Gemeente Rotterdam

ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Feyenoord City

Toelichting

Bestemmingsplan Feyenoord City

- Toelichting -

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Pilot Crisis- en herstelwet	6
1.3	Gekozen planopzet	7
1.4	Ligging en begrenzing	7
1.5	Vigerende bestemmingsplannen	8
Hoofdstuk 2	**Huidige situatie**	**10**
2.1	Ontstaansgeschiedenis	10
2.2	Archeologie	12
2.3	Huidige situatie	14
2.4	Stadsgezichten en Monumenten	20
Hoofdstuk 3	**Feyenoord City**	**22**
3.1	Voorgeschiedenis gebiedsontwikkeling	22
3.2	Masterplan Feyenoord City	26
3.3	Beschrijving van het plan en fasering	28
3.4	Mobiliteit, verbindingen en bereikbaarheid	48
3.5	Parkeren	51
3.6	Programma	53
Hoofdstuk 4	**Beleid**	**56**
4.1	Rijksbeleid	56
4.2	Provinciaal en regionaal beleid	59
4.3	Gemeentelijk beleid	79
Hoofdstuk 5	**Omgevingsaspecten**	**87**
5.1	Inleiding	87
5.2	Milieueffectrapportage	87
5.3	Sectorale toetsing	92
Hoofdstuk 6	**Juridische planbeschrijving**	**148**
6.1	Juridische planbeschrijving	148
Hoofdstuk 7	**Financiële uitvoerbaarheid**	**155**
Hoofdstuk 8	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**157**
8.1	Betrekken belanghebbende partijen en omwonenden	157
8.2	Vooroverleg	157

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Binnen het gebied Stadionpark vindt de komende jaren de ontwikkeling Feyenoord City plaats (figuur 1.1), een grote gebiedsontwikkeling rond sport, vrije tijd en wonen. Hierbij wordt een nieuw stadion aan de Nieuwe Maas ontwikkeld en wordt de monumentale Kuip herontwikkeld. De locaties zijn met elkaar verbonden door een gebouwde verbinding over de Stadionweg, De Strip genaamd. Behalve sport en vrije tijd is er ruimte voor ontwikkeling van woningbouw, parkeren en een commercieel en publiek programma. Ten slotte vindt een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte plaats.

Dit bestemmingsplan is opgesteld om de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken. Tegelijkertijd met het bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER bevat de milieu-informatie om een goede afweging te maken voor de planologische regeling in het bestemmingsplan.

Figuur 1.1. Stadionpark met daarbinnen Feyenoord City

1.2 Pilot Crisis- en herstelwet

Dit bestemmingsplan heeft een bijzondere juridische status. Bestemmingsplannen zijn gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en zijn dan ook bedoeld om 'goede ruimtelijke ordening' te faciliteren. Dit bestemmingsplan is naast een bestemmingsplan op basis van de Wro ook een bestemmingsplan 'met verbrede reikwijdte' op grond van de Crisis- en herstelwet (Chw) en het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. In deze paragraaf leest u waarom deze bijzondere status is aangevraagd en wat daarvan de gevolgen zijn.

Chw bestemmingsplan met verbrede reikwijdte

Het doel van dit bestemmingsplan is om uitvoering te geven aan de plannen voor Feyenoord City. Het bestemmingsplan moet daarbij ruimte bieden voor ontwikkeling en daarvoor als integraal toetsingskader dienen. Bij een regulier bestemmingsplan geldt daarbij een aantal beperkingen. Ontwikkelingen moeten uitvoerbaar en voldoende uitgewerkt zijn om ze in een bestemmingsplan te kunnen vastleggen, waarbij het tevens op voorhand aannemelijk moet zijn dat het bestemmingsplan binnen de planperiode van 10 jaar uitvoerbaar is. De ontwikkelingen binnen Feyenoord City zullen gefaseerd worden uitgevoerd, waarbij verschillende fasen en plandelen nog nader uitgewerkt moeten worden en waarbij niet alle facetten van de uitvoerbaarheid al volledig zijn uitgekristalliseerd.

Op het bestemmingsplan/het gebied Stadionpark is echter de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing (7e tranche Chw). Het doel van die wet is om met procedurele versnellingen voor bepaalde besluiten en via experimenteerbepalingen doelgericht te werken aan werkgelegenheid en duurzaamheid. Het bestemmingsplan betreft een ruimtelijk project van Bijlage I van de Crisis- en herstelwet (categorie 3.1: herstructurering woon- en werkgebied/project voor de bouw van meer dan 11 woningen). Hierdoor gelden voor alle (uitvoerings)besluiten de procedurele versnellingen van afdeling 2, Hoofdstuk 1 Chw. Zo bepaalt de Chw dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen een half jaar (in plaats van een jaar) een uitspraak moet doen naar aanleiding van beroepen tegen een vastgesteld bestemmingsplan. De gemeente Rotterdam heeft vervolgens nog een aanvraag ingediend om de Chw-status van het plan uit te breiden. Gevraagd is om de status 'verbrede reikwijdte' toe te kennen en het plangebied te wijzigen. De huidige locatie van het Nieuwe Stadion ligt namelijk niet in het gebied Stadionpark, zoals was omschreven in de 7e tranche Chw. De uitgebreidere status betekent onder andere dat het bestemmingsplan voor een langere periode kan worden opgesteld dan voor de gebruikelijke 10 jaar (maximaal 20 jaar), functiewijzigingen binnen de planperiode met een omgevingsvergunning kunnen worden toegestaan, onderzoeken gefaseerd kunnen worden uitgevoerd en een besluit tot het vaststellen van hogere waarden, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, in het bestemmingsplan zelf opgenomen kan worden. Van de genoemde mogelijkheden wordt in dit bestemmingsplan gebruikgemaakt.

De 18e tranche van de Crisis- en herstelwet is met ingang van 23 maart 2019 in werking getreden, waarmee de status van 'verbrede reikwijdte' voor het bestemmingsplan Feyenoord City is geformaliseerd.

In hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving is beschreven van welke 'verbrede' mogelijkheden in dit bestemmingplan gebruik is gemaakt en op welke wijze.

1.3 Gekozen planopzet

Voor de ontwikkeling Feyenoord City is het door de gemeenteraad vastgestelde Masterplan (28 november 2019) samen met het MER en de in het kader daarvan uitgevoerde onderzoeken uitgangspunt voor het bestemmingsplan. In het Masterplan komen de ambities van Feyenoord en de gemeente Rotterdam samen. Hierbij is het Nieuwe Stadion een aanjager voor de brede (her)ontwikkeling van dit deel van Rotterdam-Zuid. Het Masterplan beschrijft wat er binnen Feyenoord City (her)ontwikkeld en gerealiseerd kan worden en hoe dat gebeurt. Hierbij is het van belang dat het bestemmingsplan niet te beperkend werkt, maar ruimte biedt voor verdere stedenbouwkundige uitwerkingen. Daarom wordt uitgegaan van een bestemmingsplan met veelal gemengde bestemmingen en waar mogelijk ook flexibiliteit voor de bouwmogelijkheden (zo wordt de situering van bebouwing niet exact vastgelegd). Daar waar nodig worden, voor het borgen van ruimtelijke kwaliteit of om negatieve omgevingseffecten te voorkomen, randvoorwaarden gesteld aan de globaliteit in de vorm van bijvoorbeeld uiterste bouwgrenzen, maximale hoogten, maximaal programma (maximaal bvo per functie en per deelgebied) enzovoorts. Dit zo nodig in combinatie met een voorwaardelijke verplichting. Zo wordt voorkomen dat het globale bestemmingsplan leidt tot onbegrensde ontwikkelingsmogelijkheden met daarbij behorende negatieve effecten voor de omgeving.

Voor fase 2 en 3 van Feyenoord City en de transformatie van de Veranda zijn het ruimtelijk kader en het programma nog het minst ver uitgewerkt. Dit betekent dat het wenselijk is om hier een wijze van bestemmen te kiezen die enerzijds de bestaande situatie en bestaande rechten respecteert, maar anderzijds ook ontwikkeling conform het Masterplan mogelijk maakt.

In hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving is de wijze van bestemmen nader uitgewerkt en toegelicht. Dit mede in relatie tot de mogelijkheden die de status van bestemmingsplan met verbrede reikwijdte onder de Chw biedt, een en ander zoals aangegeven in paragraaf 1.2.

1.4 Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt in Rotterdam-Zuid en wordt globaal begrensd door: het gebied ten noorden van het Stadionviaduct en de Coen Moulijnweg (de 'Stadiondriehoek'), ten oosten van de Colosseumweg en West Varkenoordseweg, ten zuidoosten van de 2e Rosestraat en de Persoonshaven tot het midden van de rivier de Nieuwe Maas ter hoogte van de Veranda inclusief het gebied 'de Veranda'.

Figuur 1.2. Ligging plangebied

1.5 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied gelden momenteel de volgende bestemmingsplannen geheel of gedeeltelijk.

bestemmingsplan	**vaststellingsdatum gemeenteraad**
Olympus	12 maart 2002
Hillesluis	30 september 2010
Kop van Feijenoord	13 oktober 2016
Feijenoord	19 maart 2011
Vreewijk	18 oktober 2010
Parapluherziening biologische veiligheid	14 juni 2018
Parapluherziening parkeernormering Rotterdam	14 december 2017

Voor een beperkt gedeelte van het plangebied, namelijk een gedeelte van het water/de Nieuwe Maas, geldt – met uitzondering van de parapluherzieningen – op dit moment geen bestemmingsplan. Met dit nieuwe bestemmingsplan worden alle huidige voor het plangebied geldende bestemmingsplannen vervangen door het onderhavige plan.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Landschapsstructuur

Het plangebied Feyenoord City ligt voor een groot gedeelte in de Varkenoordse polder. Dit gebied is aan de zuidkant begrensd door de Buitendijk en aan de noordkant door de Stadionweg. De Stadionweg volgt het tracé van de historische Varkenoordsche Dijk en ligt hoger ten opzichte van haar omgeving, maar is als dijk en/of dragende structuur minder goed herkenbaar. De bomenrij langs de weg, bestaande uit platanen, draagt bij aan het markeren van deze historische lijn.

Van oudsher vormde de Varkenoordsche dijk de scheidingslijn tussen de gorzen en de polders. Het beschermde het polderland tegen overstromingen en fungeerde eveneens als hoofdverbindingsweg op het eiland IJsselmonde. Nog steeds heeft de dijk een belangrijke ontsluitende functie.

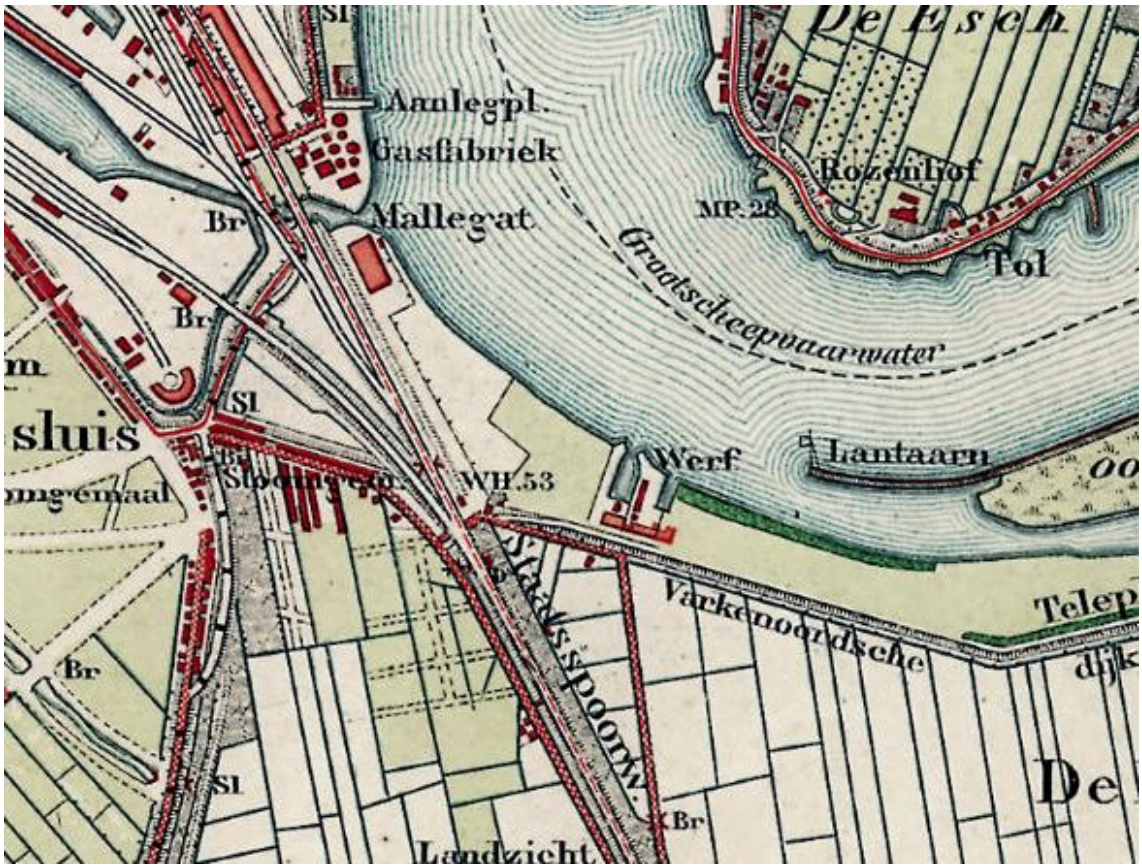
De polderstructuur aan de binnendijkse zijde, met een strakke rechte verkaveling, is nagenoeg verdwenen door de komst van het sportcomplex, park en woonwijken. Deze polder werd in de tweede helft van de 16^{e} eeuw bekaad. Daarna volgde een grondverdeling. In het begin van de 18^{e} eeuw vond de definitieve bedijking van de polder plaats. De Veranda, gelegen langs de oevers van de Nieuwe Maas, staat op de plek waar vroeger de gorzen (moeraszones) en platen voorkwamen.

Ontwikkelingen vanaf de tweede helft van de 19e eeuw

In 1872 komt de spoorlijn Dordrecht-Rotterdam Mallegat (op Zuid) gereed als onderdeel van 'Staatslijn I' (tracé Rotterdam-Breda). Het tracé loopt dwars door de Varkenoordse polder, ten oosten van het latere Vreewijk. Vanaf 1877 werd de verbinding over de Nieuwe Maas in gebruik genomen naar station Rotterdam Delftsche Poort.

Na 1910 is het omliggende gebied tot ontwikkeling gekomen, met de woonbebouwing van de wijk Hillesluis ten westen van het plangebied en de scheepswerven langs de Nieuwe Maas ten noorden daarvan. Het plangebied zelf bleef echter tot de jaren 30 van de 20^{e} eeuw nagenoeg onbebouwd, met uitzondering van een haven en de scheepswerf van Piet Smit langs de Nieuwe Maas die aan het einde van de 19^{e} eeuw is gegraven. In de jaren 30 van de 20^{e} eeuw kwam er meer bebouwing.

Het volgende kaartfragment toont de situatie aan het begin van de 20^{e} eeuw. De scheepswerf van Piet Smit is hierop zichtbaar.



Figuur 2.1. Historisch kaartfragment situatie begin 20e eeuw (bron: www.topotijdreis.nl)

Feyenoord speelde na de oprichting in 1908 in de beginperiode aan de Kromme Zandweg in Charlois. Het stadion was echter te klein geworden. Een nieuw stadion werd in recordtempo gebouwd en op 27 maart 1937 werd het stadion officieel geopend, onder de naam 'Stadion Feijenoord'. In de volksmond kreeg het al snel de naam 'De Kuip'.

Op het volgende kaartfragment uit 1938 is het stadion voor het eerst zichtbaar.

Figuur 2.2. Historisch kaartfragment uit 1938 (bron: www.topotijdreis.nl)

Ontwikkelingen na WOII

In de loop der jaren zijn de scheepswerven langs de Nieuwe Maas vertrokken en hebben zich verschillende gemengde bedrijven gevestigd langs de Maasoevers. Ook in de Stadiondriehoek vestigden zich verschillende bedrijven en kantoren. Vanaf het midden van de jaren 90 van de vorige eeuw is de Veranda op het voormalige 'Piet Smitterein' tot ontwikkeling gekomen.

De Veranda is samen met de Stadiondriehoek aangemerkt als 'hoekpunt' en geldt als overgangsgebied tussen het centrale stedelijke gebied en het tapijt van naoorlogse wijken. In combinatie met het klaverblad, het Kralingse Bos en het Zuiderpark werden de gebieden in het verleden voorbestemd te voorzien in de recreatiebehoeften van de Rotterdamse arbeiders. Met de stadsuitbreidingen van na de oorlog kregen de vier hoekpunten een veel centralere positie in de agglomeratie van Rotterdam. De hoekpunten liggen aan de recreatieve hoofdroutes tussen de stad en de ommelanden. Het hoekpunt Stadiondriehoek samen met de Veranda heeft een bijzondere waarde door zijn ligging in de buitenbocht van de rivier, waar vandaan het meanderen van de Maas goed zichtbaar is. De boulevard van de Veranda verbindt het Eiland van Brienenoord met het Mallegatpark via een stevige stenen promenade.

2.2 Archeologie

Beleidskader

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het Rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de

documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische waarden- en beleidskaart en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen, die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium sluit aan op en komt mede voort uit het Rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het Europese 'Verdrag van Malta' is ontwikkeld.

Het vaststellen, waarderen en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

Bewoningsgeschiedenis

Uit het bestemmingsplangebied zijn momenteel geen vindplaatsen bekend uit de prehistorie, Romeinse tijd en Vroege Middeleeuwen. Deze zijn in het gebied overigens wel te verwachten. Sporen uit de IJzertijd (800 voor Christus-begin jaartelling) kunnen voorkomen op veen, dat in het gehele bestemmingsplangebied in de ondergrond aanwezig is en dat afgedekt wordt door een laatmiddeleeuwse kleilaag. Langs de Maas bevinden zich kleiafzettingen, die vóór het begin van de jaartelling zijn afgezet en waarop bewoningssporen uit de Romeinse tijd kunnen voorkomen.

In de 10^{e}-12^{e} eeuw is het veen en het klei-op-veengebied ontgonnen en voor bewoning en landbouw geschikt gemaakt. Vóór 1300 is men met de bedijking gestart. Waarschijnlijk iets ten noorden van de huidige Stadionweg liep ooit de oudste dijk in dit gebied: de noordelijke dijk van de Riederwaard. Bij booronderzoek op industrieterrein De Veranda, langs de Bertus Bulstraat, werden archeologische indicatoren als aardewerk en bot gevonden die mogelijk wijzen op de nabijheid van de dijk. De datering van de vondsten en dijk komen in elk geval overeen.

De dijk sloot in het oosten aan op de nog bestaande dijk bij Oud-IJsselmonde (de huidige Bovenstraat). Bij de overstroming van de Riederwaard in 1373 ging het gebied ten onder. Bij de herbedijking werd ter plaatse van de Bovenstraat de oude dijk hergebruikt. Het bestemmingsplangebied lag lange tijd buitendijks; het werd pas vanaf het laatste kwart van de 16e eeuw weer bedijkt.

Archeologische verwachting

In het gehele bestemmingsplangebied kunnen bewoningssporen en vondsten uit de prehistorie, de Romeinse tijd en de Middeleeuwen voorkomen. In het verdwenen dijktracé van de Riederwaard, waarvan het exacte verloop onbekend is, worden met name bewoningssporen uit de 12e-14e eeuw verwacht.

Archeologie in de regels en op de verbeelding

Waarde - Archeologie 1

Voor het lager gelegen gebied ten westen van de Colosseumweg (Waarde - Archeologie 1) geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 200 m² en die tevens dieper reiken dan 1,0 m

beneden maaiveld.

Waarde - Archeologie 2

Voor de rest van het landgedeelte van het plangebied (Waarde - Archeologie 2) geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 200 m² en die tevens dieper reiken dan 2,0 m beneden maaiveld.

Waarde - Archeologie 3

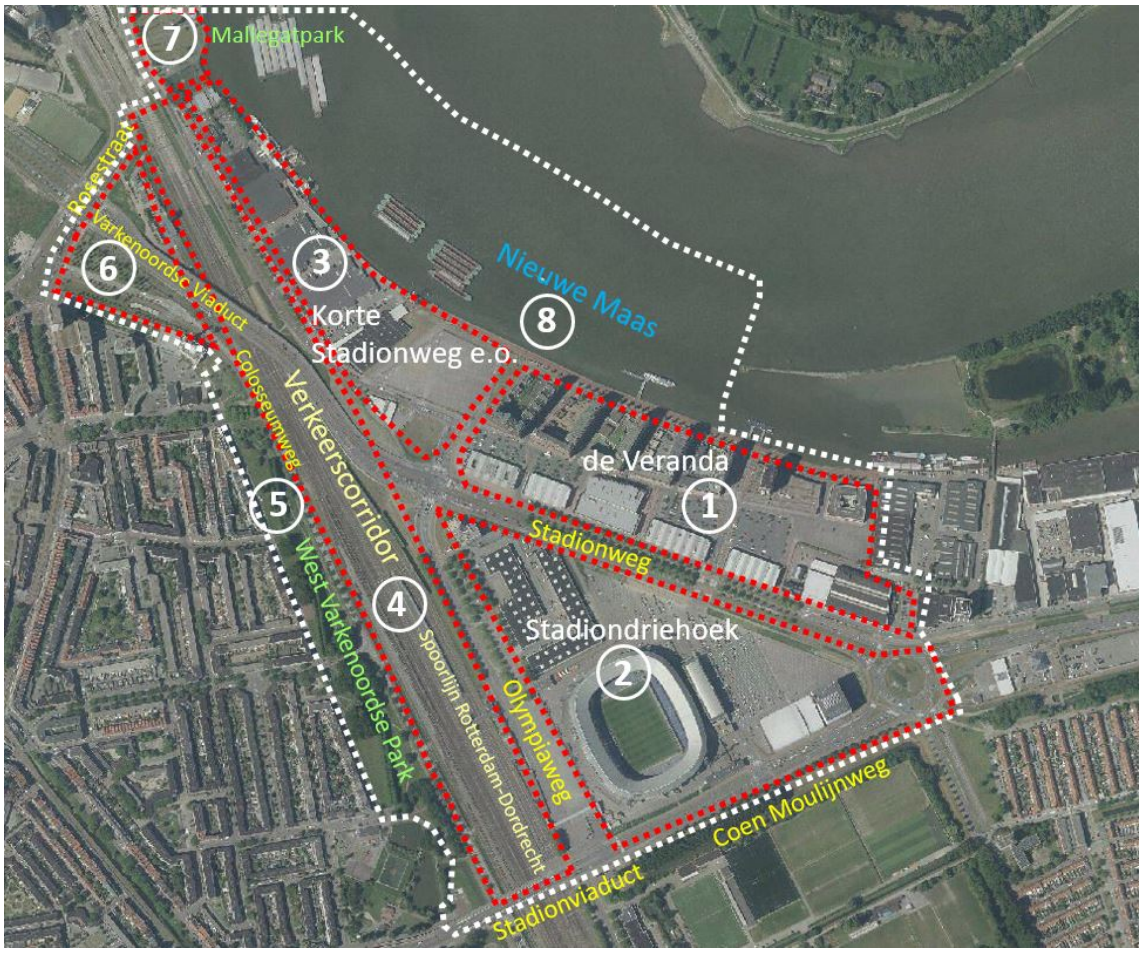
Het overige gebied betreft waterbodems (Waarde - Archeologie 3). Voor gebieden met water geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 200 m² en die tevens dieper reiken dan de huidige onderwaterbodem.

2.3 Huidige situatie

Ruimtelijke en functionele kenmerken

Het plangebied kan grofweg onderverdeeld worden in acht deelgebieden (figuur 2.3):

1. de Veranda;
2. Stadiondriehoek;
3. Korte Stadionweg e.o.;
4. verkeerscorridor;
5. West Varkenoordsepark;
6. Varkenoordseviaduct, 2e Rosestraat en Colosseumweg;
7. Mallegat;
8. Nieuwe Maas.



Figuur 2.3. Overzichtskaart indeling gebieden

Beschrijving van de deelgebieden

1. De Veranda

De Veranda is het gebied tussen de Stadionweg en de buitenbocht van de Nieuwe Maas. In het noordelijke deel staan tussen de Piet Smitkade en het Cor Kieboomplein een zestal appartementencomplexen. Deze complexen bestaan afwisselend uit hoge en relatief lage bouwblokken rondom een semi-openbaar woonhof. De wooncomplexen staan allemaal haaks op de kade en de Nieuwe Maas en zijn goed zichtbaar vanaf de oevers. De semi-openbare woonhoven worden gevormd door een dubbele reeks van parallel en lineair achter elkaar geplaatste woongebouwen. De gebouwen, de hoven en de tussenliggende straatjes waaieren met de bocht van de Nieuwe Maas mee. Het woongebied ligt momenteel vrij geïsoleerd en heeft weinig interactie met andere stedelijke woonmilieus in de stad. De toegevoegde waarde van de ligging aan de rivier voor het woonmilieu is nu beperkt tot uitzicht.

Op de begane grond van deze gebouwen zijn – aan de zijde van het Cor Kieboomplein – ook enkele winkels, horeca, kantoren, een zonnestudio en een praktijkruimte voor gezondheidszorg (tandheelkunde) gevestigd. De Piet Smitkade langs de Nieuwe Maas bestaat uit een breed verlaagd deel dat direct aan het water grenst, en een deel op hoger niveau, dat aansluit op het maaiveld van de woongebouwen. Tegenover de dwarsstraten zijn trappen en hellingen in het talud opgenomen, van waar men het lagere kadeniveau bereikt. Het lage kadeniveau bestaat uit een stenige kade die is ingericht met bankjes, verlichting en een breed opgezette strook voor fietsers en wandelaars. Deze functies worden geaccentueerd door een bomenrij (iepen). In de Nieuwe Maas liggen twee aanlegsteigers. Eén van deze steigers wordt gebruikt door de watertaxi.

Figuur 2.4. Cor Kieboomplein met commerciële functies en appartementen (bron: Google Streetview, 2018)

Tussen de woonbebouwing in de Veranda en de Stadionweg ligt een gebied met grootschalige commerciële gebouwen aan pleinvormige ruimtes waarin parkeerplaatsen zijn opgenomen voor de commerciële functies en voor druk bezochte evenementen in het stadion. De grote bouwblokken met diverse functies, zoals politiebureau, bioscoop en grootschalige detailhandel, hebben gekleurde gevels met reclame-uitingen erop. Deze gekleurde gevels en reclame zijn zowel naar de Stadionweg als naar het parkeerplein gericht.

Centraal door dit gebied is een wegprofiel met een breedte van circa 50 m opgenomen. Het profiel van de Puck van Heelstraat loopt vanaf de Stadionweg door tot aan de kade, zodat commerciële gebouwen en de Stadiondriehoek een zichtrelatie met elkaar hebben.

Aan de achterzijde van de grootschalige commerciële gebouwen ligt de Stadionweg. De Stadionweg is de toegangsweg tot Rotterdam Centrum en de Kop van Zuid en is gelegen op de voormalige locatie van de Varkenoordsche dijk. Het tracé van de Stadionweg ligt plaatselijk hoger dan het bedrijventerrein Stadionweg. De belangrijke ontsluitingsfunctie van de Stadionweg wordt benadrukt door het brede en groene wegprofiel met de tramlijn in de wegas, de groenstroken en langzaam verkeersroutes, groene dijktaluds en drie bomenrijen van platanen. De Stadionweg vormt samen met de dijk een duidelijke lijn in het stedelijke landschap. Vanaf de Stadionweg is de skyline van Rotterdam goed zichtbaar als men richting het centrum rijdt.

Aan de kant van de Stadionweg prevaleren de commerciële functies, die in een gebouwd lint 'de Veranda' over de volledige lengte overspannen en herkenbaar maken. De uitstraling van de functies aan de zijde van de Stadionweg heeft weinig allure, maar is wel passend bij de commerciële uitstraling die dit bedrijvenpark met zich meebrengt. In de zuidoosthoek van de Veranda is een aantal gemengde functies te vinden. Deze bestaan uit een groothandel, een garagebedrijf en een kantoorpand.

2. Stadiondriehoek

De Veranda en de Stadiondriehoek worden van elkaar gescheiden door de Stadionweg.

In de Stadiondriehoek is De Kuip de meest beeldbepalende functie (figuur 2.5). De Kuip is een multifunctioneel stadion met 51.000 zitplaatsen. Naast de voetbalwedstrijden van Feyenoord en het Nederlands elftal worden ook andere evenementen georganiseerd. De Kuip beschikt in het Maasgebouw ook over diverse zalen waar vergaderingen en feesten en partijen kunnen plaatsvinden. Daarnaast beschikt het stadion over een museum, een restaurant en een catering- en evenementenservice. De Kuip is beschermd als gemeentelijk monument.

De grote parkeerterreinen bevinden zich aan de zijde van de Stadionweg, voornamelijk op het van Zandvlietplein. Het stadion is via diverse toegangspoorten toegankelijk. Aan de zijde van de Olympiatribune is het stadion voor treinreizigers tijdens wedstrijden en evenementen bereikbaar door middel van een overkapte loopbrug. Deze overdekte en directe loopbrug is voor toeschouwers van de uitspelende club. Overige treinreizigers kunnen hier geen gebruik van maken. Deze loopbrug over de Olympiaweg staat in directe verbinding met NS-station Rotterdam Stadion.

Figuur 2.5. De Kuip gezien vanaf de Olympiaweg (bron: Google Streetview, 2018)

In de hoek van de Stadionweg en Coen Moulijnweg is het Topsportcentrum Rotterdam gevestigd. Dit is een grote overdekte sportaccommodatie naast De Kuip. Het centrum heeft vier indoorhallen die gebruikt worden door een volleybalclub, een basketbalclub en een hockeyclub. In het pand bevinden zich ook andere functies, zoals een fysiotherapeut en een sportopleidingslocatie van het Albeda college.

In de noordelijke hoek van de Stadiondriehoek is wat gemengde bedrijvigheid gevestigd. Zo zit hier onder andere een verhuurbedrijf, een autoschadebedrijf, een bedrijf in opslagmogelijkheden en een kantoorgebouw.

In de huidige situatie heeft de Stadiondriehoek een functionele verbinding met de Nieuwe Maas door de aanleg van de 'centrale-as' die vanaf het Maasgebouw naar de rivier loopt. De noordoostelijke toegang tot de Stadiondriehoek, bestaande uit brede trappartijen over de waterkering, legt een directe relatie tussen het forum binnen de Stadiondriehoek, de tramhalte, het balkon op de Maas binnen de Veranda en de aanlegsteiger voor onder andere de passagiersvaart. De (zicht)relatie tussen De Kuip, de dijk en

de Nieuwe Maas is moeilijk herkenbaar, ondanks dat er ruimte tussen de bebouwing aanwezig is om de relatie te versterken.

3. Korte Stadionweg en e.o.

In het noordwestelijke deel van het plangebied is in de huidige situatie vooral gemengde bedrijvigheid aanwezig. Het gaat om het gebied tussen de Korte Stadionweg en de Nieuwe Maas.

In het zuidelijke gedeelte van dit deelgebied ligt een groot parkeerterrein wat ook gebruikt wordt voor bezoekers van De Kuip, met langs de Korte Stadionweg daarnaast een tankstation.

Figuur 2.6. Korte Stadionweg met gemengde bedrijvigheid (bron: Google Streetview, 2018)

4. Verkeerscorridor

De westzijde van het plangebied bestaat uit een verzameling van verschillende verkeersstromen. De grootste ruimtevrager betreft de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht. De spoorbaan, die hier boven de grond ligt, vormt een belangrijk kenmerk voor dit deel van de stad. Overgang van west naar oost is voor het overige verkeer alleen mogelijk via het Varkenoordseviaduct en het Stadionviaduct. Tijdens wedstrijden van Feyenoord maken supporters gebruik van de voetgangersbrug ter hoogte van station Rotterdam Stadion.

In het noordelijke deel overkruist de Stadionweg via het Varkenoordseviaduct de spoorlijnen. Het viaduct komt uit op het kruispunt met de Laan op Zuid en de 2e Rosestraat. Het Stadionviaduct verbindt de Breeweg en Coen Moulijnweg en is hiermee een belangrijke oost-westverbinding tussen snelweg A16 en Rotterdam-Zuid.

De Olympiaweg en Colosseumweg liggen ten oosten en westen van de spoorbaan.

5. West Varkenoordsepark

Binnen het plangebied valt ook een smalle groenstrook van circa 50 m breed tussen de Colosseumweg

en de West-Varkenoordseweg. Dit gebied wordt gebruikt als groenvoorziening voor de naastgelegen wijk Hillesluis.

6. Varkenoordseviaduct, 2e Rosestraat en Colosseumweg

In de hoek tussen het viaduct, de 2e Rosestraat en het spoor staan aan de Rosestraat een aantal gebouwen ten dienste van het spoor en de treinen. Tevens vinden hier opslagactiviteiten plaats in verband met calamiteiten. De driehoek tussen Varkenenoordseviaduct, 2e Rosestraat en Colosseumweg bestaat uit een groenstrook.

7. Mallegat

Mallegat is gelegen op de plek van de voormalige gemeentelijke gasfabriek Feijenoord en dankt zijn naam aan een voormalige watergang ter plaatse. Na de sloop van de fabriek zijn twee gashouders en een watertoren gespaard gebleven die een monumentale waarde hebben. In de huidige parkinrichting zijn de koepels en de watertoren centraal aanwezig en is een sportveldencomplex (Cruyffcourt) aangelegd.

8. Nieuwe Maas

De Nieuwe Maas vormt de noordoostelijke begrenzing van het plangebied en is een belangrijke doorgaande vaarweg voor de scheepvaart. Tevens is een ankerplaats voor duwbakken aanwezig. Ter hoogte van de Veranda ligt een aanlegplaats voor de watertaxi.

Oriëntatie en bereikbaarheid

Het plangebied wordt omsloten door een aantal belangrijke verkeersaders. Ten westen van het plangebied ligt de spoorwegverbinding Rotterdam-Dordrecht. Langs de noordkant van het plangebied stroomt de Nieuwe Maas.

De Kuip ligt in een driehoek die wordt ontsloten door de Stadionweg, die dwars door het plangebied loopt, de Olympiaweg langs de spoorlijn en de Coen Moulijnweg, die ook de zuidelijke afbakening vormt van het plangebied.

De Stadionweg loopt uit in het Varkenoordseviaduct om verder in westelijke richting over te gaan in de Laan op Zuid en via het kruispunt naar de 2e Rosestraat. Dit zijn de verbindingen naar de noordoever. Vanuit het westen is het plangebied te bereiken vanaf de A16 via de John F. Kennedyweg. Verder zijn de Korte Stadionweg, de Colosseumweg en de Breeweg belangrijke ontsluitingswegen voor het plangebied.

Het plangebied wordt ook ontsloten door een aantal openbaar vervoerverbindingen. Met de trein is het plangebied te bereiken via de stations Rotterdam Zuid en Rotterdam Lombardijen. Tijdens thuiswedstrijden is ook het station Rotterdam Stadion naast De Kuip geopend. Vanaf Rotterdam Centraal is het gebied te bereiken via de tramhalte Rotterdam Stadion en met de bus via de halte bij het NS-station Rotterdam Zuid. Vanuit Lombardijen is het gebied met de tram te bereiken via de tramhalte Breeplein. Vanaf Zuidplein is het gebied te bereiken via een overstap van de metro op de tram naar de tramhalte Rotterdam Stadion. Naast de verbindingen via de trein en tram, is er aan de Piet Smitkade ook een halte gevestigd van de watertaxi. Het plangebied is dus ook via het water te bereiken.

2.4 Stadsgezichten en Monumenten

Algemeen

De gemeente Rotterdam kent een groot aantal panden en gebieden die vanwege cultuurhistorische waarden worden beschermd. Voor de bescherming wordt gebruikgemaakt van bestaand instrumentarium. In het bestemmingsplan zijn geen nadere planologische regelingen opgenomen, behoudens (indien aan de orde) de planologische bescherming die overeenkomstig de Erfgoedwet (2016) dient te rusten op een beschermd dorps- of stadsgezicht. De gemeente Rotterdam maakt onderscheid tussen de volgende gebieden en gebouwen.

Beschermde stadsgezichten (BS)

Rotterdam kent door haar stedelijke omgeving alleen beschermde stadsgezichten. Een beschermd stadsgezicht is een groep van onroerende zaken die van algemeen belang zijn wegens schoonheid, onderlinge ruimtelijke structurele samenhang of wetenschappelijke waarde. De bescherming richt zich op de stedenbouwkundige karakteristiek en op een samenhangend geheel van straten en bebouwing. Het gaat om gebieden die ouder zijn dan vijftig jaar. Na aanwijzing van een beschermd stadsgezicht dient er binnen twee jaar een bestemmingsplan beschikbaar te zijn waarin de historische kwaliteiten en de relatie tot eventuele toekomstige ontwikkelingen vastliggen.

Wederopbouwaandachtsgebieden

Naast de van rijkswege beschermde stadsgezichten kent Rotterdam in de binnenstad een aantal wederopbouwaandachtsgebieden met een waardevolle samenhang tussen het stratenplan, de invulling van de bouwblokken en de architectuur. Bij nieuwe ontwikkelingen dient bekeken te worden hoe deze historische kwaliteiten kunnen worden behouden. Betreffende gebieden hebben geen juridische of formele status.

Rijksmonumenten (RM) en Gemeentelijke monumenten (GM)

Een Rijks- of gemeentelijk monument kan zijn een gebouw, water, terrein of een ander object dat van nationaal belang is, of van algemeen belang voor Rotterdam is (gemeentelijk monument), vanwege de schoonheid, betekenis voor de wetenschap of de cultuurhistorische waarde. Dit is vastgelegd in respectievelijk de Erfgoedwet (2016) en de monumentenverordening Rotterdam 2010. Bij een monument gaat het om één gebouw of complex, zowel van buiten als van binnen. Voor een Rijksmonument geldt dat het object ten minste vijftig jaar oud moet zijn. Als vanzelfsprekend is het verboden om wijzigingen aan te brengen aan een beschermd monument zonder vergunning.

Beeldbepalende objecten (BO) en Beeldbepalende gevelwanden (BG)

In Rotterdam is een groot aantal gebouwen te vinden die geen status hebben als gemeentelijk monument, maar wel van monumentale waarde zijn, zogenaamde beeldbepalende objecten. Voor deze panden geldt geen wettelijke bescherming, maar de gemeente zet zich wel in om de waarden van deze panden te behouden. Ook kent Rotterdam monumentale gevelwanden. Deze komen zelden in aanmerking voor een monumentstatus, maar zij bepalen voor een belangrijk deel wel het karakter van de stad. Deze wanden versterken de ruimtelijke kwaliteit en instandhouding wordt dan ook gestimuleerd.

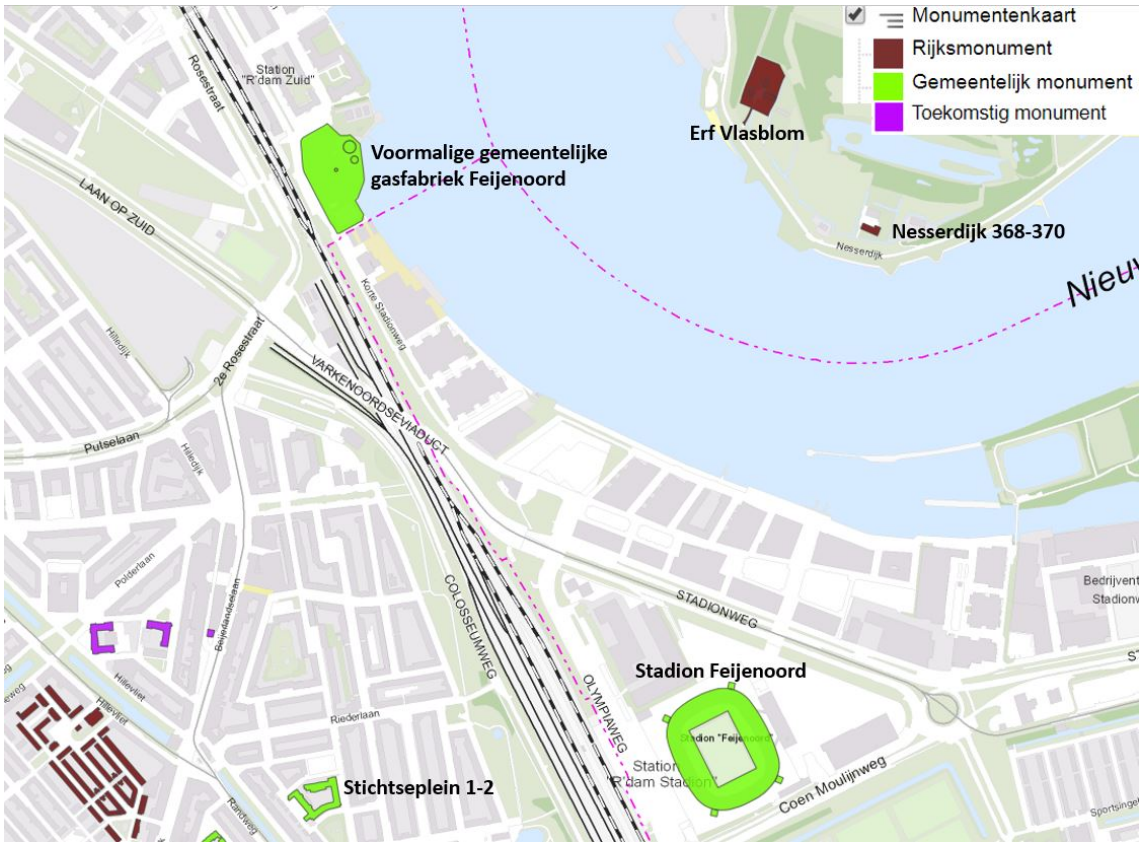
Het plangebied

Binnen het bestemmingsplangebied ligt geen beschermd stadsgezicht.

In de Stadiondriehoek staat Stadion Feijenoord (De Kuip). Het ontwerp is van L.C. van der Vlugt (medeontwerper van de Van Nelle-fabriek). In 1991 is het stadion benoemd tot gemeentelijk monument (monumentnummer E-022). De huidige vorm van het stadion is ontstaan na grootscheepse renovaties in 1994.

In Mallegat ligt de voormalige gemeentelijke gasfabriek Feijenoord. Na de sloop van de fabriek zijn twee gashouders en een watertoren gespaard gebleven die zijn aangewezen als gemeentelijk monument (monumentnummer C-010b).

Naast Stadion Feijenoord en de voormalige gemeentelijke gasfabriek Feijenoord kent het plangebied geen verdere cultuurhistorisch waardevolle elementen (Rijksmonumenten, provinciale monumenten, gemeentelijke monumenten of beeldbepalende objecten). Wel liggen er in de omgeving van het plangebied enkele monumenten (figuur 2.7).



Figuur 2.7. Monumenten in en in de omgeving van het plangebied

Hoofdstuk 3 Feyenoord City

3.1 Voorgeschiedenis gebiedsontwikkeling

3.1.1 Eerste plannen voor een grootschalige herontwikkeling op Zuid: Stadionpark

Sinds het plan voor de Kop van Zuid uit 1985 is Rotterdam bezig een herkenbaar front aan de rivier te maken. Zuid heeft een gezicht gekregen aan de rivier en nieuwe investeringen en gebruikers aangetrokken. Het benutten van de bijzondere ligging aan de rivier en daarmee de belangrijkste openbare ruimte van de stad, is nog op veel meer plaatsen mogelijk. Stadionpark wordt beschouwd als de volgende stap in een reeks rivierfront-ontwikkelingen. De eerste plannen voor het gebied komen voort uit een bestuursopdracht uit april 2007. In de bestuursopdracht waren de volgende ambities voor de ontwikkeling van Stadionpark geformuleerd:

- voor Stadionpark wordt het thema 'sport en leisure' verder uitgebouwd;
- het sportcluster Varkenoord accommodeert een volledige sportcarrière. Jong en oud, professional en amateur, moet zich thuis voelen op het sportcluster en zijn sport daar kunnen beoefenen;
- er is spin-off van de te ontwikkelen projecten voor de inwoners van Rotterdam-Zuid: zowel wat betreft opleiding als stage en werkgelegenheid;
- Stadionpark functioneert als een volwaardig onderdeel van Rotterdam. Dat betekent meer dynamiek en een intensiever gebruik van de ruimte;
- het wordt de imago bepalende plek voor Rotterdam Sportstad;
- Stadionpark is niet voor sport alleen. Ook werken, wonen, verkeer en vervoer krijgen de nodige aandacht en dragen bij aan het karakter van het gebied.

Deze ambities zijn vervolgens verwoord in verschillende visies en masterplannen waaronder de op 11 februari 2010 door de gemeenteraad vastgestelde structuurvisie Stadionpark, het Masterplan Sportcampus Rotterdam en Park de Twee Heuvels (juni 2013) en de gebiedsvisie Stadionpark (2018).

3.1.2 Een actueel kader: de Gebiedsvisie Stadionpark (2018)

Het gebied Feyenoord City maakt onderdeel uit van het Stadionpark waarvoor op 1 februari 2018 een nieuwe gebiedsvisie is vastgesteld door de gemeenteraad. Met de gebiedsvisie zijn de eerder vastgestelde visies en masterplannen in een actuele context geplaatst.

De gebiedsvisie Stadionpark vormt de actuele visie op het gebied waarin alle ontwikkelingen – waaronder een nieuw stadion voor Feyenoord – samenkomen. De gebiedsvisie is in de plaats getreden van de structuurvisie, maar vormt geen formele structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening. In het proces van de gebiedsvisie Stadionpark zijn voor de locatie van een nieuw stadion drie locaties nader onderzocht en afgewogen (zie de bijlage bij het MER 'Locatiekeuze en vernieuwbouw').

Figuur 3.1. Kaart gebiedsvisie

De opgave is om het gebied Stadionpark een sterkere samenhang en identiteit te geven. Het huidige gebied wordt gekenschetst door sterke functies in een sterk functioneel ingericht gebied: grote doorgaande verbindingen voor de auto en trein die als barrières door het Stadionparkgebied heen lopen. De verschillende deelgebieden als de Veranda, het Sportdorp en het bedrijventerrein functioneren op zichzelf behoorlijk goed. De ambitie van de gebiedsvisie betreft het creëren van een aantrekkelijk stadsdeel met een grote meerwaarde voor de stad en de omliggende wijken. Hiertoe wordt ingezet op een gebied met een sterke identiteit, herkenbaar in sfeer en programma.

