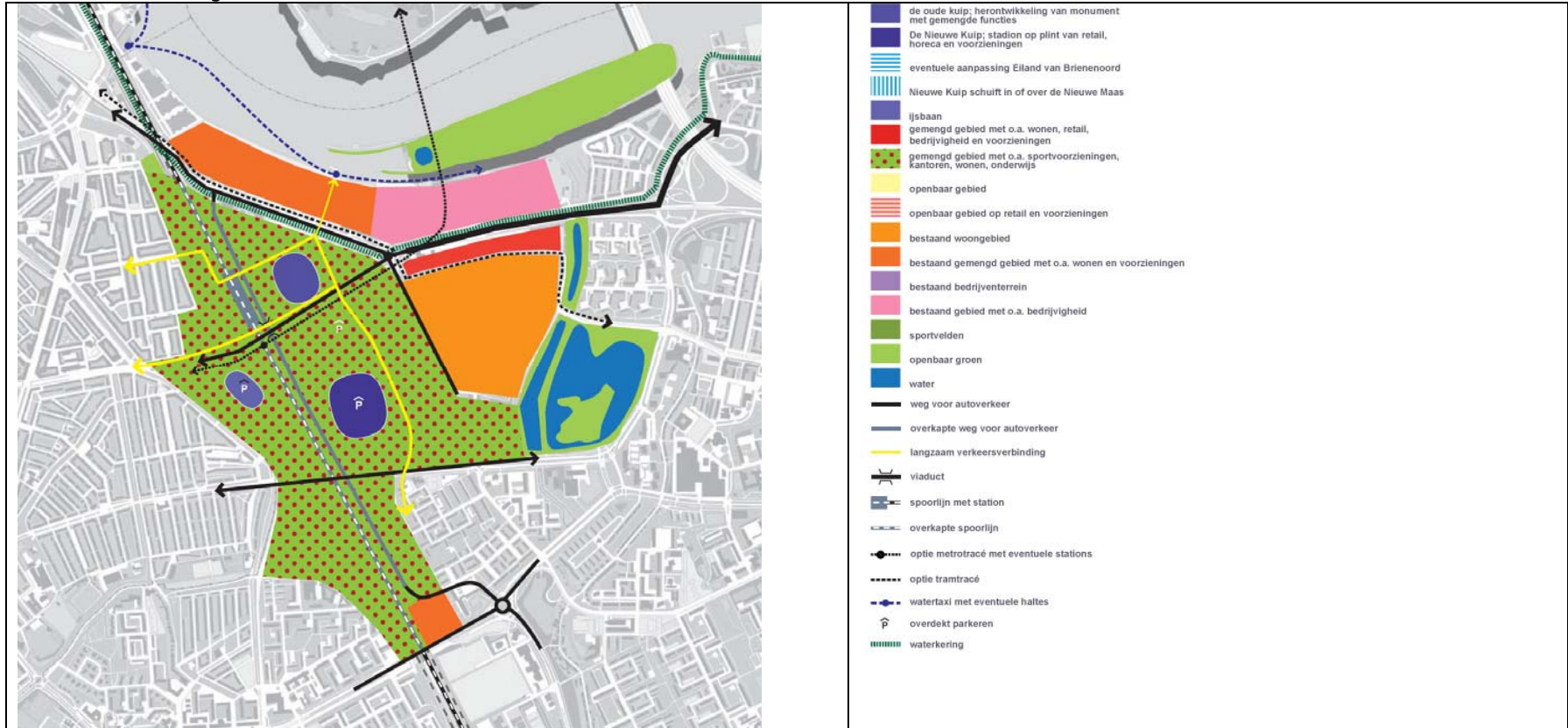
Model Stadionpark lijkt qua programmering – met uitzondering van de locatie van de nieuwe Kuip enigszins op model Maas (3.4.3), met dien verstande dat dit model meer secundaire ontsluitingsmogelijkheden kent en er sprake is van een grote bundeling van ondergrondspaarkeerplaatsen onder de nieuwe Kuip en de ijsbaan die via de uit te breiden IJsselmondse Randweg en de Stadionweg worden ontsloten. Daarnaast vormt de Stadionweg ook een entree van de stad en ontsluit zij de ontwikkelingen langs het waterfront. De doorgetrokken IJsselmondse Randweg heeft een meer ontsluitende functie voor de periferie en het programma op het huidige sportpark Varkenoord. Voor de reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer scoort model Stadionpark met hogere dichtheden, gevarieerder programma en de nieuwe Kuip in de directe omgeving van het 'stationsplein' beter dan model Maas.