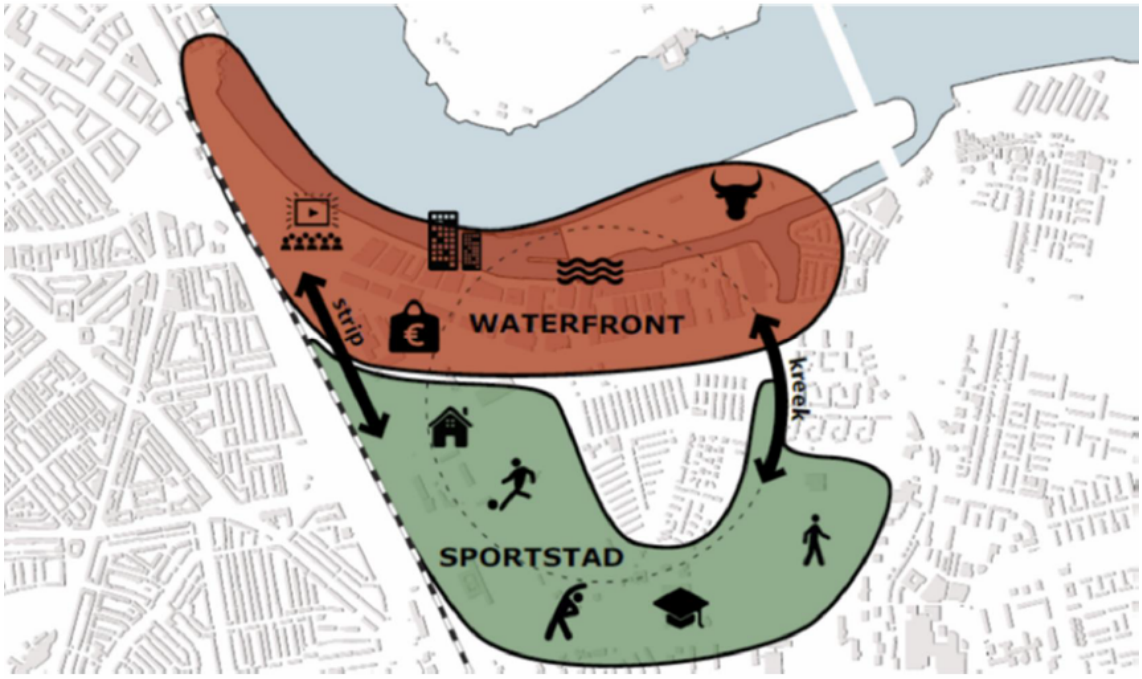
De visie voor het Stadionpark bestaat uit 4 samenhangende ambities:

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

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

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

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



Figuur 3.2. De herkenbare delen van de Gebiedsvisie Stadionpark

Het bestemmingsplangebied maakt onderdeel uit van zowel het Waterfront en Sportstad. Het Waterfront bestaat uit de Veranda, het gebied rond het nieuwe stadion ten westen van de Veranda, bedrijventerrein Stadionweg, de rivieroever en het Eiland van Brienenoord. Sportstad omvat Varkenoord, Sportdorp, Park de Twee Heuvels en strekt zich uit tot in de Stadiondriehoek met de herontwikkelde Kuip, Topsportcentrum en woningbouw in de driehoek. De Strip, de verbinding tussen het nieuwe stadion en De Kuip, koppelt beide delen aan de westkant van het gebied aan elkaar. Het nieuwe stadion en De Strip vervullen een belangrijke rol in het verbinden van Stadionpark met de omliggende wijken, waardoor de bewoners gebruik kunnen maken van het groen, de rivieroever en de recreatie- en sportmogelijkheden die Stadionpark biedt.

Gemeentelijke Position Paper 2017

In het Position Paper Gebiedsontwikkeling Feyenoord City geeft de gemeente aan dat zij medewerking wil verlenen aan de gebiedsontwikkeling Feyenoord City en onder welke voorwaarden. Naast een korte beschouwing van de stedelijke beleidsambities, waaraan de gebiedsontwikkeling een bijdrage levert, zijn voorwaarden geformuleerd op het gebied van het te ontwikkelen programma, organisatie en zeggenschap, kwaliteit, financiën, grondposities etc.

3.1.3 Een nieuw stadion

Na diverse pogingen om een nieuw stadion te ontwikkelen en de huidige Kuip te 'vernieuwbouwen', is het project gestart voor de ontwikkeling van Feyenoord City. Feyenoord City zal onderdeel gaan uitmaken van Stadionpark en wordt een geheel nieuw verblijfsgebied rond het Nieuwe Stadion.

De Kuip

Bij de oplevering in 1937 was De Kuip zijn tijd ver vooruit. Het stadion was lange tijd het grootste van Nederland. Nog steeds is het accommoderen van de thuiswedstrijden van Feyenoord de belangrijkste functie. Tot een aantal jaren geleden was het stadion ook het decor van Europacupfinales en interlands. Voor de KNVB Bekerfinale is het dat nog steeds. Als multifunctioneel stadion was De Kuip ook lange tijd een geliefde concertlocatie. Recent zijn er weer nieuwe concerten georganiseerd. Nu, na ruim 80

jaar, is het huidige stadion weliswaar constructief nog steeds in acceptabele staat, maar voldoet het niet meer aan de moderne eisen die bezoekers en gebruikers stellen aan een stadion en zijn omgeving.

De Kuip heeft momenteel onvoldoende exploitatiemogelijkheden. De service en het comfort voldoen niet aan de hedendaagse eisen en wensen. Hierdoor blijven de inkomsten uit het stadion al langere tijd achter bij die van andere clubs in binnen- en buitenland.

Feyenoord heeft de ambitie om in Nederland weer vast in de top mee te draaien en ook Europees opnieuw een rol van betekenis te spelen. Om die ambities waar te kunnen maken, moeten de inkomsten uit de niet-voetbalactiviteiten fors omhoog. De noodzakelijke investeringen voor een nieuw voetbalstadion zijn met voetbalwedstrijden alleen niet rendabel. Bovendien wil Feyenoord tegemoetkomen aan de steeds hogere eisen en wensen die haar gasten stellen aan een stadionbezoek.

Ingrijpende maatregelen om de huisvesting naar het vereiste hogere plan te tillen, zijn nodig. Feyenoord wil een nieuwe huisvestingsoplossing realiseren, die op de korte en langere termijn de beste mogelijkheden biedt om haar ambities te realiseren.

Reeds bij de renovatie van De Kuip in 1994 was het de bedoeling om na een periode van circa 20 jaar een nieuw stadion te betrekken. Hiertoe zou vanaf 2005 worden gewerkt aan een nieuw stadion dat in 2015 klaar zou zijn. In de periode tot 2013 zijn pogingen ondernomen een nieuw stadion te realiseren langs de Nieuwe Maas en op Varkenoord, vlakbij de huidige Kuip.

Waarom geen vernieuwbouw

In de bijlage bij het MER 'Locatiekeuze en vernieuwbouw' is de historie van diverse mogelijke locaties voor een nieuw stadion weergegeven, alsmede de eerdere plannen voor vernieuwbouw van De Kuip. De vroege plannen (periode 2010-2015) zijn overwegend niet financieel haalbaar gebleken of boden onvoldoende kansen voor een geslaagde gebiedsontwikkeling (meer dan een stadion). In 2015 is de gemeente gestart met een brede gebiedsvisie Stadionpark (zie hiervoor) waar ook drie mogelijke locaties voor een nieuw stadion onderdeel van zijn, te weten Veranda west, Veranda oost en de Stadiondriehoek. Stadiondriehoek betreft de huidige locatie van De Kuip, hiervoor is zowel naar nieuwbouw als vernieuwbouw gekeken. Renovatie van De Kuip is als oplossing niet overwogen omdat de beoogde capaciteitsvergroting daarmee niet behaald kan worden.

Deze drie locaties zijn vergeleken op drie aspecten:

- mate van bijdrage aan gemeentelijke doelstellingen (stedelijke opgave en gebiedsvisie Stadionpark);
- maatgevende milieuaspecten: buitendijks bouwen & waterveiligheid, externe veiligheid, geluidshinder (i.r.t. woonklimaat) en bereikbaarheid;
- haalbaarheid (met name financieel).

De locatie Stadiondriehoek scoort minder op de mate waarin kan worden bijgedragen aan de gemeentelijke doelstellingen zoals de woningbouwopgave en werkgelegenheid.

De maatgevende milieuaspecten zijn afgeleid uit het plan-MER bij de structuurvisie Stadionpark (2010).

Wat betreft buitendijks bouwen is geconcludeerd dat de locaties aan/in de rivier niet leiden tot een relevant effect op de nautische veiligheid en de maatgevende hoogwaterstand en daarmee niet wezenlijk anders scoren dan de locatie Stadiondriehoek. Wat betreft externe veiligheid is de locatie Veranda oost beter dan de locatie Veranda west en Stadiondriehoek. Dit komt met name door het spoor.

Vanuit andere aspecten scoort Veranda west echter beter dan Veranda oost en Stadiondriehoek. Vanuit geluid is de locatie Veranda west beter. Voor de locatie Veranda oost gelden daarnaast mogelijk negatieve effecten op de natuur van Eiland van Brienenoord. Ten slotte scoort de locatie Veranda west iets beter vanuit oogpunt van bereikbaarheid, met name wanneer naar OV wordt gekeken. Om deze redenen is gekozen voor de locatie Veranda west voor het nieuwe stadion.

De locatie Veranda west scoort het beste op de bijdrage aan de gemeentelijke doelstellingen en financiële haalbaarheid.

Ten slotte zitten aan vernieuwbouw van De Kuip grote risico's omdat ook ingeval van een verbouwing doorgespeeld moet worden. Dat leidt tot langere bouwtijd en extra bouwrisico. Om deze redenen is gekozen voor een nieuw stadion.

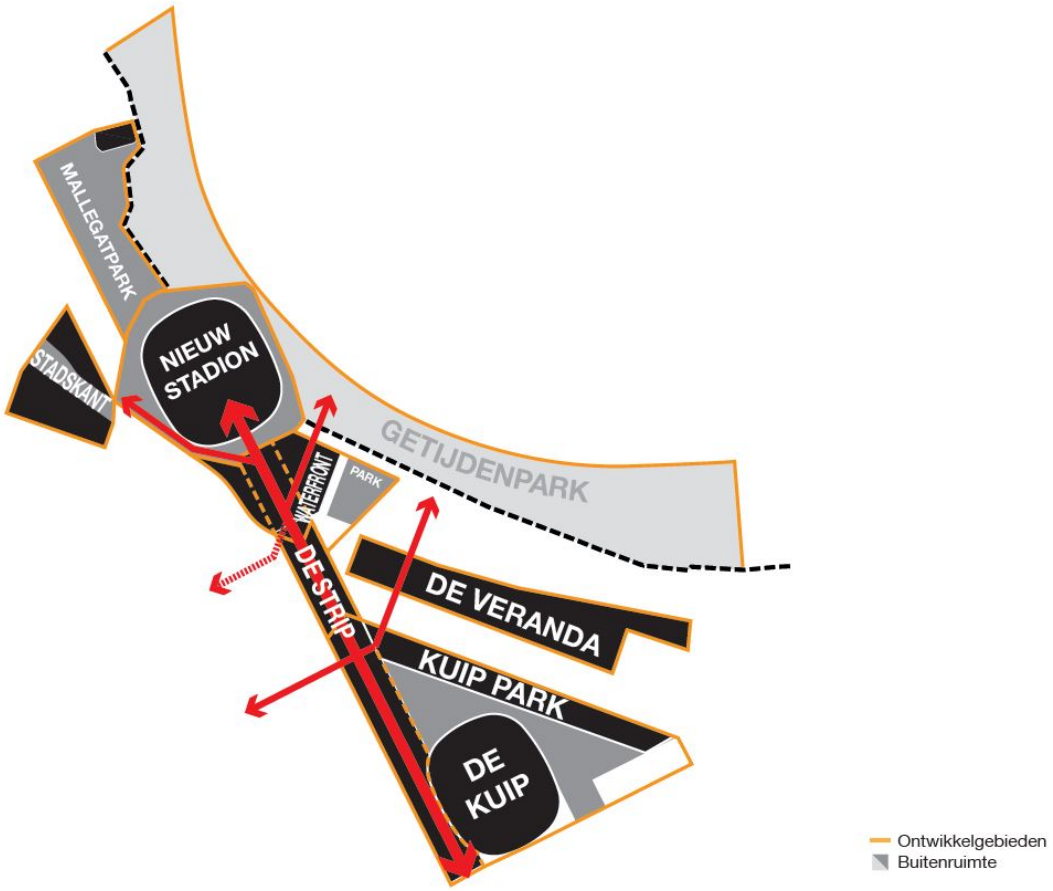
3.2 Masterplan Feyenoord City

Het door de gemeenteraad vastgestelde masterplan Feyenoord City (28 november 2019) is gebaseerd op de gebiedsvisie Stadionpark en geeft uitwerking aan de daarin geformuleerde ambities. In paragraaf 3.3 wordt de gebiedsontwikkeling nader omschreven. Na onderzoek van programma alternatieven in het MER is een bijbehorend programma vastgesteld, dit is nader onderbouwd in paragraaf 3.6.

Figuur 3.3. Totale gebiedsontwikkeling (bron: OMA)

De aanleiding voor de gebiedsontwikkeling van Feyenoord City is het initiatief voor het nieuwe stadion, waardoor een momentum ontstaat, dat wordt doorgetrokken naar realisering van een levendige wijk aan de Maas. De gebiedsontwikkeling maakt het mogelijk om maximaal in te zetten op de doelstellingen en ambities voor Rotterdam-Zuid. Het nieuwe stadion is de aanjager om fase 1 te starten waarin het nieuwe stadion als icoon en multifunctioneel gebouw een prominente plek inneemt. Met de realisatie van het nieuwe stadion ontstaat elders in het gebied ruimte voor ontwikkeling. Feyenoord City wordt een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsgebied voor haar bewoners en bezoekers. Met het oog op de collectieve ambitie om met de bouw van een nieuw stuk stad Rotterdam-Zuid naar een hoger plan te tillen, biedt Feyenoord City creatieve oplossingen voor de huidige mobiliteitsproblemen, hoogwaardige openbare ruimte, nieuwe verbindingen naar de stad zelf en haar erfgoed en identiteit, de Maas, de aanzet tot een dicht bebouwde ontwikkeling rond het nieuwe stadion als ontwikkelingsimpuls voor verdere integratie van het gebied in Rotterdam-Zuid en de stad als geheel.

Het masterplan bestaat uit 8 te onderscheiden, onafhankelijke maar onderling samenhangende ontwikkelingsgebieden (figuur 3.4). Het masterplan legt verbindingen op meerdere niveaus: dat van de stad door middel van de skyline en dat van de buurt door middel van de ervaring van de gebruikers (de menselijke maat).



Figuur 3.4. Opbouw masterplan

De beschrijving van de ontwikkelingsgebieden is opgenomen in paragraaf 3.3.

3.3 Beschrijving van het plan en fasering

3.3.1 De doelen

Feyenoord City geeft in belangrijke mate invulling aan de gemeentelijke visie voor het gebied Stadionpark zoals die in de gebiedsvisie in februari 2018 is vastgelegd. De ambitie van de gebiedsvisie betreft het creëren van een aantrekkelijk stadsdeel met een grote meerwaarde voor de stad en de omliggende wijken. Hiertoe wordt ingezet op een gebied met een sterke identiteit, herkenbaar in sfeer en programma: het gebied is een bestemming. Voor de omliggende wijken moet het gebied een sterkere en bredere functie voor vrijetijdsbesteding krijgen; het moet een plek aan de rivier bieden en daarmee bijdragen aan de woonkwaliteit. Tegelijk moet de ontwikkeling een impuls zijn voor de omliggende gebieden. Naast de omliggende woongebieden is een belangrijke doelstelling het versterken van het naastgelegen winkelgebied Beijerlandselaan. Om een gebied te creëren dat de hele dag veilig en aantrekkelijk is, wordt ingezet op een mix van functies. Hier draagt ook de toevoeging van een groot aantal woningen aan bij, van stedelijk wonen aan de rivier tot wonen in een parkachtige setting.

In het Milieueffectrapport (zie bijlage 1) is naast inzicht in de milieueffecten, ook in beeld gebracht hoe het plan bijdraagt aan de gestelde doelen.

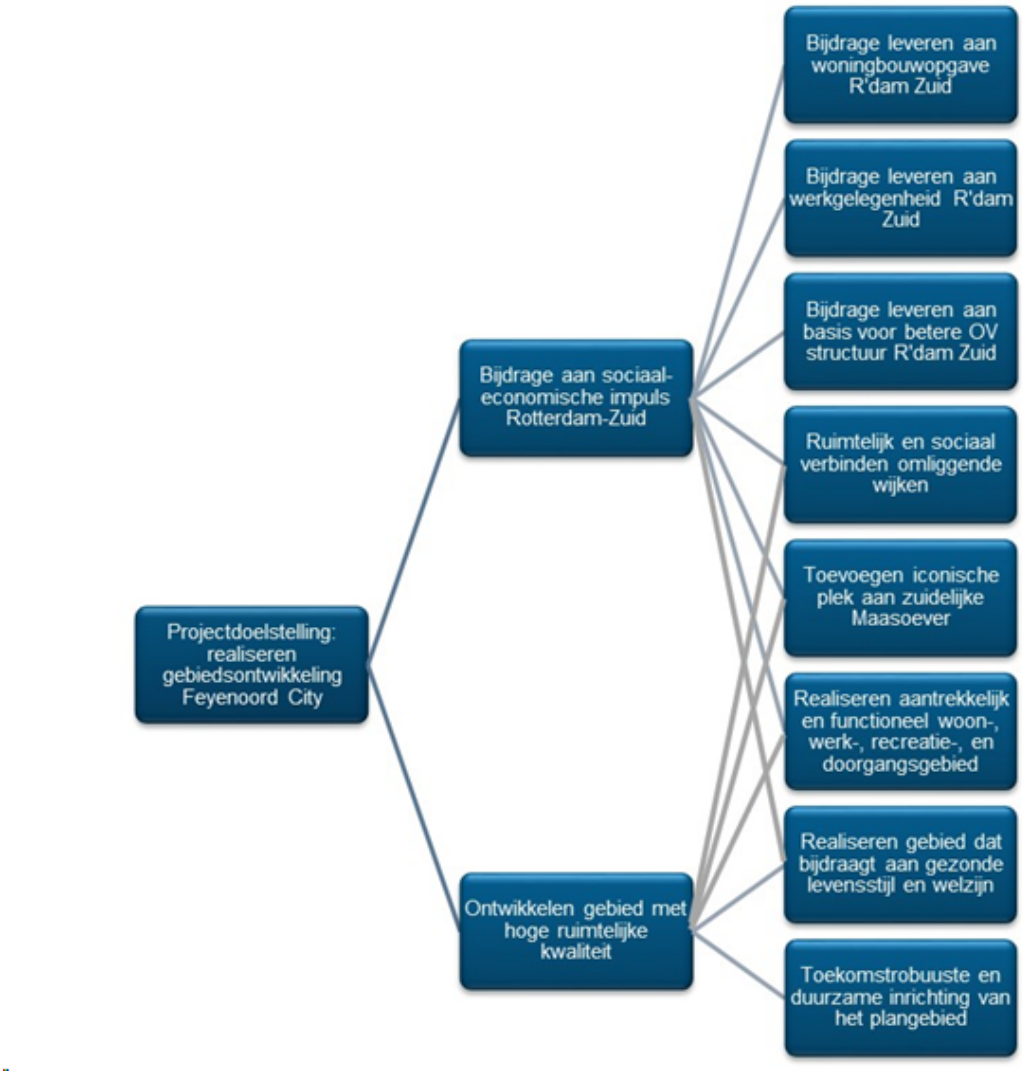
De doelen en ambities uit de gebiedsvisie en het masterplan zijn daartoe gezamenlijk beschouwd,

geformuleerd en geordend. Vanzelfsprekend is daarbij de oorspronkelijke lading van de doelen en ambities intact gelaten.

Op het hoogste abstractieniveau geldt de projectdoelstelling: het realiseren van de gebiedsontwikkeling Feyenoord City binnen Stadionpark. Deze valt uiteen in twee hoofddoelen, waarvan de eerste een gebiedsoverstijgend karakter heeft voor Rotterdam-Zuid, en de tweede gericht is op het plangebied van Feyenoord City zelf:

- het leveren van een bijdrage aan een sociaaleconomische impuls voor Rotterdam-Zuid;
- het ontwikkelen van een gebied met een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Op hun beurt zijn binnen deze hoofddoelen weer meerdere subdoelen te onderscheiden, die afzonderlijk bijdragen aan het realiseren van één of beide hoofddoelen. Het onderstaande figuur geeft een overzicht van het geheel aan doelen weer.



Figuur 3.5. Projectdoelen Feyenoord City

Projectdoelstelling: Realiseren gebiedsontwikkeling Feyenoord City

Met de ontwikkeling van Feyenoord City wordt een grote kans voor een kwalitatief hoogwaardige gebiedsontwikkeling op een belangrijke plek in de stad benut. Een gebiedsontwikkeling die nieuwe

fysieke verbindingen creëert, met name de nieuwe verbindingen over het spoor en doorlopende routes langs de rivier. Een gebiedsontwikkeling die ruimte biedt voor een groot aantal woningen, waar er een grote opgave ligt om extra woningen binnen de stad te realiseren. Maar ook een ontwikkeling met een geïntegreerd sociaalmaatschappelijk programma en duurzaamheidsambitie, waarmee verbindingen tussen partijen en mensen worden gecreëerd, waarmee een substantiële bijdrage wordt geleverd aan de ontwikkeling van Rotterdam-Zuid en de economische versterking van Rotterdam. Als laatste biedt Feyenoord City met zijn programma, verbeterde routes en bijbehorende mobiliteitsprogramma een goede basis voor het verder versterken van het OV-netwerk op Rotterdam-Zuid.

Hoofddoel: Een bijdrage leveren aan een sociaaleconomische impuls van Rotterdam-Zuid

In 2011 werd in het rapport 'Kwaliteitssprong Zuid, ontwikkeling vanuit Kracht' geconcludeerd dat Rotterdam-Zuid met ernstige sociaaleconomische problemen kampt. Er is vervolgens een nationaal programma (Nationaal Programma Rotterdam Zuid (NPRZ)) vastgesteld dat het opleidingsniveau, de arbeidsparticipatie en woonkwaliteit in 20 jaar tijd moet opkrikken naar het gemiddelde van de vier grote steden in Nederland. De gebiedsontwikkeling Feyenoord City dient daartoe bij te dragen, door (subdoelen):

- een bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave;
- een bijdrage te leveren aan de werkgelegenheid;
- een bijdrage te leveren aan een basis voor een betere OV-structuur;
- het ruimtelijk en sociaal te verbinden van omliggende wijken;
- het toevoegen van een iconische plek aan de zuidelijke Maasoever;
- het realiseren van een aantrekkelijk gebied;
- het realiseren van een gebied dat bijdraagt aan een gezonde levensstijl en welzijn

Hoofddoel: Het ontwikkelen van een gebied met een hoge ruimtelijke kwaliteit

In zowel de Gebiedsvisie Stadionpark als het masterplan voor Feyenoord City wordt in brede zin een gebied met een hoge ruimtelijke kwaliteit nagestreefd. De gebiedsontwikkeling Feyenoord City dient met een hoge ruimtelijke kwaliteit bij te dragen aan (subdoelen):

- het ruimtelijk en sociaal verbinden van omliggende wijken;
- een iconische plek op de zuidelijke Maasoever;
- het realiseren van een aantrekkelijk gebied;
- het realiseren van een gebied dat bijdraagt aan een gezonde levensstijl en welzijn;
- een toekomstrobuuste en duurzame inrichting van het plangebied.

Subdoelen en achtergrond

subdoel	omschrijving
een bijdrage te leveren aan de woningbouwopgave	Rotterdam kent een grote woningbouwopgave voor centrum stedelijk wonen en kiest ervoor nieuwe woningen in de stad en nabij openbaar vervoer te realiseren. Gezien de groei van het aantal huishoudens is er behoefte aan ongeveer 31.000 nieuwe woningen tot 2030 en ruim 50.000 tot 2040 (Woonvisie). De gemeente onderzoekt verschillende nieuwe locaties die hierin kunnen voorzien. In Feyenoord City moeten minimaal 1.500 tot 2.000 woningen worden gerealiseerd.

een bijdrage te leveren aan de werkgelegenheid	In het onderzoeksrapport 'Kwaliteitssprong Zuid, ontwikkeling vanuit Kracht' is geconcludeerd dat Rotterdam-Zuid met sociaaleconomische problemen kampt, onder andere vanwege het geringe aantal arbeidsplaatsen op Zuid. Volgend op het genoemde onderzoeksrapport is het Nationaal Programma Rotterdam Zuid (NPRZ) in het leven geroepen, in het kader waarvan met extra inzet gewerkt wordt aan het dichten van de achterstanden van Rotterdam-Zuid op het gebied van werk, scholing en wonen. De voortgangsrapportage uit 2017 laat zien dat het aantal uitkeringsgerechtigden in Rotterdam-Zuid langzaam richting het gemiddelde van Rotterdam beweegt, maar dat er ook nog een weg te gaan is. Het totaal aantal werklozen in Rotterdam-Zuid schommelt rond de 25.000 personen (MKBA Feyenoord City, Twijnstra Gudde, 2016). Voor Feyenoord City zijn de doelen van het NPRZ uitgewerkt tot: - het in de bouw en exploitatie betrekken van jaarlijks minimaal 310 arbeidskrachten uit Zuid voor laag- en ongeschoold werk; - het bieden van jaarlijks carrière startgaranties voor MBO 1/2/3/4 bij aannemers en exploitanten van de nieuw te ontwikkelen activiteiten en evenementen op het gebied met focus op horeca, retail, en (preventieve) zorg en techniek.
een bijdrage te leveren aan een basis voor een betere OV-structuur	Uit het al genoemde onderzoek bleek ook dat de beschikbare banen elders in de stad vanuit Rotterdam-Zuid minder goed bereikbaar zijn dan vanuit het noorden van de stad. Daardoor dreigen kansen op werk gemist te worden. Het versterken van de OV-bereikbaarheid is daarom van belang. Ingezet wordt op het verhogen van de dynamiek in het gebied, met grotere stedenbouwkundige dichtheden van wonen, werken en recreëren, waardoor ook het draagvlak voor een betere OV structuur toeneemt.
het ruimtelijk en sociaal te verbinden van omliggende wijken	Het plangebied wordt ruimtelijk gescheiden van de omliggende wijken doordat de aanwezige (hoofd)wegen een fysieke of beleefbare barrière vormen voor langzaam verkeer; de hoofdwegen zijn moeilijk oversteekbaar en de esthetische kwaliteit van het netwerk en de oversteekplekken laat te wensen over. Ook het spoor vormt een barrière naar de naastgelegen wijken. Daarnaast draagt de inrichting van het gebied op veel punten niet bij aan de belevingskwaliteit van aanwezige verbindingen. Doel is om diverse nieuwe verbindingen toe te voegen en de kwaliteit of beleefbaarheid van bestaande verbindingen te verbeteren. Het gebied als geheel biedt bovendien slechts in beperkte mate de functies en kwaliteit waar bewoners uit omliggende wijken naartoe komen en waar bewoners elkaar ontmoeten. Feyenoord City moet als geheel het aanbod en de kwaliteit van aanwezige functies verhogen zodat er een plaats ontstaat waar bewoners kunnen werken, wonen, recreëren en elkaar kunnen ontmoeten.
het toevoegen van een iconische plek aan de zuidelijke Maasoever	Rotterdam heeft grote ambities met het aantrekkelijker, levendiger en bereikbaar maken van de rivieroevers. Het plangebied heeft nu echter onvoldoende kwaliteit hiervoor door de aanwezige functies en onaantrekkelijke, vooral praktisch ingerichte openbare ruimtes en (bedrijfs)bebouwing. De potentie die het gebied en de Maasoever hebben, worden niet goed benut. Doel is daarom om een nieuw stuk levendig rivieroever te realiseren met een eigen identiteit, een hoge kwaliteit en goede verbondenheid met omliggende buurten.
het realiseren van een aantrekkelijk gebied	Centraal doel van de gebiedsontwikkeling Feyenoord City is het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en aantrekkelijkheid van het gebied. Het gebied moet een aantrekkelijk en functioneel woon-, werk-, recreatie-, en doorgangsgebied worden, zodat het de verbindende functie voor Rotterdam-Zuid gaat vervullen. Het betreft het vergroten van de verblijfskwaliteit en aantrekkelijkheid van openbare ruimte, het verbeteren van het aanbod en de toegankelijkheid van diverse functies in het gebied en het versterken van de multimodale bereikbaarheid.

het realiseren van een gebied dat bijdraagt aan een gezonde levensstijl en welzijn	Feyenoord City moeten mensen letterlijk en figuurlijk in beweging krijgen. Het gebied moet bijdragen aan een actieve levensstijl (door de aanwezigheid en toegankelijkheid van sport- en speelvoorzieningen, door een goed actief vervoernetwerk en door een goede menging van voorzieningen, wonen en werken). Voorts moeten hinder veroorzakende functies (verkeer en bedrijven) ruimtelijk gescheiden zijn van kwetsbare functies (wonen en recreëren) zodat hinder en de ziektelast zoveel mogelijk worden beperkt. Tot slot moet de inrichting van het gebied uitnodigen tot het ontmoeten van anderen, ontspannen en bewegen om het welzijn van de mensen te bevorderen.
een toekomstrobuuste en duurzame inrichting van het plangebied	Rotterdam wil een duurzame stad zijn, een stad met een gezond klimaat voor haar inwoners. Feyenoord City moet daarom goed zijn ingericht om de gevolgen van klimaatverandering goed op te vangen; een goede omgang met overstromingsrisico's en goede kwaliteit van het stadsklimaat. Daarnaast moet het plan bijdragen aan de energietransitie en aan de circulaire economie zodat schaarse bronnen van onze aarde zoveel mogelijk gespaard blijven.

3.3.2 Strategie en fasering gebiedsontwikkeling

In het Masterplan is in woord en beeld een programma en bebouwings- en inrichtingsbeeld met nieuwe functies uitgewerkt voor Feyenoord City. In het Milieueffectrapport (zie hoofdstuk 5 en bijlage 1) zijn twee programma-alternatieven (Alternatief Basis en Alternatief Maximaal) en diverse varianten onderzocht, wat heeft geleid tot een voorkeursalternatief.

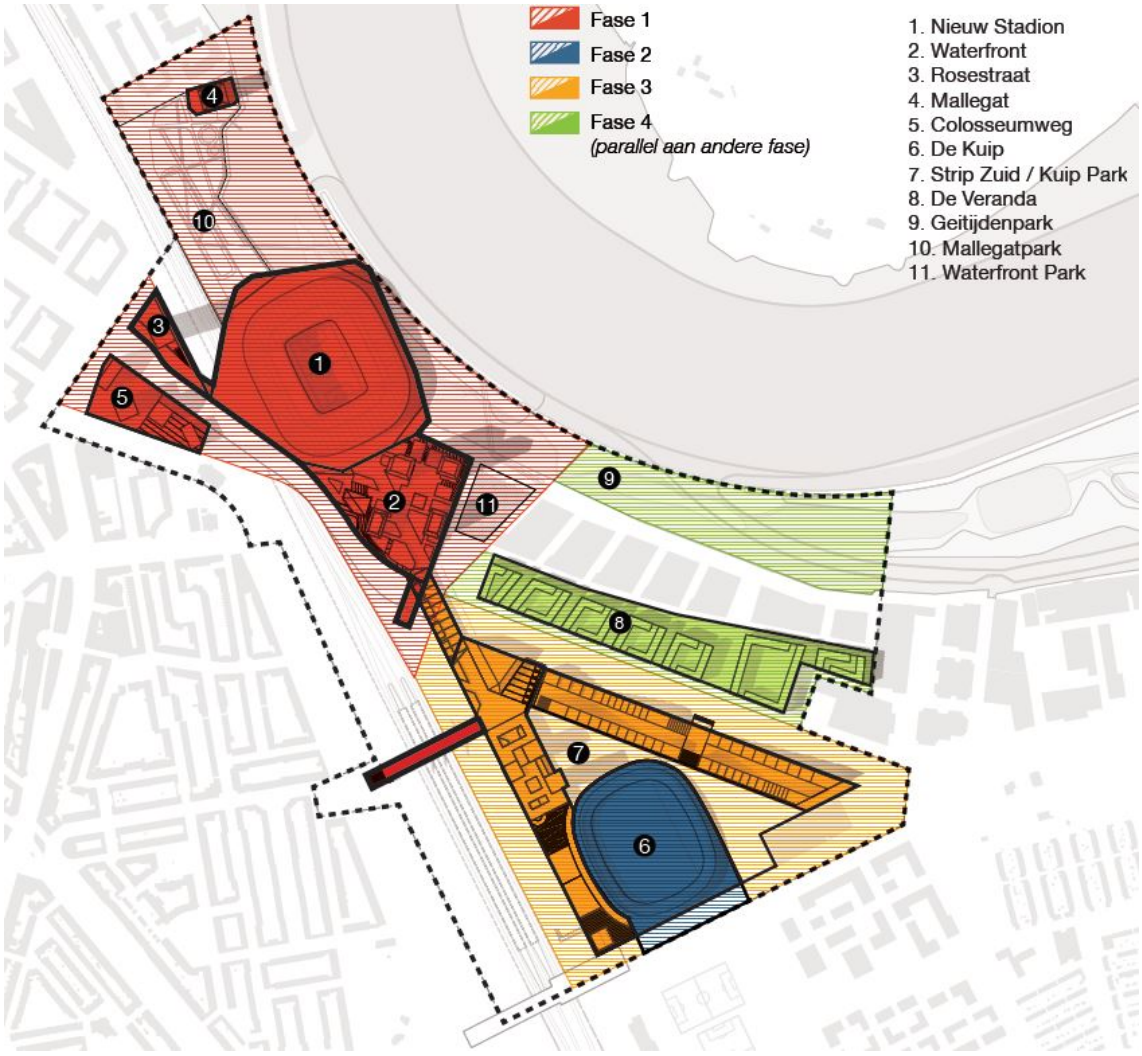
Het Masterplan schetst een mogelijk eindbeeld dat inspirerend en richtinggevend is bij de uitwerking van de plannen voor de bebouwing van plots. Het Masterplan zal vanzelfsprekend niet in één keer worden gerealiseerd. Onderscheiden worden verschillende fasen, te beginnen met fase 1 waarvan het nieuwe stadion deel uitmaakt.

De ontwikkelstrategie is erop gericht om bij ingebruikname van het nieuwe stadion de aansluitingen met de omgeving te hebben gerealiseerd. Dit is nodig om de bezoekers veilig naar en van het nieuwe stadion te kunnen laten komen. Dit betekent dat in ieder geval de plots Rosestraat en Waterfront, minimaal voor wat betreft de openbare ruimte, bij ingebruikname van het nieuwe stadion ook zullen zijn gerealiseerd, alsmede het viaduct over Varkenoordseviaduct richting station Stadion (tegenover De Kuip). De planning is dat dan ook de commerciële voorzieningen, met name de food&beverage gelegenheden, op Waterfront reeds gereed en beschikbaar zijn voor de bezoekers van het nieuwe stadion zodat deze direct deel kunnen gaan uitmaken van de stadionervaring. Het is de bedoeling dat direct bij ingebruikname van het nieuwe stadion een cluster van (sport)winkels en food&beverage gelegenheden met een zelfstandige aantrekkingskracht, ook op niet-wedstrijddagen, gereed is, zodat het gebied direct aantrekkelijk is en gaat functioneren. Hiertoe zal ook een tijdelijke langzaamverkeersverbinding worden gerealiseerd vanaf Waterfront over het Varkenoordseviaduct naar de looproute langs de Olympiaweg. Dit tijdelijk viaduct kan vervallen als in fase 3 De Strip volledig is gerealiseerd. Daarnaast zullen ook andere voorzieningen bij de opening van het nieuwe stadion operationeel moeten zijn, in definitieve of in tijdelijke vorm.

Het woon- en overige programma zal vervolgens gefaseerd gereed komen, waarbij voor de bebouwing op Waterfront een continue bouwstroom wordt nagestreefd. Andere ontwikkelgebieden kunnen als zelfstandige projecten worden gerealiseerd. Het Masterplan vormt het vertrekpunt voor de verdere uitwerking.

De herontwikkeling van De Kuip (fase 2) en fase 3 kan starten nadat het nieuwe stadion in gebruik is genomen. In deze fasen is het van belang dat op ieder moment in de ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn (zie ook paragraaf 3.4). Fase 4 is de herontwikkeling van de Veranda. Dit is geen zelfstandige fase aangezien er kan worden gestart direct op het moment dat de huidige functies verhuisd worden, bijvoorbeeld naar De Strip. De ontwikkeling van de Veranda kan dus plotgewijs gebeuren op initiatief van de eigena(a)r(en) van (een) plot(s).

De omvang van het programma (m^2 bvo) per functie en per deelgebied is in paragraaf 3.6 beschreven en onderbouwd.

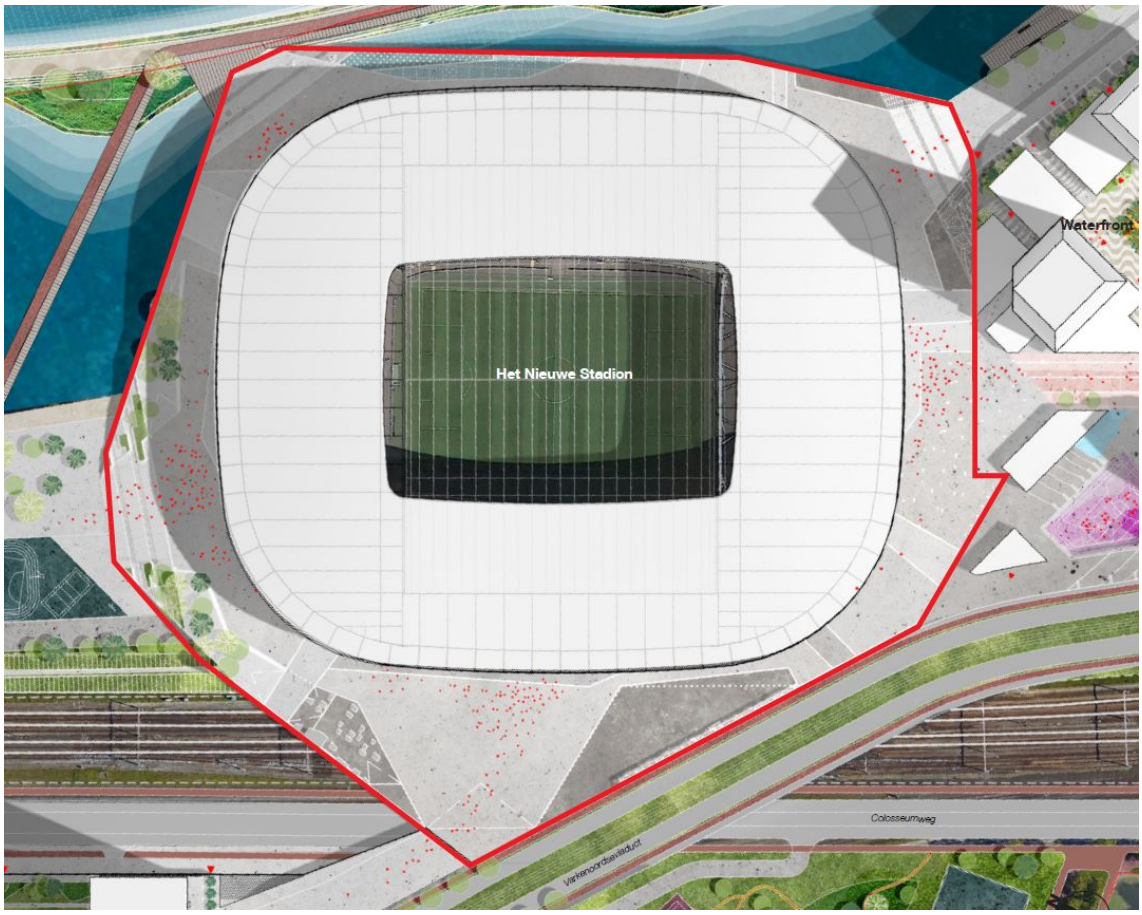


Figuur 3.6. Fasering Feyenoord City (bron: OMA)

3.3.3 Het Nieuwe Stadion

Het Nieuwe Stadion wordt zowel een icoon aan de Maas als een stedelijk element in het Getijdenpark met, rondom het stadion, een reeks aantrekkelijke verblijfsgebieden, pleinen met uitzicht over stad en rivier. Het Nieuwe Stadion en met name het concourse is een trekker voor de omgeving, biedt ruimte voor allerlei activiteiten en verbindt Stadskant en Waterfront over het spoor.

Het Nieuwe Stadion van Feyenoord, dat voor 1/3 in de Nieuwe Maas wordt gerealiseerd, is een multifunctioneel gebouw dat plaats biedt aan 63.000 bezoekers. Het heeft een open omloop 'het concourse' die het hele jaar door fungeert als publiek plein en platform voor sport, bewegen en ontspanning en waaraan conferentieruimten en horecagelegenheden zijn gelegen.


Het Nieuwe Stadion
Waterfront
Colosseumweg

Figuur 3.7. Impressie Nieuwe Stadion en het concourse (bron: OMA)

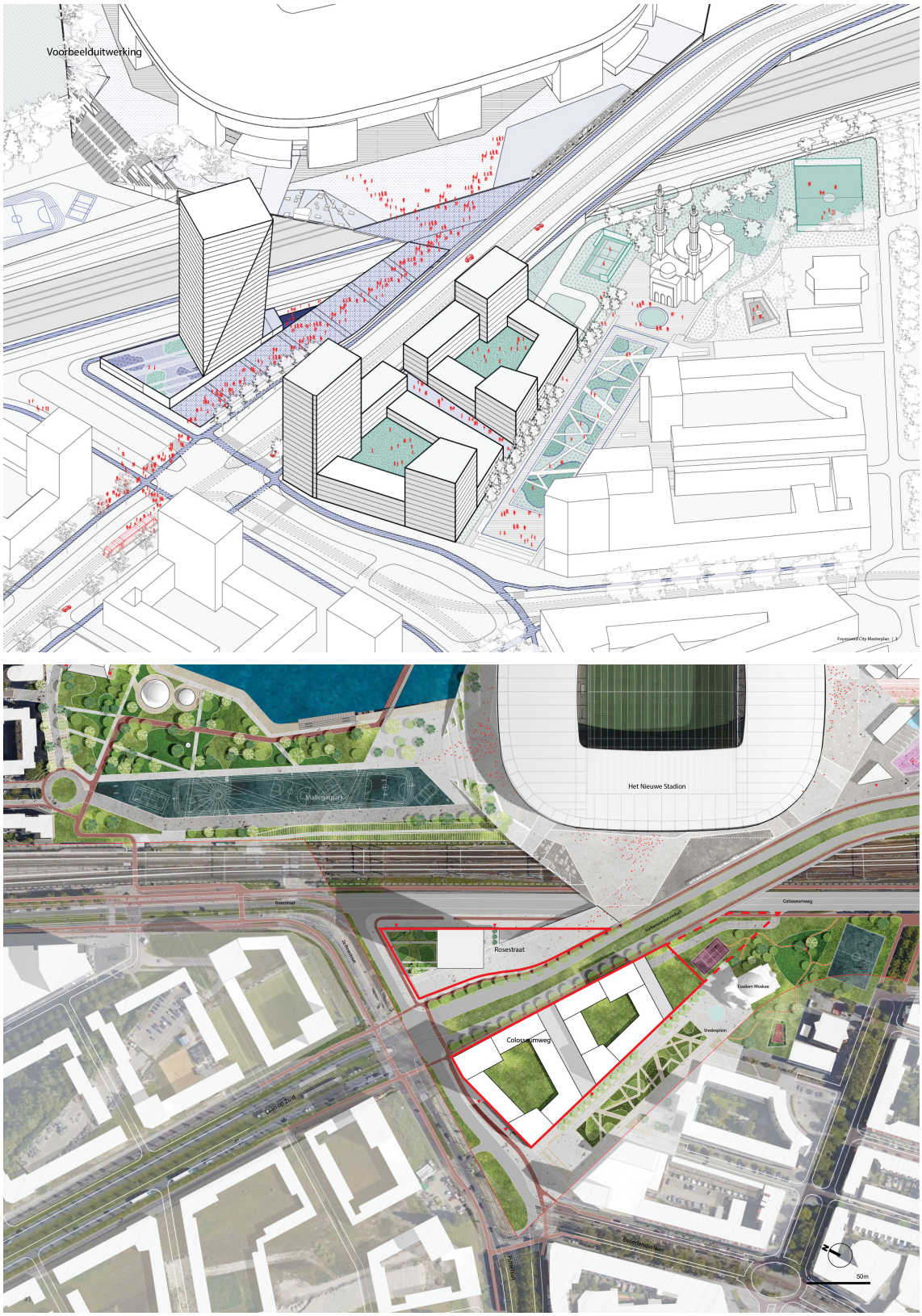
3.3.4 Stadskant

De Stadskant vormt de toegang tot Feyenoord City vanuit Parkstad en Hillesluis. Stadskant bestaat uit twee ontwikkelingen aan weerszijden van een verlengde 'Stadsboulevard' van Laan op Zuid naar de Stadionweg: de plot Rosestraat als entree naar het nieuwe stadion en de plot Colosseumweg als verbindende schakel naar Parkstad, Hillesluis en de Beijerlandselaan. De twee ontwikkelingen samen fungeren daarmee als overgang tussen de bestaande wijken en Feyenoord City.

Aan beide zijden van het Varkenoordseviaduct wordt er een wigvormig plot ontwikkeld met voornamelijk woonprogramma, die beide stadsdelen met elkaar verbindt voor zowel OV, auto als voetganger.

De plot van de Rosestraat is heel bijzonder qua setting; het is een wigvormig kavel dat ook nog de belangrijkste brede opgang herbergt naar het stadion. Deze opgang is te bereiken vanaf de Laan op Zuid, Rosestraat, Colosseumweg en Putselaan. Gezien de voorname positie van deze route is het een uitgelezen plek voor een commerciële en/of maatschappelijke plintfunctie naast de woonfunctie.

De plot van de Colosseumweg vormt samen met de Mediamarkt de overgang naar de Beijerlandselaan en naar Hillesluis waardoor Feyenoord City de kans biedt om deze wijk beter te verbinden met de omliggende wijken en de Nieuwe Maas. Zowel richting het Vredesplein, de Putselaan als het Varkenoordseviaduct wordt van de invulling van de plot het nodige gevraagd: goede plint, begeleiding middels bebouwing, ruimte voor verbindingen/routes. De ontsluiting van de huidige parkeergarage zal via deze plot geschieden. Ook deze plot zal commerciële functies bevatten naast de woonfunctie. De plot van de Colosseumweg moet de schakel worden, die de detailhandel in Feyenoord City (inclusief fanshop in het stadion) verbindt met de Mediamarkt en Beijerlandselaan.



Figuur 3.8. Impressie Stadskant (bron: OMA)

3.3.5 Waterfront

Het ontwikkelgebied van het waterfront belichaamt samen met het Nieuwe Stadion een speciaal moment in Feyenoord City. Als dichtbebouwd multifunctioneel gebied aan de Maas met een gevarieerd programma met verblijfs-, winkel- en entertainmentvoorzieningen wordt het beslist een bestemming, niet alleen voor de huidige bewoners en de bewoners van Zuid maar ook voor die van Rotterdam en daarbuiten. Het gebied is het kloppende hart van Feyenoord City en een potentiële nieuwe bestemming en attractie, dat tegelijkertijd een unieke leefomgeving biedt. De ligging aan de rivier en het uitzicht daarover is daarbij een van de attracties.

Het waterfront, tussen het Nieuwe Stadion, het Varkenoordseviaduct, De Veranda en de Maas, is een voortzetting van het karakter en de kenmerken van de nieuwe elementen die in het gebied worden toegevoegd. Het doel van deze ontwikkeling is om naadloze verbindingen tussen die elementen te creëren met behoud van het unieke en speciale karakter als dichtbebouwd, levendig ontwikkelgebied.

Het gebied speelt ook een sleutelrol bij het functioneren van het Nieuwe Stadion, aangezien een belangrijk deel van de bezoekers via een aantal routes en entrees in dit gebied bij het Nieuw Stadion geraakt.

De Waterfrontplot heeft twee gezichten; op maaiveld is er een commerciële plint enerzijds richting rivieroever en getijdenpark en anderzijds richting open ruimte voor de bestaande bebouwing van de Veranda. Daarboven ligt een tweede niveau met een zonnige buitenruimte. De twee niveaus zijn primair met trappen verbonden. Op deze trappen in de luwte van het Stadion en hoogbouw is er zicht over het water.

De open ruimte aan de rivier en tussen Waterfront en de bestaande woongebouwen van de Veranda, biedt sport en leisure mogelijkheden nabij de rivier en een uitzicht op het Getijdenpark. Het gebied is samen met de aangrenzende wigvormige open ruimte een overgangszone tussen de stadionomgeving en de Veranda; met de open parkachtige ruimte met de waterbussteiger en fietsroute als een adempauze tussen de hogere bebouwing. Een groene invulling geeft zowel de huidige als de nieuwe omwonenden een fraai uitzicht, en creëert in dit hoogstedelijke gebied een zonnige maar beschutte omgeving.

Aan de zijde van het Varkenoordseviaduct is eveneens ruimte voor zonnige buitenruimte met zicht op de skyline van Rotterdam centrum gecombineerd met commercieel programma. De buitenruimte sluit aan bij het viaduct en het concourse van het Nieuwe Stadion waarmee de verschillende elementen vloeiend en functioneel in elkaar overgaan. Met het optillen van het maaiveld ontstaat een grote onderwereld met belangrijke logistieke en parkeerfuncties. Niet alleen voor het gemengde programma van het waterfront maar ook als toegangspoort tot het Nieuwe Stadion. De langzaamverkeersroutes verlopen hoofdzakelijk over het waterfrontplot. Daarnaast wordt een fietsroute op maaiveldniveau langs de waterkant en om het Nieuwe Stadion heen gerealiseerd.

Figuur 3.9. Impressie Waterfront (bron: OMA)

3.3.6 Mallegat

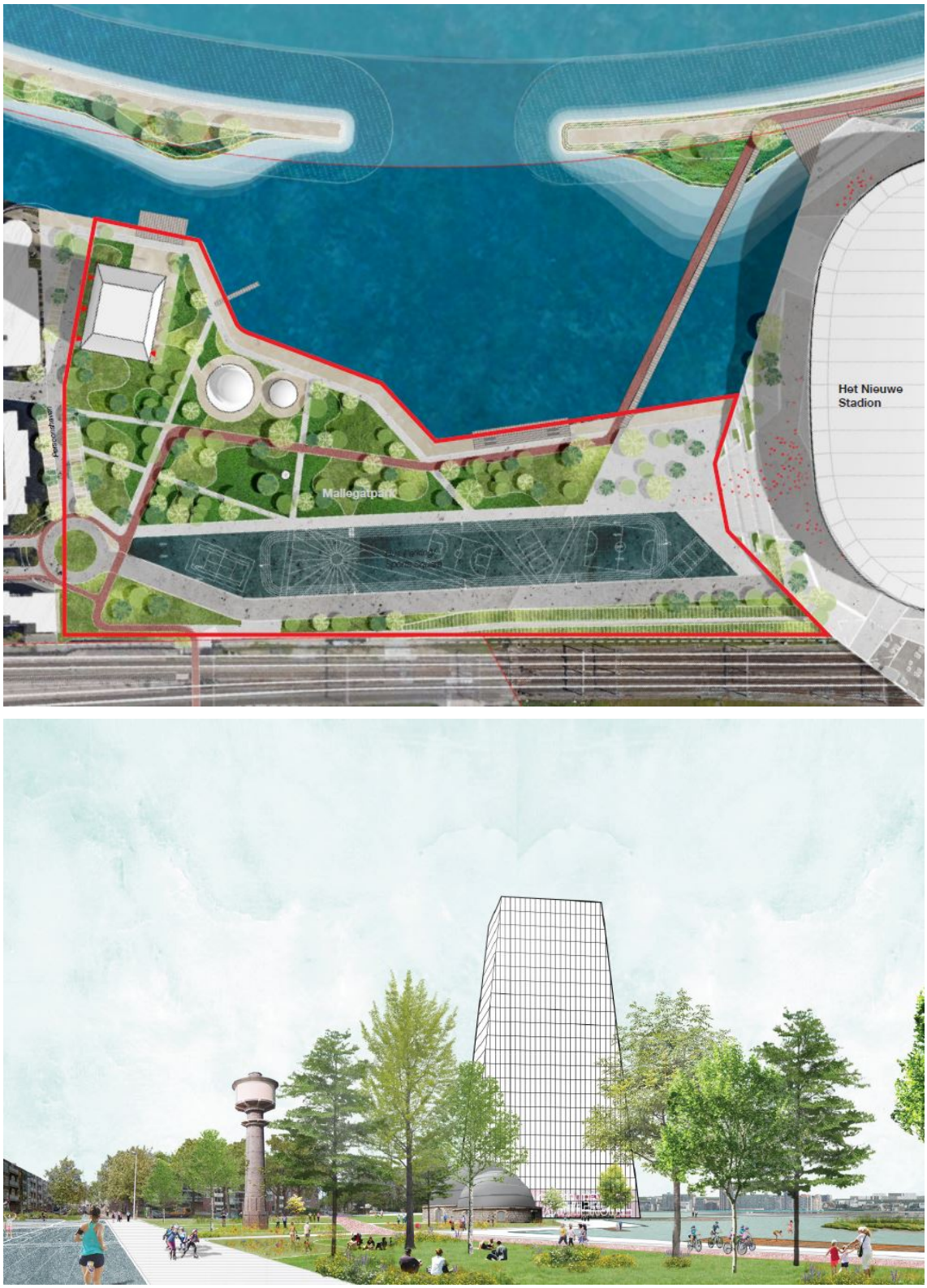
Het Mallegat is een ontwikkelgebied dat multifunctioneel zal zijn en een meervoudig ruimtegebruik gaat kennen. Op 'gewone' dagen (dagen zonder wedstrijd of evenement in het stadion) is het wijkpark te gebruiken voor sport, bewegen en recreëren; meer nog dan nu al het geval is. Het rivieroeverpark blijft de voornaamste groene openbare ruimte van het zuidelijk deel van de wijk Feijenoord. Maar het wijkpark wordt flink vergroot en gaat een nieuwe beëindiging vinden in het Nieuwe Stadion, waar het groen zelfs tot op het concourse doorloopt. Ook de relatie met het water wordt flink verbeterd. De Korte Stadionweg verliest zijn doorgaande verkeersfunctie voor autoverkeer, wat een positief effect heeft op de beleving van en de rust in het Mallegatpark. Aan de zuidkant van de Oranjeboomstraat komt daarom een rotonde.

In het huidige park is aantal monumenten aanwezig, die een herinnering zijn aan de tijd dat hier een gasfabriek was gevestigd. De voormalige gashouders en watertoren hebben een aantal tijdelijke bestemmingen gehad en zouden een publieksfunctie kunnen krijgen. Het gasreduceerstation verliest zijn functie en zal worden verplaatst naar een locatie op de Sportcampus. De aanwezige gasleiding, die nu nog in het plangebied ligt, wordt buiten gebruik gesteld en verwijderd. Verder is er een Cruyffcourt, met voet- en basketbalterrein, aangelegd.

Met de ontwikkeling van Feyenoord City wordt dit alles verder versterkt door de aanleg van meer voorzieningen, bijvoorbeeld een groot multifunctioneel sportplein, die uitnodigen tot sporten en bewegen, door de vergroting van het park, de inrichting van de rivieroever met een verbinding door het Getijdenpark en de bijzondere trap vanuit het park naar het concourse van het Nieuwe Stadion. Het park behoudt zijn functie als park voor de wijk Feijenoord, maar wordt door de voorgestelde ingrepen en door de verbeterde bereikbaarheid ook interessanter voor gebruik door bewoners van omliggende wijken.

Op wedstrijddagen of bij evenementen wordt het Mallegat deels gebruikt voor het parkeren van bussen en als toegang voor afzetten en ophalen van bezoekers met bussen, pendeldiensten en taxi's. Het multifunctionele sportplein en de verharding van de Korte Stadionweg worden dan gebruikt voor onder andere het parkeren van bussen. Bezoekers die met de trein komen, zullen vanaf station Rotterdam-Zuid door Mallegatpark naar het Nieuwe Stadion lopen; fietsers kunnen hun fiets parkeren onder het stadion aan de rivierkant. Het overig deel van het park is dan nog steeds te gebruiken voor recreatie door de bewoners.

Aan de rand van het Mallegatpark wordt ter hoogte van de Oranjeboomstraat een ontwikkellocatie mogelijk gemaakt, die ook een plintfunctie aan het park kan geven, met een buurtfunctie. Dit gebouw wordt aan de rand van het park gebouwd, maar zo ontworpen dat het er onderdeel van uit gaat maken.



Figuur 3.10. Impressie Mallegat (bron: OMA)

3.3.7 De Strip

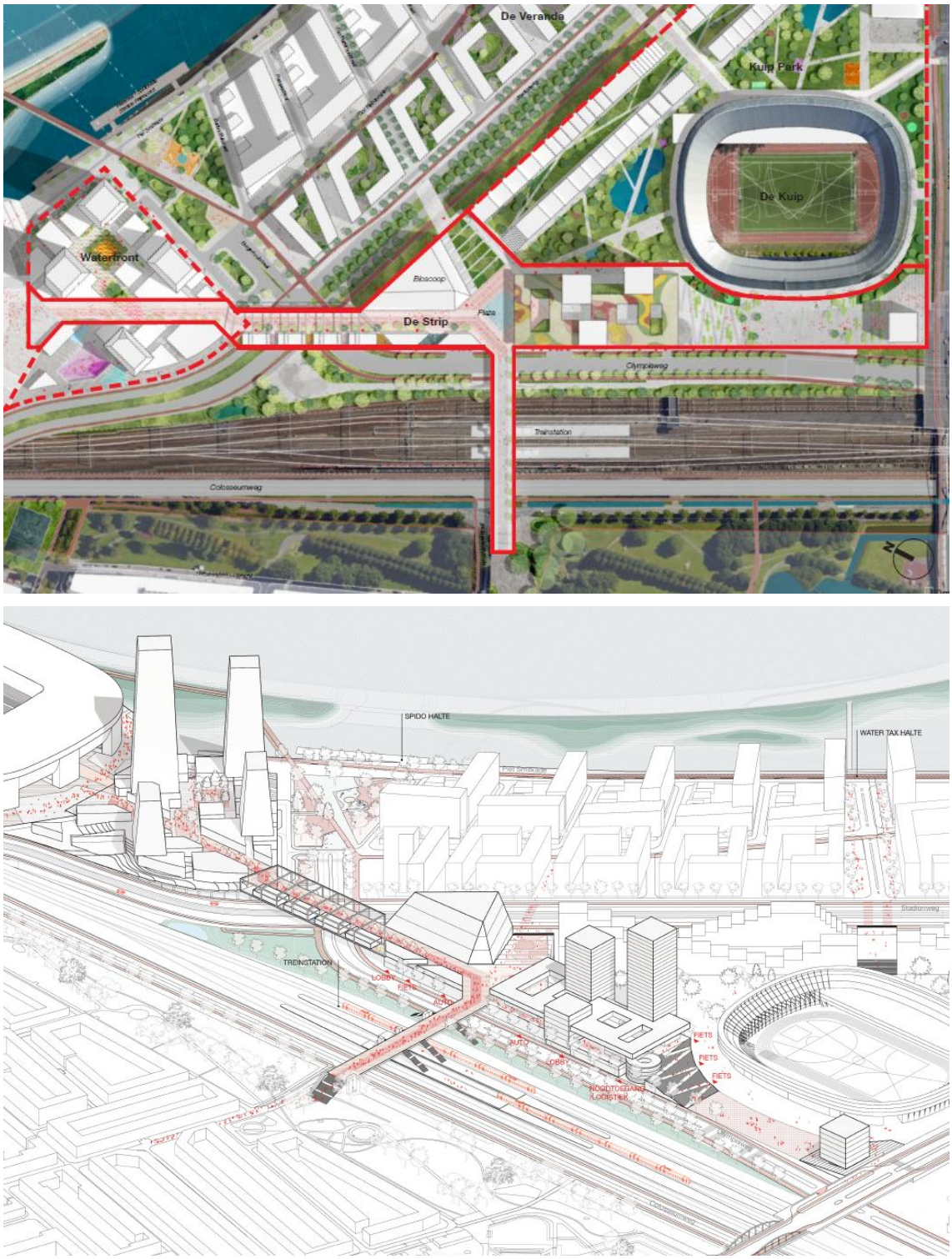
De Strip vormt een van de belangrijkste verbindingen naar het Nieuwe Stadion, waarover op wedstrijd-/evenementdagen de meerderheid van de bezoekers naar het Nieuwe Stadion zullen komen. Naast deze functie als verbinding met het Nieuwe Stadion is De Strip ook een levendige straat met over de gehele lengte een gevarieerd programma, waarmee Feyenoord City een eigen commercieel centrum krijgt. De Strip voorziet ook in de parkeerbehoefte voor de commerciële activiteiten en voor de bezoekers in de woontorens aan De Strip.

Door scheiding van de vervoers- en voetgangersstromen op de begane grond en de verdieping ontstaat een verhoogde straat als nieuw soort openbare ruimte in het gebied. De Strip is een aaneenschakeling van programma's met gemengde functies en verbonden open ruimtes, doorspekt met speciale trekkers en kleine open ruimtes met flexibele functies, waardoor De Strip een aantrekkelijke bestemming wordt voor zowel bewoners als bezoekers.

De Strip is belangrijk voor de doorstroming van voetgangers, aangezien het een cruciale verbinding vormt tussen de nieuwe transporthub Station Stadionpark en het Nieuwe Stadion, maar ook omdat de functie ervan als fysieke verbinding zich uitstrekt naar het oosten en westen, waardoor omliggende buurten, zoals Hillesluis, via een nieuw viaduct over het spoor worden verbonden met de Maasoever en het gefragmenteerde stedelijk weefsel aaneengehecht wordt.

De Strip wordt gekenmerkt door flexibiliteit, veranderlijkheid en diversiteit. Het is een driedimensionale structuur die plaats biedt aan verschillende programma's, verschillende schaalgroottes en verschillende soorten open ruimte. Aan De Strip bevinden zich woontorens, sportfaciliteiten, (mogelijk) een grote bioscoop, winkels en sportwinkels. Deze volumes zijn varianten op het structurele raster van De Strip en kunnen worden aangepast aan veranderende behoeftes. Transparantie en openheid zijn typisch voor De Strip, naast verticale verbindingen door alle lagen heen. De sportwinkels bevinden zich aan de noordkant van De Strip en vormen met de fanshop in het Stadion een cluster, wat via de plot van de Collosseumweg aansluit op de Beijerlandselaan. De sportdetailhandel wordt een vernieuwd en versterkt cluster, door de combinatie met de sportfaciliteiten in de buitenruimte, de urban sportvoorzieningen/organisaties in gebouw en buitenruimte en het totale belevingsconcept.

Het ruimtelijke karakter van de buitenruimte van De Strip is een levendige stedelijke straat die tegelijkertijd een fijne verblijfsruimte is door zitplekken, flexibel (sport)programma en try&buy concepten. De Strip wordt gekenmerkt door de sportbeleving. onder andere in de vorm van een Feyenoord-experience door middel van een Walk of Fame. Publieke uitgaansgelegenheden, zoals de bioscoop, zorgen voor dagelijks gebruik en activering. Behalve voor sport is er ruimte voor spontaan bewegen, bijvoorbeeld in groene gebiedjes en voor leisure en educatie activiteiten in de buitenruimte.



Figuur 3.11. Impressie De Strip (bron: OMA)

3.3.8 De Kuip/Kuip Park

Het gebied rond De Kuip/Kuip Park wordt gevormd door drie belangrijke elementen: De Kuip, het zuidelijke deel van De Strip en de nieuwe woonwijk in het Kuip Park.

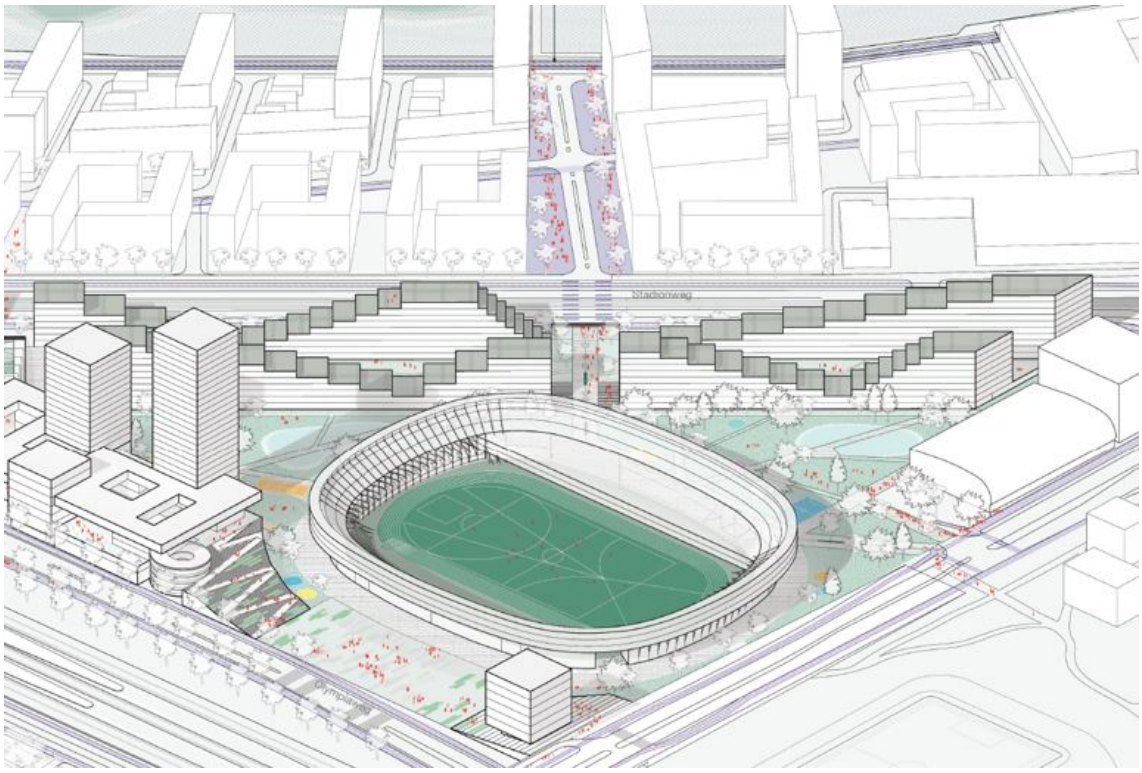
Als icoon en onlosmakelijk verbonden onderdeel van Feyenoord City wordt De Kuip getransformeerd en

krijgt het stadion een nieuwe bestemming voor programma's die het een nieuw leven en nieuwe rol geven voor de stad, de bewoners van Zuid en de fans van Feyenoord. Kuip Park wordt de kop van de Sportcampus, de plek op Zuid waar combinaties van sport, onderwijs en daaraan gerelateerde voorzieningen een plek hebben.

Het Kuip Park strekt zich uit van de noordkant van De Kuip naar de Stadionweg en is een nieuwe woonwijk die gebouwd wordt als antwoord van Feyenoord City op de stijgende vraag naar woningen in Rotterdam-Zuid. De ontwikkeling biedt een evenwichtig aanbod aan appartementen en grondgebonden woningen, in combinatie met een parkachtige omgeving met verschillende ruimtes om te sporten en te bewegen. In het ontwikkelde scenario worden twee stroken rijtjeshuizen aan de Stadionweg en langs de dijk voorzien, met de mogelijkheid voor BeBo-woningen op de lagere niveaus.

De groengebieden van het Kuip Park maken deel uit van de groene lus van een groter gebied; samen met Varkenoord, Park de Twee Heuvels, en mogelijk het Getijdenpark en het Eiland van Brienenoord, vormt de groenstructuur een netwerk voor sport, ontspanning en publieke open ruimtes voor de inwoners van Rotterdam-Zuid.

De Strip grenst aan het Kuip Park en is hier een flexibele structuur die ruimtelijk plaats biedt aan verschillende programma's. De parkeeroplossingen bieden maximale efficiëntie en kunnen worden aangepast aan mogelijke toekomstige veranderingen in het programma, als de vraag naar voertuigen kleiner wordt, waardoor het een toekomstbestendig systeem zal blijken.



Figuur 3.12. Impressie De Kuip/Kuip Park (bron: OMA)

3.3.9 De Veranda

De Veranda is het gebied tussen Stadionweg en De Strip en vormt een belangrijk deel van de verbindingsas van De Kuip/Kuip Park naar het Waterfront en het Getijdenpark. Tussen de woonbebouwing op de Veranda en de Stadionweg bevindt zich bedrijvigheid, waaronder een bioscoop, horeca en sport gerelateerde perifere detailhandel. Het betreft functies die ook op De Strip zijn voorzien. Om een levendige verbinding te creëren tussen het nieuwe stadion en De Kuip is een dergelijk publieksgericht programma op De Strip zeer gewenst. Detailhandel en horeca op zowel de Veranda als De Strip is voor de werking van het gebied niet gewenst. Verplaatsing van horeca en detailhandel van de Veranda naar De Strip is dan ook nodig.

Met de ontwikkeling wordt beoogd het gebied te verdichten met een programma met een divers woningaanbod, terwijl het tegelijkertijd plaats biedt aan een levendige en dynamische publieke ruimte, zonder het uitzicht vanuit belendende panden te belemmeren. Een groenere inrichting van de buitenruimte, de herinrichting van de Piet Smitkade en (nieuwe) woningen met een voordeur aan de straat zal eraan bijdragen dat er een kwalitatief hoogwaardig woonmilieu ontstaat. Door de verdichting vorm te geven met woonblokken sluit deze goed aan op de huidige bebouwing van de Veranda, wat een sterke verwantschap en buurtidentiteit ten goede komt.

Als voortzetting van het stedelijk weefsel blijft de grotere as vanaf De Kuip naar het waterfront behouden als de belangrijkste straat van het gebied met voorzieningen, terwijl de voortzetting van kleinere straten op voetgangersniveau toegang biedt tot de rivier.

Een gezonde en bloeiende ontwikkeling voor actief gebruik in het publieke domein is het doel bij de Veranda: buurtvoorzieningen, (beperkt) commercieel programma, horeca en wellicht een basisschool worden rond een centraal plein gepositioneerd, Ook de gevels van de plint zijn daarbij belangrijk. Daarmee wordt een succesvolle en levendige centrale ruimte voor de buurt gerealiseerd, waarbij wordt voortgebouwd op de huidige kwaliteiten.

Figuur 3.13. Impressie De Veranda (bron: OMA)

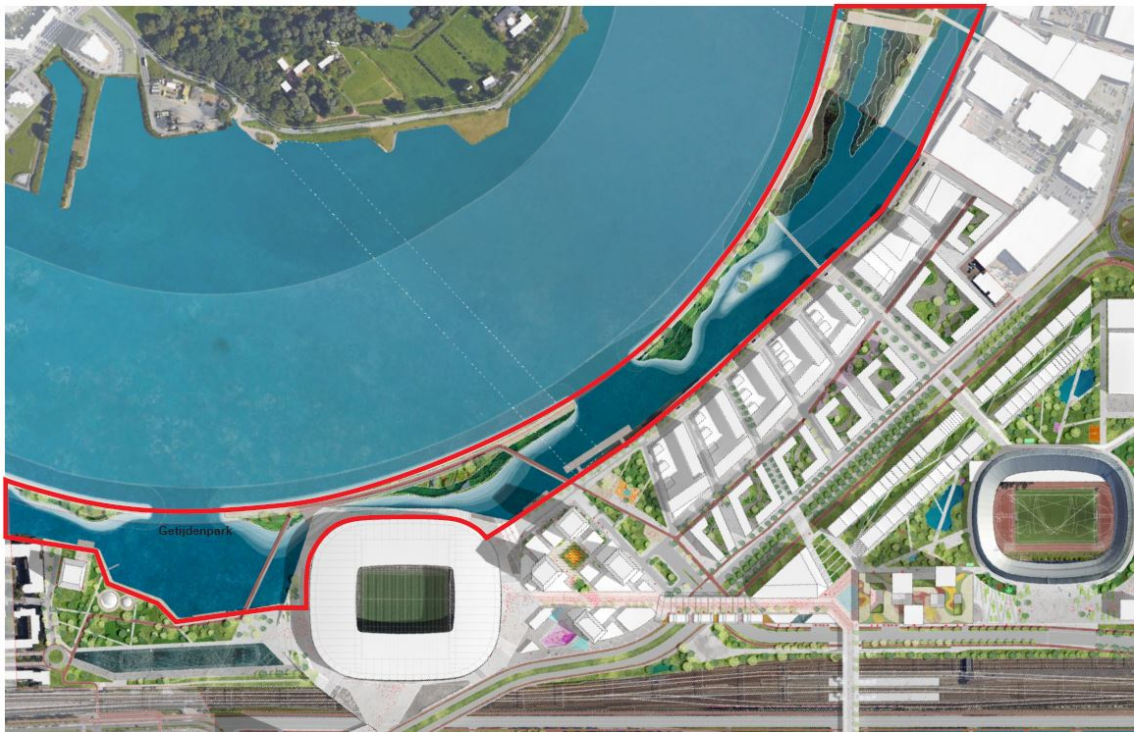
3.3.10 Oeverzone

Voor de oeverzone wordt een groen-blauwe inrichting beoogd. In dit bestemmingsplan (zie ook 6.1.12) worden verschillende bouwstenen hiertoe mogelijk gemaakt.

Het Masterplan gaat nu uit van een Getijdenpark dat een landschappelijk element vormt en dat een speciale plek in Feyenoord City gaan vormen. Gedacht wordt aan een groen-blauwe recreatieve ontwikkeling. Natuur en stad komen hier samen in een speciale omgeving aan de Nieuwe Maas. Het Getijdenpark past binnen de gemeentelijke visie 'de rivier als getijdenpark' waar de stad de ambitie uitspreekt om waar mogelijk en noodzakelijk deze oevers te verzachten en te vergroenen. De rivieroevers bij Feyenoord City zijn bij uitstek geschikt voor groen-blauwe recreatieve ontwikkeling en daarom ook passend binnen de voornoemde gemeentelijk visie.

De gemeente heeft voor zowel Mallegat als Eiland van Brienenoord haalbaarheidsstudies gedaan. De deelgebieden samen kunnen één getijdenpark vormen, waar nu nog de vaargeul is en een aantal scheepvaartvoorzieningen, zoals de waterbus en watertaxi, plus aanmeerlocaties van duwbakken (los van de kant). De oeverzone zal zo ontworpen worden dat de waterinfrastructuur blijft functioneren, en er tegelijk nieuwe recreatieve en ecologische mogelijkheden ontstaan langs de oevers van de Nieuwe Maas.

De langsdam die nodig is als aanvaarbeveiliging en stromingsbegeleiding in Feyenoord City creëert richting de kade een stromingsluwe omgeving. Met het aanbrengen van flauwe oevers aan de binnenzijde van de langsdam ontstaat er een intergetijdengebied met natuurlijke oevers. Door de ligging in een stromingsluwe zijde ontstaan er strandjes en opgaande beplantingen rond de hoogwaterlijn. Rond het nieuwe stadion komt een hoogwaardige fietsverbinding, en langs de gehele dammenstructuur komt een pad, zodat vanaf de bootaanlanding naast het nieuwe Stadion tot aan het Eiland van Brienenoord kan worden gelopen. Waar dan de belangrijke looproutes vanuit het Kuip Park via de Veranda bij de Piet Smitkade uitkomen kunnen enkele dwarsverbindingen gemaakt worden, en zo ook bijzondere plekken aan het water worden vormgegeven. Voor de bewoners en bezoekers wordt wat nu een kade is die langs het water loopt ineens een boulevard in een enorm park dat ook nog een overzijde heeft. Rondjes en gevarieerdere routes maken de beleving van dit gebied ineens veel gevarieerder; het stedelijke van de Veranda zal contrasteren met het natuurlijke van een ruige rivieroever.



GETIJDENPARK - GHW +1.27 NAP

Figuur 3.14. Impressies oeverzone bij hoog en laag water (bron: OMA)

3.4 Mobiliteit, verbindingen en bereikbaarheid

Stedelijk verkeersbeeld

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

Verdichting van de Stadiondriehoek, nieuwe woningen aan de noordzijde van de Sportcampus en de transformatie van de Veranda dragen bijvoorbeeld bij aan het draagvlak voor een nieuw sprinterstation Stadionpark en nieuwe tramverbindingen in het gebied. Maatregelen die – net als aanvullend openbaar vervoer over water – op hun beurt de OV-bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid kunnen verbeteren en parallel aan de planvorming van Feyenoord City op Rijksniveau in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) verkend worden.

In het Verkeersplan zijn enkele toekomstige infrastructurele maatregelen in en nabij het gebied voorzien, zoals bijvoorbeeld een nieuwe oeververbinding tussen Kralingen/De Esch en de Veranda. Deze kunnen tot verdere verbetering van de bereikbaarheid leiden, maar zijn nadrukkelijk geen onderdeel van Feyenoord City. Wel hebben Rijk en regio eind 2018 afgesproken een concrete MIRT-verkenning te starten naar een extra oeververbinding over de Maas.

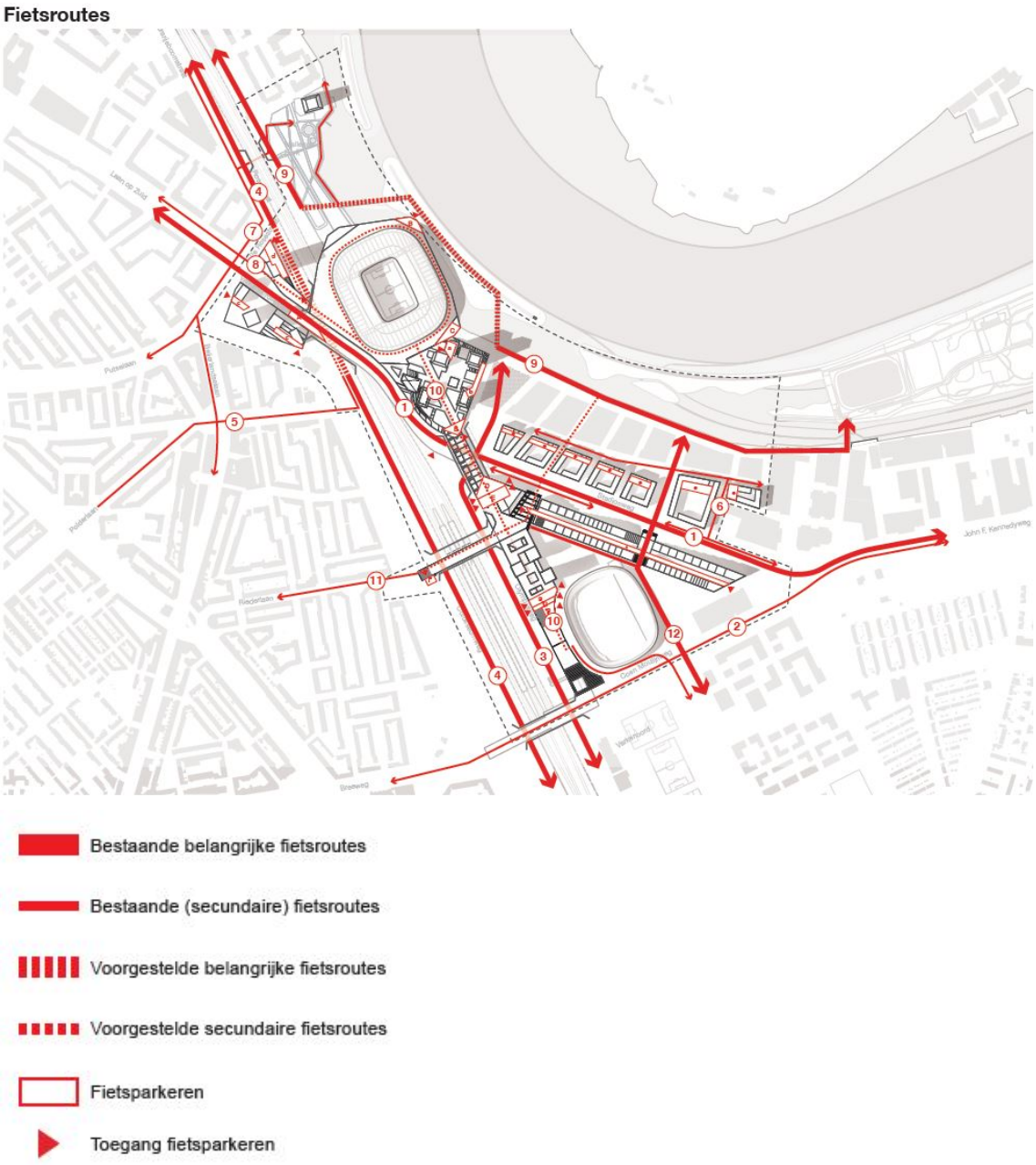
Een goede bereikbaarheid en ontsluiting van het gebied voor bezoekers en bewoners is belangrijk. Het gebied is momenteel goed aangesloten op het wegennet maar een verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer en langzaam verkeer (fiets en te voet) is sterk gewenst. Op dit moment is het gebied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

Verbindingen voetgangers en fietsers

De ontwikkeling van Feyenoord City zal meer ruimte creëren voor voetgangers en fietsers, onder meer door barrières zoals het spoor en de Stadionweg te doorbreken, door nieuwe verbindingen te maken in het plangebied en continuering van de fiets- en wandelpaden. Dit laatste langs het water en met nieuwe routes naar de omliggende wijken zoals Hillesluis (figuur 3.15 en 3.16).

Een groot aantal fietsparkeervoorzieningen nabij de verschillende OV-haltes in het gebied en een fijnmazig net van fiets- en voetgangersvoorzieningen, waarbij het spoor op meerdere plekken overkluist wordt, dragen bij aan de doelstelling uit het Stedelijke Verkeersplan Rotterdam 2017-2030 om het fietsgebruik te stimuleren.

Figuur 3.15. Verbindingen voetgangers (bron: OMA)



Figuur 3.16. Verbindingen fietsers (bron: OMA)

Dagelijkse situatie

Uitgangspunt is verder dat met geringe aanpassingen in het bestaande wegennet en het openbaar vervoer een goede bereikbaarheid van het nieuwe stadion en het omliggende commerciële en woningbouwprogramma mogelijk is in de normale dagelijkse situatie. In het MER (bijlage 1) en paragraaf 5.3.2 is nader ingegaan op de aanpassingen in het bestaande wegennet.

Evenementensituatie

Om ook op de dagen dat er evenementen en wedstrijden zijn het gebied binnen de huidige infrastructuur te laten functioneren, zijn strategische maatregelen voorzien in het Mobiliteitsplan (gemeente Rotterdam, 2016) dat ten behoeve van Feyenoord City is opgesteld. Op 3 april 2018 heeft de gemeente bovendien een mobiliteitscontract met Feyenoord vastgesteld (Basisovereenkomst Mobiliteit Feyenoord

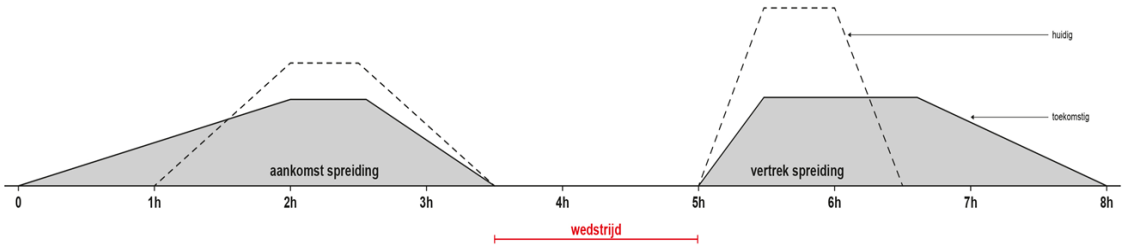
City, d.d. 26 maart 2018). Het mobiliteitscontract heeft als doelstelling dat bezoekers op een prettige manier het nieuwe stadion kunnen bereiken. Tegelijk moet de omgeving daar zo min mogelijk hinder van hebben. Het contract garandeert dat de mobiliteitsambities van Feyenoord en de gemeente worden nageleefd, zoals vastgesteld in de Position Paper en het Mobiliteitsplan.

De belangrijkste uitgangspunten voor de mobiliteitsstrategie voor de korte en langere termijn zijn:

- optimalisatie van de spreiding van bezoekers over de verschillende vervoerwijzen (modal split) en over het tijdstip van reizen (peakshaving);
- waarborgen van de doorstroming van het hoofdwegennet;
- beperken van de (parkeer)overlast in de omliggende gebieden;
- waarborgen van een veilige verkeerssituatie.

Via de maatregelen uit het Mobiliteitsplan moet in evenementensituaties een verschuiving in de modal split of modal shift optreden. Ten opzichte van de huidige situatie moet in de toekomst bij evenementen 40% van de mensen met de auto komen (nu 70%), waarvan 20% op afstand parkeert en 20% dichtbij, 50% met het OV (nu 20%) en 10% fietsend/lopend (nu 10%).

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



Figuur 3.17. Peak shaving

3.5 Parkeren

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

Dagelijkse situatie

Voor het dagelijks gebruik is de Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018 het uitgangspunt. Deze beleidsregeling is het instrument voor Rotterdam om het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen te bepalen bij nieuwe bouwontwikkelingen en transformaties. De regeling waarborgt dat initiatiefnemers voldoende parkeercapaciteit realiseren voor auto en fiets bij ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is.

De parkeernormen en aanwezigheidspercentages (voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen tussen meerdere functies) zijn bepaald aan de hand van een gebiedsindeling die bestaat uit drie gebiedstypen:

A. hoogstedelijk gebied (zoals Centrum, Provenierswijk, Middelland, Katendrecht, Afrikaanderwijk, Entrepot en Feijenoord);

B. stadswijken (overige vooroorlogse gebieden, inclusief aangrenzende ontwikkelgebieden Merwe/Vierhaven, Hart van Zuid, Stadiondriehoek en Erasmus Universiteit/Woudesteijn);
C. overig gebied (omliggend woon-, werk- en recreatiegebied, inclusief Hoogvliet, Pernis, Heijplaat, Rozenburg, Hoek van Holland en het havengebied).

Voor het plangebied Feyenoord City is in de Beleidsregeling specifiek aangegeven dat dit gebied valt in zone C, met uitzondering van fase 1 van de ontwikkeling. Voor fase 1 wordt uitgegaan van zone B voor de dagelijkse situatie (dus niet tijdens wedstrijden en evenementen gelet op de zeer specifieke parkeeropgave die hiervoor geldt, zie ook hierna). Hoewel de ontwikkeling in Mallegatpark nu ook behoort tot fase 1 van de gebiedsontwikkeling, was dit nog niet het geval tijdens de vaststelling van de Beleidsregeling. Dit betekent dat hiervoor zone A (zoals voor de wijk Feijenoord) geldt. Fase 2 en 3 van de ontwikkeling vallen in 'Overig gebied'.

Op basis van de beleidsregeling is een parkeernotitie (september 2019) opgesteld zie bijlage 22. Aan de berekening van de auto- en fietsparkeerbehoefte liggen de parkeernormen van de gemeente Rotterdam ten grondslag. Per deelplan is bepaald of de grondslag voor de toe te passen parkeernormen betrekking heeft op zone A, zone B of zone C. Conform gemeentelijk parkeerbeleid is er bij de autoparkeerbehoefte geen rekening gehouden met een bezoekersnorm voor de woningen. Hiervan wordt gesteld dat deze parkeerbehoefte zich middels dubbelgebruik kan oplossen.

In de parkeernotitie is per deelplan zowel de normatieve parkeerbehoefte als de parkeerbehoefte bij dubbelgebruik (tijdens wedstrijden en evenementen) inzichtelijk gemaakt in een minimale en maximale variant. Bij het indienen van een omgevingsvergunning dient bij het dan bekende programma voldaan te worden aan de gemeentelijke parkeernormen. Binnen het plangebied zal parkeren opgelost worden op de plots en/of in de gezamenlijke parkeergarages. Hiervoor is voldoende ruimte beschikbaar. In de regels is de eis van voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig het gemeentelijk beleid juridisch geborgd.

Indien parkeerplaatsen verdwijnen die nu ook gebruikt worden voor functies die blijven bestaan, dienen deze parkeerplaatsen bij de nieuwe ontwikkelingen wederom te worden gerealiseerd, tenzij aangetoond wordt dat dit niet of niet geheel nodig is.

Wedstrijd- en evenementensituatie

De bovengenoemde Beleidsregeling is in wedstrijd- en evenementensituaties niet toepasbaar. In die situaties wordt uitgegaan van de strategie uit het mobiliteitsplan. De onderbouwing van hoe de strategie gaat werken en hoe dit is geborgd, is uiteengezet in bijlage 23 Notitie parkeren nieuw stadion.

Uit de onderbouwing blijkt dat met de uitvoering van het Mobiliteitsplan Feyenoord City, het gerechtvaardigd is om voor het stadion uit te gaan van een parkeernorm van 0,04 (conform publicatie CROW). In combinatie met de aanwezigheid van goede OV-verbindingen, fietsroutes met voldoende fietsparkeerplaatsen (5.000 in het plangebied bij opening van het stadion) en parkeren op afstand, is het daarom gerechtvaardigd om in het plangebied te volstaan met 2.520 parkeerplaatsen voor het stadion. Ook op afstand zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar, die met OV of pendelbussen bereikbaar zijn. Hiervoor zijn geen planologische besluiten of vergunningen nodig. Met behulp van het ticketingsysteem worden bezoekers ertoe bewogen tijdig een keuze voor het gebruik van mobiliteit te maken. Het flankerend beleid helpt bezoekers ertoe te bewegen een alternatieve vervoerswijze te kiezen wanneer zij een kaartje hebben gekocht zonder parkeermogelijkheid voor de auto. Hiermee wordt enerzijds geborgd dat bezoekers van het stadion op een wenselijke manier het stadion kunnen bereiken maar wordt de verkeersaantrekkende werking van de bezoekersstromen beperkt opdat een goed woon- en leefklimaat in het plangebied wordt gecreëerd. Daarmee voorziet het bestemmingsplan in een goede ruimtelijke ordening.

De beschikbaarheid van 2.520 parkeerplaatsen in het bestemmingsplangebied is in dit plan vastgelegd als voorwaardelijke verplichting.

3.6 Programma

Het functionele programma dat gerealiseerd kan worden binnen de verschillende deelgebieden komt overeen met het voorkeursalternatief uit het MER (beschreven in paragraaf 5.2.4 en in het MER in bijlage 1). Hierna is dit programma schematisch per deelgebied weergegeven.

		VKA	
gebied	**functies**	**m^2 bvo**	**aantal woningen**
De Kuip	Wonen		156
	Hotel	3.750	
	Horeca	2.050	
	Dienstverlening Leisure Maatschappelijk Sport	15.800	
De Strip Zuid	Wonen		190
	Detailhandel in sport en vrije tijd	14.300*	
	Detailhandel overig	2.500*	
	Horeca	2.500	
	Kantoor	4.000	
	Leisure	25.500*	
	Dienstverlening Maatschappelijk Sport	6.000	
Nieuwe stadion	Stadion	63.000 toeschouwers	
	Horeca (zelfstandig)	5.500	
Waterfront	Wonen		640
	Detailhandel in sport en vrije tijd	14.300*	
	Detailhandel overig	2.500*	
	Hotel	11.000	
	Horeca	2.700	
	Kantoor	11.200	
	Leisure	25.500*	

	Dienstverlening Maatschappelijk Sport	21.900	
Kuip Park	Wonen		772
Stadskant: plot Rosestraat	Wonen		296
	Dienstverlening Maatschappelijk Sport	600	
Stadskant: plot Colosseumweg	Wonen		500
	Dienstverlening Maatschappelijk Sport	2.000	
Veranda	Wonen		1.045
	Detailhandel	1.000	
	Horeca	1.000	
	Dienstverlening Maatschappelijk Sport Kantoor**	8.000, waarvan ten hoogste 1.000 kantoren	
Mallegat	Wonen		170
	Dienstverlening Maatschappelijk Sport	1.200	

* Genoemde oppervlakten betreffen het totaal voor Waterfront en De Strip Zuid samen.

** Beperkt in verband met provinciaal beleid.

Om te bezien of de beoogde functies in Feyenoord City voldoen aan een behoefte is er een behoefteonderzoek uitgevoerd. Mede bedoeld als toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking (zie ook paragraaf 4.1.3). Het behoefteonderzoek is opgenomen in bijlage 3.

De conclusie uit het onderzoek is dat de beoogde nieuwe stedelijke functies in Feyenoord City voorzien in een behoefte. Ze kunnen de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking doorstaan.

Feyenoord City is een belangrijk project voor regionale en gemeentelijke ambities met betrekking tot de woningbouwopgave, versterking van de OV-structuur en de ontwikkeling van Rotterdam-Zuid. De mix van bovengenoemd programma, dus niet ieder programmaonderdeel an sich, zorgt voor de identiteit van het gebied en samen met de inrichting van de openbare ruimte voor de aantrekkelijkheid om het gebied te bezoeken of zich er te vestigen. Programmaonderdelen eruit halen kan daarmee het hele concept voor gebiedsontwikkeling raken. Met een divers programma dat de hele dag bezoekers trekt zullen de diverse functies beter functioneren, zal de buitenruimte met voldoende mensen een prettig gebied zijn om te verblijven. Dit in combinatie met sportinrichting van het gebied zorgt voor een vernieuwend concept met synergie tussen gebouwen en buitenruimte.