Tegenover de knoopontwikkeling staat in dit model dat de rest van het plangebied het rustige, groene karakter kan behouden: 'Easy IJsselmonde'. Dit betekent echter niet dat hier niets verandert: Park de Twee Heuvels en de IJsselmondse Kreek dienen te transformeren in het kader van de wateropgave. Door de knoopontwikkeling zal het verhard oppervlak toenemen, waardoor ook de wateropgave groeit. Daarnaast kunnen kreek en park door de transformatie winnen aan ecologische en recreatieve betekenis.

In dit model neemt het oppervlak voor de sport af. Wanneer de trainingsaccommodatie van de BVO Feyenoord elders gesitueerd wordt en ingezet wordt op toepassing van kunstgrasvelden (vergroting van de bespelingsintensiteit), kan de gewenste hoeveelheid breedtesport in dit model echter wel geaccommodeerd worden.

3.4.2 Ontwikkelingsmodel United; een bandstadontwikkeling op Zuid

Kaart 3.4: ontwikkelingsmodel United



In dit model wordt niet ingezet op een geconcentreerde knooppontontwikkeling maar wordt een lineaire ontwikkeling voorgestaan. Zo kan een interessant gemengd stedelijk gebied langs en boven het spoor ontstaan. Hiervoor wordt gericht op een grootschalige ontwikkeling in de spoorzone van Lombardijen richting Parkstad, waarbij maximaal wordt ingezet op het benutten van de diverse NS-stations als onderdeel van het Stedenbaan-concept. Zo ontstaat een Noord-zuid gerichte bandstedelijke ontwikkeling, waarin alle bijzondere programma's een plek krijgen: de oude en de nieuwe Kuip, de kunstijsbaan en de topsporthal, maar ook een forse hoeveelheid leisure-programma, detailhandel, kantorenontwikkeling en de nodige woningbouw. De programma's staan gepositioneerd aan het nieuwe spoorpark, een hoogwaardige stedelijke openbare ruimte bovenop de spoorzone. Deze is daartoe van een overkluizing voorzien. Het spoorpark is zowel doorgangsruimte als verblijfsruimte.

De bijzondere functies krijgen een prominente plek aan dit spoorpark, en zijn gesitueerd daar waar gebiedsoverstijgende infrastructuur en park elkaar kruisen. De bijzondere functies zijn her en der over het plangebied verspreid en met woningbouw gemengd om de gebruikswaarde van het gebied te vergroten, los van de speeltijden in DNK.

De opgave die in dit model centraal staat is het aan elkaar hechten van IJsselmonde aan de ene en Vreewijk/Hillesluis aan de andere kant. Door het spoor op zo veel mogelijk plekken te overkluizen en kruisen worden Feijenoord en IJsselmonde gekoppeld via het spoorpark. Het spoorpark integreert een aantal sportcomplexen, divers wijkgroen, openbare sportvoorzieningen, de voorpleinen van het oude en het nieuwe stadion en een tweetal stations/stationspleinen

In dit model vormt de huidige spoorverbinding de 'backbone' van de gebiedsontwikkeling. Alle programmaonderdelen waaronder de nieuwe Kuip en de ijsbaan zijn optimaal met het openbaar vervoer ontsloten en liggen op zeer acceptabele loopafstand van het opgewaardeerde NS-station Stadionpark. De overkapping van het spoor verbindt niet alleen Feijenoord en IJsselmonde met elkaar, maar heft tegelijkertijd de barrièrewerking van het spoor op voor fietsers en voetgangers waardoor directe langzaam verkeerroutes gerealiseerd kunnen worden.