Specifiek voor detailhandel en horeca geldt dat het maximale programma alleen valt te verantwoorden

indien de bestaande sportwinkels en horecagelegenheden op de Veranda verplaatsen naar De Strip (en op de Veranda de bestemming wijzigt). De Veranda komt zo vrij voor herontwikkeling. Concentratie van voorzieningen op De Strip is wenselijk om zo versnippering te voorkomen en extra clustering tot stand te brengen. De huidige sportdetailhandel van de Veranda en de fanshop komen bij elkaar te zitten en door de verplaatsing ontstaat aansluiting bij het winkelgebied Beijerlandselaan. Met een geringe uitbreiding kan tevens een kwaliteitsimpuls ontstaan, die kansen biedt om het sportwinkelaanbod in het gebied van het stadion van Feyenoord te optimaliseren tot een volgende generatie sportdetailhandelscluster (met de nadruk op Experience, Efficiency en/of Expertise). Belevenis speelt daarin een belangrijke rol, alsook de combinatie met horeca (al dan niet binnen één pand) en sport en bewegen in de buitenruimte, waarmee try and buy een nieuwe dimensie kan krijgen. Tezamen met het stadion als attractie, de andere voorzieningen en de ligging aan de rivier ontstaat een unieke mix. Horeca is een groeisector die zich snel ontwikkelt, wat mogelijk tot een specifieke behoefte aan bepaalde concepten leidt.

Uit het behoefteonderzoek blijkt dat in de branchegroep Vrije tijd in Rotterdam nog voldoende marktruimte is voor uitbreiding nadat de detailhandel in sport en vrije tijd is verplaatst vanaf de Veranda.

Feyenoord City leent zich door de schaal en opzet voor toevoeging van (leisure)iconen naast het nieuwe stadion. Bioscoop Pathé is er daar een van.

Tot slot: de behoefte aan de nieuwe stedelijke voorzieningen in Feyenoord City is bepaald voor de komende circa tien jaar. De planhorizon van Feyenoord City overstijgt echter de tien jaar. Het kan heel goed zijn dat in de loop der tijd extra behoefte ontstaat, bijvoorbeeld aan horeca bij het toevoegen van een nieuwe (leisure)icoon na 2029.

Hoofdstuk 4 Beleid

4.1 Rijksbeleid

Op rijksniveau zijn de volgende documenten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu relevant:

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte;
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening;
- Besluit ruimtelijke ordening.

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Vastgesteld op 13 maart 2012

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden en met een Europese en mondiale blik. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve Rijksbetrokkenheid. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en ontwikkelingen van burgers en bedrijven.

Toetsing

Het Rijk kiest voor een inzet van Rijksbeleid op 13 nationale belangen. Deze belangen zijn geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Zoals blijkt uit de toetsing in paragraaf 4.1.2 voldoet het bestemmingsplan aan de voor dit plan relevante rijksbelangen.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Vastgesteld 30 op december 2011

Het *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) i*s een uitwerking van de SVIR. Hierin stelt het Rijk een aantal regels voor met betrekking tot de inhoud van bestemmingsplannen. Bijvoorbeeld op het gebied van de Grote Rivieren, het Kustfundament, Mainportontwikkeling Rotterdam en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Toetsing

Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende onderwerpen uit het Barro relevant:

- Rijksvaarwegen;
- Grote Rivieren.

Rijksvaarwegen (titel 2.1)

In verband met de ligging van de Nieuwe Maas in het plangebied dient op grond van artikel 2.1.3 van het Barro bij de vaststelling van dit bestemmingsplan rekening gehouden te worden met het voorkomen van belemmeringen voor:

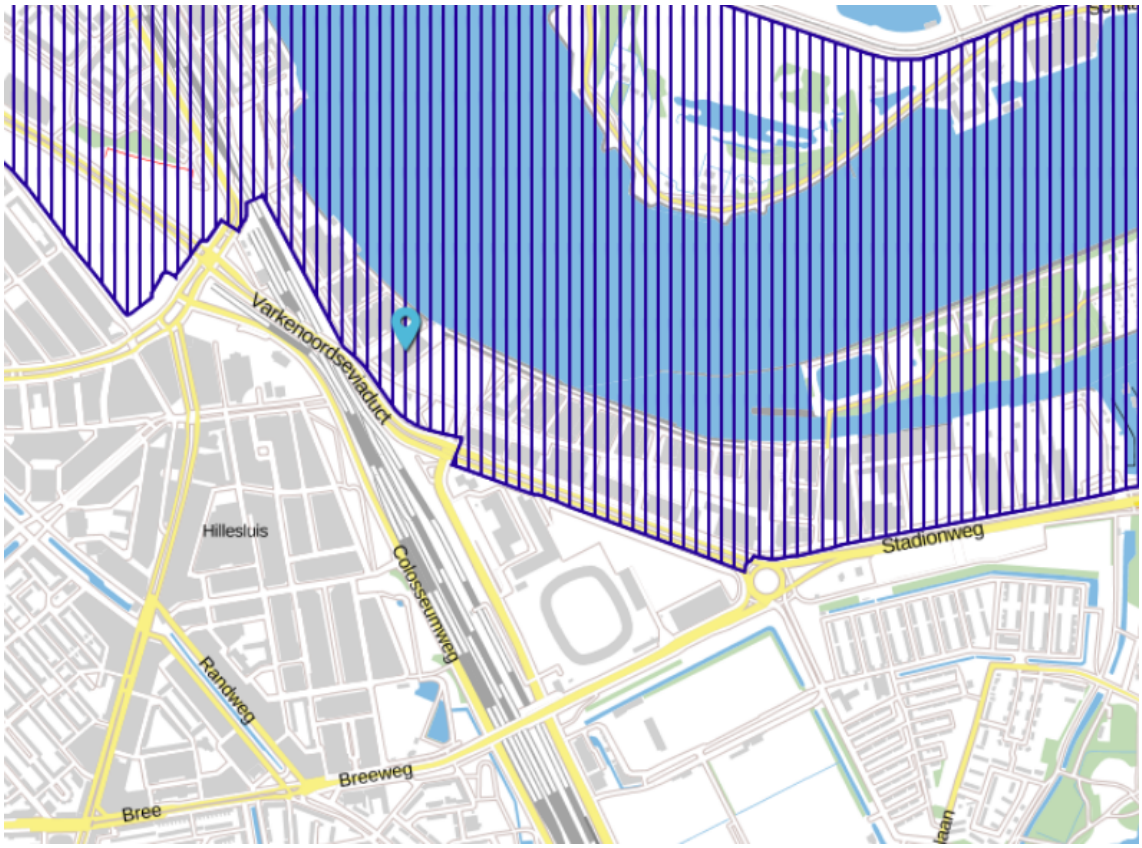
- de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
- de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;

- de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten;
- het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

Om de waterstaatsdoeleinden in de vorm van de waterhuishouding, het verkeer te water en de afvoer van hoog oppervlaktewater, sediment en ijs in stand te houden is de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie' opgenomen. In de milieueffectrapportage is daarnaast ingegaan op het aspect nautische veiligheid en op welke wijze hier in het plan mee is omgegaan.

Grote Rivieren (titel 2.4)

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen het rivierbed van de Nieuwe Maas (zie figuur 4.1). Het nieuwe stadion zal gedeeltelijk in de Nieuwe Maas liggen. De Nieuwe Maas behoort tot het hoofdwatersysteem van Nederland en is onderdeel van de vier internationale stroomgebieden (Rijn, Maas, Eems, Schelde).



Figuur 4.1. Uitsnede Barro, kaart Grote Rivieren (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Titel 2.4 regelt de ruimtelijke doorwerking van de Beleidslijn grote rivieren, de PKB Ruimte voor de Rivier en het Nationaal Waterplan voor zover het gebieden betreft die daarin worden gereserveerd voor mogelijke toekomstige rivierverruimende maatregelen. Er worden in het Barro algemene eisen gesteld aan de inhoud van nieuwe bestemmingsplannen die betrekking hebben op gronden gelegen in het rivierbed. Deze strekken ertoe te voorkomen dat omgevingsvergunningen worden verleend voor afwijking van een bestemmingsplan ten behoeve van werkzaamheden die in het kader van het Waterbesluit niet of slechts onder bepaalde voorwaarden zijn toegestaan, bijvoorbeeld omdat ze een bedreiging vormen voor de waterafvoer of omdat zij de vergroting van de afvoercapaciteit feitelijk kunnen belemmeren.

Uit titel 4.3 van het Barro blijkt dat nieuwe bestemmingen in een rivierbed alleen worden toegewezen indien:

- een veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam gewaarborgd blijft;
- er geen belemmering is voor de vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier;
- de waterstandsverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is;
- de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam niet verslechtert.

In een bestemmingsplan moet duidelijk worden wat de effecten op de waterstand zijn en hoe de afname van het waterbergend vermogen wordt gecompenseerd.

In het MER (bijlage 1) en de bijbehorende onderzoeken zijn bovengenoemde aspecten onderzocht. In de waterparagraaf van deze toelichting is dit toegelicht en is bovendien aangegeven welke waarborgen het bestemmingsplan ten aanzien van voornoemde aspecten biedt.

4.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

Vastgesteld op 1 januari 2012, gewijzigd per 1 juli 2017

Onderdeel van de nationale belangen zoals in de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu vastgesteld is een zorgvuldige afweging bij alle ruimtelijke besluiten. In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is daarvoor de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. De Ladder ziet er als volgt uit:

- Lid 2. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.
- Lid 3. Indien in een bestemmingplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.
- Lid 4. Een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Toetsing

In dit geval is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied. De behoefte is beschreven in het rapport 'Behoefte-onderzoek nieuwe functies in Feyenoord City' (zie bijlage 3). In het rapport zijn de beoogde functies van Feyenoord City getoetst. Er wordt geconcludeerd dat er behoefte is aan het maximale programma zoals dat in het MER is opgenomen, mits de huidige detailhandel en horeca in de Veranda wordt verplaatst naar Feyenoord City en op de Veranda de bestemming van die functies wijzigt. In het bestemmingsplan is met dit laatste rekening gehouden. Het feitelijke programma dat in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is voor sommige functies minder dan op basis van het DPO mogelijk zou zijn. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.6. Het plan voldoet dus aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. De belangrijkste uitkomsten uit het ladderonderzoek zijn in de volgende tabel samengevat.

onderzocht programma in DPO	**behoefte tot 2029**	**toets aan (maximaal) programma**
Stadion en sport 63.000 plaatsen	67.000 plaatsen + aan stadion verwante (sport)voorzieningen.	Programma past binnen de becijferde behoefte.

Wonen 3.769 woningen	Kwantitatieve behoefte aan 14.100 woningen in marktgebied, w.v. 13.405 in Rotterdam.	Het programma past. Voor alle woningtypen en -segmenten bestaat er voldoende (Ladder) ruimte. Gezien locatie-uitgangspunten vooral geschikt voor (huur)appartementen.
(Sport)detailhandel 17.800 m² bvo	Circa 8.670 m² bvo in Vrije Tijd toe te rekenen aan Feyenoord City. Daarnaast 3.750 m² bvo voor convenience retail/grab & go (bijzondere foodconcepten, hybride concepten en specifieke winkels).	Programma (sport)detailhandel (17.800 m² bvo, wv. 14.300 m² Vrije Tijd) past bij verplaatsing van bestaand aanbod (12.140 m² bvo) vanuit de Veranda om tot één sterk, innovatief sportcluster te komen.
Horeca 11.750 m² bvo Netto 9.300 m² bvo door onttrekking Brasserie Maasgebouw (2.450 m² bvo)	Vanuit Rotterdam-Zuid 18.650 m² bvo horeca tot 2029, die deels kan worden toebedeeld aan Feyenoord City. Vanuit Feyenoord City directe, afgeleide behoefte van 6.650 m² bvo horeca.	Programma past, mits onttrekking Brasserie Maasgebouw (2.450 m² bvo). Verplaatsing (deel) horeca vanaf de Veranda is een randvoorwaarde.
Hotel (275 kamers) & Wellness 19.750 m² bvo	Totaal 421 kamers	Programma van 275 kamers (en 5.000 m² wellness i.c.m. hotel), past.
Kantoren 23.200 m² bvo Netto 10.875 m² door onttrekking (8.825 m²) en ongebruikte capaciteit in het bestemmingplan (3.500 m²)	In Rotterdam ca. 422.000 tot 814.000 m² bvo. Op stationslocaties ca. 126.000 tot 363.000 m².	Het programma past. Door onttrekking (8.825 m²) en ongebruikte capaciteit in het bestemmingplan (3.500 m² bvo) is de netto toevoeging lager: 10.875 m² bvo.
Overige commerciële. voorzieningen 68.000 m² bvo (inclusief Pathé)	• Bioscoop: 3.200 à 3.500 stoelen. • Overig: afhankelijk van type (leisure) voorziening.	Bioscoop 15.000 m² past (verplaatsing Pathé De Kuip). Andere voorzieningen ook, mits 1) ze voorzien in directe vraag vanuit Feyenoord City en/of 2) een hoge mate van uniciteit hebben en daarmee een eigen vraag/behoefte creëren.

4.2 Provinciaal en regionaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland (2019)

Met het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit.

De provincie heeft zes richtinggevende ambities geformuleerd in de fysieke leefomgeving. Door in te zetten op de zes ambities wordt bijgedragen aan het sterker maken van Zuid-Holland.
Deze ambities zijn:

- naar een klimaatbestendige delta;
- naar een nieuwe economie: the next level;

- naar een levendige meerkernige metropool;
- energievernieuwing;
- best bereikbare provincie;
- gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Deze ambities zijn vertaald in beleidskeuzes voor de fysieke leefomgeving.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling valt binnen het bestaand stedelijk gebied van Rotterdam waarbij een aantal onderdelen van de Omgevingsvisie relevant zijn.

Voor de beoogde ontwikkeling is de opgave 'Zorgen voor een zorgvuldig ruimtegebruik en een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied'. Deze opgave betreft de zorg voor een goede ruimtelijke ontwikkeling, binnen en buiten bestaand stads- en dorpsgebied. Onderdeel van deze opgave is het bevorderen van een optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte.

De beleidskeuze hierbij is verstedelijking en wonen.

De provincie voorziet op regionaal niveau, samen met gemeenten, marktpartijen en woningbouwcorporaties, in voldoende en passende woningen voor de verschillende doelgroepen, waaronder de doelgroepen van het huurbeleid. Hierbij gaat de voorkeur uit naar nieuwe woningbouw binnen bestaand stads- en dorpsgebied en georiënteerd op hoogwaardig openbaar vervoer. De provincie is terughoudend met het toevoegen van nieuwe woningbouwlocaties buiten bestaand stads- en dorpsgebied en vraagt om de bodemdalingsgevoeligheid van een gebied expliciet mee te wegen.

Op het gebied van bereikbaarheid zet de provincie in op versterking van openbaar vervoer en gebruik van de fiets in de mobiliteitsketens van reizigers. Daarnaast moet vervoer over water een volwaardig alternatief zijn voor vervoer over de weg. De provincie wil innovatie in het openbaar vervoer stimuleren door in de concessieverlening de creativiteit van aanbieders de ruimte te geven.

De provincie heeft de ambitie om alle woningen in Zuid-Holland in 2035 CO^2-neutraal en vóór 2050 klimaatrobuust ingericht en ingepast te laten zijn. Nieuwe woningen dragen bij aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving in Zuid-Holland. Nieuwe woningen zijn bij voorkeur energieneutraal of leveren energie en zijn toegerust op de gevolgen van klimaatverandering (heftige regenbuien, perioden van droogte en hittestress) en bodemdaling. Gemeenten maken in samenspraak met de provincie regionale woonvisies en regionale woningbouwprogramma's waarin bovengenoemde doelstellingen zijn uitgewerkt.

Het plan is in lijn met de beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie omdat het plan positief bijdraagt aan zorgvuldig ruimtegebruik, (woning)behoefte, bereikbaarheid en duurzaamheid.

4.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland (2019)

De Omgevingsvisie Zuid-Holland is vertaald in de Omgevingsverordening Zuid-Holland.

Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende onderwerpen uit de Omgevingsverordening relevant:

1. kantoren;
2. detailhandel;
3. bedrijven;
4. veiligheidszonering Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas;
5. ruimtelijke kwaliteit;
6. waterveiligheid;
7. stedelijke ontwikkelingen.

Hierna wordt per onderwerp getoetst aan de betreffende bepalingen van de verordening. Hieruit blijkt dat deze belangen zorgvuldig zijn onderbouwd en afgewogen. De verordening heeft echter een breder maatschappelijk doel (artikel 1.3) dat vraagt om een integrale afweging gericht op duurzame ontwikkeling. Bij de toetsing van de hierboven genoemde belangen wordt daarom ook steeds de

duurzame ontwikkeling die met Feyenoord City wordt beoogd betrokken.

Ad. 1. Kantoren

De verordening maakt nieuwe kantoren mogelijk op aangewezen kantorenlocaties. Buiten kantorenlocaties zijn uitzonderingen mogelijk. In artikel 6.11 lid van de omgevingsverordening zijn de volgende uitzonderingen opgenomen:

Lid 2 Uitzonderingen

a. het opnieuw bestemmen van een vigerende kantoorbestemming voor zover passend in een actuele regionale visie die is aanvaard door Gedeputeerde Staten;
b. kleinschalige zelfstandige kantoren tot een bruto vloeroppervlak van 1.000 m² per vestiging;
c. kantoren met een lokaal verzorgingsgebied;
d. bedrijfsgebonden kantoren met een bruto vloeroppervlak dat minder bedraagt dan 50% van het totale bruto vloeroppervlak van het bedrijf;
e. functiegebonden kantoren bij een luchthaven, een haven of een veiling.

Toetsing

Volgens de kaart bij de provinciale verordening ligt het plangebied niet binnen de grootstedelijke top- en centrumlocaties. De ontwikkeling voorziet echter wel in nieuwe kantoorruimte passend binnen de regionale kantorenprogrammering in de door de provincie aanvaarde Strategie Werklocaties MRDH 2030.

Uit het behoefteonderzoek (zie bijlage 3) blijkt dat de kwantitatieve behoefte aan kantoren in Rotterdam tot 2029 circa 350.000 tot 420.000 m² bedraagt. De behoefte aan kantoren op stationslocaties buiten de grootstedelijke toplocaties in Rotterdam bedraagt circa 100.000 tot 187.000 m²kantoorruimte. Hiermee bestaat voldoende Ladderruimte voor de beoogde kantoren in Feyenoord City. In het MER en behoefteonderzoek is uitgegaan van 23.200 m² kantoren opgebouwd uit 10.875 nieuwe m² kantoren, 8.825 m² door vervanging en 3.500 m² onbenutte bestemmingsplancapaciteit. De m² kantoren toegestaan in het bestemmingsplan bedragen minder, namelijk 16.200 m². Hiervan is 8.825 m² vervanging van bestaande kantoren. De verplaatsing van de kantoren is noodzakelijk om te komen tot de gewenste verbetering van de ruimtelijke structuur in het gebied en de verbindingen van station Stadionpark met het gehele gebied tot stand te brengen. De netto toevoeging bedraagt 7.375 m². Dit past ruimschoots binnen de behoefte uit deze Laddertoets. Deze toevoeging past in de regionale visie kantoren en binnen de 8.000 m^2 toevoeging van kantoren welke is opgenomen in de tabel bij de aanvaardingsbrief van de regionale kantorenvisie MRDH. De toevoeging van kantoren m² is regionaal afgestemd in het najaar van 2019 (zie bijlage 4).

Er is sprake van een beperkte toevoeging, waarbij er qua locatie de volgende kwalitatieve overwegingen zijn om de kantorenvoorraad in dit gebied een plek te geven.

- Met de komst van het NS-station Stadionpark en aan de noordkant van het gebied station Zuid is dit dé hoogwaardige en representatieve OV-locatie die op Rotterdam-Zuid nog ontbreekt. De behoefte aan kantoorruimte op stationslocaties (buiten de grootstedelijke toplocaties) bedraagt in Rotterdam 100.000 tot 187.000 m² en volgens diverse studies is de kans groot dat de vraag naar dit type locaties bij zowel een steeds groter deel van de investeerders alsook kantoorgebruikers toeneemt.
- Voor een hoogwaardige OV-locatie is de kantorenprogrammering slechts een klein aandeel van het totaalprogramma. Er is dus geen sprake van een solitaire kantoorontwikkeling, maar een katalyserend onderdeel van een gebieds- en concept-ontwikkeling. Bezoekers en bewoners van Feyenoord City moeten snel bestemmingen in een groot deel van Nederland kunnen bereiken.
- Feyenoord City wordt onderdeel van de centrumring van Alexandrium tot Hart van Zuid en zal zich onderscheiden door een concentratie van faciliteiten en organisaties die zich richten op sport en

gezondheid. Daarbij valt te denken aan sportorganisaties, zoals Rotterdam Topsport, Rotterdam Sportsupport en andere sportorganisaties. De kantoorontwikkeling maakt deel van een nieuw ecosysteem dat is gericht op de verbinding van specifieke doelgroepen.
- Tevens is Feyenoord City een van de pijlers in het sociaaleconomisch programma als aanjager met ruimte voor de broedplaats met thema sport en gezondheid. Dit wordt als een kansrijke maar ook zeer urgente ontwikkeling gezien, omdat Rotterdam-Zuid hier nog op achterstand staat. Doorontwikkeling als broedplaats en kenniscentrum leveren natuurlijk ook een bijdrage aan de kwalitatieve en kwantitatieve werkgelegenheidsontwikkeling op. Meer bedrijvigheid betekent ook veel stageplaatsen voor de jeugd in de omgeving. Daarbij draagt de broedplaats met dit thema bij aan het concept van het gebied en de levendigheid in het gebied.

Daarnaast geldt dat de creatieve sector en de vraag naar flexibele kantoorconcepten groeit en naar verwachting blijft groeien welke niet altijd een plek kunnen vinden in het Rotterdam Central Business District. De volgende vestigingscriteria zijn hierbij van belang:

- de creatieve sector floreert met name in een stedelijke context;
- een groot deel heeft behoefte aan kleinschalige huisvesting. Daarnaast bestaat de sector uit veel zelfstandigen die behoefte hebben aan netwerkmogelijkheden, flexibele kantoorachtige concepten en de nabijheid van relevante partijen;
- creatieve bedrijven hebben behoefte aan een goede ruimtelijke kwaliteit/uitstraling, eigenheid van een locatie en flexibiliteit in verband met groei of krimp. De aanwezigheid van diverse voorzieningen in de omgeving is een pré;
- bedrijfsverzamelgebouwen zijn in trek bij creatieve bedrijven omdat de flexibele indeling vaak leidt tot betaalbare huisvesting;
- tot slot is een goede bereikbaarheid (auto en OV) van de locatie van belang.

De groei van de sector biedt kansen voor een dergelijk concept in Feyenoord City. De locatiekwaliteiten sluiten goed aan op bovenstaande criteria. Daarnaast versterkt een broedplaats gerelateerd aan sport het concept van het gebied.

De opgave aan kantoren is regionaal afgestemd, zie ook paragraaf 4.2.4. In de Nota Kantoren Rotterdam (mei 2019, vaststelling door de gemeenteraad in maart 2020 voorzien) is Feyenoord City ook aangewezen als concentratiegebied.

Feyenoord City is op grond van de Crisis- en herstelwet aangewezen als project met een bestemmingsplan met 'verbrede reikwijdte' Hierdoor is de looptijd van het bestemmingsplan langer dan de gebruikelijke 10 jaar, aansluitend bij de langjarige ontwikkeling van Feyenoord City. Hierbij geldt dat niet alle facetten van de uitvoerbaarheid volledig uitgekristalliseerd moeten zijn voor de hele planperiode. De kantoorontwikkeling wordt gerealiseerd op een grootstedelijke toplocatie die bijdraagt aan de agglomeratiekracht van de provincie Zuid-Holland.

Als gevolg van de ontwikkeling worden geen onaanvaardbare effecten verwacht op de gewenste provinciale kantoorstructuur. De toevoeging op deze locatie past binnen de regionale kantorenvisie, welke is aanvaard door de provincie. Er wordt geen inbreuk gedaan op de provinciale belangen met betrekking tot kantoren, waar de provinciale belangen met betrekking tot binnenstedelijke woningbouw en ruimtelijke ontwikkeling bij Stedenbaanstations ondersteund worden. Nu voor het bestemmingsplan Feyenoord City de Crisis- en herstelwetstatus geldt en geen onevenredige inbreuk wordt gedaan aan provinciale belangen kan op grond van artikel 6.35 van de provinciale verordening voor dit bestemmingsplan worden afgeweken van de regels van afdeling 6.2 van de verordening en kunnen kantoren worden toegestaan.

Ad. 2. Detailhandel

Het bestemmingsplan maakt nieuwe detailhandel mogelijk. In artikel 6.13 van de omgevingsverordening zijn de volgende relevante regels opgenomen:

Lid 1 Een bestemmingsplan voorziet uitsluitend in nieuwe detailhandel op gronden:

a. binnen of aansluitend aan een bestaande winkelconcentratie in de centra van steden, dorpen en wijken;
b. binnen een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk;
c. binnen een nieuwe goed bereikbare en centraal gelegen winkelconcentratie als gevolg van herallocatie.

Lid 2 De nieuwe detailhandel, bedoeld in het eerste lid, voldoet aan de volgende eisen:

a. de ontwikkeling is in overeenstemming met het in het Programma ruimte beschreven ontwikkelingsperspectief voor de daarin benoemde te ontwikkelen centra, te optimaliseren centra en de overige centra;
b. aangetoond is dat als gevolg van de ontwikkeling het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast en geen onaanvaardbare leegstand ontstaat;
c. voor zover de ontwikkeling een omvang heeft van meer dan 2.000 m² bruto vloeroppervlak, is mede met het oog op de eisen onder a en b, advies gevraagd aan de adviescommissie detailhandel Zuid-Holland.

Lid 3 Het eerste lid is niet van toepassing op een bestemmingsplan dat onder meer voorziet in de volgende nieuwe detailhandel:

a. detailhandel in goederen die qua aard of omvang van de aangeboden goederen niet of niet goed inpasbaar is in de centra;
b. kleinschalige detailhandel;
c. ondergeschikte detailhandel;
d. afhaalpunten voor niet-dagelijkse artikelen op bedrijventerreinen, kantoorlocaties en brandstofverkooppunten;
e. kringloopwinkels;
f. supermarkten net buiten het winkelconcentratiegebied in kleine kernen, als is aangetoond dat hiervoor onvoldoende ruimte is in een bestaande winkelconcentratie.

Lid 4 Voorwaarden ontwikkelingen buiten de centra

Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in de nieuwe detailhandel, bedoeld in het derde lid onder a en f, als is aangetoond dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast en geen onaanvaardbare leegstand ontstaat. Mede met het oog hierop is advies gevraagd aan de adviescommissie detailhandel Zuid-Holland.

Toetsing

Uitgangspunt van het provinciaal detailhandelsbeleid is dat nieuwe detailhandel primair gevestigd wordt binnen of direct aansluitend aan de bestaande winkelconcentraties in de centra van steden, dorpen en wijken. Buiten de centra kan alleen ruimte worden geboden aan specifieke branches van detailhandel ('perifere detailhandel') of, onder voorwaarden, een aantal vormen van kleinschalige detailhandel, ondergeschikte detailhandel en afhaalpunten voor niet-dagelijkse goederen.

De huidige Veranda is een planmatig ontwikkeld thematisch winkelgebied. In het kader van het voorgaande bestemmingsplan Olympus is over de invulling van dit gebied uitgebreid overleg gevoerd en heeft de provincie Zuid Holland op 15 januari 1998 aangegeven welke invulling men acceptabel acht. In de brief van 15 januari 1998 wordt expliciet ingestemd met een uitzondering op het provinciaal beleid gericht op een thematische invulling met sport. Dit mede in het licht van de specifieke locatie van het gebied, gekoppeld aan het Feyenoordstadion. Het gebied de Veranda is dus door de provincie

Zuid-Holland als themacentrum erkend bij het planmatig ontwikkelen van de Veranda. Ook is erkend dat het uitzonderlijke karakter van het gebied een uitzondering op het beleid rechtvaardigt.

Omdat de ontwikkeling van de Veranda bij het ontstaan al was gekoppeld aan het stadion, is het logisch dat themawinkelgebied de Veranda, wanneer het stadion verhuist, wederom aan het nieuwe stadion gekoppeld wordt. De beoogde ontwikkeling voorziet dan ook in het verplaatsen van een themagebied, in het kader van een gewenste en een integrale stedelijke ontwikkeling van Feyenoord City. Er is dan ook geen sprake van het realiseren van een nieuw winkelgebied, maar van het verplaatsen van een specifiek bestaand thematisch winkelgebied, gekoppeld aan een integrale ontwikkeling van een groter gebied – Feyenoord City. Het nieuwe sportdetailhandelcluster is een herpositionering van de huidige m² op de Veranda en een zeer beperkte uitbreiding om een kwalitatieve slag te kunnen maken.

Door de verplaatsing wordt bovendien een programmatische koppeling gelegd met het algemene winkelgebied de Beijerlandselaan, waar op de kop reeds een Media Markt is gevestigd. In het licht van de Rotterdamse detailhandelsstructuur sluit het sportgerelateerd winkelgebied van Feyenoord City, meer dan in de huidige situatie aan op het algemene winkelgebied (overig centrum) op de Beijerlandselaan. Met het huidige winkelgebied Beijerlandselaan wordt nader afgestemd over branchering en samenwerking.

Feyenoord City moet een aantrekkelijk levendig gebied worden met nadruk op sport. Een cluster met een mix van functies rond het nieuwe stadion gericht op beleving met bijbehorende aantrekkelijke openbare ruimte moet bezoekers naar Feyenoord City trekken. Detailhandel, onderverdeeld in sportdetailhandel en overige detailhandel (beperkt tot kleinschalige detailhandel in de vorm van gemakswinkels en winkels gericht op het toeristische karakter van Feyenoord City), maakt een essentieel onderdeel uit van deze mix. Positionering van de sportdetailhandel in de westkant van het plangebied nabij het nieuwe stadion zorgt voor een goede bereikbaarheid in combinatie met aantrekkelijk nieuwe openbare ruimte. Ook ontstaat synergie met andere programmaonderdelen zoals horeca en parkeergelegenheid. En als laatste draagt de koppeling met de Beijerlandselaan bij aan versterking van het bestaande winkelgebied de Beijerlandselaan, zowel qua bewoners die daar hun boodschappen zullen doen als bezoekers van Feyenoord City. Een klein percentage van het grote aantal bezoekers aan Feyenoord City dat een loopje via de Beijerlandselaan maakt, draagt al enorm bij aan de versterking van het huidige winkelgebied. Met het maken van de fysieke verbinding, het afstemmen van branchering en promotie en het ingezette programma voor verbetering van de Beijerlandselaan kunnen beide gebieden een samenhangend gebied vormen en elkaar versterken.

Het verplaatsen van bestaand thematisch winkelgebied de Veranda en een aantal overige functies maakt ter plaatse de bouw van 1.045 woningen mogelijk (een substantieel deel van het totale woningbouwprogramma van circa 3.700 woningen binnen Feyenoord City). Dit past in de beleidsdoelstelling om binnenstedelijk te bouwen in de zuidvleugel van de Randstad en met name rond de Oude Lijn.

Feyenoord City kan bovendien met een kwalitatief goed woonmilieu een olievlekwerking hebben op Zuid. Hierdoor wordt aangesloten bij de doelstellingen van het Nationaal Programma Rotterdam Zuid (NPRZ). In het NPRZ wordt uitgegaan van versnellen, verbreden en verbinden. Nu de woningmarkt goed is, zijn er kansen voor Zuid. Juist in deze periode moet in de focuswijken zoveel mogelijk tempo worden gemaakt. Dit betekent doorpakken op de verschillende sporen. De aanpak van corporatiewoningen en de aanpak van particuliere voorraad gaan in de verschillende wijken hand in hand. Feyenoord City vormt een integrale stedelijke ontwikkeling die veel verder gaat dan wonen. De koppeling van wonen, stadion, sport, leisure, horeca en de thematische winkels vormt een kwaliteitsimpuls voor dit deel van Rotterdam-Zuid. Dit blijkt uit de uitgevoerde MKBA, waarin te zien is dat Feyenoord City een directe

impuls voor de werkgelegenheid biedt en door het type werkgelegenheid en de combinatie met het sociaaleconomisch programma er ook voor gaat zorgen dat dit directe waarde voor de omliggende NPRZ-wijken kan hebben. Tevens laat de MBA zien dat de ontwikkeling van Feyenoord City als aantrekkelijk gebied en totaalconcept een positief uitstralingseffect naar de omliggende wijken heeft.

Het behoefteonderzoek laat zien dat er geen grote effecten elders zijn. Hieronder wordt hierbij nog ingegaan op de relatie met de binnenstad, de nabijgelegen winkelstrip aan de Beijerlandselaan en de naastgelegen PDV-locatie.

Binnenstad

Uit het behoefteonderzoek (bijlage 3) blijkt dat geen relevante leegstandseffecten optreden op de binnenstad. Gemeentelijk is de keuze gemaakt voor toekomstbestendige winkelgebieden (Detailhandel Rotterdam, 2017). Goede ontwikkelingen die de binnenstad en andere winkelgebieden in de Rotterdamse structuur krachtiger maken zijn gewenst. Deze keuze heeft ook als consequentie dat er aan de onderkant van de winkelhiërarchie winkelgebieden en solitaire winkels te maken kunnen krijgen met leegstandseffecten en geconfronteerd worden met een transformatieopgave. Middels gemeentelijke programma's (zoals het Uitvoeringsprogramma Werklocaties) wil Rotterdam de markt optimaal faciliteren in het versterken van toekomstbestendige winkelgebieden enerzijds en in de transformatieopgave anderzijds.

PDV-locatie

Ten aanzien van de naastgelegen PDV-locatie wordt het volgende opgemerkt:

- door de huidige invulling met grootschalige sport is er momenteel geen functionele relatie met de PDV-locatie Stadionweg. Stadionweg is ingevuld met bouwmarkten, keuken- en badkamerwinkels en meubelzaken (in en rond het huis). Dit is voor de consument een totaal ander winkelmotief dan sport. Na verplaatsing en uitbreiding zal dit niet veranderen;
- De Strip en PDV-locatie Stadionweg hebben geen verband met elkaar en de ontwikkeling zal daarom ook geen effect hebben op PDV-Stadionweg.

Beijerlandselaan

De Beijerlandselaan is een langgerekt algemeen winkelgebied (overig centrum), waarbij op de kop een grootschalige Media Markt is gevestigd, met een parkeergarage. In de Beijerlandselaan is nauwelijks sportdetailhandel gevestigd. Tot nu toe hadden beide gebieden echter geen meerwaarde voor elkaar. Door het verplaatsen van de thematische detailhandel Veranda naar De Strip, sluiten beide winkelgebieden beter op elkaar aan en kunnen ze elkaar versterken. De nabijheid van beide gebieden en de aanwezigheid van de Media Markt als trekker op de kop zorgt dat deze versterking ook daadwerkelijk kan plaatsvinden. Feyenoord City trekt veel bezoekers, waarbij het al een grote impuls is voor de Beijerlandselaan, als een klein deel ervan verleid kan worden om ook de Beijerlandselaan te bezoeken. Daarnaast zorgt de verplaatsing van de detailhandel en horeca uit de Veranda voor een extra woningbouwimpuls. De ontwikkeling van 3.700 woningen in Feyenoord City met beperkte dagelijkse detailhandel (waarbij uitgegaan wordt van circa 35% besteding van boodschappen in het gebied zelf) zal tezamen met de verbeterde verbindingen en aansluiting op de Beijerlandselaan positief zijn voor het huidige winkelgebied.

Motivering in kader van provinciaal beleid

Hoewel de beoogde ontwikkeling niet direct lijkt te passen binnen de regels van het provinciale beleid zoals weergegeven in de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening is er een mogelijkheid hiervan af te wijken. Te denken valt aan bijzondere uitzonderlijke situaties die zich incidenteel voordoen, waarbij kan worden gedacht aan een uniek en innovatief project en waarbij zwaarwegende maatschappelijke

belangen een rol spelen. De Adviescommissie Detailhandel Zuid-Holland, sluit nieuw detailhandel als onderdeel van de grootschalige gebiedsontwikkeling Feyenoord City ook niet uit, maar adviseert negatief (bijlage 29) gelet op de mate van onzekerheid over de beoogde verplaatsing van het bestaande aanbod en het unieke en innovatieve nieuwe aanbod.

De Veranda vormt een bestaande erkende uitzondering op het provinciaal beleid gericht op het thema sport. Deze uitzondering wordt verplaatst in samenhang met de verplaatsing van het stadion. Dit is een logische en noodzakelijke verplaatsing van bestaande m² in het kader van het concept beoogd met de gebiedsontwikkeling Feyenoord City. De verplaatsing past in de motivatie van de eerder overeengekomen uitzondering vanwege de nabijheid van het stadion. Het levert geen precedent op, omdat er geen nieuwe uitzondering wordt gemaakt.

Het unieke en innovatieve concept is in het Masterplan uitgewerkt zowel in beeld als in mix aan programma. De uniekheid betreft de gehele mix gekoppeld aan het stadion als attractie en de ligging aan de Maas. De mix aan programma is ook in het bestemmingsplan verankerd. Uniek en innovatief is verder de koppeling van de gebiedsontwikkeling, die mede gericht is op bevordering van de gezonde levensstijl, met het sociaal economisch programma (zie hiervoor paragraaf 3.5. van het Masterplan). Waarborgen om dit alles te laten slagen zijn ingebouwd door de overeenkomst tussen de gemeente, stadion Feyenoord en de Stichting gebiedsontwikkeling aan de Maas. Op basis van de overeenkomsten worden de voorgestelde uitwerkingen per ontwikkelgebied, dus ook van bijvoorbeeld de nieuwe detailhandel op De Strip getoetst op kwaliteit en het concept Feyenoord City. De gemeente heeft hiervoor (als Welstandskamer) een Q-team ingericht met een uitgebreide scope en ten opzichte van de reguliere Welstand een bezetting met uitgebreidere expertise (onder andere leisure en sociaaleconomisch).

De Adviescommissie geeft aan dat het onzeker is dat de bestaande detailhandelsvestigingen kunnen en willen verplaatsen. Het is niet strikt noodzakelijk dat de huidige bestaande detailhandelsvestigingen op de Veranda moeten verplaatsen naar De Strip en daar in dezelfde verschijningsvorm terugkomen. Het is wel nadrukkelijk de wens dat zij een plek krijgen binnen Feyenoord City, daarom vinden met de huidige bedrijven op de Veranda gesprekken plaats. Het streven is voor vaststelling van het bestemmingsplan overeenstemming te hebben over verplaatsing. Wel staat onomstotelijk vast dat nieuwe sportgerelateerde detailhandel op De Strip alleen mogelijk is als de bestaande sportgerelateerde detailhandel op de Veranda aantoonbaar permanent is of wordt beëindigd. Dit kan aangetoond worden bijvoorbeeld door overeenkomsten, bedrijfsbeëindiging en/of omgevingsvergunning voor de huidige locatie. Deze koppeling geldt voor de bestaande 12.140 m² detailhandel en is afdoende geborgd in de planregels van het bestemmingsplan. Door deze verplaatsing wordt een mogelijk verdringingseffect voorkomen.

Overige detailhandel is in het bestemmingsplan beperkt tot gemakswinkels (geen grote supermarkt) en winkels gericht op de specifieke toeristische functie van Feyenoord City. Dit past binnen artikel 6.13 lid 3 onder b van de verordening want betreft kleinschalige detailhandel in de vorm van een gemakswinkel op een locatie met veel bezoekers of passanten. De detailhandel krijgt een functie voor de inwoners en voor bezoekers.

Zoals hiervoor al beschreven spelen met Feyenoord City zwaarwegende maatschappelijke belangen een rol zoals de benodigde sociale maatschappelijke ontwikkeling van Rotterdam-Zuid en de woningbouwopgave en -differentiatie. Daarnaast is het totaal programma en synergie tussen de programmaonderdelen belangrijk voor daarmee samenhangende doelstellingen van het nationaal Programma Rotterdam Zuid: zoals vergroten van sportparticipatie, onderwijs, voorzieningenniveau, verbeteren van fysieke verbindingen en de OV-structuur. Feyenoord City levert de benodigde kwaliteitsimpuls in de woonomgeving: de buitenruimte, voorzieningen en bereikbaarheid.

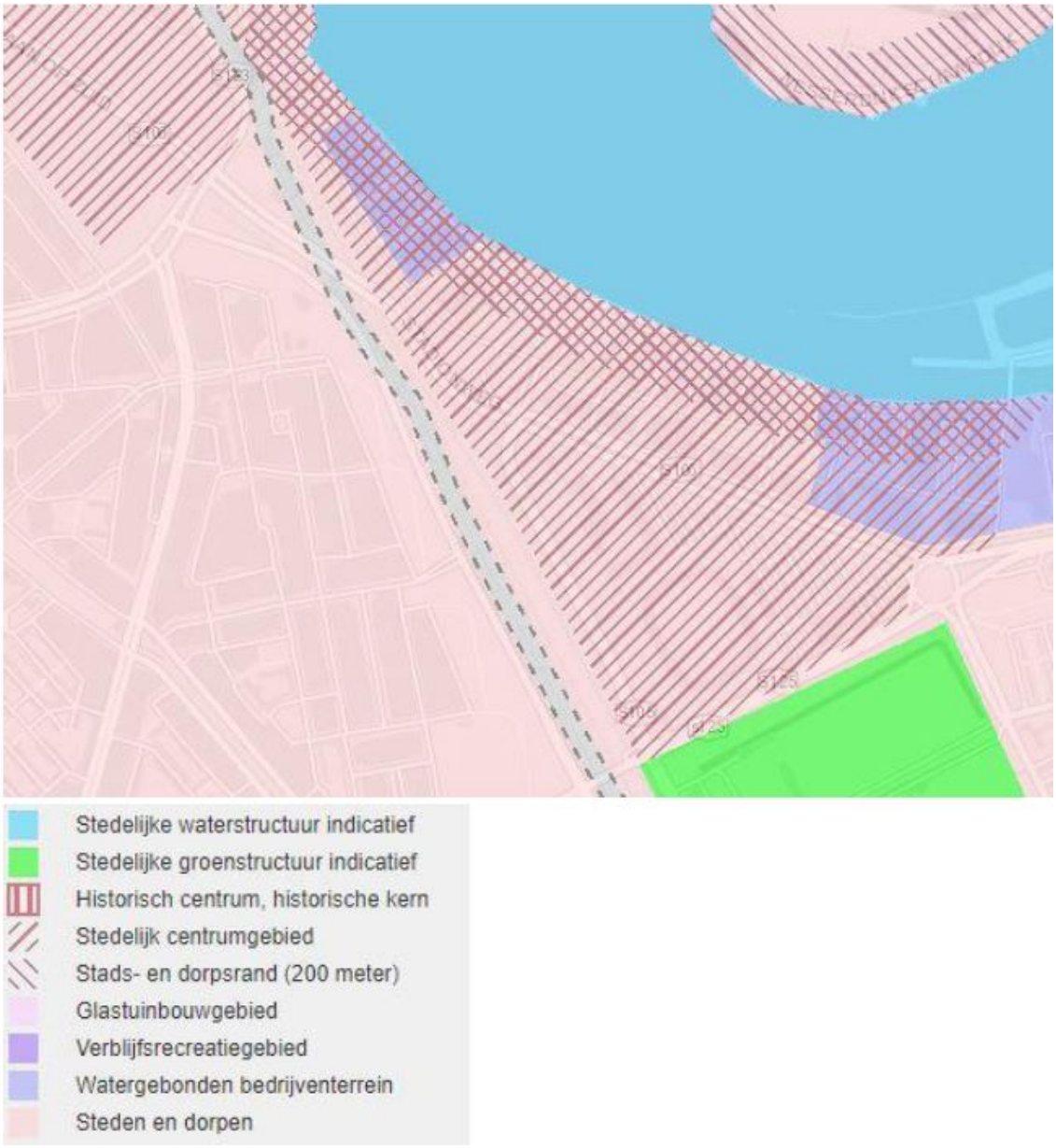
Kortom de inhoudelijk zwaarwegende maatschappelijke belangen zijn:

- de stadion- en gebiedsontwikkeling als gebiedsontwikkelingsproject voor Rotterdam-Zuid zoals hiervoor beschreven;
- de verplaatsing is nodig voor de woningbouwontwikkeling-inbreidingslocatie t.b.v. de bouw van 1.045 woningen in het kader van de grote woningbouwopgave van Rotterdam;
- de Feyenoord City-ontwikkeling is een uniek en innovatief project met een functie mix concept van stadion-leisure-horeca-sportdetailhandel;
- hiermee wordt het winkelgebied de Beijerlandselaan gekoppeld aan Feyenoord City en het sportdetailhandelscluster in het bijzonder. Dit draagt bij aan de versterking van de Beijerlandselaan;
- het geheel van Feyenoord City draagt bij aan het realiseren van de doelstellingen uit het NPRZ.

Feyenoord City is een bestemmingsplan met 'verbrede reikwijdte', waarbij voor dergelijke langjarige gebiedsontwikkelingen niet alle facetten van de uitvoerbaarheid volledig uitgekristalliseerd hoeven te zijn. De ontwikkeling van feyenoord City voorziet in een thematisch detailhandelscluster, waarbij wordt voorzien in verplaatsing van het bestaande detailhandelscluster. Via een planologische regeling wordt voldaan aan de voorwaarde dat deze bestaande plancapaciteit wordt gesaneerd. Aangetoond is dat als gevolg van de ontwikkeling geen onaanvaardbare effecten ontstaan op het woon-, leef- en ondernemersklimaat. Nu voor het bestemmingsplan Feyenoord City de Crisis- en herstelwetstatus geldt en geen onevenredige inbreuk wordt gedaan aan provinciale belangen waar de provinciale belangen (als vastgelegd in het omgevingsbeleid Zuid-Holland, Programma Ruimte) met betrekking tot binnenstedelijke woningbouw en ruimtelijke ontwikkeling bij Stedenbaanstations ondersteund worden, alsmede het bestemmingsplan (en als integraal onderdeel daarvan de detailhandel) bijdraagt aan het provinciale belang van ruimtelijke kwaliteit (als vastgelegd in paragraaf 2.2 van de verordening) kan op grond van artikel 6.35 van de provinciale verordening voor dit bestemmingsplan worden afgeweken van de regels van afdeling 6.2 van de verordening en kan detailhandel worden toegestaan.

Ad. 3. Bedrijven

Volgens de kwaliteitskaart die behoort bij de Omgevingsverordening alsmede kaart 3 bij het Programma Ruimte (Strategie voor bedrijventerreinen), is een deel van het plangebied aangewezen als watergebonden bedrijventerrein (figuur 4.2).



Figuur 4.2. Uitsnede kwaliteitskaart (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Watergebonden werkgebieden zijn een zeer karakteristiek Zuid-Hollands fenomeen. De kracht hiervan is enerzijds te zien in de grootschalige mainport Rotterdam, anderzijds in de vele natte bedrijventerreinen langs de vaarwegen in de provincie. De kleinere natte bedrijventerreinen zijn gekoppeld aan binnenvaartwater (Rijks- en provinciale vaarwegen). De relatie tussen functie en vorm is duidelijk zichtbaar. Bij ontwikkelingen wordt gezorgd voor een versterking van de relatie tussen vaarwegen en watergebonden werkgebieden. Dit betekent dat er wordt gewerkt aan een gepaste overgang tussen terrein en omgeving en het benutten van de milieuruimte zonder hinder voor de omgeving. In artikel 6.12 van de verordening zijn de volgende relevante bepalingen opgenomen.