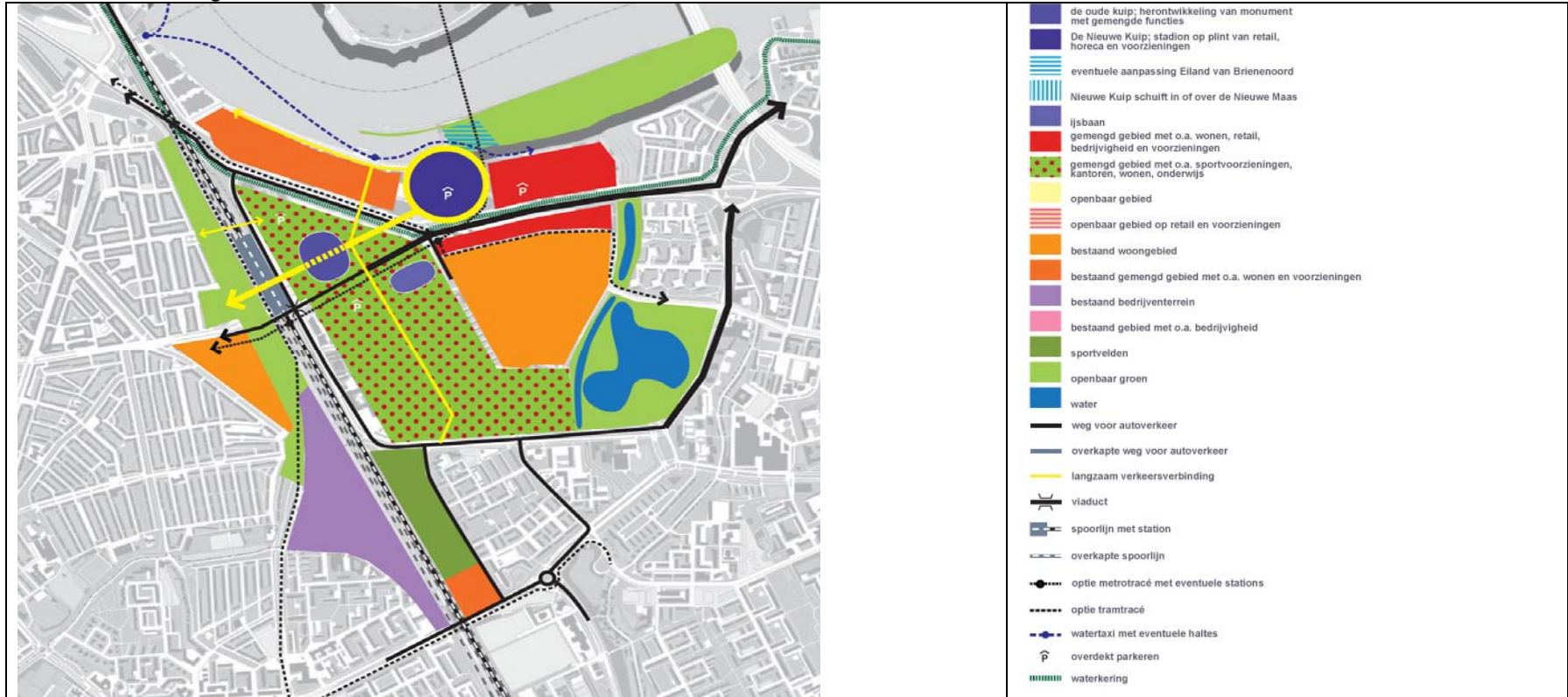
De Stadionweg en de IJsselmondse Randweg, die ter hoogte van het Kreekhuisenplein een extra aantakking krijgt, vervullen een belangrijke functie in de auto-ontsluiting van het gebied. Kenmerkend voor de autobereikbaarheid is dat het gebied, in vergelijking met model Maas (zie 3.4.3), meer secundaire ontsluitingsmogelijkheden kent via onder andere de Breeweg/Strevelsweg, Laan op Zuid, Molenvliet/Groene Zoom, Olympiaweg/Adriaan Volkerlaan, Spinozaweg en Groeninx van Zoelenlaan. Het parkeren vindt gespreid plaats in het gebied.

De nieuwe Kuip krijgt in dit model geen echte zichtlocatie op stadsniveau omdat deze niet aan hoofdweg, spoorlijn of rivier gekoppeld is. De benadering van DNK – met trein of auto – vindt ondergronds plaats.

Tegenover de grootschalige spoorzoneontwikkeling staat in dit model dat de rest van het gebied haar rustige, groene karakter kan behouden. Ook hier verandert echter wat: Park de Twee Heuvels en de IJsselmondse Kreek transformeren in het kader van de wateropgave en ook om deze gebieden meer ecologische en recreatieve betekenis te geven. De breedtesport kan in dit model niet volledig geaccommodeerd worden en ook de trainingsaccommodatie van Feyenoord dient elders een plek te krijgen.

3.4.3 Ontwikkelingsmodel Maas; waterfrontontwikkeling aan de rivier

Kaart 3.5: ontwikkelingsmodel Maas



In dit model wordt ingezet op de ontwikkeling van een interessant gemengd stedelijk gebied langs de Nieuwe Maas. Tussen het NS-station Stadionpark en het Eiland van Brienoord wordt een ontwikkelingsas gedacht. De bijzondere programma's worden in deze strip gesitueerd: de oude en de nieuwe Kuip, de kunstijsbaan, de topsporthal, aangevuld met divers leisure-programma, detailhandel, kantorenontwikkeling en woningbouw.