Lid 2. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een watergebonden bedrijventerrein, laat in hoofdzaak watergebonden bedrijven toe.

Lid 4. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een bestaand bedrijventerrein als bedoeld in het

eerste lid of het tweede lid en dat gehele of gedeeltelijke transformatie naar een andere bestemming dan bedrijven mogelijk maakt, verantwoordt in de toelichting op welke wijze binnen de regio compensatie van bedrijventerrein zal plaatsvinden.

Lid 5. Compensatie als bedoeld in het vierde lid, kan achterwege blijven, indien:

a. het een bestaand niet-watergebonden bedrijventerrein met ten hoogste milieucategorie 3 en een oppervlakte van minder dan 1 ha betreft;
b. regionale afstemming heeft plaatsgevonden en hieruit is gebleken dat na transformatie voldoende bedrijventerrein in de regio beschikbaar zal blijven afgezet tegen de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.

Toetsing

Het bedrijventerrein Korte Stadionweg kent op dit moment een mix van bedrijven, variërend van bouwmarkt, opslag, bedrijfsverzamelgebouw, autobedrijfjes tot tankstation. Eerland Shipping repairs is het enige bedrijf dat het water gebruikt.

De transformatie van de Korte Stadionweg is cruciaal om de gehele gebiedsontwikkeling op gang te krijgen. Zonder transformatie van de Korte Stadionweg zal het gehele gebied Feyenoord City grotendeels blijven zoals het nu is. Het bedrijventerrein ligt tevens op een bijzondere locatie in de stad, tussen twee woonwijken in. Hiermee zorgt het voor een mentale barrière in de stad en voelt de wijk erachter (de Veranda) afgesloten van het noordelijk deel. Het bedrijventerrein loopt door tot de kade, waarmee doorlopende routes langs de rivier (welke vanuit recreatief oogpunt en daarmee vanuit woonkwaliteit zeer gewenst zijn) in dit deel van de stad niet mogelijk zijn. Uit onderzoek ten behoeve van de regionale bedrijvenstrategie van de MRDH blijkt dat de locatie Stadionweg een klein economisch belang heeft voor watergebonden bedrijvigheid en geen potentie voor de toekomst. Momenteel is 22% van de bedrijven watergebonden en 6% waterverbonden.

Op dit moment zijn voor alle bestaande bedrijven die worden geraakt door de ontwikkeling alternatieve locaties in beeld. De alternatieve locaties zijn Noorderhelling/Zuiddiepje dat door de gemeente speciaal voor deze ontwikkeling wordt gereedgemaakt, daarnaast verplaatsen enkele bedrijven naar bedrijventerrein Hordijk en Sluisjesdijk. Voor Sluisjesdijk is in de Rotterdamse Nota ruimte voor bedrijven (januari 2020) een toekomstperspectief voor watergebonden bedrijvigheid geschetst.

In regionaal verband is (Strategie Werklocaties MRDH) het belang en de potentie van watergebonden bedrijventerreinen onderstreept. Hierover is onder meer afgesproken dat de gemeente Rotterdam in 2019 de kansen voor nieuwe watergebonden economie voor de Spaanse Polder onderzoekt. Voor dit gebied is inmiddels in samenwerking met de gemeente Schiedam een conceptversie van de Ruimtelijk Economische Visie en Agenda (REVA) opgesteld. Hierin worden delen van de bedrijventerreinen Noord-West en Spaanse Polder gezien als kansrijke locaties voor de (middel)zware maakindustrie en watergebonden bedrijvigheid. Middels herprofilering zal gericht worden gestuurd op het accommoderen van watergebonden (circulaire) bedrijven in het oostelijk deel van de Spaanse Polder, een gebied waarin momenteel nog maar weinig bruikbare kades en slechts enkele watergebonden bedrijven zijn gevestigd. De verwachting is dat dit beleid gaat zorgen voor de nodige compensatieruimte voor watergebonden bedrijvigheid die elders in het stad en regio geen geschikte plek meer hebben. In de Rotterdamse Nota ruimte voor bedrijven (januari 2020) wordt dit toekomstperspectief voor Spaanse Polder eveneens geschetst.

Een en ander is regionaal afgestemd, zie paragraaf 4.2.4.

Zo al sprake zou zijn van strijd met de verordening kan op grond van artikel 6.35 van de provinciale

verordening voor dit bestemmingsplan met Crisis- en herstelwetstatus worden afgeweken van de regels van afdeling 6.2 van de verordening en kan de watergebonden bedrijvigheid worden wegbestemd. Door de ontwikkelingen voor watergebonden bedrijvigheid die in regionaal verband in gang zijn gezet wordt geen afbreuk gedaan aan provinciale belangen.

Ad. 4. Veiligheidszonering Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas

Het plangebied ligt binnen de veiligheidszonering van de Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas (figuur 4.3).

Figuur 4.3. Uitsnede kaart veiligheidszonering Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

In artikel 6.21 van de verordening zijn de volgende relevante regels opgenomen.

Een bestemmingsplan voor gronden binnen de veiligheidszone langs de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas van raainummer 1034 bij Hoek van Holland tot raainummer 995 bij de splitsing van de Nieuwe Maas en de Hollandsche IJssel, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op Kaart 13 bijlage II, voldoet aan de volgende voorwaarden:

1. in het gebied tot 25 m vanaf de kade wordt geen nieuwe bebouwing toegelaten;
2. in het gebied tussen de 25 en 40 m vanaf de kade wordt nieuwe bebouwing slechts toegelaten als sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang, de veiligheid voldoende wordt gegarandeerd en met het oog hierop advies is uitgebracht door de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond;
3. in afwijking van de onderdelen 1 en 2 zijn incidenteel nieuwe kleinschalige voorzieningen toelaatbaar ter ondersteuning van het dagrecreatieve karakter van de oever, waaronder restaurants, cafés en kiosken, alsmede voorzieningen die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de vaarweg of de haven, zoals radarposten en kranen, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
   a. de bereikbaarheid van de oever voor hulpverleningsdiensten en de mogelijkheden voor optreden

van deze diensten worden niet belemmerd;
b. er zijn voldoende vluchtmogelijkheden;
c. het scheepvaartverkeer wordt niet belemmerd;
d. advies is nodig van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond en de beheerder van de vaarweg of haven.

Toetsing

Door de ontwikkeling van Feyenoord City wordt grootschalige nieuwe bebouwing toegelaten in de veiligheidszone. Over de bouw van het nieuwe stadion heeft overleg plaatsgevonden met de waterbeheerder. De strekdam verbonden aan het stadion zorgt voor aanvaarbeveiliging. De waterbeheerder zal de grens van de vaargeul verplaatsen door een wijziging van de legger (bijlage 28). De watervergunning die met dit bestemmingsplan gecoördineerd is waarborgt dat de strekdam wordt aangelegd en in stand wordt gehouden. De walradarfunctie voor de scheepvaartbegeleiding wordt in stand gehouden door op andere locaties radarposten te plaatsen. De vaargeul wordt verplaatst en zal vervolgens op diepte worden onderhouden op de nieuwe ligging. Daarnaast heeft uitgebreid onderzoek plaatsgevonden naar effecten op nautische veiligheid en naar externe veiligheidseffecten vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor de bebouwing in het verlengde van de bestaande woongebouwen van de Veranda is in dit plan een gelijke afstand aangehouden tot het water. Dit betekent dat bebouwing deels in de huidige veiligheidszone wordt gerealiseerd, maar door het verleggen van de vaargeul het veiligheidsrisico is geminimaliseerd. Zo al sprake zou zijn van strijd met de verordening kan op grond van artikel 6.35 van de provinciale verordening voor dit bestemmingsplan met Crisis- en herstelwetstatus worden afgeweken van de regels van afdeling 6.2 van de verordening en binnen de 25 en 40 m vanaf de kade kan worden gebouwd. Zie ook de Verantwoording groepsrisico voor een nadere beschouwing van de externe veiligheidsrisico's.

Ad. 5. Ruimtelijke kwaliteit

In de verordening zijn in artikel 6.9 algemene regels voor ruimtelijke ontwikkelingen geformuleerd ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit.

Lid 1 Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

c. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:

1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, of;
2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid.

Lid 4 Een bestemmingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt als bedoeld in het eerste lid bevat een beeldkwaliteitsparagraaf, waarin het effect van deze ontwikkeling op de bestaande kenmerken en waarden wordt beschreven en waaruit blijkt dat de ruimtelijke kwaliteit ten minste gelijk blijft, voor zover het gaat om een ruimtelijke ontwikkeling:

a. waarbij de richtpunten van de kwaliteitskaart in het geding zijn; of
b. die is gelegen op gronden binnen een beschermingscategorie als bedoeld in het tweede lid, onder a en b;
c. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
    1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook

aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart; en

2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid.

Toetsing

De ontwikkeling Feyenoord City kan worden aangemerkt als transformatie, omdat de bestaande gebiedsidentiteit zal veranderen. De ruimtelijke kwaliteit van de ontwikkeling is geborgd in het integrale Masterplan. Daarnaast zijn de effecten van de totale ontwikkeling in het MER onderzocht op het aspect ruimtelijke kwaliteit. Hierin is ingegaan op welke wijze met de inpassing van de totale gebiedsontwikkeling is omgegaan en met welke maatregelen rekening is gehouden. Het plan voldoet derhalve aan de regels voor ruimtelijke kwaliteit.

Ad. 6. Waterveiligheid

Het plangebied ligt gedeeltelijk in buitendijks gebied (figuur 4.4) en maakt hierin nieuwe bebouwing mogelijk.

Figuur 4.4. Uitsnede kaart Waterveiligheid (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

In artikel 4.4.3 zijn de volgende relevante regels opgenomen.

In artikel 6.23 is aangegeven dat een bestemmingsplan voor gronden binnen het buitendijks gebied, dat

nieuwe bebouwing mogelijk maakt, in de toelichting een inschatting bevat van het slachtofferrisico bij een eventuele overstroming en een verantwoording van de afweging die is gemaakt voor het toelaten van nieuwe bebouwing.

Toetsing

In de waterparagraaf van deze toelichting is ingegaan op het overstromingsrisico en is de afweging gemaakt dat de nieuwe bebouwing verantwoord is.

Ad. 7. Stedelijke ontwikkelingen

De provincie Zuid-Holland heeft de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in artikel 6.10 van de Omgevingsverordening.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet aan de volgende eisen voldoen:

a. de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking overeenkomstig artikel 3.1.6, tweede, derde en vierde lid van het Besluit ruimtelijke ordening;
b. indien in de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien en voor zover daarvoor een locatie groter dan 3 ha nodig is, wordt gebruikgemaakt van locaties die zijn opgenomen in het Programma ruimte.

Toetsing

De behoefte is beschreven in bijlage 3. In het rapport wordt aangetoond dat voldaan wordt aan de uitgangspunten uit de Ladder. In het rapport zijn de beoogde functies van Feyenoord City getoetst en wordt geconcludeerd dat er behoefte is aan het maximale programma, mits de huidige detailhandel- en horecafuncties in de Veranda worden verplaatst naar Feyenoord City en op de Veranda de bestemming van die functies wijzigt. In het bestemmingsplan is met dit laatste rekening gehouden. Het plan voldoet dus aan de Ladder voor duurzame verstedelijking (zie ook paragraaf 4.1.3). Lid b is niet van toepassing omdat het om een binnenstedelijk project gaat.

4.2.3 Detailhandelsbeleid Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland voert al jaren gericht detailhandelsbeleid. De inzet is daarbij gericht op concentratie en bundeling van detailhandel in de centra van steden, dorpen en wijken. Kansrijke onderdelen van de bestaande structuur worden versterkt en solitaire en perifere vestigingen niet gestimuleerd. De huidige structuur voor reguliere detailhandel binnen de centra bestaat uit drie categorieën: te ontwikkelen centra, te optimaliseren centra en overige centra. De provincie gaat uit van beperkte uitbreidingsmogelijkheden en verkiest kwalitatieve versterking van winkelcentra boven kwantitatieve versterking. Zuid-Holland staat kritisch tegenover nieuwe detailhandel in de periferie omdat die veelal ten koste gaat van de bestaande winkelgebieden in de centra. Binnen de regio Rijnmond vallen Rotterdam Centrum, Alexandrium en Zuidplein onder de zogenaamde 'te ontwikkelen centra'. Onder voorwaarde van het toepassen van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' kan voor deze categorie sprake zijn van uitbreiding van het winkelareaal. In de andere centra niet.

Naar aanleiding van de uitkomsten van het koopstromenonderzoek Randstad (2016) en de Marktruimtestudie van Zuid-Holland (2017) heeft de provincie in de discussienota detailhandel (augustus 2017) de eerste stappen gezet naar het provinciale omgevingsbeleid:

- driedeling detailhandelsstructuur blijft in stand (maar wel aanpassingen in welke gebied onder welke categorie valt);

- meer ruimte geven (o.a. aan ontwikkelingen in het centrum van Rotterdam en Den Haag);
- meepoetsen, een uitgestoken hand bieden aan externe partijen;
- innovatieve ontwikkelingen in principe binnen het centrum; maatwerk mogelijk.

Toetsing

De provincie heeft beleid als het gaat om uitbreidingsplannen en prefereert versterking van bestaand aanbod. Feyenoord City behoort in principe niet tot de bestaande winkelgebieden; de Veranda (eveneens onderdeel gemaakt van het plangebied Feyenoord City) wel. Door het bestaande aanbod op de Veranda te verplaatsen en een koppeling te maken met de Beijerlandselaan kan gesproken worden van versterking van bestaand aanbod. Zoals hiervoor beschreven is de ontwikkeling van Feyenoord City een op zichzelf staande grootschalige gebiedsontwikkeling waarbinnen detailhandel een passende functie is. De eerste fase van Feyenoord City kan gerealiseerd worden vanuit de behoefte aan nieuwe detailhandel en het feit dat het bestaande winkelaanbod op de Veranda zal verplaatsen naar De Strip. Hiermee wordt aangesloten op het behoefteonderzoek, waarin wordt aangegeven dat concentratie van voorzieningen op De Strip wenselijk is om zo versnippering te voorkomen. Feyenoord City biedt kansen om het sportwinkelaanbod in het gebied van het stadion van Feyenoord te optimaliseren tot een volgende generatie sportdetailhandelscluster (met de nadruk op Experience, Efficiency en/of Expertise). Belevenis speelt daarin een belangrijke rol, alsook de combinatie met horeca (al dan niet binnen één pand). Zie verder ook de onderbouwing in paragraaf 4.4.2 van deze toelichting.

4.2.4 Strategie Werklocaties MRDH 20192030, regionale afstemming

Bij het toevoegen van nieuwe plancapaciteit vereist de provincie Zuid-Holland de toetsing aan de Ladder voor de duurzame verstedelijking. Regionale afstemming (geen instemming) over het nieuwe bestemmingsplan is daar een onderdeel van. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft daarvoor een afwegingskader vastgesteld, voor alle nieuwe bestemmingsplannen waarin sprake is van het netto toevoegen van plancapaciteit voor kantoren, (transformatie van) bedrijventerreinen en detailhandel. In bijlage 4 is het advies van de MRDH opgenomen waarin positief wordt geadviseerd over de plannen voor Feyenoord City.

De Strategie Werklocaties 2019-2030 is gericht op een gezond vestigingsklimaat voor bedrijven en inwoners. Voorheen waren de agenda's over kantoren, bedrijven en detailhandel meer cijfermatig. Nu geven de gemeenten veel meer aan wat er moet gebeuren om een aantrekkelijke markt te kunnen bieden voor de vestiging van bedrijven uit binnen- en buitenland. De strategie stuurt op kwaliteit van de werklocaties, marktevenwicht in vraag en aanbod naar werklocaties en verduurzaming.

Programma

De ontwikkeling van Feyenoord City benut een grote kans voor een kwalitatief hoogwaardige en grootschalige gebiedsontwikkeling op een belangrijke plek in de stad. Dat levert een bijdrage aan de noodzakelijke sociaaleconomische impuls van Rotterdam-Zuid. Hierdoor vinden ook veranderingen plaats van economische functies. Het bestemmingsplan maakt onder andere een nieuw stadion voor 63.000 bezoekers, woningen, hotel, leisure/sport/maatschappelijk/dienstverlening, detailhandel, horeca en kantoorruimte mogelijk.

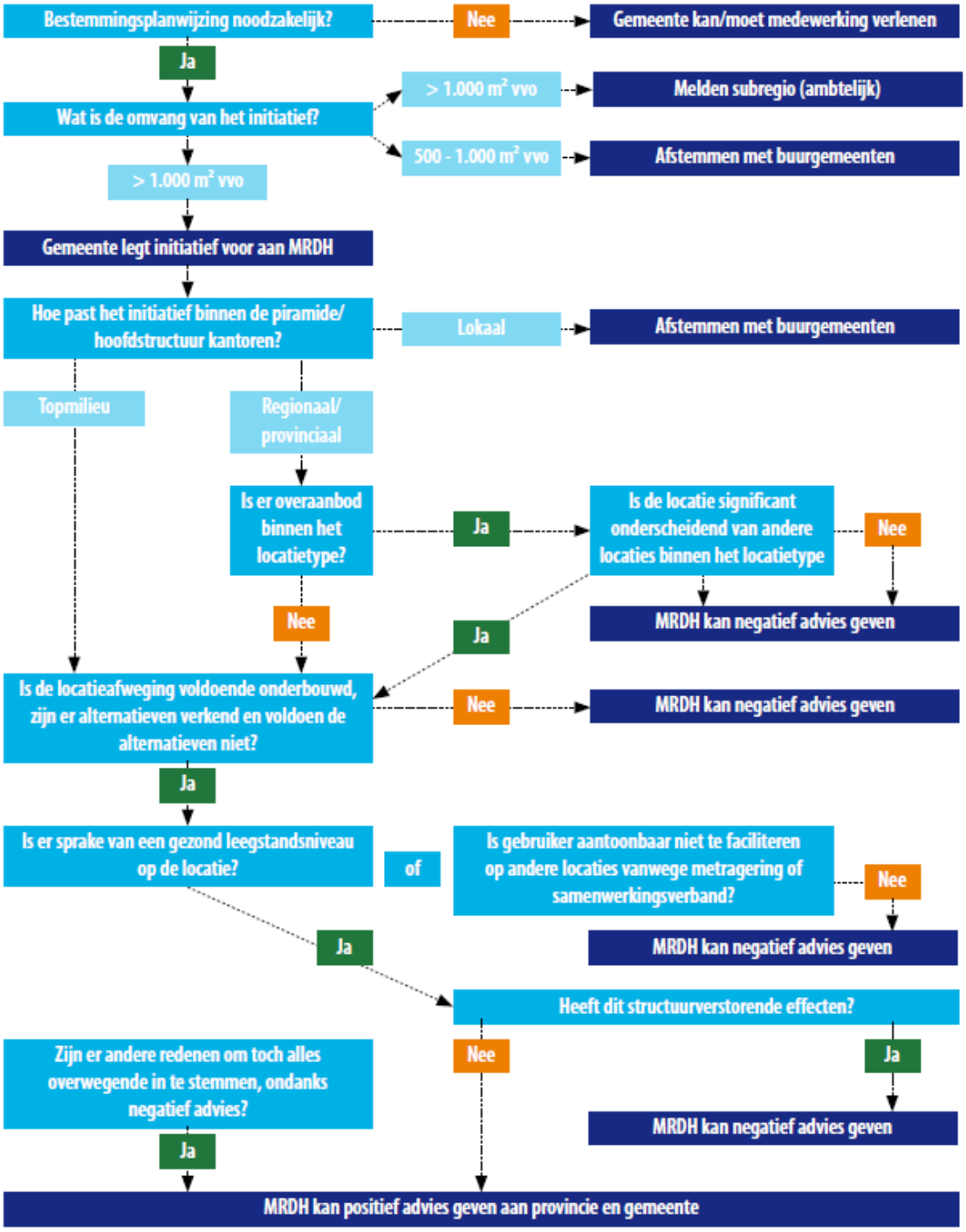
Het startpunt is de realisatie van het nieuwe stadion op de locatie van het huidige bedrijventerrein Korte Stadionweg. Tegelijk en aansluitend op het nieuwe stadion worden de omliggende functies gerealiseerd. De Stadiondriehoek (huidige Kuip, omliggende parkeerterrein en aanliggende bedrijven) kan pas daarna ontwikkeld worden. De huidige commerciële strip op de Veranda wordt getransformeerd naar woningbouw.

De MRDH organiseerde regionale afstemming over het volledig transformeren van het bedrijventerrein Korte Stadionweg, en de toevoegingen van kantoren en detailhandel in het gehele plangebied.

Kantoren

Het hoofddoel van de MRDH is een gezonde kantorenmarkt met sterke en competitieve vestigingsmilieus. Het bieden van de juiste, duurzame locatie en huisvesting is randvoorwaardelijk aan de ontwikkeling van werkgelegenheid, welvaart en welbevinden in de regio als geheel. De MRDH stuurt op het kwalitatief versterken van bestaande voorraad en het optimaliseren van locaties door het onttrekken van incourant aanbod en overmatige plancapaciteit.

Voor nieuwe plancapaciteit geldt het onderstaande afwegingskader.



Afwegingskader kantoren

Toetsing

In het plan Feyenoord City is sprake van een beperkte toename aan kantoorruimte. Er is circa 16.000 m² kantoren opgenomen, en er wordt 8.825 m² kantoren onttrokken. Dit betekent een toevoeging van circa 7.000 m² kantoorruimte in het locatietype 'OV-knooppunt locatie'. Uit de behoefteraming van de provincie Zuid-Holland (zie bijlage 3) blijkt dat de vraag naar kantoren zich met name manifesteert rond stationslocaties. De verwachte doorontwikkeling van het treinstation Stadion naar een reguliere Stedenbaanhalte bevestigt daarmee de kansrijkheid.

In de behoefteraming van de provincie Zuid-Holland staat een aanzienlijk verwacht tekort aan kantoorruimte in het grootstedelijke centrum.

Uit de toetsing aan regionale afspraken komt naar voren dat het tekort aan kantoren in het grootstedelijke centrumgebied, aanleiding kan zijn om Feyenoord City als een volwaardig overloopgebied in te zetten. Dit betekent dat aanbod in Feyenoord City nabij het station kan beantwoorden aan de vraag naar kantoren in (grootstedelijk) Rotterdam. Verder staat in de Strategie Werklocaties ook 4.000 van de beoogde toevoeging van circa 7.000 m² al opgenomen als uitbreiding van de plancapaciteit. Daarbij zijn de actuele marktsituatie in het grootstedelijke gebied, evenals de typering als OV-knooppunt, goede argumenten voor de voorgestelde toevoeging van kantoren.

Afwegingskader transformatie van bedrijventerreinen

Bij transformatie van een bedrijventerrein naar een andere functie vereist de provincie Zuid-Holland regionale afstemming over het nieuwe bestemmingsplan. De MRDH organiseert deze regionale afstemming, en heeft daarvoor een afwegingskader vastgesteld.

De hoofdgedachte is dat in het belang van het behoud van stedelijk en (sub)regionaal economisch vestigingsklimaat, een adequate inhoudelijke onderbouwing noodzakelijk is om tot een positief regionaal advies te komen over een gewenste transformatie. Daarbij moet naar de samenstelling en het belang van het terrein zelf, de kansen voor behoud en menging en de samenhang met andere terreinen binnen het betreffende werkmilieu (binnen het betreffende marktgebied) worden gekeken.

Toetsing

De volledige transformatie (ruim 7 ha) van het bedrijventerrein Korte Stadionweg naar andere functies, is cruciaal voor de ontwikkeling van Feyenoord City. Voor alle bedrijven op het bestaande terrein zijn alternatieve locaties gevonden. Daarvoor is onder meer een compensatiegebied van 4,5 ha (bruto) ontwikkeld. De alternatieve locaties zijn Noorderhelling/Zuiddiepje (een compensatiegebied van 4,5 ha (bruto) dat door de gemeente speciaal voor deze ontwikkeling gereed is gemaakt), maar ook bedrijventerrein Hordijk en Sluisjesdijk.

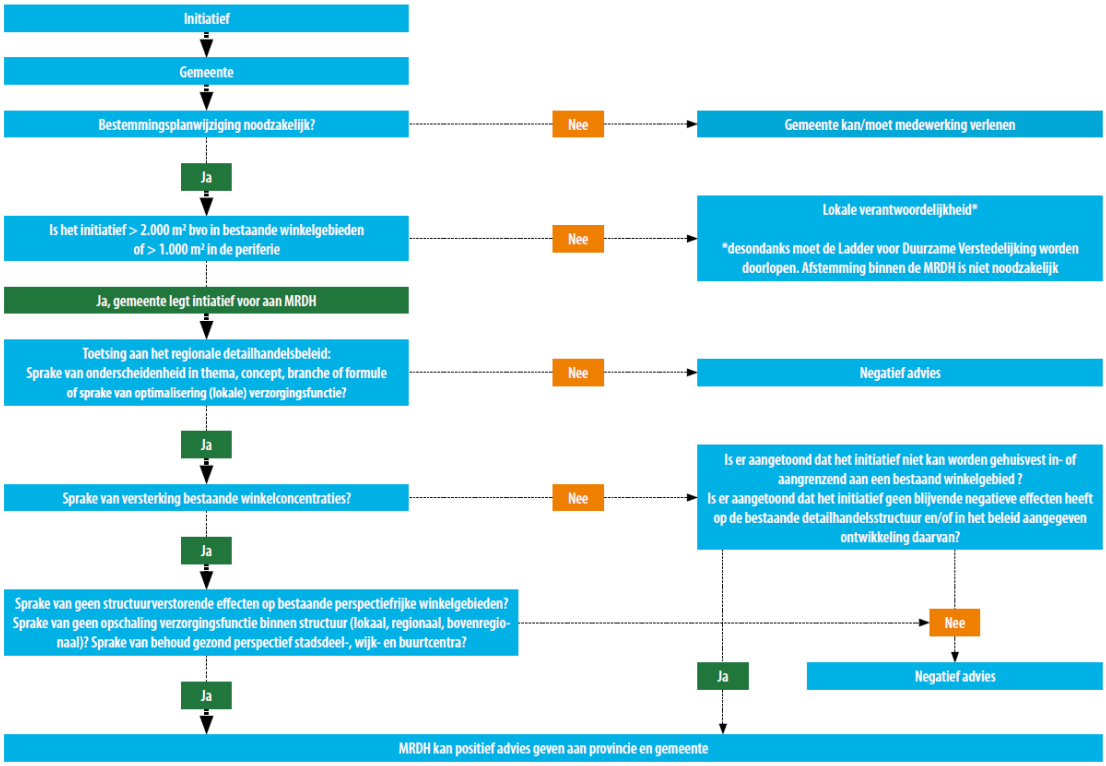
Met de transformatie van de Korte Stadionweg onttrekt de gemeente Rotterdam een watergebonden terrein aan de markt. Hoewel nu feitelijk onderbenut door watergebonden bedrijven, is het van groot belang ruimte voor nieuwe watergebonden beloften zoals circulaire economie en stadsdistributie te behouden in de regio. Het 'sturen op watergebonden (circulaire) bedrijven' op de bedrijventerreinen Noord-West en Spaanse Polder is cruciaal voor de noodzakelijke compensatie. Ook het Havenbedrijf kan daar een bijdrage aan leveren. Voor het gebied is inmiddels in samenwerking met de gemeente Schiedam een conceptversie van de Ruimtelijk Economische Visie en Agenda (REVA) opgesteld. Hierin worden delen van de bedrijventerreinen Noord-West en Spaanse Polder gezien als kansrijke locaties voor de (middel)zware maakindustrie en watergebonden bedrijvigheid. Middels herprofilering zal gericht worden gestuurd op het accommoderen van watergebonden (circulaire) bedrijven in het oostelijk deel van de Spaanse Polder, een gebied waarin momenteel nog maar weinig bruikbare kades en slechts enkele watergebonden bedrijven zijn gevestigd. De verwachting is dat dit beleid gaat zorgen voor de nodige compensatieruimte voor watergebonden bedrijvigheid die elders in het stad en regio geen geschikte plek meer hebben.

Detailhandel

Wanneer er sprake is van een nieuw initiatief in een bestaand winkelgebied (van meer dan 2.000 m²) of in de periferie (van meer dan 1.000 m²) verzorgt de MRDH regionale afstemming over de planvorming. De toetsing van een plan gebeurt aan de hand van onderstaande richtlijnen en de stappen in het

afwegingskader.

Relevante richtlijnen zijn behoud van de detailhandelstructuur en optimale verzorging en clusteren van detailhandel. Knooppunten bieden mogelijkheden voor ontwikkeling.



Afwegingskader detailhandel

Toetsing

In het bestemmingsplan Feyenoord City is maximaal 17.800 m² detailhandel opgenomen. Hiervan betreft 12.140 m² verplaatsing van detailhandel van de Veranda naar De Strip. Dit betekent een netto toevoeging van 5.660 m². Ten behoeve van de ontwikkeling Feyenoord City is een behoefteraming uitgevoerd, waarin een uitbreidingsruimte Vrije Tijd van 6.560 (2019) tot 8.670 m² (2029, alles in bvo) is berekend voor Rotterdam-Zuid. De gevraagde uitbreiding valt daarbinnen.

De provinciale en regionale visie sturen op concentratie en bundeling. Dit betekent het versterken van de bestaande structuur, het tegengaan van onaanvaardbare leegstand, en het ontmoedigen van solitaire en perifere vestigingen.

Vanuit die regionale visie kan de MRDH de verplaatsing van functies van de Veranda richting De Strip en de betere aansluiting op de Beijerlandselaan goed begrijpen. De netto toevoeging is, mits deze verplaatsing daadwerkelijk plaatsvindt, voldoende onderbouwd. Vanuit de concentratiegedachte is ook het verplaatsen van de buitensportfuncties van de Veranda naar de nieuwe locatie wenselijk. Voor de MRDH is de Veranda een bestaand onderdeel van de detailhandelstructuur.

De gebiedsontwikkeling is een totaalconcept inclusief beleveniswinkels (en een stadion) met bovenregionale aantrekkingskracht. Deze ontwikkeling is belangrijk voor de sociaaleconomische versterking van Rotterdam-Zuid.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030

Vastgesteld op 29 november 2007 door de Rotterdamse gemeenteraad

De Stadsvisie vormt het ruimtelijk kader voor alle investeringen, projecten en plannen die in de stad worden gerealiseerd. De Stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam, voor de periode tot 2030. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad.

Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie en deze bepalen wat er de komende jaren op deze gebieden gebeurt in de stad. Veel van de kernbeslissingen zullen de komende vijftien jaar worden omgezet in de uitvoering van een aantal (bouw)projecten in de stad, waardoor Rotterdam over pakweg vijftien jaar inderdaad een sterke economie heeft en aantrekkelijke woongebieden kent, ook voor haar hoogopgeleide bewoners. De kernbeslissingen zijn als volgt:

1. Rotterdam wil in 2030 op het gebied van kennis en innovatie de belangrijkste havenstad van Europa zijn;
2. Rotterdam benut vrije tijd als aanjager van de stedelijke economie;
3. Rotterdam maakt ruimte voor ondernemers;
4. Rotterdam bouwt in bestaand stedelijk gebied om in de woningbehoefte te voorzien;
5. Rotterdam realiseert woonmilieus die selectieve migratie tegengaan;
6. Rotterdam transformeert zwakke woonmilieus;
7. Rotterdam zet de openbare ruimte en de wateropgave in als accelerator van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen;
8. Rotterdam waarborgt haar bereikbaarheid op duurzame wijze;
9. Rotterdam combineert de aanpak van milieu en ruimtelijke ontwikkeling op creatieve wijze;
10. Rotterdam zet cultureel erfgoed en architectuur in als ontwikkelingskracht.

Toetsing

De gebiedsontwikkeling Feyenoord City voldoet aan de relevante kernbeslissingen uit de Stadsvisie. De huidige plannen zijn weliswaar niet direct benoemd in de Stadsvisie – zo werd in 2007 bijvoorbeeld nog uitgegaan van een ontwikkeling van het nieuwe stadion op het noordelijke deel van Varkenoord – maar de plannen voldoen aan de missie om een sterke economie en een sterke woonstad te zijn.

4.3.2 Gebiedsvisie Stadionpark (1 februari 2018)

De eerder vastgestelde visies voor het Stadionpark worden met deze gebiedsvisie in de actuele context geplaatst. Belangrijk zijn nieuwe inzichten in programma en concrete initiatieven en ontwikkelingen in het gebied. Verder zijn er nieuwe inzichten op het gebied van stedelijke mobiliteit en infrastructuur, die impact hebben op het gebied. Dit vraagt om een frisse blik op het gebied en een verkenning van de kansen die het biedt voor de stad, de omliggende wijken en gebruikers van het gebied. De gebiedsvisie Stadionpark vormt het kader voor het beoordelen van initiatieven en het inhoudelijk kader voor de samenwerking met Feyenoord en andere initiatiefnemers in het gebied.

Toetsing

In paragraaf 3.1.2 wordt nader ingegaan op de Gebiedsvisie. De Gebiedsvisie en het masterplan Feyenoord City staan aan de basis van voorliggend bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is een juridisch uitvloeisel daarvan en daarom in lijn met de Gebiedsvisie.

4.3.3 Woonvisie Rotterdam, koers naar 2030, agenda tot 2020

Vastgesteld op 15 december 2016 door de Rotterdamse gemeenteraad

De Woonvisie verwoordt de ambities om van Rotterdam een aantrekkelijke woonstad te maken voor iedereen. Centraal in de opgave staat het beantwoorden van de groeiende vraag naar wonen in Rotterdam. Onlosmakelijk daaraan verbonden is de noodzaak om een betere balans in de woningvoorraad te creëren, de kwaliteit van woningen en woonmilieus te versterken en te borgen dat het voor iedereen en op een dagelijkse basis goed wonen is in de stad. In de Woonvisie zijn drie hoofddoelen en daarbij horende prioriteiten gesteld.

Meer aantrekkelijke woonmilieus realiseren door:

- de toenemende woningvraag van huishoudens met een modaal of hoger inkomen, sociale stijgers en young potentials te accommoderen;
- te zorgen voor een meer gedifferentieerd woningbestand in gebieden waar dit nu nog eenzijdig is en waar de kwaliteit van het wonen onder druk staat; en
- woonmilieus versterken, met een duidelijke profilering en aandacht voor kindvriendelijkheid.

Zorgen voor een woningvoorraad met toekomstwaarde door:

- een goede woningkwaliteit te realiseren in de nieuwbouw en bestaande voorraad;
- ruimte voor tijdelijkheid, flexibiliteit, innovatie en experiment te bieden; en
- energiezuinig en milieuvriendelijk wonen te bevorderen.

De basis op orde houden door:

- het borgen van voldoende aanbod van goedkope huurwoningen;
- betaalbaarheidproblemen aan te pakken bij de bron en met toepassing van maatwerk;
- goed zelfstandig wonen voor iedereen mogelijk te maken;
- toe te zien op goed verhuurschap en een transparante woningmarkt; en
- woningeigenaren en bewoners aan te spreken op hun verantwoordelijkheid voor een ongestoord woongenot in en om de woning.

De Woonvisie is een visie op hoofdlijnen en doet geen gebiedsgerichte uitspraken. De Woonvisie is een instrumentele uitwerking van de Stadsvisie op het onderwerp wonen op de korte termijn. De Woonvisie richt zich op acties in de huidige woningmarkt, binnen de kaders van het collegeprogramma, om zo de ambitie van de Stadsvisie te helpen realiseren.

Met het Rijk is eind 2018 voor de metropoolregio Rotterdam/Den Haag een actieplan vastgesteld waarmee het Rijk en de regio versneld aan de behoefte van 100.000 woningen in de periode tot 2020-2025 willen voldoen.

Toetsing

In het plangebied wordt een aantrekkelijk, multifunctioneel woonmilieu ontwikkeld dat aansluit op de toekomstige behoefte van huishoudens en anticipeert op de toename van het aantal huishoudens. Dit is aangetoond in het behoefteonderzoek (zie bijlage 3). Hiermee past het plan binnen de woonvisie.

4.3.4 Hoogbouwvisie 2019

Vastgesteld door de Rotterdamse gemeenteraad (december 2019)

De vastgestelde Hoogbouwvisie 2019 vormt een herijking van het oude hoogbouwbeleid en geldt voor alle nieuwe hoogbouwinitiatieven. De hoogbouwvisie uit 2011 was vooral een visie over hoogbouw en de Binnenstad. Het Binnenstadsplan uit 2008 zette zwaar in op verdichting van de Binnenstad, met name voor wonen (en kantoren geclusterd in het RCD en de Wilhelminapier). Gekoppeld aan deze verdichtingsopgave was een nieuw kader voor hoogbouw nodig.

De aankomende jaren moeten er circa 50.000 nieuwe woningen bijkomen in Rotterdam om aan de vraag te kunnen voldoen. Een verdere verdichting van de (Binnen)stad is onvermijdelijk. Maar er zijn meer

plekken die geschikt zijn voor hoogbouw. Op verschillende plekken in Rotterdam wordt er gewerkt aan een verdichting van de stad. Op sommige plekken lijkt (een combinatie met) hoogbouw hiervoor een geëigende manier. Ook voor deze plekken is een kader voor hoogbouw noodzakelijk.

De hoogbouwvisie kent 3 schaalniveaus. De stad, de straat en het gebouw. Op elk van de niveaus zijn er onderwerpen die relevant zijn voor hoogbouw.

Toetsing

1. De Stad

Feyenoord City is in de Hoogbouwvisie 2019 specifiek aangewezen als nieuw gebied binnen de hoogbouwzone (figuur 4.5).

Figuur 4.5. Hoogbouwzone Feyenoord City

In de Hoogbouwvisie 2019 is aangegeven dat de maximale hoogte zich vooral moet concentreren langs de hoogbouw-as in de Binnenstad. In de Binnenstad is de maximale hoogte langs de hoogbouw-as circa 200 m. Voor de andere gebieden waar hoogbouw mogelijk wordt gemaakt is dit maximaal 150 m.

De genoemde hoogtelijn is echter een dynamisch instrument (i.p.v. een statische limiet), dat meebeweegt in de tijd en initiatieven stuurt. Binnen het plangebied wordt geen bouwhoogte mogelijk gemaakt hoger dan 150 m. Hiermee wordt voldaan aan de Hoogbouwvisie 2019.

2. De straat

Goede uitstraling van de plinten is essentieel. Hiermee staat of valt het succes van een plek. In de Hoogbouwvisie wordt aangegeven dat het patroon van straten, pleinen en kades leidend is voor de nieuwe bebouwing. Hoogbouw dient onderdeel te zijn van een (groter) stedelijk bouwblok en specifiek van de stedelijke plint. De stedelijke plint vormt hiermee de stedelijke ruimte. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid voor aantrekkelijke plinten. In de verdere uitwerking van de plannen dient rekening te worden gehouden met de uitgangspunten voor goede uitstraling van de plinten.

De Hoogbouwvisie bevat daarnaast ook eisen ten aanzien van bezonning en windhinder. Het is van belang om bij ontwikkeling van hoogbouw het effect op de omgeving te onderzoeken. Bij het toevoegen van hoogbouw moet er in ieder geval duidelijk zijn hoeveel het nieuwe volume bijdraagt aan extra schaduw in de stad.

<u>Zon</u>

Om onderscheid te geven aan de eisen die worden gesteld aan plekken in de stad en hoeveel vermindering er mag optreden in zonuren worden er in de Hoogbouwvisie twee typen ruimtes gedefinieerd. In de gebieden en plekken die zijn aangewezen als de zogenaamde sunspots, mag géén vermindering van zonuren optreden binnen de aangewezen tijden. Daarnaast zijn er representatieve plekken waar zon belangrijk is maar waar wel enige vermindering in zonuren mag optreden.

Voor Feyenoord City is voor 3 plekken een sunspot van toepassing (figuur 4.6). Hierbij is aangegeven wat het minimaal aantal zonuren is dat moet worden behouden en binnen welk tijdsbestek dit geldt. De genoemde tijden gelden binnen de maatgevende periode (21 maart tot 21 september). Deze plekken zijn gekozen op basis van loopstroomdata, tijden van gebruik en verblijfscijfers. Ook is er per plek een tijd weergegeven waarbinnen er geen dan wel gering afname mag zijn van zon. De plekken zijn de huidige Kuip (3), Mallegatpark (1) en de buitenruimte voor de moskee (2). Voor het overige gebied geldt een basiskwaliteit, waarbij maximaal 2 uur verslechtering mag optreden.

Figuur 4.6. Sunspots en representatieve ruimtes Feyenoord City

In het Masterplan Feyenoord City is reeds rekening gehouden met de sunspots.

Wind

Voor windonderzoek moet volgens de Hoogbouwvisie de NEN-8100 worden gebruikt. In het bestemmingsplan is een nadere eis opgenomen; nader windhinderonderzoek vindt plaats bij de omgevingsvergunning voor bouwen. Hiermee wordt voldaan aan de Hoogbouwvisie.

3. Het gebouw

Het stimuleren van ontmoeting moet een van de speerpunten zijn bij de ontwikkeling van hoogbouw. Dit gaat de eenzaamheid van bewoners tegen, is een goed middel in het tegen gaan van 'ondermijning' en draagt bij aan een verhoogde woonkwaliteit en betrokkenheid.

Uitgangspunt voor elk gebouw is dat er een multifunctioneel plein moet zijn waar uitwisseling tussen personen en functies centraal staat. In het gebouw dienen routes zo te worden vormgegeven dat er vanuit elke entree (ook parkeren) het plein onderdeel van die route moet zijn.

In het Masterplan Feyenoord City is rekening gehouden met de belangrijke ontmoetingsfunctie.

4.3.5 Nota Detailhandel 2017

Vastgesteld op 22 en 29 juni 2017 door de Rotterdamse gemeenteraad

Het detailhandelsbeleid heeft als doel een evenwichtige detailhandelsstructuur, waarbij samenhang tussen verschillende winkelgebieden essentieel is. Een structuur van functioneel onderscheidende en elkaar aanvullende winkelcentra op de verschillende schaalniveaus draagt bij aan een goed voorzieningenniveau voor Rotterdammers enerzijds en een aantrekkelijk aanbod voor bezoekers en consumenten van buiten de stad anderzijds. Om dat te bereiken heeft de gemeente spelregels opgezet. Relevant voor Feyenoord City zijn:

- nieuwe ontwikkelingen zijn alleen mogelijk in de winkelconcentratiegebieden zoals in de Gebiedskoersen Detailhandel zijn vastgesteld;
- creëren van nieuwe winkelgebieden onder strikte voorwaarden mogelijk;
- geen nieuwe solitaire vestiging van winkels buiten de detailhandelsstructuur van winkelgebieden;
- vestiging van grootschalige detailhandel bekijkt de gemeente kritisch.

Toetsing

In het behoefteonderzoek Feyenoord City (zie bijlage 3) wordt aangegeven dat de detailhandelskoers voor de Stadionweg/Veranda samenhangt met de gebiedsontwikkeling Feyenoord City en dat deze aan de hand daarvan verder wordt gedefinieerd. Randvoorwaarde vanuit het detailhandelsbeleid is dat de functie als thematisch en doelgerichte perifere locatie het uitgangspunt blijft. Ontwikkeling tot een recreatief winkelgebied, dat de strijd aangaat met de Binnenstad en andere recreatieve aankoopplaatsen is beleidsmatig niet gewenst.

Feyenoord City biedt kansen om het sportwinkelaanbod in het gebied van het stadion van Feyenoord te optimaliseren tot een volgende generatie sportdetailhandelscluster (met de nadruk op Experience, Efficiency en/of Expertise). Belevenis speelt daarin een belangrijke rol, alsook de combinatie met horeca (al dan niet binnen één pand). Er ontstaat daarom geen winkelgebied dat de strijd met de binnenstad of andere recreatieve aankoopplaatsen aangaat.

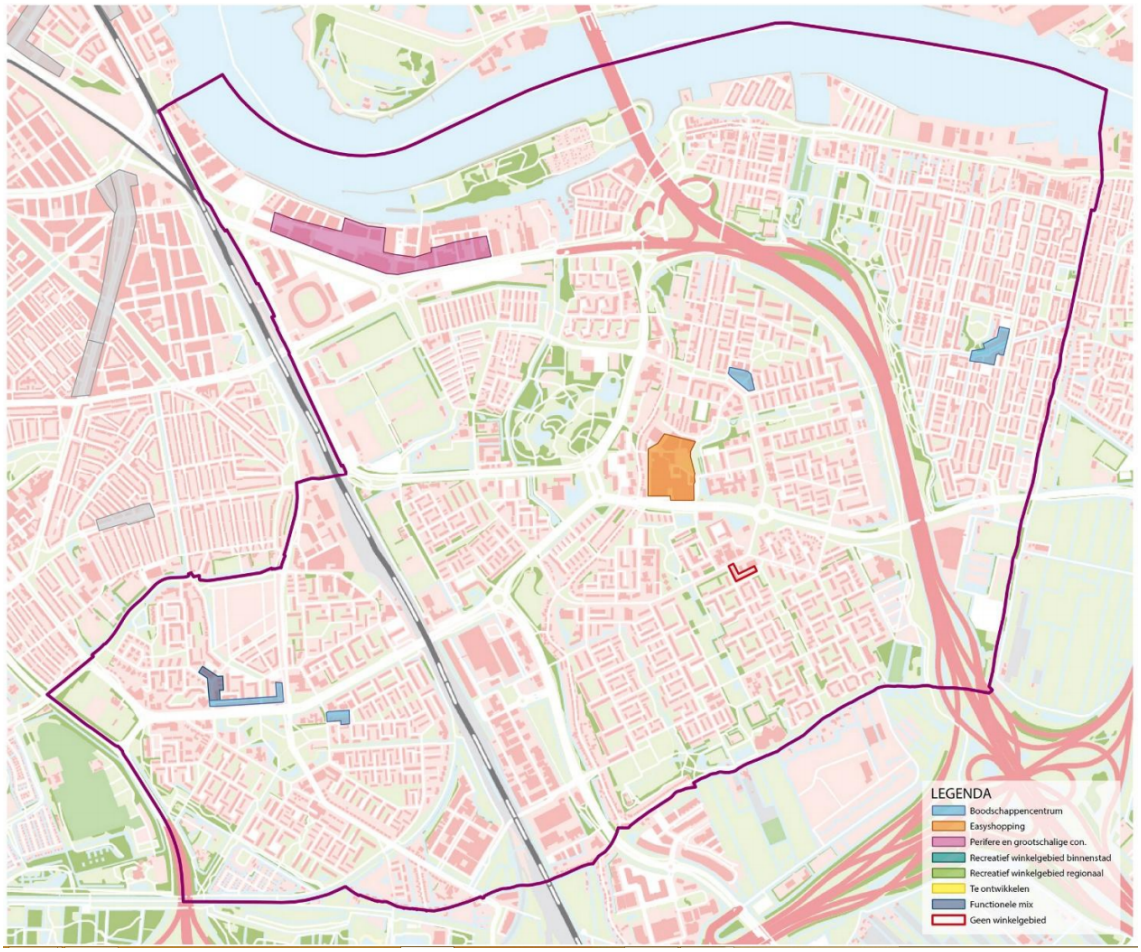
4.3.6 Gebiedskoers Detailhandel 2017-2020 IJsselmonde

Vastgesteld juni 2017 door de Rotterdamse gemeenteraad

Het plangebied valt binnen de gebiedskoers IJsselmonde. De winkelstructuur in IJsselmonde wordt voor een belangrijk deel bepaald door de planmatige manier waarop de wijken zijn ontwikkeld. Van oudsher is bij de realisatie van de woonwijken een structuur van buurtstrips, buurt-, wijk- en stadsdeelcentra ontwikkeld. Dit is nog altijd terug te zien in IJsselmonde. De grotere centra, zoals Keizerswaard en Spinozaweg, zijn ook nu nog als zodanig te herkennen, maar veel van de oude kleine buurtsteunpunten hebben de functie als winkelconcentratie in veel gevallen al geheel of gedeeltelijk verloren. Vooral in IJsselmonde Zuid en Lombardijen zijn verschillende strips, vaak onder appartementengebouwen, niet meer in gebruik als winkel. In de huidige situatie zijn deze vaak al van functie veranderd, of zitten in een proces van verandering.

In de gebiedskoers wordt per winkelconcentratiegebied (figuur 4.6) beschreven wat het gebied kenmerkt en welke ontwikkelingen er eventueel mogelijk zijn. Het plan voor Feyenoord City grenst aan het winkelgebied rond de Veranda en de Stadionweg. De Stadionweg en Veranda kunnen worden gekenmerkt door grootschaligheid en thematische winkels. Het Stadionweggebied herbergt naast bedrijven en groothandels een aanbod aan perifere detailhandel, zoals een bouwmarkt, woninginrichting, kampeerwinkel, etc. De Veranda heeft in de huidige situatie naast leisure-aanbod – in de vorm van een bioscoop, bowling en horeca – een detailhandelsaanbod in gethematiseerde sportzaken. Voor het gebied is de relatie met de plannen voor Feyenoord City essentieel. Op basis van de huidige situatie is grootschalige winkelontwikkeling geen noodzaak. Enkel in de gethematiseerde branches en perifere detailhandel zijn mogelijkheden denkbaar. Vanuit detailhandelsperspectief is er vooral sprake van een vervangingsvraag. De Stadionweg/Veranda is een plek waar thematisch en doelgericht gewinkeld wordt.

De Stadionweg/Veranda is een gebied waar men aan de vooravond staat van een grootschalige gebiedsontwikkeling. Afhankelijk van de gebiedsontwikkeling moet de detailhandelskoers verder worden gedefinieerd. Als randvoorwaarde vanuit het detailhandelsbeleid wordt voor het gebied gesteld dat de functie als thematisch en doelgerichte perifere locatie het uitgangspunt blijft. Ontwikkeling tot een recreatief winkelgebied, dat de strijd aangaat met de Binnenstad en andere recreatieve aankoopplaatsen is beleidsmatig niet gewenst.



Figuur 4.7. Uitsnede detailhandelsstructuur IJsselmonde (bron: gebiedskoers IJsselmonde 2017-2020)

Toetsing

De beoogde ontwikkeling sluit aan bij het beleid dat voor IJsselmonde in de gebiedskoers wordt uitgezet. Op basis van de plannen van de gebiedsontwikkeling in dit gebied wordt de detailhandelskoers verder uitgewerkt. Verplaatsing van bestaande sportwinkels op de Veranda is een randvoorwaarde voor het toevoegen van extra nieuwe winkelmeters in fase 3 van Feyenoord City. Dit is in het bestemmingsplan specifiek vastgelegd. Er ontstaat daarom geen winkelgebied dat de strijd met de binnenstad of andere recreatieve aankoopplaatsen aangaat.

4.3.7 Horecanota Rotterdam 2017-2021

Vastgesteld door B&W op 1 november 2016

De Horecanota 2017-2021 geeft invulling aan de visie van Rotterdam ten aanzien van de horeca voor de komende vijf jaar. De belangrijkste aandachtspunten zijn:

- Gebiedsgerichte aanpak: In de gemeente Rotterdam kent ieder gebied zijn eigen dynamiek, uitdagingen en ontwikkelopgaven. Vanuit die gedachte wordt de ontwikkeling van de horecasector gebiedsgericht ingevuld. Hiertoe wordt per gebied een horecagebiedsplan opgesteld. De mogelijkheden voor verdere ontwikkeling van horeca zijn gekoppeld aan die lokale visie. Feyenoord City valt in het gebiedsplan IJsselmonde.
- Gebieden als 'place to be': Een bruisende stad voor bewoners en bezoekers door een aantrekkelijk elkaar versterkend aanbod aan consumentendiensten. Een duidelijk zichtbare trend is de ontwikkeling van gebieden als 'place to be'. Op deze plekken komen verschillende functies samen, die het voor consumenten de moeite waard maken om er te verblijven.

- Goede relatie met detailhandel en leisure: In winkelgebieden, in het bijzonder de binnenstad en grote centra, zijn ook de horeca- en leisurefuncties van groot belang. De beleving en aantrekkelijkheid worden juist bepaald door een goede mix van functies, die elkaar versterken. Om die reden is een aantrekkelijk horeca-aanbod als onderdeel van de toekomstbestendige winkelgebieden vaak zeer wenselijk.

Toetsing

In het behoefteonderzoek Feyenoord City (zie bijlage 3) is het aspect horeca verantwoord. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met dit onderzoek waarbij de omvang aan horeca die direct mogelijk wordt gemaakt (fase 1) is begrensd. Tevens is in het plan rekening gehouden met de voorwaarde voor verplaatsing van de huidige horeca naar De Strip. De ontwikkeling Feyenoord City voldoet tot slot ook aan het horecagebiedsplan IJsselmonde. Hiermee is het bestemmingsplan in lijn met de Horecanota.

4.3.8 Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2016-2030

In dit beleidsplan is onder meer een visie op een verbeterde openbaar vervoer situatie op Zuid opgenomen waarmee invulling wordt gegeven aan het Stadionpark als mobiliteitsknoop.

In paragraaf 3.4 is reeds op het Verkeersplan ingegaan.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Inleiding

In het kader van het bestemmingsplan Feyenoord City is een milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Dit hoofdstuk geeft allereerst een beschrijving van de hoofdpunten uit het MER. De daarop volgende paragrafen bevatten per milieuthema een beschrijving van het toetsingskader en een overzicht van de belangrijkste sectorale conclusies. Voor een uitgebreid overzicht van de effecten en gedetailleerde onderzoeksgegevens wordt verwezen naar het MER en de onderliggende onderzoeken. Het MER is opgenomen in bijlage 1. De samenvatting van het MER is opgenomen in bijlage 2.

5.2 Milieueffectrapportage

5.2.1 Toetsingskader

In de Wet milieubeheer en het bijbehorende Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is wettelijk geregeld voor welke projecten en besluiten een vorm van mer-verplichting geldt. De gebiedsontwikkeling Feyenoord City is een stedelijk ontwikkelingsproject, zoals opgenomen in categorie D 11.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Dit betekent dat in het kader van het bestemmingsplan sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht waarbij het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Rotterdam) moet beoordelen of er belangrijke negatieve milieugevolgen kunnen optreden die aanleiding geven voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure. Gelet op de aard en omvang van de ontwikkeling heeft de gemeente in overleg met Feyenoord City besloten de fase van de m.e.r.-beoordeling over te slaan en direct een MER op te stellen.

5.2.2 Procedure

De m.e.r.-procedure bestaat uit verschillende stappen die geïntegreerd zijn in de bestemmingsplanprocedure. Voorafgaand aan het MER is een Notitie reikwijdte en detailniveau (Nrd) opgesteld, waarin is beschreven op welke wijze de milieueffecten inzichtelijk worden gemaakt. Dit startdocument is verzonden naar de overlegpartners (bestuursorganen) en heeft ter inzage gelegen. Hiermee heeft eenieder de mogelijkheid gekregen om te reageren op de reikwijdte en het detailniveau van het planMER. Ook heeft de Commissie voor de m.e.r. een advies uitgebracht over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Het MER wordt gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan formeel in procedure gebracht. Op dat moment vindt ook de wettelijk verplichte toetsing door de Commissie voor de m.e.r. plaats.

5.2.3 Alternatieven en varianten

In het MER Feyenoord City zijn de volgende alternatieven onderzocht:

- referentiesituatie: dit is de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen. Dit betreffen ontwikkelingen die doorgang vinden, ook als de beoogde ontwikkeling van Feyenoord City niet plaatsvindt. Het betreft onder meer woningbouwontwikkelingen in de directe omgeving. De referentiesituatie dient als vergelijking voor de overige alternatieven;
- basisalternatief: dit is de effectbeschrijving van het totale programma voor fase 1, 2 en 3 in de periode 2021-2030 uitgaande van een geslaagde mobiliteitsstrategie;
- maximaal alternatief: dit is de effectbeschrijving van een groter programma. Dit programma wordt hieronder nog toegelicht. Ook het maximaal alternatief gaat uit van een programma in drie fasen in de periode 2021-2030 en van een geslaagde mobiliteitsstrategie;
- het voorkeursalternatief (VKA): dit is het alternatief dat het bestemmingsplan mogelijk maakt. Dit betreft het – waar nodig – geoptimaliseerde alternatief dat in dit bestemmingsplan is vastgelegd.

Daarnaast zijn in het MER verschillende varianten onderzocht. Het betreft varianten die betrekking hebben op de ontsluitingsstructuur en de te treffen verkeerskundige maatregelen. In alle alternatieven wordt de Colosseumweg doorgetrokken naar de Rosestraat. Daarnaast zijn varianten die betrekking hebben op de invulling van de oeverzone onderzocht. Ten slotte is een variant onderzocht waarbij de Veranda wordt getransformeerd naar woningbouw (dat onderdeel is geworden van VKA, zie hierna). Het MER bevat daarnaast een aantal robuustheidsanalyses waaronder een scenario waarbij de derde oeververbinding in het plangebied terecht komt en een scenario waarbij de mobiliteitsstrategie niet volledig slaagt.

5.2.4 Onderbouwing voorkeursalternatief

Totstandkoming VKA

Bij de keuze voor het voorkeursalternatief hebben de volgende elementen een rol gespeeld:

- primair wordt gekeken welke alternatieven en varianten de grootste bijdrage leveren aan de doelstellingen voor Feyenoord City; de mate van doelbereik speelt dus een belangrijke rol bij deze keuze;
- daarnaast wordt gekeken naar de onderscheidende milieueffecten van de alternatieven en varianten. Bij sommige milieuthema's is er weinig onderscheid in milieueffecten, bijvoorbeeld omdat de referentiesituatie de milieusituatie in grote mate bepaalt (bijvoorbeeld luchtkwaliteit) of de planontwikkeling weinig effect heeft (bijvoorbeeld bestaande natuurwaarden). In andere gevallen is er wel degelijk verschil, bijvoorbeeld het aantal geluidsgehinderden of effecten op erftoegangswegen;
- ten slotte zijn er gedurende het planproces een aantal randvoorwaarden en wensen op tafel gekomen die het voorkeursalternatief mede hebben bepaald:
    1. de transformatie van de Veranda werd in het Startdocument nog aangekondigd als een mogelijke toekomstige optie voor de lange termijn. Tijdens het opstellen van het MER bleek uit het distributie-planologisch onderzoek (DPO) echter dat het verplaatsen van detailhandel en horeca van de Veranda naar de ontwikkelgebieden Strip en Waterfront noodzakelijk is om het programma goed te kunnen onderbouwen en om een kwaliteitsimpuls aan het gebied te geven;
    2. bij de uitwerking van het Masterplan zijn de ontwikkelgebieden Mallegatpark en Colosseumweg aan het plangebied toegevoegd. Hiermee kan een goede aansluiting van Feyenoord City op de wijken Hillesluis en Feijenoord worden gerealiseerd. Tevens leveren deze planonderdelen een bijdrage aan een robuustere financiële onderbouwing van fase 1 van Feyenoord City.

Op basis van de effectonderzoeken van de alternatieven, varianten en bouwstenen en de beschreven randvoorwaarden en wensen zijn vervolgens in meerdere werksessies keuzes gemaakt voor het voorkeursalternatief. Dit betreft keuzes over het programma, de verkeersstructuur, de invulling van de oeverzone maar ook de noodzakelijke en wenselijke maatregelen/voorwaarden voor een goed woon- en leefklimaat.

Mate van doelbereik

Uit de vergelijking tussen de alternatieven en varianten blijkt dat met het alternatief maximaal, plus de variant transformatie van de Veranda en de ontwikkeling van de Colosseumweg en Mallegatpark een aantal (sub)doelen het beste worden ingevuld. Hierbij is sprake van een maximaal (woon)programma dat beter scoort dan de andere alternatieven op:

- het bijdragen aan invulling van de woningbouwopgave;
- het verbinden van Feyenoord City met de omliggende wijken door onder meer een groter en divers programma en aansluitende plots aan de zijde van Hillesluis en Feijenoord;
- het creëren van een iconische plek op de Maasoever en het bijdragen aan de aantrekkelijkheid en levendigheid van het gebied;
- het draagvlak voor OV-diensten: met grote volumes woningen en oppervlakte bedrijvigheid voor een stedelijke verdichting in Rotterdam-Zuid wordt het draagvlak voor OV-diensten vergroot.

Dit maximale programma draagt hiermee het meeste bij aan de gestelde hoofddoelen zoals het geven van een sociaaleconomische impuls aan Rotterdam-Zuid en het ontwikkelen van een gebied met een hoge ruimtelijke kwaliteit. Wel zijn er aandachtspunten wat betreft onder meer het aantal blootgestelden aan een hoge geluidsbelasting en ruimtedruk die ten koste kan gaan van de ruimtelijke kwaliteit.

Vanuit het doelbereik ligt de keuze voor het alternatief maximaal, inclusief de transformatie van de Veranda en de ontwikkeling van de Colosseumweg en Mallegatpark als onderdeel van het voorkeursalternatief, voor de hand. Voor het stadion geldt dat vanwege extra (bouw)kosten en mobiliteitseffecten tijdens wedstrijddagen niet gekozen is voor een omvang met 70.000 bezoekersplaatsen, maar voor een omvang van 63.000 bezoekersplaatsen.

Het opnemen van de plots Colosseumweg en Mallegatpark heeft als voordeel dat het extra woonprogramma dat hiermee kan worden gerealiseerd nog meer bijdraagt aan de woningbouwopgave van Rotterdam. Vanuit de gebiedsvisie Stadionpark werden nieuwe woonmilieus op de Colosseumplot en Mallegatpark op termijn al voorzien. Verder ontstaat door het toevoegen van deze plots een betere stedenbouwkundige samenhang met de omgeving (buurten Hillesluis en Feijenoord) en betere ruimtelijke kwaliteit.

Uit het distributieplanologisch onderzoek (DPO) blijkt dat het verplaatsen van detailhandel en horeca van de Veranda naar De Strip noodzakelijk is om het (volledige) programma te kunnen onderbouwen, dit maakt transformatie naar woningbouw mogelijk. Dit biedt de kans om een extra bijdrage aan de woningbouwopgave van Rotterdam te leveren en kwaliteit aan dit deel van het plangebied toe te voegen.

Afweging milieugevolgen

Uit de milieueffectbeoordelingen blijkt dat de alternatieven en de variant Veranda met hun verschil in programmaomvang op veel punten niet of nauwelijks onderscheidend zijn. Ook het toevoegen van de Colosseumweg en Mallegatpark leidt niet of nauwelijks tot meer verkeer en verkeersgerelateerde effecten. Zo is vooral het niet-plangebonden verkeer dat door het gebied rijdt dominant in de totale verkeersintensiteiten en daarmee ook bepalend voor het wegverkeerslawaai. Verder zijn de heersende achtergrondconcentraties luchtverontreinigende stoffen dominant in de luchtkwaliteit; de toename van concentraties als gevolg van de ontwikkeling van Feyenoord City is zeer beperkt ten opzichte van de achtergrondconcentraties.

Wel moet worden gezegd dat met een groter woningbouwprogramma er meer mensen gaan wonen in het gebied. Het plangebied kent door bestaande en nieuwe functies een hoge geluidsbelasting vanwege spoor, weg en stadion, hierdoor zijn maatregelen noodzakelijk. Dit betekent dat bij een maximaal programma er meer geluidsgehinderden (ter plaatse van nieuwe woningen) zijn dan met een kleiner programma. Hierbij worden wettelijke grenswaarden overschreden en zijn maatregelen nodig. Daarnaast is sprake van een grotere groep van mensen die worden blootgesteld aan luchtverontreinigende stoffen en risico's vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij worden overigens geen wettelijke normen overschreden. Vanuit het aspect gezondheid vanwege blootstelling aan stoffen en geluid lijkt een kleiner (woon)programma dan ook beter te scoren. Hierbij kan de kanttekening geplaatst worden dat op andere potentiële woningbouwlocaties in Rotterdam deze blootstelling ook speelt. Alternatieve locaties voor woningbouw in de stad Rotterdam zijn niet noodzakelijk beter vanuit leefbaarheids- en gezondheidsperspectief, en even zo belangrijk, maar heel moeilijk te vinden.

Het plan voegt veel ruimtelijke kwaliteit toe aan het gebied. Het wordt een aantrekkelijker verblijfsgebied met nieuwe functies, meer groen en een aantrekkelijker openbare ruimte. Er worden nieuwe

verbindingen voor langzaam verkeer gerealiseerd. Het plan voegt met het stadion en de ontwikkelingen daaromheen een nieuwe landmark en publiekstrekker toe aan de stad. Dit geldt voor alle alternatieven in gelijke mate. Wel kan een maximaal programma druk leggen op het ruimtegebruik. Een groter aantal m² bvo en meer mensen leidt tot een intensiever ruimtegebruik. Dat vraagt extra aandacht voor de beschikbaarheid van openbare ruimte die ingezet wordt voor kwaliteiten als groen, water, stilte en openbare verblijfsruimten. Wanneer de extra m² bvo in de bouwhoogte worden opgelost, wordt dit voorkomen, maar is extra aandacht nodig om schaduwwerking en windhinder te voorkomen.

Vanuit de milieuaspecten kan het uitgangspunt om voor een maximaal programma te kiezen dan ook gehandhaafd blijven. Wel zijn maatregelen nodig om de hiervoor genoemde effecten op leefbaarheid en gezondheid te verminderen en de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen en dienen enkele knelpunten in de verkeersafwikkeling opgelost te worden. Deze maatregelen zijn per milieuaspect beschreven in het hoofdstuk sectorale toetsing.

Gelet op de doelstellingen van het project wordt ingezet op een maximaal programma waarbij maatregelen worden genomen om de hiervoor genoemde effecten op leefbaarheid en gezondheid te verminderen en de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen (paragraaf 5.2.6).

Netwerkstructuur/verkeer

In het MER zijn netwerkvarianten onderzocht om te bepalen of met een andere structuur een betere verkeersafwikkeling gerealiseerd kan worden en/of verkeersleefbaarheidsproblemen voorkomen kunnen worden. Met de ontwikkeling van Feyenoord City ontstaat namelijk een nieuw knelpunt in de dagelijkse situatie in het plangebied (kruising Stadionweg-Olympiaweg) en ontstaan verschillende aandachtspunten. Daarom zijn nadere varianten/knips verkend en meegewogen bij het bepalen van het VKA. Bij de uitwerking van het VKA zijn de volgende keuzes gemaakt:

- de knip in de Rosestraat (naar de Laan de op Zuid) is niet opgenomen in het VKA. Met deze knip verplaatst veel verkeer zich van de hoofdwegen naar de erftoegangswegen. Dit levert een onwenselijk verkeerseffect op en leidt bovendien tot extra geluidsbelasting op bestaande woningen;
- de knip in de Colosseumweg naar de Putselaan is wel opgenomen in het VKA. Dit wegvak heeft een beperkte functie in het netwerk voor autoverkeer omdat verkeer via de doorgetrokken Colosseumweg-Rosestraat een alternatieve route heeft. Door een knip aan te brengen op deze locatie wordt het netwerk vereenvoudigd dat nu vanwege dicht op elkaar gelegen kruispunten een suboptimale verkeersafwikkeling kent;
- de knip op de Korte Stadionweg ter plaatse van het nieuwe stadion is wel opgenomen in het VKA. Met deze knip wordt doorgaand verkeer voorkomen, zodat de Korte Stadionweg goed kan fungeren als ontsluiting van het stadion. Het stadion wordt zowel in noordelijke als in zuidelijke richting ontsloten. Ook zal deze knip het doorgaande verkeer door de Veranda voorkomen zodat hier een positief effect op de leefbaarheid verwacht kan worden;
- de knip op de Veranda zelf (beoogd op de parallelweg van de Stadionweg) wordt niet in het VKA opgenomen; met de knip in de Korte Stadionweg die het doorgaande verkeer al weert, is de noodzaak voor een extra knip hier niet meer aanwezig. Bovendien zou een extra knip de ontsluiting van de Veranda zelf bemoeilijken;
- voorts is als optimalisatie (optie) nog het doortrekken van de Slaghekstraat naar de Colosseumweg als onderdeel van het VKA opgenomen. Hiermee ontstaat een extra ontsluiting van de wijk Hillesluis. Wel zal hier sprake zijn van extra geluidsbelasting op bestaande woningen;
- tot slot is besloten om de Olympiaweg noord af te waarderen tussen de Breeweg en de Stadionweg van 2x2 naar 2x1 rijstroken. Hiermee ontstaat de noodzakelijke ruimte voor een fietsroute en de herinrichting van het gebied voor de ontsluiting van De Strip, en wordt de capaciteit consistent gemaakt met het zuidelijke deel van de weg.

In paragraaf 5.3.2 is nader ingegaan op de verkeerseffecten.

Invulling van de oeverzone

Uit de beoordelingen van de mogelijke invullingen van de oeverzone blijkt dat alle bouwstenen, te weten recreatieve vlonders in het water, een natuurvriendeljke inrichting van het water in het verlengde van het Eiland van Brienenoord of een stadstrand of -zwembad langs de oever, kwaliteiten toevoegen aan het plan. Wel zitten er ook nadelen aan de verschillende bouwstenen. Van de jachthaven is gebleken dat dit tot onwenselijk veel kruisend verkeer op de Nieuwe Maas leidt, waardoor de nautische veiligheid teveel wordt verslechterd. Daarom is besloten om de jachthaven niet op te nemen in het voorkeursalternatief. De overige bouwstenen zijn allemaal in te passen en worden, onder voorwaarden, mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.

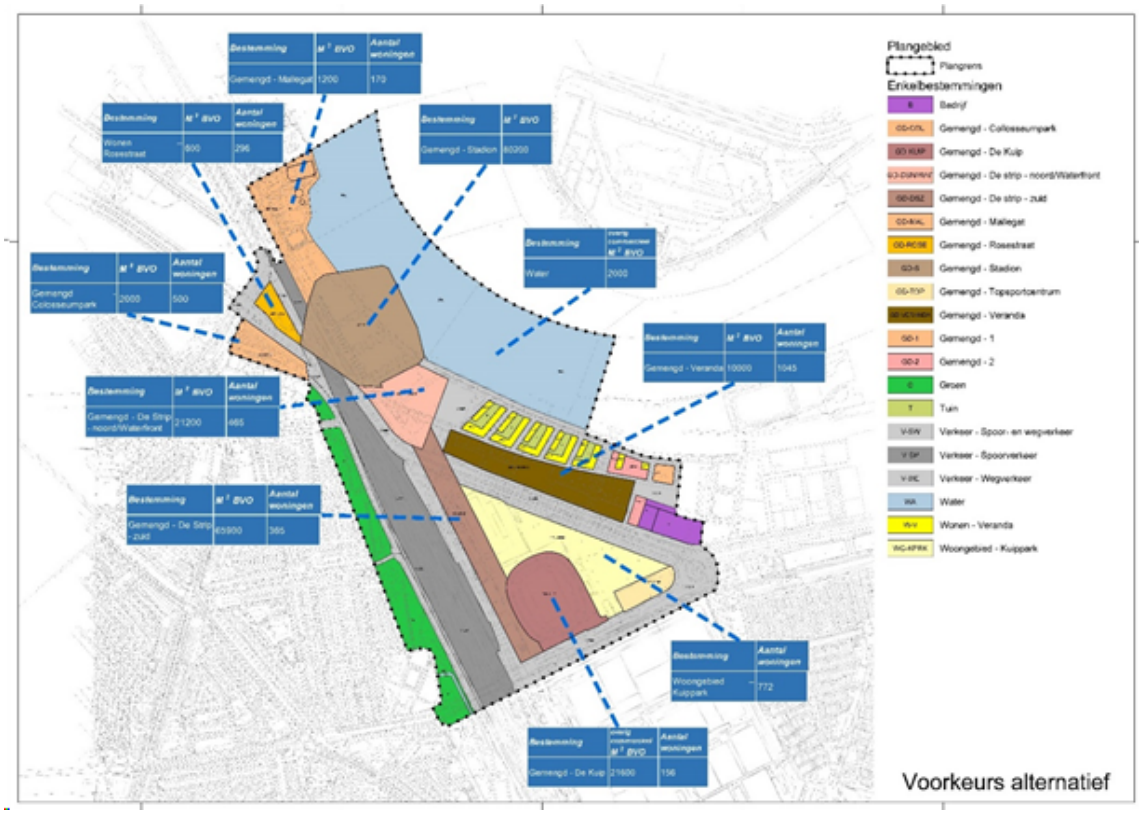
5.2.5 Beschrijving voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief dat bestaat uit de volgende elementen (zie ook onderstaand figuur voor de verdeling van het programma over de ontwikkelgebieden).

Programma:

1. circa 220.000 m² bvo commercieel programma, waarvan de m² bvo detailhandel en horeca zijn afgestemd op de uitkomsten van het DPO;
2. circa 3.770 woningen;
3. een stadion met een capaciteit circa 63.000 bezoekers (circa 80.200 m² bvo exclusief dagelijkse horeca). In het voorkeursalternatief is het stadion voorzien van een beter geluidsisolerend dak, tevens vindt vanwege het bouwen in het water watercompensatie plaats.

En bovengenoemde netwerkmaatregelen en bouwstenen voor de oeverzone.



Figuur 5.1. Verdeling van het programma over de ontwikkelgebieden

5.2.6 Maatregelen en borging

In het MER is een pakket aan maatregelen en randvoorwaarden beschreven voor het VKA. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen die onderdeel uitmaken van het VKA en maatregelen die nodig zijn als gevolg van de effecten van het VKA. Het betreft op hoofdlijnen onderstaande maatregelen. De maatregelen zijn nader beschreven in de sectorale toetsing:

- monitoring van verkeerseffecten en (zo nodig) verkeersmaatregelen;
- (steden)bouwkundige maatregelen vanwege geluidshinder;
- beheersmaatregelen vanwege externe veiligheidsrisico's;
- maatregelen rond gezondheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit, waaronder uitsluiting van scholen en kinderdagverblijven nabij drukke wegen;
- voorwaarden ter voorkoming van onevenredige schaduw- en windhinder.

De volgende maatregelen zijn vertaald naar het bestemmingsplan waarmee geborgd is dat uitvoering plaatsvindt (toetsingskader):

- in de planregels is met verwijzing naar de voorwaarden uit het gemeentelijke geluidsbeleid geborgd dat de geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer en railverkeer niet leidt tot onaanvaardbare akoestische situaties ter plaatse van de toekomstige woningen binnen het plangebied;
- in de planregels is geborgd dat de geluidsbelasting voor geluidsevenementen in het stadion niet leidt tot onaanvaardbare akoestische situaties ter plaatse van de toekomstige woningen binnen het plangebied;
- in de planregels zijn waar relevant voorwaardelijke verplichtingen en de mogelijkheid voor nadere eisen opgenomen om schaduwhinder en windhinder te voorkomen;
- in de planregels zijn waar relevant mogelijkheden voor het stellen van nadere eisen aan de situering van gebouwen opgenomen om maatregelen in het kader van externe veiligheid te borgen;
- tevens zijn verschillende randvoorwaarden vastgelegd voor de uitwerking van de oeverzone, onder andere ter voorkoming van extra aanzanding/aanslibbing en ter bescherming van de vaarroute naar het Zuiddiepje.

De overige maatregelen zijn of worden op andere wijzen geborgd, zoals in verkeersbesluiten, de omgevingsvergunning voor het stadion, omgevingsvergunningen voor de overige ontwikkelingsgebieden en in het Masterplan dat als basis dient voor de verdere stedenbouwkundige uitwerking.

5.3 Sectorale toetsing

Het MER geeft inzicht in de milieugevolgen van de verschillende alternatieven en varianten. Deze paragraaf bevat voor alle relevante (milieu)thema's de toetsing van het voorkeursalternatief aan de geldende wet- en regelgeving. Daarbij is zoveel mogelijk gebruikgemaakt van de informatie uit het MER en de onderliggende onderzoeken. Op onderdelen is in het kader van het bestemmingsplan meer specifiek onderzoek uitgevoerd.

5.3.1 Milieuzonering

Toetsingskader

Bij goede ruimtelijke ordening hoort het voorkomen van voorzienbare hinder door bedrijven. Hiervoor bestaan voor nieuwe situaties geen wettelijke normen. De gemeente Rotterdam gebruikt al sinds de jaren 50 van de vorige eeuw instrumenten om bedrijven in te passen in de omgeving. Dit gebeurde eerst door middel van de Hinderwetverordening. Vanaf de jaren 70 van de vorige eeuw werkt de gemeente met de Rotterdamse 'Staat van Inrichtingen'. Deze is afgeleid van de inrichtingen die zijn opgenomen in het Hinderbesluit en uitgebreid met een indeling in milieucategorieën. Begin jaren 90 van de vorige eeuw heeft Rotterdam beleid vastgesteld waarbij voor de milieuzonering gebruik wordt gemaakt van indicatieve

gebiedstypen en een bedrijvenlijst die is opgesteld door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering).

De (huidige) VNG-uitgave geeft informatie over milieuhinder van vrijwel alle bedrijfstypen en andere activiteiten. Hierin zijn voor de milieuaspecten geur, stof (luchtkwaliteit), geluid en gevaar indicatieve afstanden bepaald. De aard van de hinder is bepalend voor de vraag in hoeverre tussen een belastende en een gevoelige functie verweving mogelijk is, dan wel ruimtelijke scheiding noodzakelijk is. De VNG-uitgave bevat een tabel met de indicatieve afstanden. Hiermee kan de vraag worden beantwoord welke afstand aanvaardbaar is tussen een nieuw bedrijf en woningen en tussen nieuwe woningen en bedrijven, of welke bedrijven aanvaardbaar zijn in een gebied met functiemenging.

Bij gebieden met functiemenging kan gedacht worden aan stadscentra, winkelcentra, horecaconcentratiegebieden, zones langs stedelijke wegen, woongebieden met kleinschalige en ambachtelijke bedrijvigheid en gebieden nabij industrieterreinen. In deze gebieden is een combinatie van wonen en werken vaak mogelijk. Vaak aanpandig, bij lichte bedrijvigheid, of naast elkaar, bij de iets zwaardere bedrijven en met aandacht voor de ontsluiting bij bedrijven met een verkeersaantrekkende werking.

De gemeente Rotterdam bestemt in haar bestemmingsplannen de functies, zoals agrarische doeleinden, kantoren, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen, sport of recreatie als zodanig en niet als bedrijfsbestemming. In de bijgevoegde bedrijvenlijst zijn deze bestemmingen dan ook niet opgenomen. Voor het inpassen van die functies wordt echter wel gebruikgemaakt van de VNG-uitgave.

Onderzoek

Omgevingstype

Het plangebied wordt in de beoogde situatie aangeduid als een gemengd gebied, met een mix aan functies (sport, vrije tijdsbesteding, wonen, bedrijven en commercieel). Tevens zijn binnen en direct grenzend aan het plangebied belangrijke verkeersroutes aanwezig.

Activiteiten binnen het plangebied

Bij het bestemmen van de nieuwe en bestaande functies binnen het plangebied is nadrukkelijk rekening gehouden met de afstemming tussen (potentieel) milieuhinderlijke functies en milieugevoelige functies. Binnen de deelgebieden waar een mix van wonen en andere functies wordt mogelijk gemaakt (waaronder horeca, leisure, sportvoorzieningen en culturele voorzieningen) is het algemene uitgangspunt dat het gaat om activiteiten uit ten hoogste categorie 2 zoals opgenomen in de voorgenoemde VNG-uitgave Bedrijven en milieuzonering. Dit zijn activiteiten die in een gemengd gebied op korte afstand van woningen mogelijk zijn zonder dat onaanvaardbare hindersituaties optreden. Een aantal specifieke functies vallen in een hogere categorie en zijn in het MER nader beschouwd. Daarbij gaat het om het nieuwe stadion, de atletiekbaan in De Kuip en het mogelijke openlucht zwembad in de oeverzone. Daar waar sprake is van nieuwe of bestaande woningen binnen de richtafstanden is specifieke aandacht noodzakelijk voor de afstemming tussen milieugevoelige en (potentieel) milieuhinderlijke functies.

Het nieuwe stadion is specifiek beschouwd in het MER en in dit hoofdstuk. Waar nodig zijn randvoorwaarden in de regels opgenomen om milieuhinder ter plaatse van bestaande en nieuwe woningen te voorkomen. Voor wat betreft de atletiekbaan (Kuip) en het mogelijk openlucht zwembad (oeverzone) zijn in de regels eveneens nadere randvoorwaarden opgenomen om milieuhinder bij woningen te voorkomen. Bij de uitwerking van de verschillende deelgebieden is in het bestemmingsplan

dan ook geborgd dat overlast wordt voorkomen.

Binnen De Strip Zuid en het Kuip Park (onderdeel van fase 3) is het bestaande gebruik positief bestemd (bedrijven en kantoren). De beoogde transformatie wordt onder voorwaarden mogelijk gemaakt, waarbij in de regels onder andere een aantal randvoorwaarden zijn opgenomen voor de relevante omgevingsaspecten (onder andere geluid, wind- en schaduwhinder). Op dezelfde wijze wordt binnen het deelgebied Veranda de beoogde transformatie naar wonen mogelijk gemaakt.

Verder is van belang dat in het gebied Rosestraat een onderstation en relaishuis van Prorail aanwezig zijn. Woningbouw is alleen mogelijk wanneer maatregelen worden getroffen om te komen tot een acceptabele akoestische situatie en risicosituatie. In de regels van het bestemmingsplan is dit geborgd.

Activiteiten buiten het plangebied

In de omgeving van het plangebied zijn verschillende (potentieel) milieuhinderlijke bedrijven en voorzieningen aanwezig. Daarbij gaat het in het bijzonder om de bedrijven op het bedrijventerrein aan de Stadionweg (bedrijfsactiviteiten uit ten hoogste categorie 3.2) en sportcomplex Varkenoord. Gezien de afstand van deze functies tot de binnen het plangebied beoogde nieuwe woningen, zullen deze niet leiden tot onaanvaardbare milieuhinder. Omgekeerd worden de omliggende functies door de realisatie van nieuwe woningen niet in de bedrijfsvoering beperkt.

Conclusie

Met de voorwaarden die in het bestemmingplan zijn verbonden aan de toekomstige functies is enerzijds geborgd dat ter plaatse van bestaande en nieuwe woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en anderzijds dat bedrijven niet onevenredig in de bedrijfsvoering worden beperkt.

5.3.2 Verkeer en parkeren

Toetsingskader

Op het gebied van verkeer en parkeren is er geen specifieke wetgeving. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit volgt uit de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro). Op basis van vaste jurisprudentie dient in dat kader onder meer te worden aangetoond dat een goede verkeersafwikkeling is gewaarborgd. Ook dient aannemelijk te worden gemaakt dat de verkeersveiligheid voldoende is gewaarborgd.

Gemeentelijk beleid

De gemeente heeft het Stedelijk Verkeersplan 2016-2030 vastgesteld. In dit beleidsplan is onder meer een visie op een verbeterde openbaar vervoersituatie op Zuid opgenomen en daarmee invulling gegeven aan het Stadionpark als mobiliteitsknoop. De OV-visie Rotterdam 2018-2040 is een nadere invulling van de mobiliteitstransitie en de kaders op hoofdlijnen zoals verwoord in het Stedelijk Verkeersplan, gericht op het openbaar vervoer. Het geeft wat betreft het openbaar vervoer een concrete uitwerking aan de ingezette strategie, waarbij de verschillende OV-onderdelen metro, tram, bus en vervoer over water worden onderscheiden. Tevens beschikt de gemeente over een Parkeerplan 2016-2018 ('Parkeren in Beweging') en een Beleidsregeling parkeernormen voor auto en fiets (gemeente Rotterdam, februari 2018), welke van toepassing zijn op dit bestemmingsplan. Dit is behoudens de activiteiten in het nieuwe stadion, wat niet als dagelijks gebruik maar als evenement geldt. Hiervoor is een apart mobiliteitsplan en mobiliteitscontract voor samengesteld.

Mobiliteitsplan en -contract Feyenoord City

Voor de gebiedsontwikkeling van Feyenoord City is een Mobiliteitsplan opgesteld met strategische verkeersmaatregelen voor de bereikbaarheid tijdens evenementen in het stadion (waaronder wedstrijden). Dit mobiliteitsplan bevat een mobiliteitsstrategie, die voor een situatie met een evenement of wedstrijd in het nieuwe stadion uitgaat van een verschuiving (modal shift) van vervoer met de auto naar andere vervoersmiddelen (OV, fiets). Het Mobiliteitsplan heeft geen betrekking op de dagelijkse situatie in het gebied (dus als er geen sprake is van een wedstrijd of evenement in het stadion). Bij de mobiliteitsstrategie hoort ook meer parkeren op afstand en 'peak shaving' (het gefaseerd in- en uitgaan van het gebied voor en na een evenement). De mobiliteitsstrategie werkt door in de parkeerbehoefte die uiteindelijk optreedt in de evenementensituatie en die grotendeels in het plangebied wordt gefaciliteerd (schil 1 en 2). Met parkeren op afstand is ook extra parkeergelegenheid buiten het plangebied (schil 3) mogelijk, waardoor ook tijdens grote pieken een parkeeroplossing beschikbaar is. Voor de bouw- en gebruiksfase van het stadion wordt jaarlijks een Actieplan opgesteld, dat de gemeente houvast geeft voor wat betreft de te nemen maatregelen naar het bereiken van de gewenste modal shift. Deze afspraken zijn vastgelegd in het Mobiliteitscontract.

In bijlage 23 is voorts uitgewerkt op welke wijze de strategie ten aanzien van parkeren gaat werken en geborgd is. Samenvattend komt het er op neer dat 2.520 parkeerplaatsen in het plangebied beschikbaar moeten zijn tijdens wedstrijden en evenementen. Dit aantal is voldoende in combinatie met de aanwezigheid van goede OV-verbindingen, fietsroutes met voldoende fietsparkeerplaatsen en parkeren op afstand. Met behulp van het ticketingsysteem worden bezoekers ertoe bewogen tijdig een keuze voor het gebruik van mobiliteit te maken. Het flankerend beleid helpt bezoekers ertoe te bewegen een alternatieve vervoerswijze te kiezen wanneer zij een kaartje hebben gekocht zonder parkeermogelijkheid voor de auto. Hiermee wordt enerzijds geborgd dat bezoekers van het stadion op een wenselijke manier het stadion kunnen bereiken maar wordt de verkeersaantrekkende werking van de bezoekersstromen beperkt opdat een goed woon- en leefklimaat in het plangebied wordt gecreëerd.

Het minimum aantal beschikbare parkeerplaatsen is geborgd in de planregels met een voorwaardelijke verplichting.

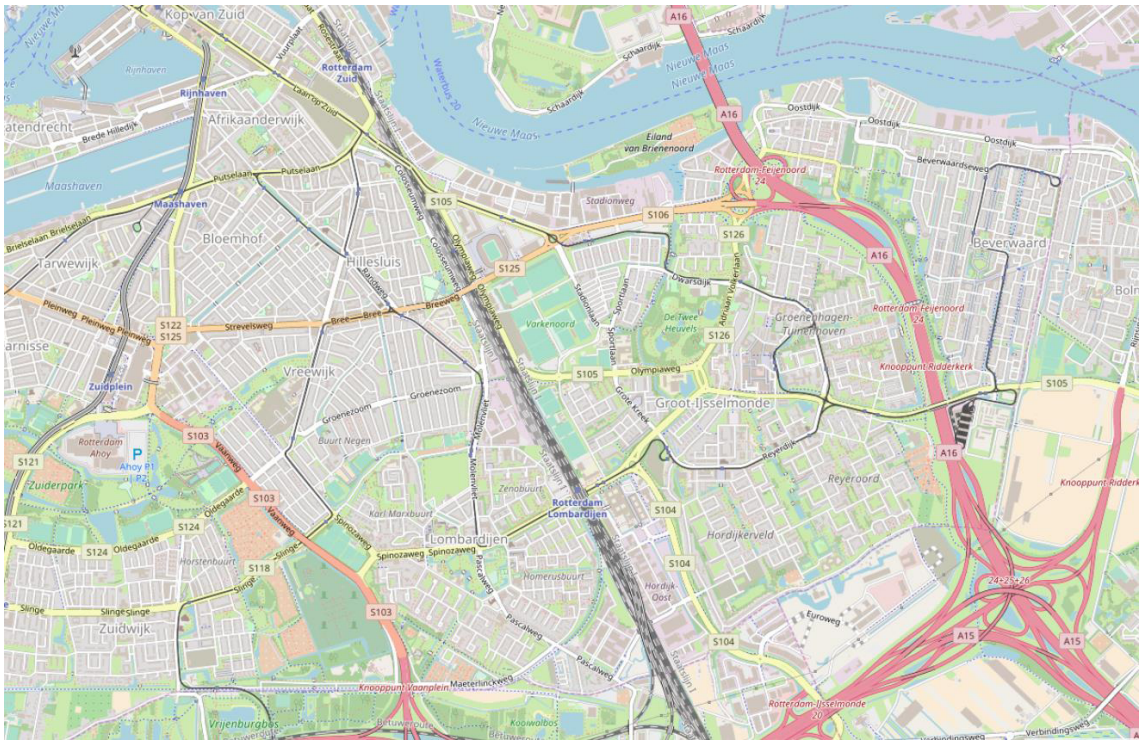
MER

In het kader van het MER heeft uitgebreid verkeersonderzoek plaatsgevonden. Deze paragraaf geeft een overzicht van de belangrijkste conclusies. Voor de meer gedetailleerde gegevens wordt verwezen naar het MER in bijlage 1. Voor het toetsen van de verkeerseffecten is het uitgangspunt een geslaagde uitvoering van het door Feyenoord in samenwerking met de gemeente opgestelde Mobiliteitsplan Feyenoord City. Tevens is in het MER een robuustheidsanalyse ofwel een gevoeligheidsanalyse van de onderzochte verkeerseffecten opgenomen. Dit zijn analyses naar het slagen van maatregelen als de mobiliteitsstrategie, de 3^{e} oeververbinding (multimodaal of voor alleen OV en langzaam verkeer), opwaardering van het OV en de fasering van het plan.

Verkeersstructuur

Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

Het plangebied heeft een duidelijke ontsluitingsstructuur. De hoofdwegen binnen het plangebied worden gevormd door de John F. Kennedyweg, Stadionweg, Laan op Zuid, Coen Moulijnweg en Olympiaweg. In oostelijke richting is het gebied via de John F Kennedyweg/S106 aangesloten op de A16 en in zuidelijke richting via de IJsselmondse Randweg/S104 op de A15. Via de Laan op Zuid is het centrum bereikbaar en aan de westzijde wordt het gebied ontsloten via de Breeweg/Strevelsweg.



Figuur 5.2. Ontsluitingsstructuur

Met de realisatie van Feyenoord City blijft de hoofdontsluitingsstructuur op hoofdlijnen gelijk aan de huidige situatie. Wel is in het voorkeursalternatief sprake van een aantal wijzigingen in de verkeersontsluiting, deze zijn toegelicht in paragraaf 5.2.4).

Ontsluiting langzaam verkeer

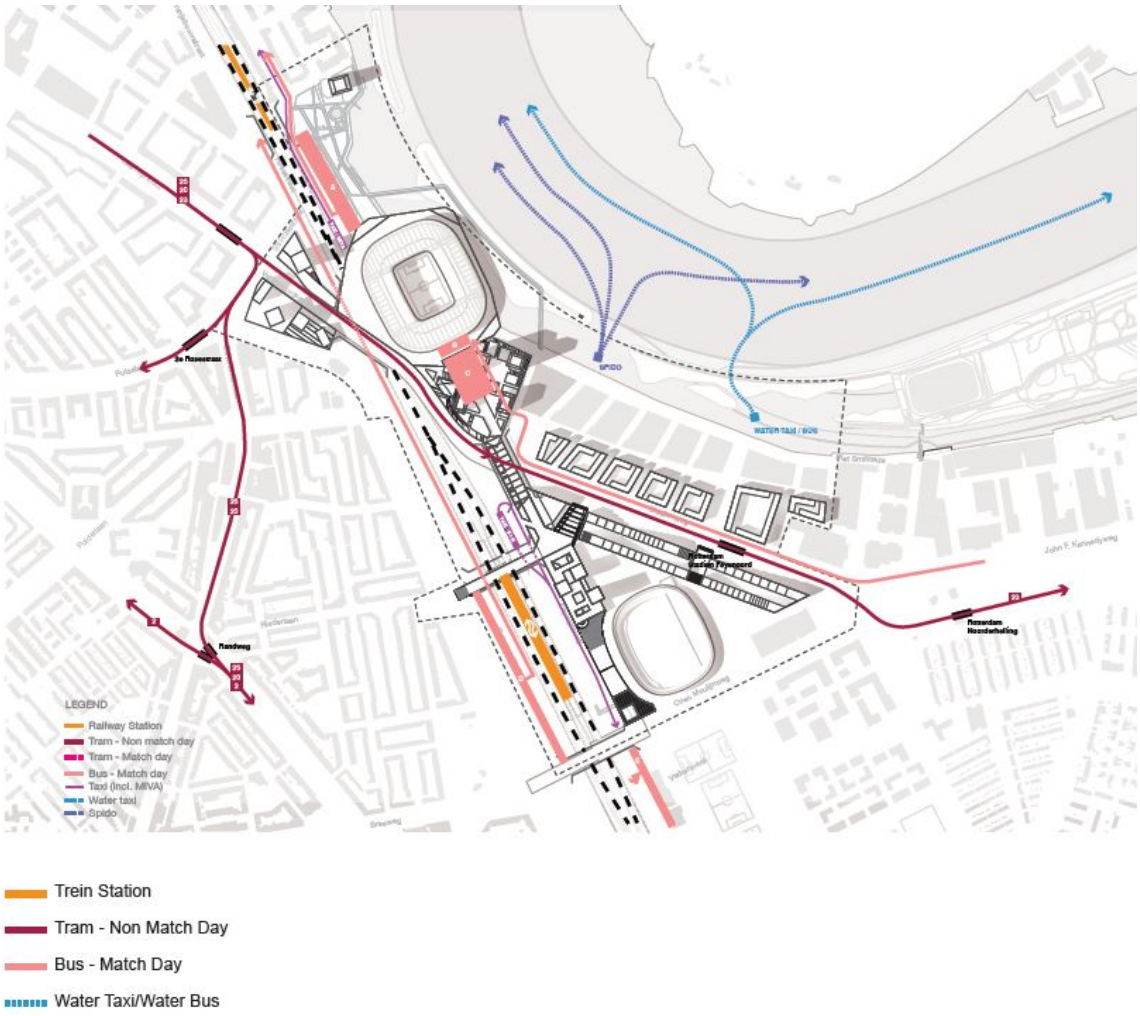
Vanuit de omgeving en in het plangebied kunnen fietsers en voetgangers in de huidige situatie gebruikmaken van langzaamverkeersroutes van en naar het plangebied en daarbinnen. Voor een aantal fietsroutes zijn in vrijliggende fietsvoorzieningen beschikbaar. De gebiedsontwikkeling voorziet in een aantal belangrijke maatregelen om de bereikbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren. Een aantal infrastructurele ingrepen bieden het meest nadrukkelijk verbetering in bereikbaarheid voor langzaam verkeer:

- de verbinding over het Varkenoordseviaduct, de Urban Bridge, genaamd naar het Nieuwe Stadion en het Waterfront;
- een brug over het spoor die een extra verbinding vormt en die de barrièrewerking van het spoor sterk verminderd;
- De Strip over de Stadionweg die het nieuwe stadion en Waterfront verbindt met De Kuip en Kuip Park;
- nieuwe aantrekkelijk routes langs het water en naar omliggende wijken.