De nieuwe Kuip krijgt in dit model een centrale plek op een prominente zichtlocatie, gelegen aan het water en direct aan de Stadionweg als belangrijkste hoofdontsluitingsweg. De oude Kuip wordt in dit model onderdeel van een ontwikkelingscluster bij het station. Denkbaar is dat door de oude Kuip een openbare route komt, zodat de binnenkant van de Kuip een functie als openbare ruimte krijgt. Het gebouw zelf kan worden getransformeerd tot een stedelijk blok met wonen op de verdieping en werken/voorzieningen in de plint. Door de functiestapelings en functiemenging ontstaat ook in dit model een interessant en leefbaar gebied, ook als er geen evenement in DNK is.

De ontwikkeling van het waterfront-model benut de kans die de ligging van het plangebied aan het water biedt. Het water kan grote betekenis hebben voor zowel het ontwikkelingsgebied zelf als voor de achterliggende wijken. Door de ontwikkeling van het waterfront en het nieuwe station ontstaat de mogelijkheid het nabijgelegen Hillesluis (Feijenoord) maar ook IJsselmonde een eigen en overtuigend adres aan de rivier te geven. Tegelijkertijd komt in dit model de nu wat geïsoleerd gelegen Veranda in een logisch verband te liggen met een grotere rivierontwikkeling.

Tegenover de waterfrontontwikkeling - grotendeels buitendijks - staat ook in dit model dat de rest van het gebied haar rustige, groene karakter kan behouden: 'Easy IJsselmonde'. Ook hier verandert het nodige: Park de Twee Heuvels en de IJsselmondse Kreek transformeren in het kader van de waterhuishoudingsopgave en om deze gebieden meer ecologische en recreatieve betekenis te geven.

De nieuwe Kuip komt deels in het water en daarmee in het stroomgebied van de Nieuwe Maas te staan. Om voldoende ruimte voor de rivier te houden is het wellicht noodzakelijk een deel van de kop van het Eiland van Brienoord af te graven en daardoor te stroomlijnen. Zo kan een beter stroomprofiel voor de Maas worden gerealiseerd (goede inpassing van de pijlers van de Van Brienoordbrug die nu beschermd en goed gefundeerd op de kop van het eiland staan is daarbij een aandachtspunt). Daarnaast ontstaat zo een waterfront met een grotere oeverlengte waar woningen en kantooruimte gerealiseerd kunnen worden.

De breedtesport kan in dit model prima geaccommodeerd worden in een groot, efficiënt sportcluster op Varkenoord, inclusief de trainingsaccommodatie van Feyenoord (met grote mogelijkheden voor dubbelgebruik). Alleen in dit model waar het programma grotendeels gebouwd wordt in het buitendijkse gebied is genoeg ruimte om het gehele sportprogramma van zowel de BVO Feyenoord als de vraag die er ligt vanuit de breedtesport te realiseren op de huidige locatie. Varkenoord transformeert naar het ideale sportpark, omzoomd door brede singels, op steenworp afstand van de oude en nieuwe Kuip. Onder de verhoogde kunstgrasvelden worden parkeerfaciliteiten gerealiseerd. De belangrijkste aanvoerroutes voor de auto zijn gekoppeld aan de Stadionweg/Marathonweg.

De programmatische verdichting vindt in model Maas niet zozeer in de nabijheid van het NS-Station, maar langs het Waterfront plaats. Gekoppeld aan een goede maar eveneens eenzijdige hoofdontsluiting voor automobilisten via de Stadionweg is er in dit peri-centrische model, in vergelijking met de andere modellen, sprake van een theoretisch meer optimale autobereikbaarheid. Om deze verwachtingen waar te maken zijn forse investeringen nodig voor fly-in achtige constructies op de Stadionweg en de aansluiting met de A16. De overige aanrijroutes voor het autoverkeer bestaan uit de Breeweg/Strevelsweg en de Laan op Zuid. Directe nieuwe ontsluitingsmogelijkheden in zuidelijke richting ontbreken in model Maas. De huidige situatie op bijvoorbeeld de Smeetslandseweg blijft gehandhaafd.

3.4.4 Referentiesituatie

Aan de hand van het beoordelingskader worden de alternatieven niet alleen vergeleken met elkaar, maar ook met de referentiesituatie. De referentiesituatie beschrijft de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkeling. De autonome ontwikkeling wordt opgevat als de toekomstige situatie uitgaande van het huidige vastgestelde beleid, waaronder de het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 (RPR 2010), het Ruimtelijk plan Regio Rotterdam 2020 (RR 2020) en de Stadsvisie Rotterdam/ontwikkelingsvisie 2030. Hierbij worden de maximale mogelijkheden binnen het huidige beleid meegenomen, voor zover die niet specifiek in de gebiedsvisie zijn voorzien. In ieder geval zullen de autonome verkeersontwikkelingen en voorzieningen op het gebied van ontsluiting (bijvoorbeeld een derde metrolijn) zo concreet mogelijk in beeld worden gebracht.

4 DETAILNIVEAU

4.1 Belangrijkste (milieu)thema's

De thema's die van belang zijn voor het planMER hangen vooral samen met de inrichting en de ontsluiting van gebied. Het betreft de volgende thema's, waarin ook de meest relevante gezondheidsaspecten zijn opgenomen:

- verkeer en vervoer;
- geluid & trillingen;
- luchtkwaliteit;
- externe veiligheid;
- klimaat & energie;
- hydraulische aspecten;
- natuur;
- bodem & water;
- landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- sport & leisure;

Tussen de verschillende thema's zijn verbanden aan te geven. Zo is een modal shift naar OV en langzaam verkeer, die onder het thema verkeer en vervoer wordt beschreven, ook rechtstreeks van invloed op de thema's geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid als gevolg van verkeer.

Verkeer en vervoer

Voor het planMER zal Verkeer en vervoer een van de belangrijkste milieuthema's zijn. Dit omdat met een groei van de stadioncapaciteit met ruim 30.000 plaatsen het tot stand brengen van een modal shift één van de randvoorwaardelijke hoofdpogingen van het Stadionparkproject is. Daarnaast is ook de toekomstige kunstijsbaan een grote publiekstrekker. Binnen het thema Verkeer en vervoer zal er in het planMER dan ook veel aandacht worden besteed aan de aspecten bereikbaarheid, modal shift en parkeren. Daarbij zal de studie naar OV op Zuid nadrukkelijk worden betrokken.

Binnen het aspect bereikbaarheid wordt gekeken naar de (wijziging in) de aard en de omvang van de verkeersbewegingen per wegvak en modaliteit, de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en naar de toekomstwaarde van het geboden vervoerconcept.

Bij modal shift zal worden ingegaan op aanwezige en toekomstige verbindingen en netwerken en flankerende push en pullmaatregelen.

Bij het aspect parkeren wordt aandacht besteed aan de parkeercapaciteit in relatie tot parkeervraag, parkeervoorzieningen en ontsluiting van overige functies in de omgeving ten gevolge van de activiteit en aan parkeren op afstand.

Geluid, lucht, externe veiligheid

De toename van vervoersstromen als gevolg van de beoogde gebiedsontwikkeling – in het bijzonder DNK – kan in relatie met de geplande woningbouw zorgen voor geluidsoverlast en emissies. Daarnaast kan DNK op zichzelf leiden tot geluidsoverlast in de omgeving, zowel bij evenementen als tijdens wedstrijden. Ook het thema externe veiligheid vanaf de rivier komt in relatie tot de locatie van DNK aan bod. Daarnaast is externe veiligheid van belang in verband met de aanwezige risicobron transport van gevaarlijke stoffen per spoor en over de weg.

Klimaat & energie

In het planMER zal het totale energiegebruik van het plan in beeld worden gebracht. Dit kan worden gedaan door te kijken naar de CO₂ uitstoot van alle energiebronnen en naar warmte. Er zal bekeken worden of en in hoeverre slimme koppelingen tussen de planonderdelen tot een lager energieverbruik kunnen leiden. Tevens zal worden ingegaan op het gebruik van duurzame energiebronnen en de mogelijkheden voor opwekking van duurzame energie.

Hydraulische aspecten

De dreigende overstromingen van de grote rivieren in 1993 en in 1995 hebben duidelijk gemaakt dat er anders met de ruimte voor de afvoer en berging van (rivier-)water moet worden omgegaan. Er is meer ruimte voor de rivier nodig. Naast rivierverruiming zal er tevens een (rijks-)afweging moeten zijn ten aanzien van eventuele ruimtelijke ingrepen in het rivierbed, om na te gaan of dergelijke activiteiten, zoals DNK in een waterfrontmodel, wel toelaatbaar zijn. Er vindt in het planMER een beoordeling plaats of deze activiteiten leiden tot verhoging van de waterstanden en/of afname van de waterbergingscapaciteit.