Figuur 5.3. Verbindingen (bron: OMA)

Ontsluiting openbaar vervoer

De ontsluiting van het plangebied per openbaar vervoer is divers. Per trein is het plangebied bereikbaar via station Rotterdam-Zuid en evenementenstation Rotterdam Stadion. Tevens is het gebied bereikbaar via verschillende tramlijnen en buslijnen. De meest nabijgelegen metrohaltes (Rijnhaven en Maashaven) liggen op aanzienlijke afstand van het plangebied. In het algemeen is de bereikbaarheid in de reguliere situatie redelijk te noemen en in de evenementensituatie goed, vanwege het gebruik van NS-station Rotterdam Stadion.



Figuur 5.4. Ontsluiting openbaar vervoer

De bereikbaarheid per openbaar vervoer verbetert met de ontwikkeling van Feyenoord City in beperkte mate:

- met uitzondering van de nieuwe OV-diensten over de Nieuwe Maas (opstappunt direct grenzend aan het Veranda-gebied), zijn er in de basis geen extra OV-faciliteiten/diensten voorzien in het plan;
- wel verschuift het Feyenoord stadion als belangrijke bestemming in het gebied, naar een iets gunstiger locatie vanuit het perspectief van OV; in de directe omgeving van het nieuwe stadion zijn meer tramhaltes gelegen dan bij De Kuip en het ligt dichter bij het NS-station Rotterdam-Zuid. Anderzijds wordt de loopafstand vanaf evenementen-NS-station Rotterdam Stadion, via De Strip, juist iets groter;
- belangrijk is dat het potentieel van het gebied voor OV wordt vergroot. Het plan Feyenoord City zorgt met grote volumes woningen en oppervlakte commerciële voorzieningen voor een stedelijke verdichting in Rotterdam-Zuid, waarmee het draagvlak voor extra OV-diensten vergroot.

Verkeersafwikkeling

Naast het programma dat wordt toegevoegd door de ontwikkeling van Feyenoord City zijn een aantal verkeersmaatregelen onderdeel van de ontwikkeling:

- het doortrekken van de Colosseumweg onder het Varkenoordseviaduct naar de 2e Rosestraat;
- voorkomen van doorgaand verkeer van de Colosseumweg naar de Putselaan (knip);
- voorkomen van doorgaand verkeer op de Korte Stadionweg ter hoogte van het Nieuwe Stadion (knip);

- optioneel: doortrekken van de Slaghekstraat naar de Colosseumweg;
- het afwaarderen van de Olympiaweg ten noorden van de Coen Moulijnweg van 2x2 naar 2x1 rijstroken.

Uit het verkeersonderzoek blijkt uiteraard een toename van het verkeer binnen het plangebied en het studiegebied. Uit de studie blijkt dat de voertuigverliesuren, een maat voor de effectiviteit van het wegennet, toenemen zowel in de reguliere dagelijkse situatie als ingeval van een evenement. Verkeerseffecten treden met name op in en direct nabij het plangebied (Olympiaweg en diens kruispunten), buiten het plangebied is sprake van zeer beperkte effecten op basis van gewijzigde verkeersintensiteiten. Daar waar als gevolg van de gewijzigde intensiteiten mogelijk knelpunten in de verkeersafwikkeling worden voorzien, is aanvullend onderzoek verricht. Hieronder wordt ingegaan op de geconstateerde knelpunten en de mogelijke maatregelen om deze op te lossen (zie ook bijlage 4 bij het MER).

Voor de evenementensituatie geldt los van onderstaande maatregelen dat een goede uitwerking van parkeerfaciliteiten op afstand en capaciteit van natransport voor evenementen, alsmede maatregelen voor een goede ontsluiting van en verkeersafwikkeling bij de parkeerlocaties van belang is alsmede parkeerregulering in de wijken in de omgeving van het nieuwe stadion om daar parkeeroverlast te vermijden.

Aansluiting A15 en A16

- zowel in de referentiesituatie als na planontwikkeling;
- zowel bij een reguliere werkdag als ingeval van evenementen.

De berekeningen laten op de aansluitingen op het autosnelwegennet in de omgeving van Feyenoord City knelpunten zien in de verkeersafwikkeling, op basis van berekende intensiteit/capaciteit verhoudingen (I/C). Deze knelpunten bestaan al in de referentiesituatie; door de planontwikkeling nemen de intensiteit/capaciteit verhoudingen (I/C) verder toe. De problematiek en knelpunten blijven hetzelfde. Bij de aansluitingen op de A16 en A15, is enig effect te zien op de aansluiting Rotterdam-Feijenoord op de A16. Het verkeersmodel laat zien dat reeds in de referentiesituatie bij enkele verbindingsbogen van de aansluiting van de S106 (de John F. Kennedyweg), de aansluiting Rotterdam Feijenoord, sprake is van serieuze overbelasting (I/C-waarden van boven de 1,0). Voor de aansluiting A15 Barendrecht (IJsselmondse Knoop) en A15 (knooppunt Vaanplein) geldt dat de wijzigingen in verkeersintensiteiten ten gevolge van de planontwikkeling zeer beperkt zijn (bedraagt maximaal enkele honderden voertuigen per etmaal). De planontwikkeling Feyenoord City leidt niet tot nieuwe knelpunten in de verkeersafwikkeling, maar geeft wel een kleine verslechtering van de bestaande knelpunten. Uit de nadere analyse blijkt dat een derde oeververbinding mogelijk enige verlichting van de bestaande problematiek zal geven, maar het probleem niet geheel zal oplossen. Het opwaarderen of aanpassen van de bestaande aansluiting (op- en afritten en verbindingswegen) en het vergroten van capaciteit en/of effectiviteit van de infrastructuur is hiervoor noodzakelijk, dit is onderdeel van de MIRT- verkenningen.

Kruispunten buiten plangebied (Wilhelminaplein, Vinkenbaan-Dordtsestraatweg, Zuiderparkweg-Vaanweg, A38-Rotterdamseweg (Ridderkerk), Kralingseplein en nabijgelegen aansluiting Rivium)

- zowel in referentiesituatie als na planontwikkeling;
- enkel in de evenementensituatie.

Op betreffende kruispunten is sprake van onvoldoende verkeersafwikkeling in de referentiesituatie en deels na planontwikkeling in de evenementensituatie vanwege de parkeerlocaties. De mogelijke maatregel is verkeersmanagement, gezien het tijdelijk karakter van de knelpunten, ten tijde van evenementen. Ook optimalisatie van de parkeervoorzieningen ten tijde van evenementen (locaties,

capaciteit, inrichting van in- en uitgangen) kunnen een verbetering betekenen. Dit kan plaatsvinden bij de uitwerking van het Mobiliteitsplan. Tijdens de bouwfase (fasering) geldt het jaarlijkse Actieplan voor de borging van de bereikbaarheid en voldoende parkeervoorzieningen.

Kruispunt Stadionweg-Olympiaweg-Burgerhoutstraat

- na planontwikkeling;
- zowel bij een reguliere werkdag als ingeval van evenementen.

Dit kruispunt raakt overbelast in de plansituatie. In de verkeersmodelberekeningen is gerekend vanuit een worst case-situatie, met ritgeneratiefactoren die aan de ruime kant liggen (CROW kencijfers). Dit is hoger dan de waarden die gebruikelijk worden gehanteerd in Rotterdam. Aansluitend bij de parkeeroplossingen voor de planontwikkeling zullen er in de praktijk minder parkeerplaatsen dan voorheen gebruikelijk worden gerealiseerd. Dit zal leiden tot minder autoritten, omdat bezoekers ook goed worden gestuurd (met digitale informatieborden) naar vrije parkeermogelijkheden. Ook het effect met gebruik van deze andere ritgeneratiefactoren is onderzocht. Uit deze analyse blijkt dat de verkeersintensiteiten wel significant afnemen voor het kruispunt Olympiaweg-Stadionweg-Burgerhoutstraat, maar de I/C-waarden op dit kruispunt blijven wel boven de acceptabele waarde van 0,9. Met andere woorden, het kruispunt blijft ook met deze berekeningsmethode zonder nadere maatregelen overbelast. Mogelijke maatregelen om dit knelpunt aan te pakken zijn ontwerptechnische aanpassingen ('opwaardering'), optimalisatie van de verkeersregeling, verbetering van OV-verbindingen en voor de evenementensituatie verkeersmanagementmaatregelen. Bij uitwerking van de openbare ruimte zal de gemeente zorgen voor borging van ontwerptechnische aanpassingen (opwaardering) van het kruispunt binnen de fysieke ruimte die hiervoor is (i.v.m. nabijgelegen viaduct). Mogelijkheden:

- realiseren van extra opstelruimte en afrijcapaciteit op de Olympiaweg-poot van het kruispunt;
- eruit halen van bepaalde voetgangersbewegingen op het kruispunt door gebruikmaking van de verbindingen via de erboven gelegen Strip;
- de exacte in- en uitgangen van de nieuwe parkeergarage onder De Strip is nog niet bekend, ligging meer naar het zuiden op de Olympiaweg kan verstoring van het nabij gelegen kruispunt voorkomen. Het realiseren van een extra ontsluiting van de parkeergarage Strip via het Van Zandvlietplein en de Coen Moulijnweg geeft enige verlichting van de verkeersstromen op het kruispunt;
- optimalisatie verkeersregeling, gebruikmakend van nieuwe technieken, zodat het kruispunt meer verkeer kan verwerken. De vermindering van overstekende voetgangers, met name ten gevolge van de boven het kruispunt passerende strip, geeft naar verwachting al extra ruimte voor groentijd voor andere verkeersstromen.

Kruispunten Laan op Zuid-2e Rosestraat-Colosseumweg

- zowel in de referentiesituatie als na planontwikkeling;
- zowel bij een reguliere werkdag als ingeval van evenementen.

Het verkeersmodel laat geen overbelasting zien op deze kruispunten, zowel niet in de referentiesituatie als niet in de toekomstige situatie met planontwikkeling. Gegeven de directe nabijheid van de kruispunten, de complexiteit met korte opstelstroken op verschillende takken en een tramverbinding die over het kruispunt Laan op Zuid-2e Rosestraat loopt, is een verdiepingsslag gemaakt in verkeersstromen op kruispuntniveau. Hiermee is beter inzicht verkregen in de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en zijn toch risico's op een goede verkeersafwikkeling gesignaleerd. Mogelijke maatregelen zijn het verdubbelen van enkele opstelstroken. Om die reden wordt een reservering voor mogelijke capaciteitsvergroting van enkele opstelstroken in acht genomen. Verder kan dan in de uitwerking een koppeling worden gemaakt met het nabijgelegen, nieuw te ontwikkelen kruispunt Colosseumweg-2e Rosestraat. Ten slotte moet aanpassing van de regeling voor fiets- en voetgangersverkeer nog worden bekeken en het tramverkeer. Momenteel wordt het ontwerp voor beide kruispunten nader uitgewerkt.

Kruispunt Stadionweg-parallelweg Stadionweg

- na planontwikkeling;
- enkel ingeval van evenementen.

In de avondspitssituatie mèt evenement krijgt het kruispunt Stadionweg-parallelweg Stadionweg afwikkelingsproblemen (I/C > 0,9). Mogelijke maatregelen zijn verkeersmanagement, aanpassing (optimalisatie) van de verkeersregeling of fysieke aanpassing van de kruispunt layout. Gelet op het feit dat het knelpunt alleen optreedt in de situatie van een evenement rond de avondspits is gekozen voor dynamisch verkeersmanagement. Dit wil zeggen het sturen van het verkeer door de regeling van verkeerslichten aan te passen of het sturen van het verkeer met digitale informatieborden tijdens deze pieken.

Groene Zoom, Slaghekstraat, Oranjeboomstraat

- na planontwikkeling;
- zowel bij een reguliere werkdag als ingeval van evenementen.

Het doortrekken van de Colosseumweg onder het Varkenoordseviaduct naar de Rosestraat heeft een eigen impact: het trekt extra verkeer vanuit de wijken Vreewijk, Hillesluis en Platostraat richting centrum en vice versa en zorgt daarmee voor extra verkeer op de route via de Willemsbrug. Deze aanpassing maakt de route via Groene Zoom, Colosseumweg en Rosestraat richting de Willemsbrug korter en sneller dan in de referentiesituatie. Hierdoor is modelmatig onder andere sprake van substantieel extra verkeer op de Groene Zoom (1.300 mvt/etmaal meer dan in de referentiesituatie). Het doortrekken van de Slaghekstraat naar de Colosseumweg leidt logischerwijs tot extra verkeer op de Slaghekstraat. De knip in de Korte Stadionweg leidt tot extra verkeer op een deel van de Oranjeboomstraat en de Burgdorfferstraat, omdat (doorgaand) verkeer nu zijn weg zoekt via de Rosestraat. Er is geen sprake van een probleem in verkeersafwikkeling, wel kan de toename van het verkeer op deze straten leiden tot verminderde verkeersveiligheid en leefbaarheid. Mogelijke maatregelen zijn (aanvullende) verkeersremmende maatregelen (de Groene Zoom kent al verkeersdrempels), die de snelheid van het verkeer en de aantrekkelijkheid van deze route verminderen of geluidswerende maatregelen. Op de Groene Zoom is eventueel een knip mogelijk, die verkeer dwingt om andere routes te nemen. Voor de Groene Zoom en Oranjeboomstraat wordt de situatie eerst gemonitord. Zo nodig worden maatregelen genomen in nauwe samenspraak met bewoners. Voor de Slaghekstraat heeft het niet doortrekken daarvan naar de Colosseumweg de voorkeur voor de 1^{e} fase van de gebiedsontwikkeling. Zo nodig kan doortrekking op een later moment plaatsvinden waarbij maatregelen worden genomen in nauwe samenspraak met bewoners.

Verkeerseffecten Feyenoord City per wijk

In aanvulling op het bovenstaande wordt hierna kort ingegaan op de wijzigingen in verkeersintensiteiten, gespecificeerd per wijk, voor een reguliere werkdagsituatie.

- Afrikaanderwijk: Binnen de wijk zijn nauwelijks wijzigingen van verkeersintensiteiten te verwachten ten gevolge van het plan Feyenoord City. De Brede Hilledijk krijgt enigszins meer verkeer (van 8.000 naar 8.400 voertuigen/etmaal), net als enkele gebiedsontsluitingswegen om de wijk.
- Bloemhof: Binnen de wijk zijn nauwelijks wijzigingen van verkeersintensiteiten te verwachten ten gevolge van het plan Feyenoord City. Het gaat om niet meer dan enkele honderden mvt/etmaal. De Groene Hilledijk krijgt juist minder verkeer te verwerken.
- Hillesluis: Flinke verkeerstoenames zijn te verwachten op de (doorgetrokken) Slaghekstraat (van 1.200 naar 4.600 voertuigen/etmaal) en de (doorgetrokken) Colosseumweg (van 10.000 naar 13.600 voertuigen/etmaal). Voor deze wegen heeft het plan met bijbehorende infrastructurele voorstellen substantiële impact. De Riederlaan krijgt duidelijk minder verkeer te verwerken. Verder zijn beperkte wijzigingen van verkeersintensiteiten te verwachten ten gevolge van het plan.
- Vreewijk: Flinke verkeerstoenames zijn te verwachten op de doorgetrokken Colosseumweg (van

10.500 naar 12.900 voertuigen/etmaal). Voor deze wegen heeft het plan met bijbehorende infrastructurele voorstellen substantiële impact. Als verdere verbinding van/naar de Colosseumweg zijn ook voor de Molenvliet (van 14.000 naar 15.800) en de Spinozaweg (van 20.100 naar 21.900) hogere verkeersintensiteiten voorzien. De Groene Hilledijk krijgt juist minder verkeer te verwerken. Verder zijn beperkte wijzigingen van verkeersintensiteiten te verwachten ten gevolge van het plan.

- Feijenoord, Kop van Zuid-Entrepot en Noordereiland: De verkeersaders in dit gebied, de Laan op Zuid en de Rosestraat krijgen ten gevolge van Feyenoord City te maken met een groei van verkeer: De Laan op Zuid van 17.800 naar 19.000 voertuigen/etmaal, de Rosestraat op het noordelijke deel van 13.300 naar 15.900 en op het zuidelijke deel van 15.800 naar 21.200 voertuigen/etmaal. Ook de Oranjeboomstraat, met name het zuidelijke deel, en de Burgdorfferstraat, krijgen ten gevolge van de planvorming extra verkeer: Oranjeboomstraat 2.300 à 5.300 en Burgdorfferstraat 3.100 à 6.400 voertuigen/etmaal. Binnen de wijken Feijenoord kan ook op de dwarsverbindingen Stieltjesstraat en Vuurplaat een groei van enkele honderden voertuigen/etmaal plaatsvinden. De Koninginnebrug naar het Noordereiland krijgt een verkeersgroei van 23.100 naar 27.000 voertuigen/etmaal. Binnen de wijken Feijenoord, Kop van Zuid-Entrepot en Noordereiland zijn verder nauwelijks wijzigingen van verkeersintensiteiten te verwachten ten gevolge van het plan Feyenoord City.
- Veranda en Oud-IJsselmonde: Op de Stadionweg en Korte Stadionweg vinden substantiële wijzigingen plaats in verband met de voorgestelde knip. In het Veranda-gebied zelf nemen de verkeersintensiteiten af. In Oud-IJsselmonde treedt geen significant verkeerseffect op.
- De Esch: Op de Abram van Rijckevorselweg neemt het verkeer enigszins toe: van 45.400 naar 46.500 voertuigen/etmaal. Op de overige wegen binnen de Esch zijn geen (significante) effecten voorzien in de verkeersintensiteiten.
- Sportdorp en Zomerland: Op de Stadionweg vinden substantiële wijzigingen in verkeersintensiteiten plaats als gevolg van de planontwikkeling Feyenoord City en infrastructurele keuzes in het voorkeursalternatief: een toename van 47.200 naar 51.200 voertuigen/etmaal. Ook de Adriaan Volkerlaan krijgt een toename van verkeer: van 22.600 naar 24.300 voertuigen/etmaal. De overige (doorgaande) wegen in de wijken ondervinden slechts een geringe toename van verkeersintensiteiten.
- Platostraat/Zenobuurt en Kreekhuizen: De Olympiaweg krijgt ten gevolge van de planontwikkeling substantieel meer verkeer te verwerken: ten westen van de Grote Kreek van 11.200 naar 17.900 en ten oosten van de Grote Kreek van 7.500 naar 11.300 voertuigen/etmaal. Ook de overige gebiedsontsluitingswegen om de wijken krijgen in de meeste gevallen extra verkeer: tussen de 1.000 en 2.000 voertuigen/etmaal meer dan in de referentiesituatie. Alleen het oostelijke deel van de Kreekhuizenlaan krijgt een vermindering van verkeer (1.000 voertuigen/etmaal). Binnen de wijken zijn verder geen (significante) wijzigingen van verkeersintensiteiten te verwachten.

BAR gemeenten

De verkeers(kundige) effecten voor de BAR-gemeenten zijn beperkt. De verkeersintensiteiten op de ontsluitende wegen, zoals de 1e Barendrechtseweg, de IJsselmondse Randweg/S104 en de Groeninx van Zoelenlaan/S105, vanuit Rotterdam nemen toe met maximaal enkele honderden voertuigen op etmaalniveau. Binnen de kernen zijn de wijzigingen nagenoeg weggeëbd. Nieuwe knelpunten ontstaan hier niet.

Conclusie verkeersafwikkeling

Als gevolg van de ontwikkeling zal de verkeerssituatie wijzigen en zullen ook verkeersstromen wijzigen. Op een aantal wegvakken en kruispunten ontstaat als gevolg van de planontwikkeling meer verkeer. Hiervoor is nader onderzoek uitgevoerd naar de wijze waarop de verkeersafwikkeling in de toekomst kan worden verbeterd en gewaarborgd. De maatregelen zijn hierboven beschreven. Met deze maatregelen (waarvoor naar huidige inzichten geen planologische wijzigingen nodig zijn) is de verkeersafwikkeling aanvaardbaar vanuit een goede ruimtelijke ordening.

Verkeersveiligheid

De gevolgen van de ontwikkeling van Feyenoord City voor de verkeersveiligheid verschilt per locatie. Per saldo worden de effecten van de ontwikkeling van Feyenoord City als beperkt positief beoordeeld.

Duurzaam veilig

Met name lokaal, nabij het stadion, treedt een verbetering van de verkeersveiligheid op, omdat er minder conflicten zijn tussen het langzaam verkeer (fiets en voetgangers) en gemotoriseerd verkeer, ten gevolge van de realisatie van de Urban Bridge, De Strip en de extra spoorbrug voor langzaam verkeer. Ontvlechting van de modaliteiten is speerpunt in het Mobiliteitsplan voor Feyenoord City. Dit effect treedt op voor de reguliere werkdagsituatie en voor evenementensituaties.

Naar verwachting zal een duidelijker en strakker parkeerbeleid, inclusief parkeerregulering in de omliggende wijken, ten tijde van evenementen tot een verbetering van de verkeersveiligheid leiden, omdat hiermee zoekverkeer wordt vermeden. In aanvulling hierop leidt het voorkeursalternatief nog tot een kleine verbetering door onder andere vermindering van conflictpunten en doorgaand gemotoriseerd verkeer.

Oversteekbaarheid

Door vermindering van een aantal conflictpunten worden een aantal oversteken verkeersveiliger. Omdat er nog steeds conflictpunten blijven en ook de intensiteiten soms (beperkt) toenemen, is de toekomstige situatie een beperkte verbetering. Als gevolg van het voorkeursalternatief blijft de oversteekbaarheid nagenoeg gelijk.

Parkeren

Parkeren dagelijks gebruik

Nieuwe functies krijgen parkeernormen toegerekend conform het huidige parkeerbeleid. Per deelplan is bepaald of de grondslag voor de toe te passen parkeernormen betrekking heeft op zone A, zone B of zone C. In paragraaf 3.5 is reeds ingegaan op de parkeerbehoefte. Daarvoor wordt ook verwezen naar de parkeernotitie in bijlage 22. De omgevingsvergunning zal worden getoetst aan de gemeentelijke parkeernormen die zijn opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan.

Parkeren evenementensituaties

Parkeren in evenementensituaties gaat gepaard met pieken en is dan ook een uitzondering op de gemeentelijke parkeerregeling. Het parkeren tijdens evenementen is voorzien via een systeem van drie schillen. In bijlage 23 is nader uitgewerkt hoe dit gaat werken en hoe dit is geborgd.

Zoals in paragraaf 3.5 reeds is aangeven dienen binnen het plangebied zelf 2.520 parkeerplaatsen aanwezig en beschikbaar te zijn tijdens wedstrijden en evenementen in het stadion.

Daarnaast dienen binnen het plangebied circa 5.000 fietsparkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Parkeren tijdens fasering

Vanuit het jaarlijkse Actieplan worden concrete doelen nagestreefd om de bereikbaarheid van het gebied tijdens de fasering hoog te houden, waarbij zo min mogelijk hinder voor de omgeving ontstaat. Deze acties worden jaarlijks gemonitord. Hieruit kunnen vervolgens nieuwe doelen worden opgesteld voor het Actieplan het jaar daarna. Met het actieplan wordt zoveel mogelijk ingespeeld op een modalshift (meer autogebruikers naar het OV en de fiets). De parkeerbehoefte wordt op deze manier zo laag mogelijk gehouden. Vervolgens zijn ook acties op peak-shaving gericht (het terugbrengen van piekmomenten door spreiding van bezoekers in tijd), zodat de verkeersafwikkeling bij evenementen met zo min mogelijk verliestijd kan plaatsvinden.

5.3.3 Geluid

Toetsingskader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De basis voor het beoordelen van geluid is de Wet geluidhinder en de Luchtvaartwet. In deze wetten liggen normen vast voor geluid afkomstig van de industrie, weg- en spoorwegverkeer en luchtvaartverkeer.

Volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening sprake te zijn van een goede leefkwaliteit of leefomgevingskwaliteit. Deze begrippen zijn niet duidelijk omlijnd en kennen vele invalshoeken. Met betrekking tot geluid betekent het echter dat niet alleen gekeken wordt naar de geluidsbronnen genoemd in de Wet geluidhinder, maar ook naar niet wettelijke geluidsbronnen, zoals scheepvaart, tramverkeer, 30 km/uur-wegen en parkeervoorzieningen. Hierbij wordt het geluidsniveau in beeld gebracht.

In de Wet geluidhinder staan de geluidsgevoelige bestemmingen genoemd waarvoor maximaal toelaatbare geluidsbelastingen gelden. Naast woningen gaat het daarbij om andere geluidsgevoelige gebouwen waaronder onderwijsvoorzieningen, verschillende zorgvoorzieningen en kinderdagverblijven.

Rotterdams beleid

In het bestemmingsplan wordt een opsomming van geluidsgevoelige bestemmingen en eventueel nieuwe bronnen, of aanpassingen van bestaande bronnen weergegeven. Onderzocht wordt of de maximaal toelaatbare geluidsbelasting (ook wel voorkeursgrenswaarde genoemd) overschreden wordt. Is dit het geval, dan is onderzoek noodzakelijk naar maatregelen die genomen kunnen worden om de geluidsbelasting terug te dringen. Indien het niet haalbaar blijkt de geluidsbelasting terug te dringen tot de maximaal toelaatbare waarde, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid een hogere maximaal toelaatbare geluidsbelasting vast te stellen. Dit heet het nemen van een Besluit hogere waarden. De motivering van dit besluit moet voldoen aan het Rotterdamse Ontheffingsbeleid Wet geluidhinder. Dit beleid is erop gericht het aantal geluidsgehinderden zo veel mogelijk terug te dringen.

Onderzoek

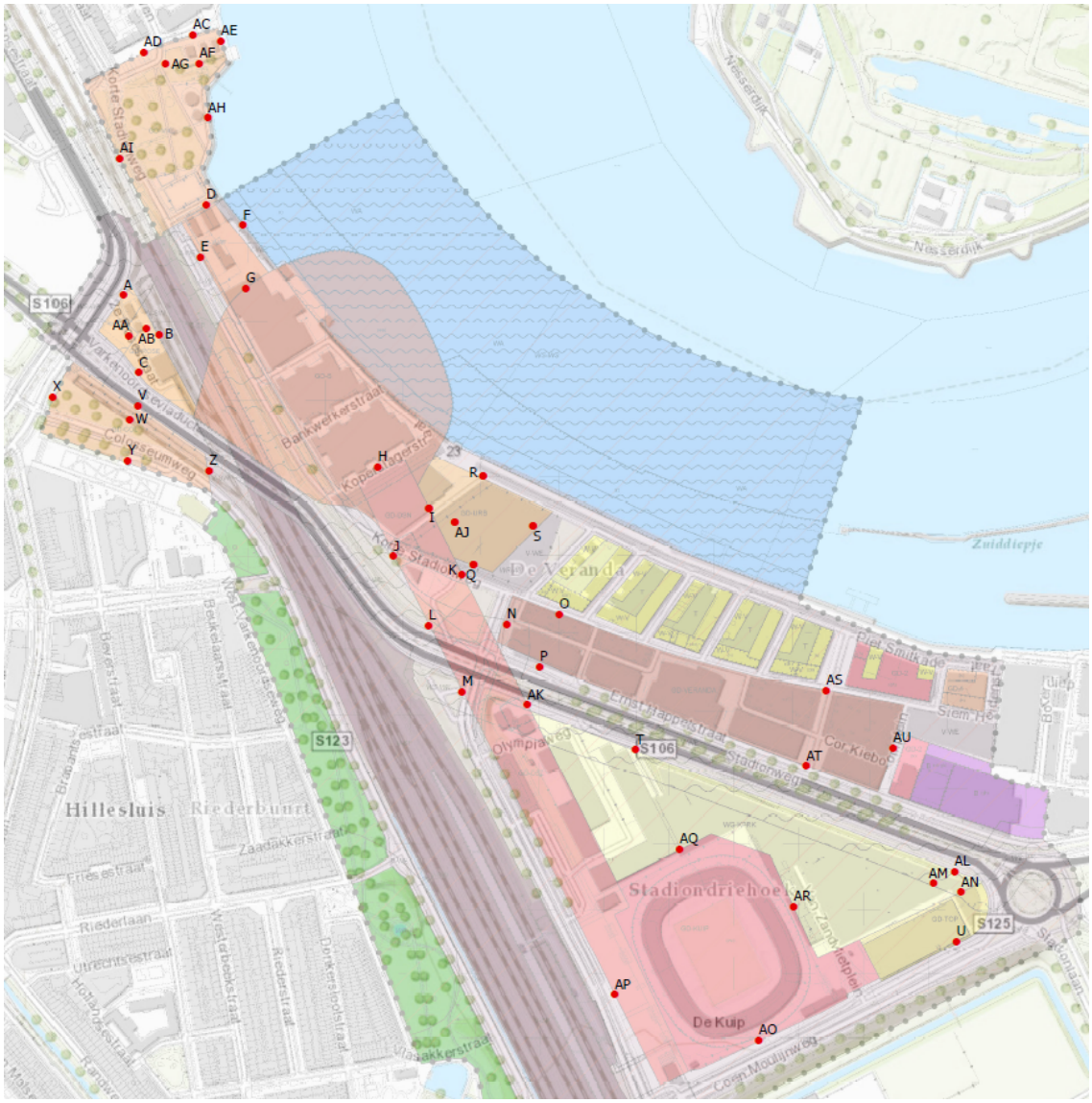
In het kader van het MER is uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd (wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, industrielawaai, geluid bij bedrijven, scheepvaartlawaai, stadiongeluid, evenementen, bouwlawaai en cumulatie van geluid). Daarnaast zijn ten behoeve van het bestemmingsplan en de in dat kader vast te stellen hogere waarden voor het railverkeer en wegverkeer aanvullende berekeningen uitgevoerd, waarbij de maximale geluidsbelasting op de randen van de bestemmingsvlakken in beeld zijn gebracht (bijlage 18) en het door de gemeenteraad op 28 november 2019 vastgestelde masterplan is doorgerekend (bijlage 27). Op basis van die berekeningen is een analyse per deelgebied uitgevoerd in het kader van de vast te stellen hogere waarden met de bijbehorende toetsing aan het gemeentelijke ontheffingsbeleid (bijlage 21). Ook zijn berekeningen uitgevoerd voor de voorgenomen wijzigingen aan kruispunten om te bekijken of sprake is van reconstructiesituaties in de zin van de Wet geluidhinder. De resultaten van deze berekeningen zijn opgenomen in bijlage 19 en 20.

Wegverkeerslawaai en spoorweglawaai

Nieuwe geluidsgevoelige functies

Uit het MER en de aanvullende berekeningen blijkt dat binnen grote delen van het plangebied de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer hoger is dan de voorkeursgrenswaarde (48 dB). Dat

geldt ook voor de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer (voorkeursgrenswaarde 55 dB). Tabel 5.1 geeft een samenvattend overzicht van de berekeningsresultaten ter plaatse van de bestemmingsgrenzen, rekening houdend met de maximale bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Dit betreft de maximale geluidsbelasting (worst case) zonder rekening te houden met afschermende werking van bebouwing of eventuele grotere afstand van gebouwen tot de rand van het bestemmingsvlak (en daarmee tot de bron). Voor een meer uitgebreid overzicht wordt verwezen naar bijlage 18. Op een aantal toetspunten op de grenzen van de bestemmingsplanvlakken is sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaai (63 dB(A) en/of railverkeerslawaai (69 dB(A)), bijvoorbeeld binnen de deelgebieden Rosestraat en Colosseumweg.



Figuur 5.5. Toetspunten wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai (en cumulatie)

Tabel 5.1 Samenvattend overzicht berekeningsresultaten akoestisch onderzoek

toets-punt	deelgebied	railverkeer (incl. aftrek)		wegverkeer		cumulatie	
		10 m hoog	*max bouwhoogte*	*10 m hoog*	*max bouwhoogte*	*10 m hoog*	*max bouwhoogte*

A	Rosestraat	73	71	62	60	71	68
B	Rosestraat	77	73	67	61	75	70
C	Rosestraat	72	71	66	63	73	70
D	Mallegat	70	69	54	55	66	66
E	Mallegat	74	71	57	57	70	67
F	Mallegat	68	68	53	54	64	65
G	Mallegat	72	70	55	56	68	66
H	Waterfront	65	66	58	58	65	65
I	Waterfront	64	65	57	57	64	64
J	Waterfront	69	69	61	60	68	67
K	Waterfront	64	67	60	59	66	66
L	Waterfront	67	70	66	65	71	71
M	Strip Zuid	66	71	67	66	73	72
N	Veranda	60	66	66	61	70	67
O	Veranda	61	65	61	59	66	65
P	Veranda	60	66	65	61	70	67
Q	Waterfront	63	66	60	58	66	65
R	Waterfront	60	63	54	55	60	62
S	Waterfront	58	63	54	55	60	62
T	De Kuip/Kuip Park	61	64	64	62	69	67
V	Colosseumweg	72	71	69	65	75	71
W	Colosseumweg	70	71	64	62	71	70
X	Colosseumweg	66	67	64	62	70	68
Y	Colosseumweg	68	69	60	60	67	68
Z	Colosseumweg	75	73	66	63	74	71
AA	Rosestraat	73	71	63	61	71	69
AB	Rosestraat	75	72	63	60	72	69
AC	Mallegat	63	65	50	52	60	62
AD	Mallegat	66	68	52	54	63	65
AE	Mallegat	62	64	50	52	59	61
AF	Mallegat	64	66	50	52	61	63
AG	Mallegat	66	67	52	54	63	64
AH	Mallegat	66	67	51	53	63	64
AI	Mallegat	78	73	58	58	74	69
AJ	Waterfront	63	65	57	57	64	64
AK	Strip Zuid	61	67	65	61	70	68

AL	De Kuip/Kuip Park	57	59	64	61	69	66
AM	De Kuip/Kuip Park	58	60	61	60	66	65
AN	De Kuip/Kuip Park	56	59	62	60	67	66
AO	De Kuip/Kuippark	64	66	61	60	67	67
AP	Strip Zuid	71	71	62	61	69	69
AQ	De Kuip/Kuip Park	62	65	56	57	62	64
AR	De Kuip/Kuip Park	61	63	57	58	63	64
AS	Veranda	57	60	60	58	64	63
AT	Veranda	59	61	65	62	71	68
AU	Veranda	59	59	57	58	62	63

Het bestemmingsplan heeft een globaal karakter. De daadwerkelijk optredende geluidsbelastingen ter plaatse van de toekomstige woningen en andere geluidsgevoelige functies zijn sterk afhankelijk van de stedenbouwkundige uitwerking op deelgebiedniveau en gebouwniveau. De benodigde hogere waarden zijn vastgelegd in de planregels, rekening houdend met de maximale flexibiliteit die het bestemmingsplan biedt. In de planregels is verder vastgelegd dat bij de verdere uitwerking van de plannen in principe dient te worden voldaan aan het gemeentelijke ontheffingsbeleid. Onder voorwaarden (met aanvullende maatregelen) kan hiervan worden afgeweken. Daarbij zijn in het bijzonder de voorwaarden ten aanzien van de aanwezigheid van een geluidsluwe gevel en een buitenruimte van belang.

Uit de beoordeling van de akoestische situatie, uitgaande van de stedenbouwkundige opzet uit het masterplan (bijlage 21), blijkt dat binnen een aantal deelgebieden een aanzienlijk deel van de woningen zal beschikken over een geluidsluwe gevel en buitenruimte (bijvoorbeeld binnen de deelgebieden Kuip Park, de Veranda en Mallegat) waarmee wordt voldaan aan deze voorwaarde uit het gemeentelijke ontheffingsbeleid. Binnen sommige deelgebieden zijn er mogelijkheden om het aantal geluidsluwe gevels te vergroten door een akoestische optimalisatie van de stedenbouwkundige uitwerking. Ter plaatse van de hoogbouw is dat lang niet altijd het geval. In de planregels wordt een directe relatie gelegd met het gemeentelijke ontheffingsbeleid om te zorgen dat bij de verdere uitwerking nadrukkelijk rekening wordt gehouden met de akoestische situatie. Daarnaast zijn voor een aantal deelgebieden specifieke voorwaarden opgenomen:

- voor de Colosseumplot en de Veranda is vastgelegd dat sprake moet zijn van zodanig gesloten bouwblokken dat de aan de binnenzijde gelegen gevels over minimaal vier bouwlagen (met geluidsgevoelige functies) geluidsluw zijn;
- binnen De Strip Zuid en het Waterfront zijn geluidsgevoelige functies uitgesloten op de meest belaste locaties. Uit de doorrekening van het masterplan blijkt dat het mogelijk is om woningen en eventuele andere geluidsgevoelige functies zodanig te situeren dat geen sprake is van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde en de gebouwen beschikken over een of meer geluidsluwe zijdes;
- voor het Kuippark is een regeling opgenomen die er op gericht is dat de gebouwen parallel aan de Stadionweg (de dominante geluidsbron) worden gerealiseerd zodat deze een afschermende werking hebben voor het achterliggende gebied.

Met deze voorwaarden wordt het aantal woningen dat beschikt over een geluidsluwe gevel en

buitenruimte vergroot. De exacte aantallen zijn niet alleen afhankelijk van de stedenbouwkundige uitwerking, maar ook van de grootte van de woningen en indeling van de gebouwen. Voor een deel van de woningen zal met maatregelen op gebouwniveau moeten worden gekomen tot een aanvaardbare akoestische situatie. Dat geldt in het bijzonder voor de woontorens die binnen verschillende plots zijn voorzien. Deze hoogbouw vormt een essentieel onderdeel van de planvorming en is nodig om het beoogde programma te kunnen realiseren en op die manier te voorzien in de grote woningbehoefte binnen Rotterdam. In het bestemmingsplan zijn de volgende uitgangspunten vastgelegd:

- wanneer de woningen die een verplichte buitenruimte hebben (op grond van het bouwbesluit) niet beschikken over een geluidsluwe zijde, dan dienen deze te worden voorzien van een afsluitbare loggia. Bewoners hebben daarmee zelf de mogelijkheid om de buitenruimte al dan niet af te schermen. Door de afsluitbare loggia is de achterliggende gevel in veel gevallen geluidsluw (zie bijlage 21). Daarnaast dient te worden voorzien in een gemeenschappelijke geluidsluwe buitenruimte elders (de loggia is in geopende toestand immers niet geluidsluw). Per woning dient minimaal 1 m² aan buitenruimte te worden gerealiseerd, met een minimum van 100 m² per gemeenschappelijke buitenruimte. Onder deze voorwaarde wordt afgeweken van het gemeentelijke ontheffingsbeleid;
- voor kleine appartementen geldt op grond van het Bouwbesluit niet de verplichting om een eigen buitenruimte te realiseren. Wanneer deze woningen niet beschikken over een geluidsluwe gevel, is in het bestemmingsplan als voorwaarde opgenomen dat wordt voorzien in een gemeenschappelijke, geluidsluwe buitenruimte. Per woning dient minimaal 1 m² aan buitenruimte te worden gerealiseerd, met een minimum van 100 m² per gemeenschappelijke buitenruimte). Onder deze voorwaarde wordt afgeweken van het gemeentelijke ontheffingsbeleid.

Met de set aan randvoorwaarden en maatregelen zoals die hiervoor is beschreven wordt voor een groot aantal van de toekomstige woningen voldaan aan de criteria uit het gemeentelijke ontheffingsbeleid. Ook voor de woningen waarvoor wordt afgeweken van het ontheffingsbeleid is met de regeling zoals opgenomen in het bestemmingsplan geborgd dat sprake is van een aanvaardbare akoestische situatie.

Fysieke wijzigingen aan wegen

In verband met de ontwikkeling van Feyenoord City vinden aanpassingen aan wegen plaats. Het betreft:

- de Colosseumweg splitst zich bij het Vredesplein en er komt een nieuwe verbinding (nieuwe aanleg) richting Rosestraat parallel aan het spoor (kruising midden) genaamd Rosestraat;
- de nieuwe Rosestraat sluit aan op de Rosestraat/2e Rosestraat (kruising noord);
- de Slaghekstraat wordt mogelijk aangesloten op de Colosseumweg (kruising zuid).

Om de akoestische gevolgen van de fysieke aanpassingen aan de wegen in beeld te brengen is onderzoek uitgevoerd (bijlage 19 en 20).

Ten gevolge van de Rosestraat (nieuwe gedeelte) treedt bij 5 bouwlagen van het bouwplan Parkstad Zuid een geluidsbelasting van 49 dB op, waarmee sprake is van een beperkte overschrijding van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder met 1 dB. De hogere waarde voor de (buiten het plangebied) geprojecteerde woningen in verband met de aanleg van dit (binnen het plangebied gelegen) nieuwe wegvak is vastgelegd in de planregels.

Als gevolg van de aanpassing van de Colosseumweg treedt een reconstructie op in de zin van de Wet geluidhinder voor de bestaande woningen aan de West-Varkenoordseweg 89A tot 129A-D. Voor deze woningen kan een hogere waarde worden vastgesteld. Alle woningen beschikken over geluidsluwe gevels. Ook deze hogere waarden zijn vastgelegd in de planregels.

Als gevolg van de wijzigingen aan de Rosestraat/2e Rosestraat treedt een reconstructie op in de zone

van de Wet geluidhinder ter plaatse van het bouwplan Parkstad Zuid. Het betreft 21 bouwlagen aan de noordwestzijde en 5 bouwlagen aan de oostzijde. De benodigde hogere waarden zijn vastgelegd in de planregels.

Als gevolg van het doortrekken van de Slaghekstraat naar de Colosseumweg neemt de geluidsbelasting in de toekomst toe met meer dan 5 dB tot 57 dB maximaal. Het betreft een niet gezoneerde weg (30 km/uur). De Wet geluidhinder stelt vanwege deze weg geen aanvullende eisen aan de weg. Het doortrekken van de Slaghekstraat wordt echter in het bestemmingsplan niet rechtstreeks mogelijk gemaakt. Indien in de toekomst de verkeerskundige situatie hiertoe aanleiding geeft kunnen burgemeester en wethouders het bestemmingsplan wijzigen. Daarbij wordt ook overwogen welke maatregelen mogelijk zijn om de toename van de geluidsbelasting te beperken, zoals het (deels) vervangen van de klinkerbestrating van de Slaghekstraat (deels) door asfalt of stil asfalt.

Uitstralingseffect

De geluidsbelasting ter plaatse van bestaande woningen waar fysieke wijzigingen zijn voorzien aan de weg is in beeld gebracht in het kader van het reconstructieonderzoek. Daarnaast zijn ook de gevolgen (door een toename van verkeer) voor de geluidsbelasting ter plaatse van bestaande woningen berekend langs maatgevende wegvakken waar geen fysieke wijzigingen plaatsvinden.

Ter plaatse van de bestaande woningen langs de Slaghekstraat (tussen de Colosseumweg en de Beijerlandselaan) neemt de geluidsbelasting met 2 tot 3 dB toe (tot 54-56 dB). De woningen hebben al een relatief hoge geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer. Een beperkte toename van het wegverkeerslawaai van 2 tot 3 dB zal niet leiden tot akoestisch relevante gevolgen. De geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer is maatgevend voor de akoestische situatie. Op het verdere deel van de Colosseumweg (en andere nabijgelegen wegen zoals de Beijerlandselaan) is de toename van de verkeersintensiteit (ruim) minder dan 40%, en de toename in de geluidsbelasting minder dan 2 dB.

Voor de (niet te wijzigen) Oranjeboomstraat geldt dat tussen de Steven Hoogendijkstraat en de Schietloodstraat een toename in de geluidsbelasting van 2 tot 3 dB optreedt. Maatregelen om het verkeer hier op voorhand te verminderen zijn niet reëel omdat dit de enige toegangsweg is richting Mallegatpark, het busparkeren en het Nieuwe Stadion. De situatie wordt gemonitord om te bezien of de verkeersmodel prognose hier daadwerkelijk optreedt. Zo nodig worden geluidswerende maatregelen genomen.

Op de overige nabijgelegen wegen is de toename van de verkeersintensiteit (ruim) minder dan 40%, en de toename in de geluidsbelasting minder dan 2 dB.

Scheepvaartlawaai

De geluidsbelasting door het scheepvaartverkeer bedraagt maximaal 58 dB(A). Voor scheepvaartlawaai gelden geen wettelijke grenswaarden. Uit de informatie uit het MER blijkt dat in de plansituatie (het VKA) wel sprake is van een toename van het aantal geluidsgehinderden ter plaatse van het Waterfront en Mallegatpark. Dat is inherent aan een stedelijke ontwikkeling op deze locatie. Bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking en de te treffen gebouwmaatregelen dient de geluidsbelasting door de scheepvaart te worden betrokken. Door bij de oriëntatie en indeling van de gebouwen en de gevelwering rekening te houden met de geluidsbelasting ten gevolge van de scheepvaart op de Nieuw Maas is de kans op hinder beperkt en is sprake van een aanvaardbare akoestische situatie.