Natuur

In het planMER zal enerzijds aandacht worden geschonken aan de invloed van de inrichting op de natuurwaarden van het gebied, zoals bijvoorbeeld het Eiland van Brienoord en de Nieuwe Maas. Anderzijds zal worden gekeken naar de mogelijke kansen voor natuur als gevolg van de gebiedsontwikkeling.

Bodem & water

Bij het thema Water en bodem wordt aandacht besteed aan de kwaliteit van oppervlaktewater, grondwater en bodem en de waterkwantiteit (regenwaterberging c.q. – afvoer). Ook zaken als riolering, rioolwaterzuivering en bluswatervoorzieningen worden bij het thema Water en bodem onderzocht. Daarbij wordt gekeken naar de kansen voor een verbetering van het watersysteem als gevolg van de gebiedsontwikkeling.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Voor landschap zal worden gezien in hoeverre het plan aansluit op de landschappelijke samenhang en de visueel ruimtelijke structuur van het gebied. Daarnaast wordt bekeken in hoeverre sprake is van effecten op waardevolle landschappelijke elementen en sprake zal zijn van een verandering van de belevingswaarde en gebruikswaarde van het landschap.

Wat betreft cultuurhistorie zullen in het planMER de effecten op mogelijke cultuurhistorische waarden van het gebied worden bepaald. Tenslotte zal voor het aspect archeologie worden gekeken of er effecten op mogelijke archeologische waarden en bodemarchief worden verwacht.

Sport & leisure

De ambitie van het Stadionpark is om een sportcultuur te laten ontstaan, met aandacht voor meer bewegen en een actieve leefstijl. Daarnaast is er aandacht voor leisureactiviteiten. In het planMER zullen de mogelijkheden voor inpassing van sport en leisure activiteiten worden onderzocht en vergeleken.

4.2 Methodiek

Beoordelingskader

In het planMER worden de effecten van de vier alternatieven/ontwikkelingsmodellen (zie hoofdstuk 3) bepaald. Hiervoor worden per thema een aantal beoordelingscriteria gehanteerd. Deze criteria zijn voor het grootste deel afgeleid uit het voor dat thema vigerende wettelijk kader en beleid. Dit geheel aan criteria wordt het beoordelingskader genoemd. Aan de hand van het beoordelingskader kunnen de alternatieven ieder afzonderlijk worden getoetst en worden afgewogen tegen elkaar.

De effectbeschrijving zal worden afgestemd op de fase van de planvorming en de plaats die de structuurvisie in de keten van besluitvorming inneemt. De beschrijving is in ieder geval kwalitatief en zal bij relevante thema's als verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid kwantitatief zijn waar dat voorgeschreven, dan wel zinvol en mogelijk is.

In de onderstaande tabel zijn per mogelijk relevant milieuthema de in het planMER te beschouwen aspecten weergegeven. De lijst zal tijdens het opstellen van het planMER nader uitgewerkt kunnen worden evenals de criteria voor de effectbepaling, zodanig dat in de eindrapportage de meest relevant gebleken effecten zo concreet mogelijk kunnen worden weergegeven. Bij de aspecten voor verkeer en vervoer is al een indicatie van de te hanteren criteria opgenomen.

Tabel 4.1: Beoordelingskader

Thema	Aspect (+ indicatie van criteria)
Verkeer en vervoer	Bereikbaarheid: <ul style="list-style-type: none"> - intensiteiten, (wijziging in) de aard en de omvang van de verkeersbewegingen per wegvak en modaliteit; - verkeersafwikkeling, beoordeling van (wijziging in) reistijden en (toekomstige) belasting van de capaciteit van fiets-, wegen- en OV-netwerken gebruik; - verkeersveiligheid, objectieve en subjectieve kans op ongevallen; - duurzaamheid, de toekomstwaarde van het geboden vervoerconcept.
	Modal shift: <ul style="list-style-type: none"> - infrastructuur, aanwezige en toekomstige verbindingen en netwerken; - flankerende push en pullmaatregelen;

Thema	Aspect (+ indicatie van criteria)
	Parkeren: <ul style="list-style-type: none"> - parkeercapaciteit in relatie tot parkeervraag; - parkeervoorzieningen, aard en omvang van locaties en voor- en natransport; - ontsluiting van overige functies in de omgeving, ten gevolge van de activiteit.
Lucht	NO ₂ Fijn stof
Geluid en trillingen	Wegverkeerslawaaï Railverkeerslawaaï Geluid van DNK en andere sportfaciliteiten Geluid van parkeerplaatsen Industrielawaaï Scheepvaartlawaaï Cumulatie van geluid Trillingen
Externe veiligheid	Transport gevaarlijke stoffen over weg, spoor, water en buisleidingen Stationaire inrichtingen (bijvoorbeeld LPG tankstations)
Klimaat en energie	CO ₂ Gebruik duurzame energiebronnen
Hydraulische aspecten	Stroomvoerend regime Bergend regime
Natuur	Gebieden: <ul style="list-style-type: none"> - EHS en ecologische verbindingszones (EVZ) - Ecologisch waardevolle structuren en elementen (parken, bomenrijen, bosschages en waterpartijen) Soorten: <ul style="list-style-type: none"> - Soorten van de Flora- en faunawet onderverdeeld in beschermingsniveau - Soorten van de Rode Lijst Kansen voor ontwikkeling van natuurwaarden
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschap: <ul style="list-style-type: none"> - Landschappelijke samenhang/visueel ruimtelijke structuur - Waardevolle landschappelijke elementen - Belevingswaarde van het landschap - Gebruikswaarde van het landschap Cultuurhistorie: cultuurhistorische waarden Archeologie: archeologische waarden en bodemarchief
Bodem en water	Bodem: bodemkwaliteit Water: watersysteem Waterkwantiteit: waterberging Waterkwaliteit: oppervlakte- en grondwaterkwaliteit Riolering, rioolwaterzuivering, bluswatervoorzieningen
Sport en leisure	Kansen voor sport Kansen voor leisure
	Mate van multifunctionaliteit en onderlinge versterking

Tot slot verdient het aanbeveling om de procedure in het kader van de Watertoets te integreren in de planm.e.r. procedure. Dit biedt efficiencyvoordelen omdat voor zowel de Watertoets als de planm.e.r. de wateraspecten moeten worden onderzocht. In de fase waarin de reikwijdte en het detailniveau van de planm.e.r. wordt bepaald betekent dit dat ook de waterbeheerders zullen moeten worden geraadpleegd.

Toetsingskader

In het planMER zal per alternatief afzonderlijk worden bekeken of wel of niet aan beleids- en projectdoelstellingen en wettelijke kaders wordt voldaan. Hierbij wordt zoveel mogelijk getoetst aan normen en grenswaarden. Overigens zal waarschijnlijk blijken dat niet overal concrete, harde en/of kwantificeerbare normen of grenswaarden zijn aan te geven. Voorts zal worden gezien of er voor een thema specifiek sprake is van een juridisch of beleidskader voor evenementen.

Onderstaand is kort per (milieu)thema aangegeven waaraan getoetst zal worden. In het planMER zal een volledige opsomming van het wettelijk en beleidskader worden opgenomen.

Thema	Toetsingskader
Verkeer en vervoer	<ul style="list-style-type: none"> - Nota Duurzame mobiliteit, 2008 - Regionaal Verkeers en Vervoersplan 2003 - Verkeers- en vervoersplan Rotterdam 2003-2020
Lucht	<ul style="list-style-type: none"> - Wet milieubeheer, hoofdstuk luchtkwaliteitseisen - Besluit Niet in Betekenende Mate Bijdrage (luchtkwaliteitseisen). - Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) - (concept-) Besluit Gevoelige Bestemmingen
Geluid & trillingen	<ul style="list-style-type: none"> - Weg- en railverkeer: Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder 2006 - Geluid ten gevolge van het gebruik van het nieuwe Stadion, DNK: Wet Milieubeheer, handreiking industrielawaai en vergunningverlening d.d. 1998 en circulaire indirecte hinder; - Geluid ten gevolge van het gebruik van ijsshal en sportterreinen: activiteitenbesluit, handreiking en de circulaire "Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting" van VROM d.d. februari 1996 - Geluid ten gevolge van het gebruik van parkeerplaatsen: eventueel activiteitenbesluit en jurisprudentie; - Industrielawaai ten gevolge van het gezondeer industrieterrein Feyenoord: Wet geluidhinder en het besluit geluidhinder 2006 - Scheepvaartlawaai: jurisprudentie

Thema	Toetsingskader
	- Trillingen: stichting bouwresearch (SBR) richtlijn A en B
Externe veiligheid	- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). - Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo '99), uitvloeisel van de Seveso II richtlijn van de Europese Unie - Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvg). - Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004) - Circulaires 'Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie' en 'Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen' ⁷
Klimaat & energie	- Rotterdam Climate Initiative
Hydraulische effecten	- Beleidslijn Grote Rivieren
Natuur	- Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (EHS) - Flora- en Faunawet
Bodem & water	- Kader Richtlijn Water
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	- Nota Belvédère - Verdrag van Malta - Monumentenwet
Sport en leisure	- Nota accommodaties voor Rotterdam Sportstad - Visie voetbal Vitaal - Spreidingsplan zwembaden

⁷ De regelgeving rondom buisleidingen wordt momenteel herzien. In juni 2007 is een concept Amvb buisleidingen verschenen, met daarin ruimtelijke, technische en veiligheidsaspecten. Met dit besluit wordt de risiconormering voor buisleidingen in overeenstemming gebracht met de risiconormering voor inrichtingen en transportassen. In 2008 wordt de definitieve Amvb verwacht. Vooruitlopend hierop wordt naar verwachting een nieuwe circulaire opgesteld.

5 BESLUITVORMING

5.1 Procedures Structuurvisie en planm.e.r.

Structuurvisie en planm.e.r.-plicht

“Gebiedsvisie Stadionpark, de Rotterdamse Inzet” wordt in 2009/2010 vertaald in de structuurvisie Stadionpark in het kader van de WRO. Met de structuurvisie Stadionpark kan regie op hoofdlijnen gevoerd worden op de ruimtelijke ontwikkelingen in Stadionpark voor de komende 25-30 jaar. De structuurvisie vormt het kader voor meerdere bestemmingsplannen, waarvan minimaal 1 bestemmingsplan m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteiten bevat. Het gaat onder andere om het nieuwe stadion en een 400 meter kunstijsbaan, in verband met de daarbij te verwachten aantallen bezoekers. De Structuurvisie is daarom planm.e.r.-plichtig. De planm.e.r.-procedure is bedoeld om strategische keuzes in de besluitvorming van een goede milieuafweging te voorzien. Het geeft bovendien oplossingsrichtingen/aanbevelingen voor milieuaandachtspunten in de vervolgbesluitvorming.

De ontwerp structuurvisie dient volgens art. 7.26a lid 1 van de Wetmilieubeheer, samen met het planMER ter inzage te worden gelegd voor inspraak en advies (verwacht 3^e kwartaal 2009). De structuurvisie wordt vastgesteld door de raad (verwacht 1^e kwartaal 2010).

Het voornemen om een structuurvisie en een planMER te maken zal conform art. 7.11c van de Wet milieubeheer worden gepubliceerd. Tegelijkertijd met de publicatie moet overleg met andere bestuursorganen worden gestart over de opzet van het planMER. Ten behoeve van dit overleg is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Planm.e.r. Stadionpark opgesteld.

Overleg bestuursorganen, commissie voor de m.e.r. en notitie Reikwijdte en Detailniveau

Omdat een onderdeel van de voorgenomen activiteit, namelijk het nieuwe stadion, kan plaatsvinden in een gebied dat onderdeel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur (EHS), dient volgens art. 7.26b van de Wet milieubeheer de commissie voor de m.e.r. om advies te worden gevraagd over het planMER. Om in een vroeg stadium reeds het advies van de commissie in het planproces mee te kunnen nemen, wordt de commissie op hetzelfde moment als de bestuursorganen gevraagd te adviseren over de notitie Reikwijdte en Detailniveau.

5.2 Vervolgprocedures

Juridische status structuurvisie en vervolgbesluitvorming

De structuurvisie is uitsluitend juridisch bindend voor de gemeente Rotterdam. Er kan geen beroep tegen worden aangetekend. Op basis van een Structuurvisie kunnen geen bouwvergunningen worden verleend en bouwplannen worden gerealiseerd. De Structuurvisie Stadionpark wordt daarom uitgewerkt in een of meerdere bestemmingsplan(nen).

Het eerste bestemmingsplan, op te stellen in 2010-2012, vormt de juridische basis voor die delen van Stadionpark, die de eerste 10 jaar, tot ca. 2022, in uitvoering genomen zullen worden. Hiervan zullen o.a. DNK (De Nieuwe Kuip) en de kunstijsbaan onderdeel uitmaken.

Voor zover de bestemmingsplannen een m.e.r.-plichtige activiteit mogelijk maken zal een projectm.e.r.-procedure gevolgd dienen te worden.

Klankbordgroep

Naast de formele momenten van zienswijzen en bedenkingen functioneert een Klankbordgroep Stadionpark, waarmee de planvorming Stadionpark vanaf de start van het opstellen van de Gebiedsvisie Stadionpark wordt besproken. Daarbij worden op daartoe geëigende momenten bijeenkomsten over specifieke onderwerpen met specifieke belanghebbenden georganiseerd. Hiermee wordt recht gedaan aan de gewijzigde verhoudingen tussen gemeente en belanghebbenden bij planvorming en realisatie, waarover al in de Stadsvisie is gesproken.