Stadiongeluid

In het MER en het onderliggende onderzoek is de akoestische situatie ten gevolge van de activiteiten in het stadion beschouwd ter plaatse van bestaande en nieuwe woningen. Daarbij is zowel gekeken naar het geluid bij voetbalwedstrijden als bij evenementen/concerten in het stadion. Uit de resultaten blijkt dat met name op grotere hoogte sprake kan zijn van een hoge geluidsbelasting op nieuwe woningen. De nieuwe geluidsgevoelige bebouwing kent een beduidend grotere bouwhoogte dan de bestaande bebouwing (> 100 m versus circa 40 m). Op bestaande woningen wordt voldaan aan de gebruikelijk geluidsnormen voor industrielawaai. Gelet op de doelstellingen voor Feyenoord City, wat leidt tot een multifunctioneel compact stedelijk gebied, zijn hoge geluidsbelastingen op de nieuwe woningen niet te voorkomen. Daarom zijn maatregelen opgesteld die een waarborg zijn voor een goed woon- en leefklimaat.

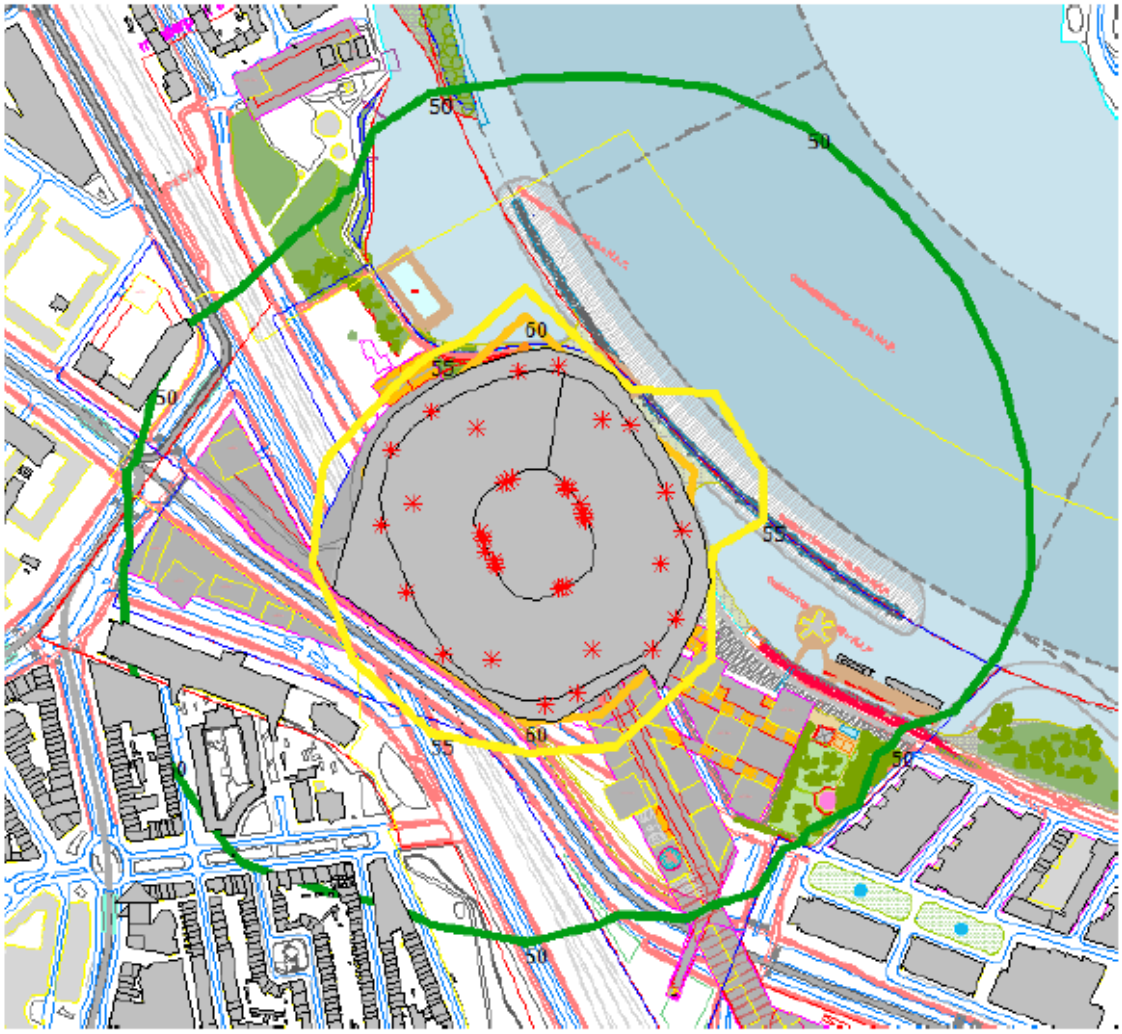
Voetbalwedstrijden

Onderstaande figuren laten de berekende geluidscontouren zien voor een voetbalwedstrijd in de avondperiode op een hoogte van 40 m en 100 m. Bij voetbalwedstrijden kan ter plaatse van de bestaande woningen voldaan worden aan de gebruikelijke geluidsnormen voor industrielawaai (in dit geval een voetbalstadion). Voor de nieuwe woningen zal dit niet het geval zijn. Als mitigerende maatregel (onderdeel van het VKA) is een isolerend dak toegepast en zijn de ventilatieopeningen beperkt.

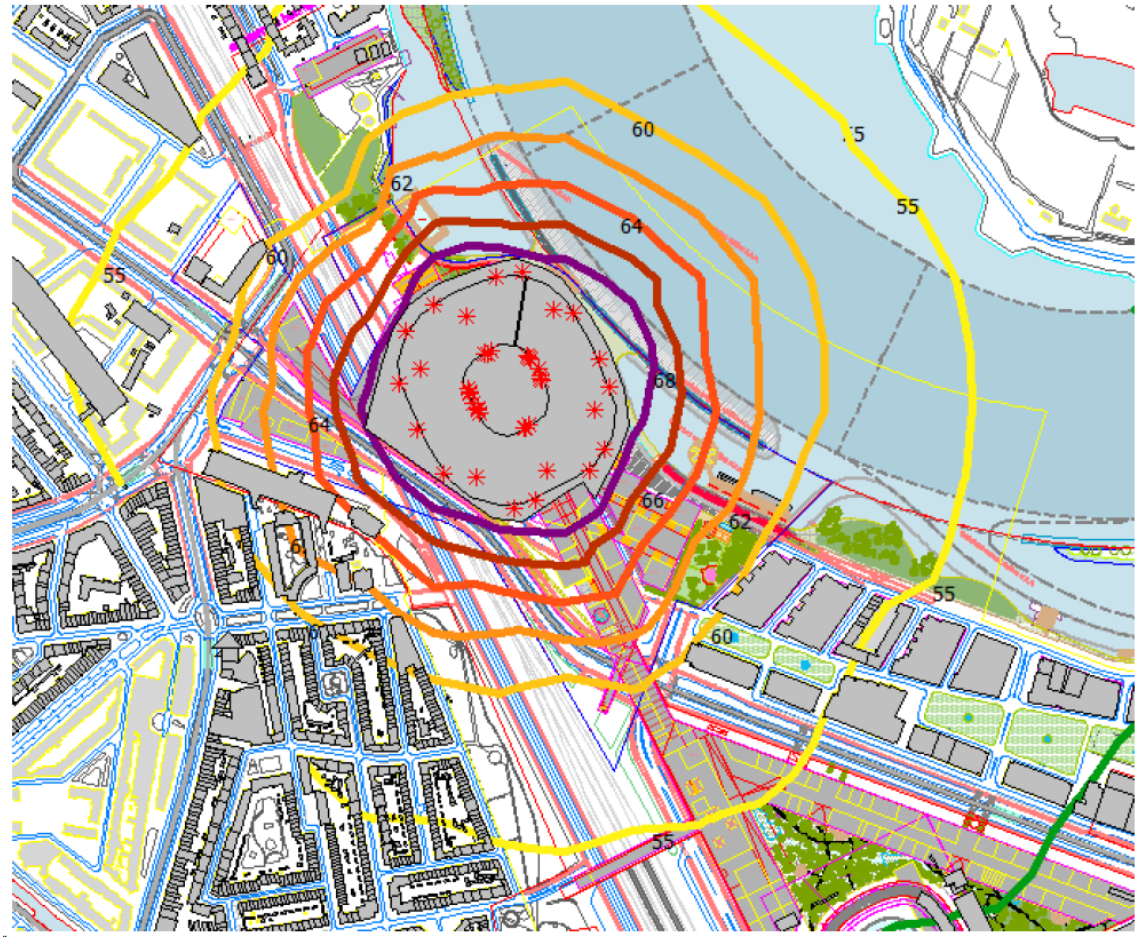
Het referentieniveau van geluid in het plangebied is hoog (vanwege het wegverkeer en de spoorweg). De handreiking Industrielawaai en vergunningverlening hanteert in dit geval de volgende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus: 55 dB(A) in de dagperiode, 50 dB(A) in de avondperiode, 450 dB(A) in de nachtperiode. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het langtijdgemiddelde niveau bij voetbalwedstrijden op de grens van het dichtstbijzijnde bestemmingsvlak met nieuwe woningen maximaal 20 dB hoger ligt.

Voor de maximale geluidsniveaus adviseert de handreiking Industrielawaai en vergunningverlening de volgende geluidsnormen: 70 dB(A) in de dagperiode, 65 dB(A) in de avondperiode, 60 dB(A) in de nachtperiode. De maximale geluidsniveaus bij voetbalwedstrijden liggen 15 dB hoger.

Gelet op deze geluidsniveaus heeft de gemeente Rotterdam specifiek geluidsbeleid opgesteld voor het nieuwe stadion (bijlage 17) en de nieuwe geluidsgevoelige functies (woningen). In dit beleid zijn de hogere geluidsniveau bij de nieuwe woningen onderbouwd. Onderdeel van het beleid is de motivering dat geen sprake is van continue geluid maar dat de hoge geluidsbelasting vanwege het stadion beperkt is tot maximaal 50 voetbalwedstrijden die enkele uren duren. Verder zijn randvoorwaarden voor het gebruik van het stadion en het gebruik van de nieuwe woningen (garanderen van de binnenwaarde) opgenomen.



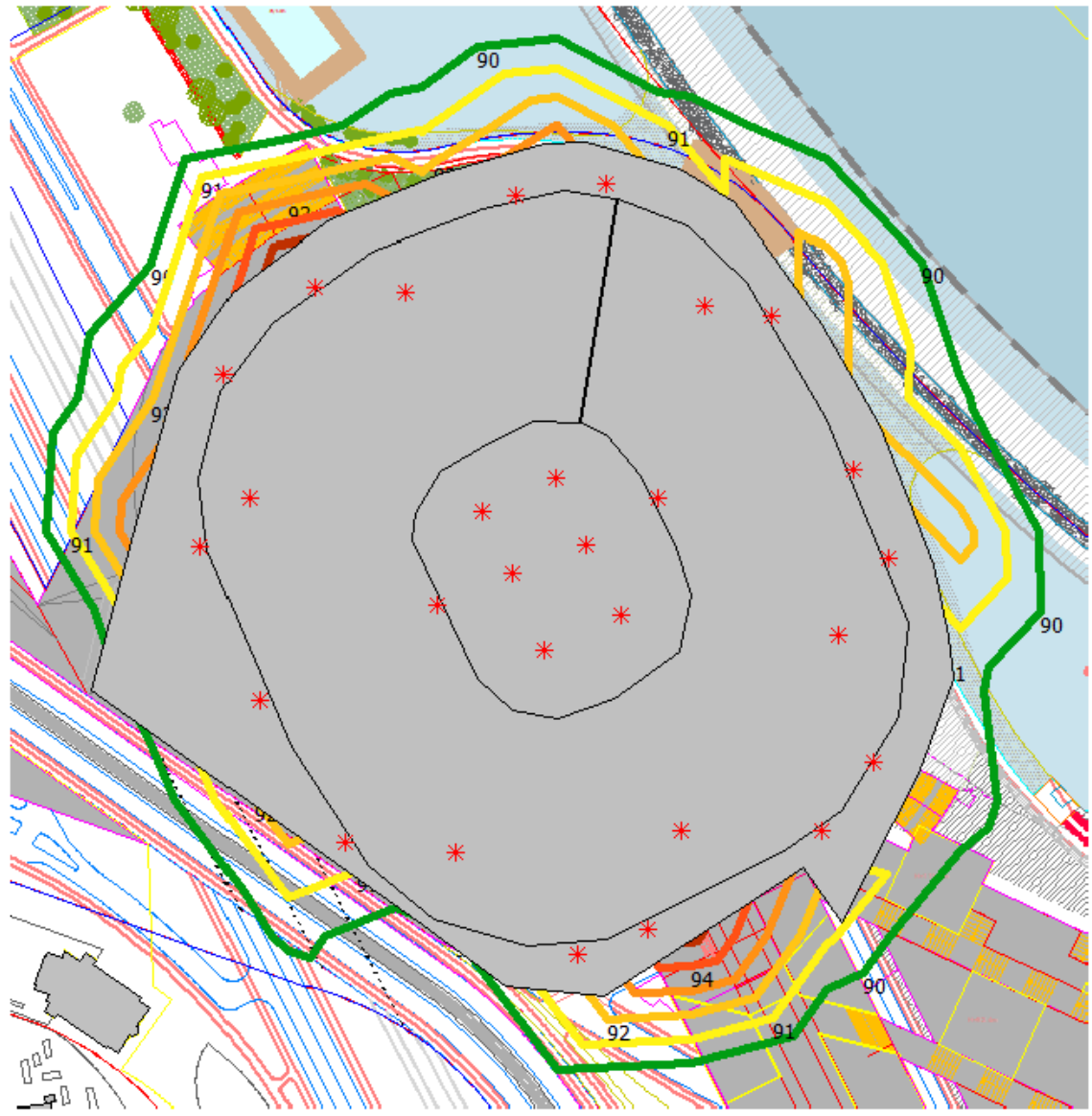
Figuur 5.6. geluidscontouren voetbalwedstrijd avondperiode in dB(A) incl. maatregelen (40 m hoogte)



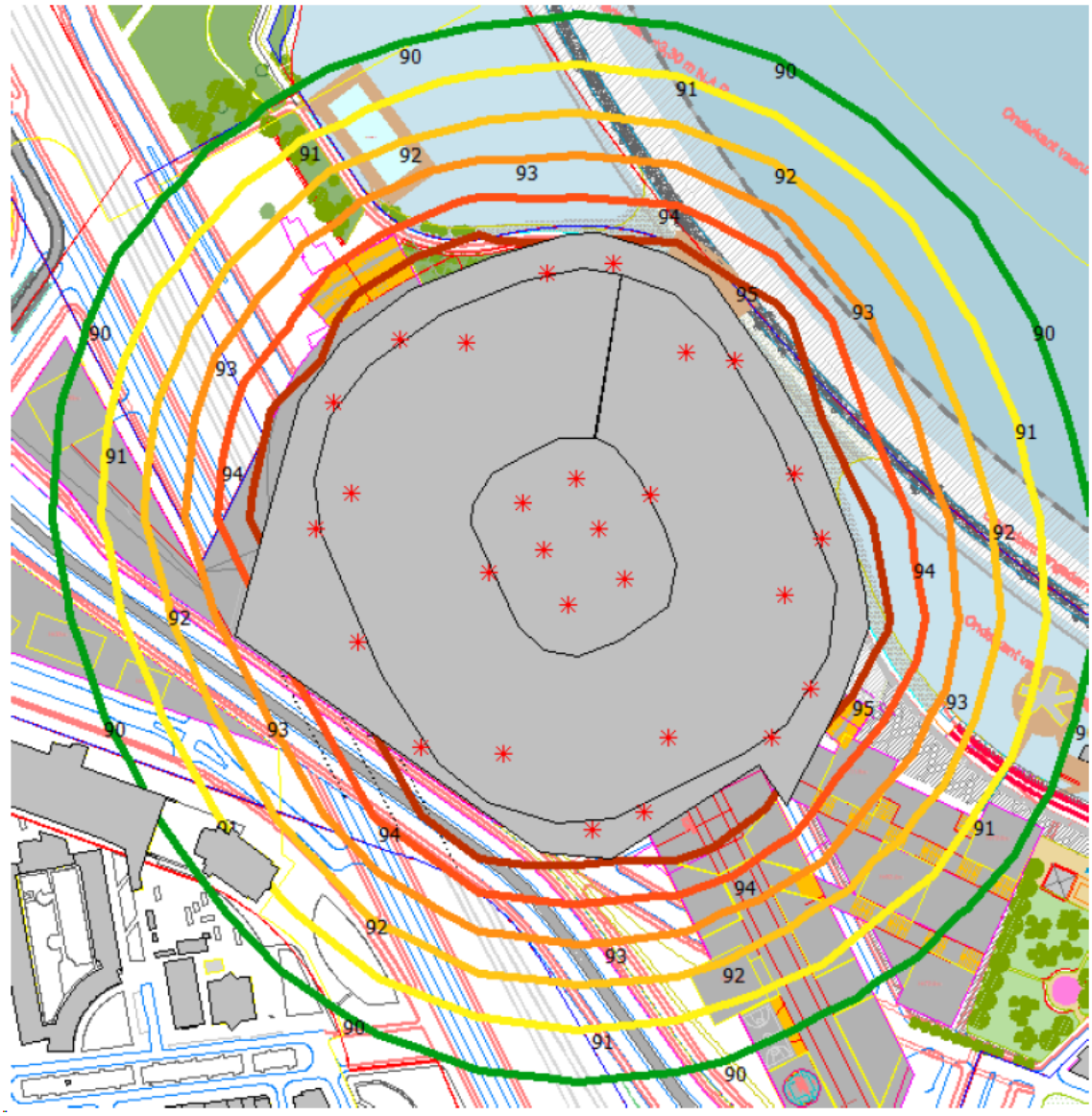
Figuur 5.7. geluidscontouren voetbalwedstrijd avondperiode in dB(A) incl. maatregelen (100 m hoogte)

Evenementen/concerten

Voor incidentele muzikale evenementen is het gebruikelijk bij woningen grenswaarden van 75 dB(A) en 90 dB(C) (zonder muziekgeluidscorrectie) te hanteren. Met het treffen van de voorgenomen maatregelen (isolerend dak en beperken ventilatieopeningen) kan bij de bestaande woningen het geluidsniveau worden beperkt tot ruim minder dan 90 dB(C). Onderstaande figuren geven de berekende geluidscontouren weer voor een popconcert.



Figuur 5.8. Geluidscontouren in dB(C) op 40 m hoogte na het treffen van maatregelen



Figuur 5.9. Geluidscontouren in dB(C) op 100 m hoogte na het treffen van maatregelen

Ter plaatse van de nieuwe woningen wordt de 90 dB(C) overschreden en zijn maatregelen aan de gevel nodig om een goed binnenniveau te waarborgen. In het geluidsbeleid (bijlage 17) zijn ook de vanwege concerten optredende geluidsniveaus betrokken. In het geluidsbeleid is gemotiveerd dat hogere geluidsniveaus bij concerten zijn toegestaan omdat ze incidenteel, maximaal 12 keer per jaar, voorkomen gedurende enkele uren. Verder zijn randvoorwaarden voor het gebruik van het stadion en gebruik van de nieuwe woningen (garanderen van de binnenwaarde) opgenomen.

In de bestemmingsplanregels is vastgelegd dat de berekende geluidsbelasting als gevolg van geluidsevenementen ten hoogste:

1. 90 d(B)C mag bedragen ter plaatse van bestaande woningen in en in de omgeving van het plangebied;
2. 95 d(B)C mag bedragen ter plaatse van overige woningen in het plangebied.

De maximale geluidsniveaus (pieken) liggen maximaal 5 dB hoger.

<u>Borging geluidsbeleid voetbalstadion Rotterdam</u>

Het geluidsbeleid van de gemeente (bijlage 17) is vertaald in de regels van het bestemmingsplan. De volgende aspecten zijn in de regels geborgd:

- het aantal geluidsevenementen bedraagt maximaal 12 per jaar waarvan maximaal 6 geluidsevenementen (die eindigen tussen 23 uur en 24 uur) waarbij de volgende dag een reguliere werkdag is;
- geluidsevenementen mogen ten hoogste drie dagen aaneengesloten plaatsvinden waarbij er beperkingen gelden voor de duur en eindtijd;
- de maximale duur van een geluidsevenement bedraagt 12 uur;
- het dak dient bij geluidsevenementen gesloten te zijn;
- voetbalwedstrijden en geluidsevenementen mogen niet in de nachtperiode (vanaf 24.00 uur) plaatsvinden;
- voetbalwedstrijden mogen maximaal 50 keer per jaar plaatsvinden.

Tevens is het geluidsniveau binnen in de nieuw te bouwen woningen geborgd in de regels van het bestemmingsplan. De volgende binnenwaarden zijn vastgelegd.

Vanwege voetbalwedstrijden:

- 35 dB(A) in de dagperiode (van 7.00 tot 19.00);
- 30 dB(A) in de avondperiode (van 19.00 tot 24.00).

Vanwege (geluids)evenementen:

- 50 dB(A) in de dag- en avondperiode (van 7.00 tot 24.00);
- 65 dB(C) in de dag- en avondperiode (van 7.00 tot 24.00.

Ten slotte is in het geluidsbeleid bepaald dat (toekomstige) bewoners worden geïnformeerd over de optredende geluidsniveaus in het kader van de koop- of huurovereenkomst en de jaarlijkse evenementenkalender en voetbalwedstrijden.

Industrielawaai Feijenoord-Schaardijk

Het gebied van Feyenoord-City is volledig gelegen binnen de geluidszone van het in het kader van de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterrein Feijenoord-Schaardijk. Uit het MER en het onderliggende akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting binnen het plangebied beperkt is. Er is geen sprake van overschrijding van voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)).

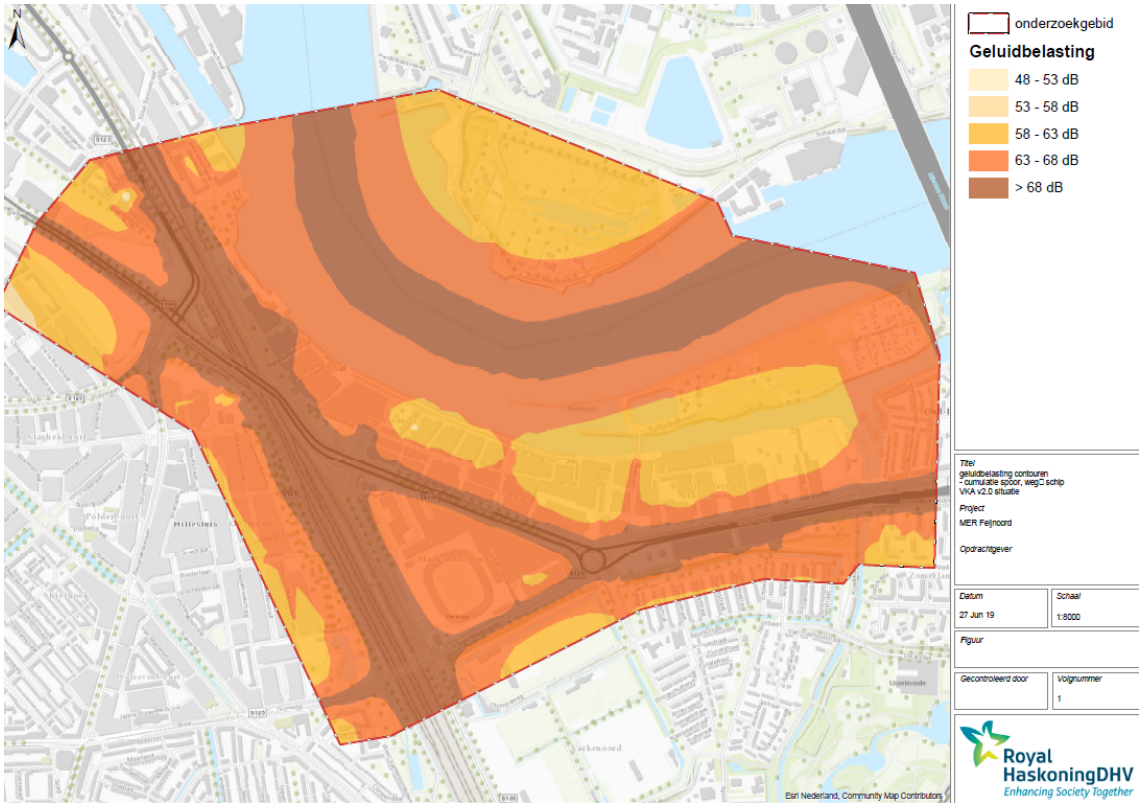
Cumulatie

In tabel 5.1 is de cumulatieve geluidsbelasting voor de wettelijk gezoneerde bronnen weergegeven (wegverkeer en railverkeer). In het MER is bij het in beeld brengen van de cumulatieve geluidsbelasting ook het scheepvaartverkeer meegenomen. In de cumulatie is geen rekening gehouden met het gezoneerde industrieterrein en met het Stadion, omdat:

- de geluidsbelastingen vanwege het industrieterrein relatief beperkt zijn en voor cumulatie niet relevant;
- het geluid vanwege voetbal en concerten in het Stadion incidenteel optreden, hierover kan betreffende gehinderden (in relatie tot cumulatie) geen analyse worden gemaakt. Op reguliere dagen treedt er geen verhoogde geluidsbelasting op.

Kijkend naar de cumulatieve geluidsbelasting ter plaatse van de bestaande woningen, neemt met het voorkeursalternatief het aantal gehinderden en slaapverstoorden slechts beperkt toe ten opzichte van de referentiesituatie. Het toevoegen van de nieuwe woningen leidt wel tot een forse toename van het aantal

gehinderden en slaapverstoorden. Bij de uitwerking van de plannen per ontwikkelgebied worden maatregelen getroffen om de kans op hinder en slaapverstoring zo veel mogelijk te beperken, zie hiervoor onder weg- en spoorweglawaai. In onderstaande figuur zijn de gecumuleerde geluidscontouren voor het VKA weergegeven (wegverkeer, railverkeer en scheepvaart).



Figuur 5.10. Geluidsniveaus gecumuleerd VKA

Overige hinderaspecten

In het MER en het akoestisch onderzoek zijn diverse andere hinderaspecten beschouwd.

- Geluid van bezoekers op de openbare weg: Verkend zijn de geluidsniveaus vanwege bezoekers van het Stadion, die op de openbare weg lopen. Uitgangspunt is 2.000 personen die heen en teruglopen langs de woningen op de Veranda in de avondperiode. Met name de pieken door het schreeuwen van mensen zijn relatief hoog. Beheersmaatregelen zoals het inzetten van stewards of politie is gewenst.
- Parkeren in de wijk: In de wijk zal op verschillende plekken geparkeerd worden bij een voetbalwedstrijd van Feyenoord. Er is een verkennende berekening uitgevoerd, waaruit blijkt dat de lokale geluidsoverlast hiervan naar verwachting beperkt zal zijn.
- Laag frequent geluid vanwege schepen: Laagfrequent geluid is geluid met een lagere frequentie (tot circa 100 Hz). Hiervoor zijn geen normen, dit geluid wordt door de Wet geluidhinder niet specifiek beoordeeld. Omdat bekend is dat laagfrequent geluid hinder kan veroorzaken (ook bij lagere intensiteiten), en dat scheepvaartverkeer mogelijk laagfrequent geluid kan veroorzaken, is hiernaar een nadere analyse verricht. Uit de resultaten blijkt dat wordt voldaan aan de Vercammen curve, die een indicatie geeft van de hinderlijkheid van laagfrequent geluid. Overwogen kan worden om binnen de nieuwe woningen op de meest belaste locaties beter geluidsisolerend glas te plaatsen, dat met name bij lagere frequenties beter isoleert.
- Extra vervoer over het water: Een berekening is uitgevoerd naar het geluidseffect van extra vervoer over water (bij voorbeeld waterbus of watertaxi). Uit de resultaten blijkt dat de geluidsbelasting op de oever beperkt is.
- Bouwlawaai: Met een aantal verkennende berekeningen is de geluidsbelasting van verschillende

activiteiten tijdens de aanlegfase in beeld gebracht. Plaatselijk kunnen hoge geluidsbelastingen optreden. Op basis van een concreet uitgewerkt plan zal moeten worden bekeken welke maatregelen noodzakelijk zijn om onaanvaardbare akoestische situaties te voorkomen.

Conclusie

Met de randvoorwaarden, zoals vastgelegd in het bestemmingsplan en het geluidsbeleid, is geborgd dat bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking en de uitwerking op gebouwniveau nadrukkelijk rekening wordt gehouden met de akoestische situatie. Ter plaatse van de toekomstige woningen is hiermee sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarnaast is aangetoond dat ook ter plaatse van bestaande woningen geen ongewenste akoestische situaties optreden.

Gelet hierop en gelet op de doelstellingen die met het realiseren van Feyenoord City worden gerealiseerd is de afweging gemaakt dat het toevoegen van een groot aantal woningen in het gebied gewenst is.

5.3.4 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn in het bestemmingsplan twee aspecten van belang. Ten eerste dient nagegaan te worden wat de gevolgen zijn van het plan voor de (lokale) luchtkwaliteit. Daarnaast dient te worden nagegaan of de gewenste bestemming past bij de aanwezige luchtkwaliteit. Dit geldt vooral voor bestemmingen die gevoelig zijn voor een verminderde luchtkwaliteit zoals scholen, kinderopvang, bejaardenhuizen, maar ook woningen.

Volgens Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit) zijn grenswaarden opgenomen voor de volgende stoffen; zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijnstof), lood, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden in Nederland op bepaalde plaatsen overschreden. Vooral langs drukke wegen in stedelijk gebied. Aan de andere grenswaarden wordt voldaan.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In de gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald, verbeteren de betrokken overheden met gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit. Het NSL bevat zowel ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren als maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL moet ervoor zorgen dat overal de grenswaarden worden gehaald. Een groot deel van de maatregelen uit het NSL wordt nu al uitgevoerd. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Tegelijk met de Wet luchtkwaliteit is het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. De wet maakt onderscheid tussen ruimtelijke projecten die in betekenende mate bijdragen aan de luchtvervuiling en projecten die daaraan niet in betekenende mate bijdragen. Het besluit regelt de grens daartussen. Het NSL bepaalt de grens tussen wel of niet in betekenende mate op 3% van de grenswaarde. Ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit bij de vaststelling van een ruimtelijk plan. Ontwikkelingen die niet in betekenende mate bijdragen hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden.

De gemeenteraad kan een bestemmingsplan vaststellen als:

- er door de (ontwikkelingen in) het plan geen grenswaarden worden overschreden;
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof door het plan verbetert of ten minste gelijk blijft;

- er sprake is van een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof en deze toename wordt gecompenseerd door een met het plan samenhangende maatregel of effect;
- het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtvervuiling;
- de in het plan opgenomen ontwikkelingen passen binnen het NSL, of een programma voor het verbeteren van de luchtkwaliteit dat door een ander bestuursorgaan dan het Rijk is opgesteld.

Rotterdams beleid

Om de luchtkwaliteit in Rotterdam te verbeteren en de ontwikkeling van de stad blijvend mogelijk te maken is de Rotterdamse strategie voor Besluit luchtkwaliteit vastgesteld, uitgewerkt in de Rotterdamse aanpak luchtkwaliteit. Daarin worden verschillende maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Zo is een slechte luchtkwaliteit bij nieuwbouw een belangrijk aandachtspunt. Herstructurering is alleen mogelijk als dat resulteert in netto minder blootgestelde inwoners. In overschrijdingsgebieden is nieuwbouw niet toegestaan.

Rotterdam kent een Beleidsregel buitenklimaat: Luchtkwaliteit bij scholen en kinderopvang. De beleidsregel is van toepassing op scholen voor basisonderwijs en voortgezet onderwijs en kinderopvang. Deze beleidsregel heeft tot doel het tegengaan van blootstelling van kinderen aan te hoge concentraties van schadelijke stoffen in de buitenlucht. De beleidsregel heeft betrekking op de gronden binnen 100 m vanaf de rand van een snelweg en binnen 50 m vanaf de rand van een drukke binnenstedelijke weg (de belaste zone). De beleidsregel is bedoeld om toe te passen bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor het afwijken van het bestemmingsplan. Toepassing van de beleidsregel in een plan wil zeggen dat er binnen de belaste zone in principe geen nieuwe bestemmingen worden toegekend waarbinnen scholen en kinderdagverblijven mogelijk zijn.

Onderzoek

In het kader van het MER zijn berekeningen uitgevoerd op basis van de verkeersprognoses waarbij de gevolgen voor de concentraties luchtverontreinigende stoffen in beeld zijn gebracht voor de prognosejaren 2025 en 2030. Uit het MER blijkt dat direct langs de relevante ontsluitende wegen wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. De ontwikkeling van Feyenoord City leidt niet tot overschrijdingssituaties. Tevens blijkt uit het MER dat ook ter plaatse van de toekomstige gevoelige bestemmingen de concentraties luchtverontreinigende stoffen ver onder de wettelijke grenswaarden liggen.

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe scholen en kinderdagverblijven mogelijk binnen 50 m vanaf de rand van een drukke binnenstedelijke weg (of 100 m vanaf de rand van een snelweg).

Conclusie

De luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer staan de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. Ter plaatse van de binnen het plangebied beoogde gevoelige functies is sprake van een aanvaardbare luchtkwaliteit. Ook wordt voldaan aan de gemeentelijke Beleidsregel buitenklimaat.

5.3.5 Water

Watertoets en waterbeheer

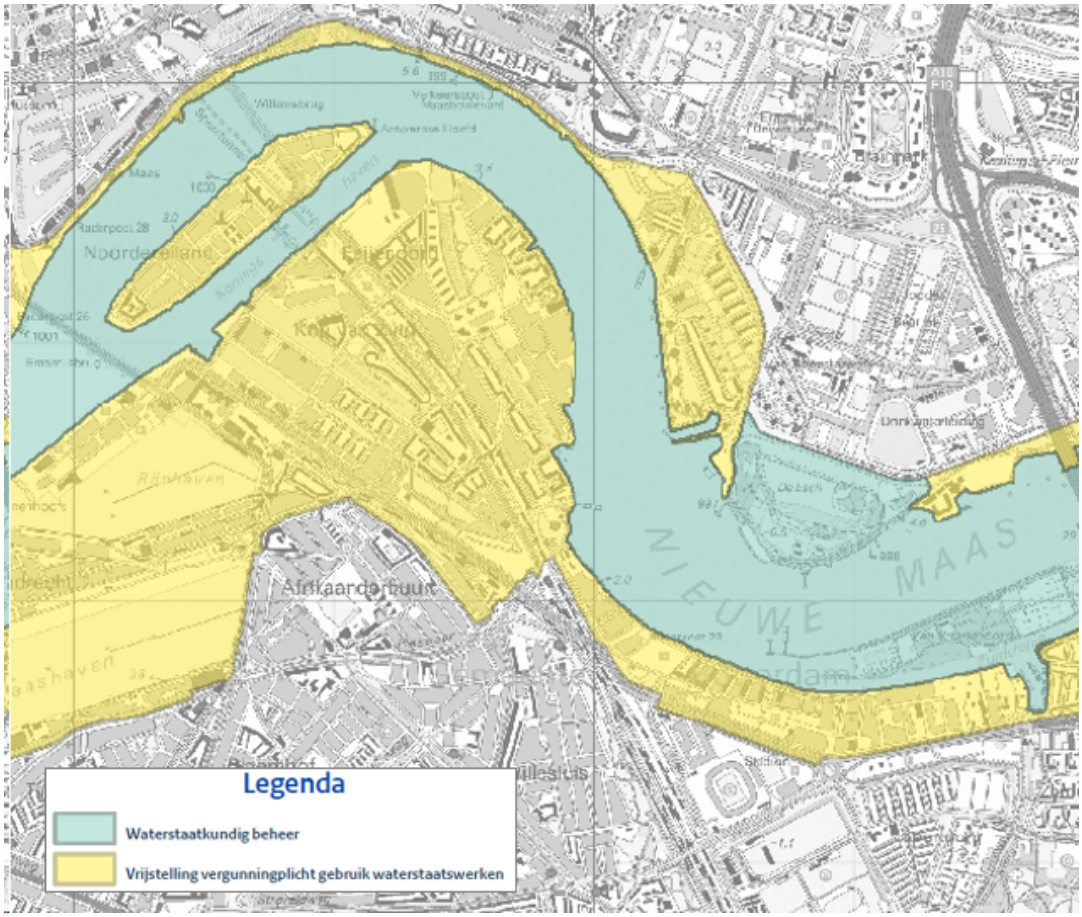
De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder(s) over een ruimtelijk planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Zoals hieronder nader wordt beschreven ligt het plangebied binnen het beheergebied van Waterschap Hollandse Delta, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer, en binnen het beheergebied van Rijkswaterstaat. Ook de gemeente Rotterdam is

als rioleringsbeheerder aan te merken als waterbeheerder. De Rijkshavenmeester is de bevoegde autoriteit voor het nautisch beheer op de Nieuwe Maas.

Bij het tot stand komen van dit plan is overleg gevoerd met de waterbeheerders over deze waterparagraaf. De opmerkingen van de waterbeheerders zijn vervolgens verwerkt in deze waterparagraaf.

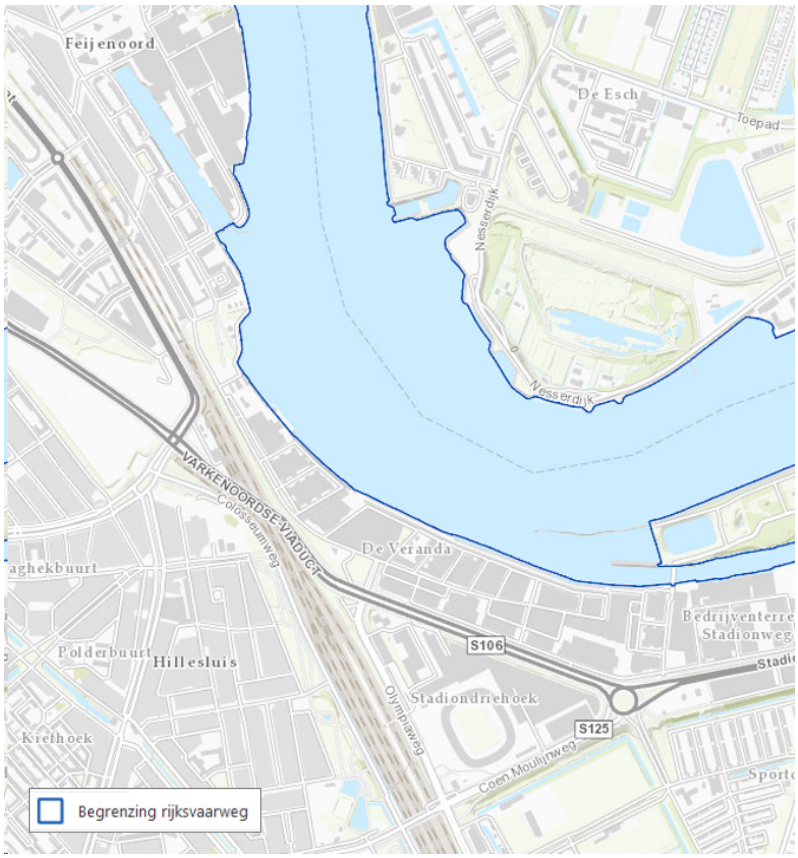
De situering van het plangebied in de rivier (Nieuwe Maas) en op het land maakt dat het plangebied onder het beheer valt van zowel Waterschap Hollandse Delta als Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat is waterbeheerder van de Nieuwe Maas, het Zuiddiepje, maar ook van de buitendijkse gebieden, ook als daar de vergunningplicht voor de Waterwet onderdeel gebruik van het waterstaatswerk niet van toepassing is.

Uit de kaart bij de Waterregeling blijkt dat de gronden direct naast de Nieuwe Maas vrijgesteld zijn van de 'vergunningplicht gebruik waterstaatswerken'.



Figuur 5.11. Vrijstelling vergunningsplicht Rijkswaterstaatswerken. (Bron: Kaart bij de Waterregeling, kaartblad 159)

Uit de Legger rijkswaterstaatswerken blijkt daarnaast dat de Nieuwe Maas is aangewezen als Rijksvaarweg.



Figuur 5.12. Begrenzing rijksvaarweg Nieuwe Maas. (Bron: Legger Rijkswaterstaatswerken, Rijkswaterstaat)

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap, de gemeente en Rijkswaterstaat nader wordt behandeld.

Europees:

- Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
- Waterwet.

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan;
- Provinciale Structuurvisie;
- Verordening Ruimte.

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is volgens de Waterwet bevoegd voor zover het Rijk die bevoegdheden uitdrukkelijk in het Waterbesluit of waterregeling heeft toegedeeld. Voor het maken of behouden van werken, het

plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is een watervergunning vereist. Op de vergunningplicht bestaat een flink aantal uitzonderingen (zie artikel 6.12 Waterbesluit). De volgende handelingen zijn niet vergunningplichtig:

- het bouwen van bouwwerken, voor zover de oppervlakte daarvan niet meer dan 30 m² bedraagt;
- het plaatsen van een erf- of perceelafscheiding;
- het uitvoeren van onderhoud, aanleg, wijziging of overig gebruik van waterstaatswerken door of in opdracht van de beheerder;
- het maken van werken om oeverafslag tegen te gaan;
- het permanent afmeren van woonschepen of andere drijvende objecten in andere Rijkswateren dan de grote rivieren;
- ontgrondingen;
- aangewezen activiteiten in de waterregeling die van ondergeschikt belang zijn voor de veilige en doelmatige functievervulling van het oppervlaktewaterlichaam of een bijbehorend kunstwerk (artikel 6.11 Waterregeling).

Deze niet-vergunningplichtige activiteiten zijn in het algemeen wel meldingsplichtig op grond van artikel 6.14 van de Waterregeling. Als het gebruik van rijkswaterstaatswerken niet vergunningplichtig is, geldt er wel een zorgplicht. Deze algemene zorgplicht is vastgelegd in artikel 6.15 Waterbesluit. De zorgplicht houdt in dat handelingen zo moeten worden uitgevoerd dat:

'er geen vermijdbare nadelige gevolgen optreden voor het veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam overeenkomstig de daaraan toegekende functies, voor de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam en voor het kustfundament er geen feitelijke belemmering optreedt voor vergroting van de afvoercapaciteit van het oppervlaktewaterlichaam, en de waterstandsverhoging of afname van het bergend vermogen van het oppervlaktewaterlichaam ten gevolge van het gebruik zo klein mogelijk moet zijn of gecompenseerd moet worden'.

In artikel 6.8 tot en met 6.10 en van de Waterregeling is deze zorgplicht verder uitgewerkt in algemene regels. Voorbeelden van die algemene regels zijn:

- de stabiliteit van oeverconstructies mag niet in gevaar worden gebracht;
- zichtlijnen voor de scheepvaart mogen niet worden gehinderd.

Voor bepaalde aspecten van het gebruik kan de minister maatwerkvoorschriften stellen, ter specificatie van de algemene regels. Zo is het mogelijk om bij maatwerkvoorschriften te bepalen in welke periode werkzaamheden worden uitgevoerd, of dat het mogelijk moet zijn om het werk te verplaatsen door hoogwater.

Richtlijnen Vaarwegen 2017

Voor het (verkeerskundig) ontwerp van vaarwegen heeft Rijkswaterstaat de 'Richtlijn Vaarwegen 2017' opgesteld. Dit is een kaderstellende richtlijn, welke richtlijnen bevat voor de afmetingen en de vormgeving van vaarwegen. Daarnaast bevat de richtlijn de zonering die nodig is om het profiel van de vaarweg te borgen.

Rivierkundig Beoordelingskader (RBK)

Het Rivierkundig Beoordelingskader (RBK) voor ingrepen in de Grote Rivieren beschrijft hoe Rijkswaterstaat bij de vergunningverlening rivierkundige effecten van voorgenomen ingrepen in de rivier bepaalt en beoordeelt. Het RBK is nodig als een vergunning in het kader van de Waterwet wordt aangevraagd of een projectplan Waterwet wordt opgesteld. Het toepassingsgebied van het RBK betreft de grote rivieren in Nederland die in beheer zijn van het Rijk. De vigerende en voorgeschreven versie van het rivierkundig beoordelingskader is versie 4.0, 23 januari 2017.

Beleidslijn Grote Rivieren

In het kader van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken is voor elke activiteit in het rivierbed een vergunning nodig. Daarnaast is een goede afweging in het ruimtelijk spoor (streekplannen en bestemmingsplannen) noodzakelijk om te voorkomen dat er bestemmingsplancapaciteit ontstaat voor activiteiten die niet, of slechts onder bepaalde voorwaarden, zijn toegestaan. Een goede doorwerking van het beleid vereist een adequate coördinatie tussen de ruimtelijke ordening en de toepassing van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. De Beleidslijn Grote Rivieren vormt het instrument dat hierin voorziet. De Beleidslijn grote rivieren vormt de opvolger van de Beleidslijn ruimte voor de rivier en bevat vanuit rivierkundig en ruimtelijk oogpunt een kader voor het beoordelen van de toelaatbaarheid van nieuwe activiteiten in het rivierbed van de grote rivieren. Het uitgangspunt van de beleidslijn is het waarborgen van een veilige afvoer en berging van rivierwater onder normale en onder maatgevende hoogwaterstanden.

Waterschap Hollandse Delta

In het Waterbeheerprogramma (WBP) (2016-2021) staan de doelen van het Waterschap Hollandse Delta voor de taken waterveiligheid (dijken en duinen), voldoende water, schoon water en de waterketen (transport en zuivering van afvalwater). Ook wordt aangegeven welk beleid gevoerd wordt en wat het waterschap in de planperiode wil doen om de doelen te bereiken. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn onderdeel van het plan.

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitworp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagt de belasting van de afvalwaterzuivering. De toename van verhard oppervlak leidt tot een zwaardere belasting van het oppervlaktewatersysteem en leidt met regelmaat tot wateroverlast stroomafwaarts. Om de zwaardere belasting van het oppervlaktewatersysteem onder normale omstandigheden tegen te gaan, is het brengen van hemelwater vanaf verhard oppervlak op het oppervlaktewaterlichaam specifiek vergunningplichtig gesteld. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 500 m² of meer in stedelijk gebied of 1.500 m² of meer in landelijk gebied dient een vergunning aangevraagd te worden in het kader van de Keur. De versnelde afvoer als gevolg van de toename aan verharding moet volledig worden gecompenseerd door het aanbrengen van een gelijkwaardige vervangende voorziening (compensatieplicht), met een oppervlakte van 10% van de toename van verharding. Het waterschap geeft in volgorde de voorkeur aan de volgende gelijkwaardige voorzieningen:

- nieuw te graven oppervlaktewater in de directe nabijheid van de verhardingtoename;
- nieuw te graven oppervlaktewater binnen hetzelfde peilgebied;
- nieuw te graven oppervlaktewater in het benedenstrooms gelegen peilgebied of een eventueel alternatief.

Gemeentelijk beleid

Het beleid van de gemeente Rotterdam staat beschreven in drie documenten, welke hieronder elk kort worden toegelicht.

Herijking Waterplan 2 Rotterdam

Waterplan 2 Rotterdam beschrijft hoe de gemeente Rotterdam, Waterschap Hollandse Delta en de hoogheemraadschappen van Delfland en van Schieland en de Krimpenerwaard de komende jaren willen omgaan met het water in de stad. Dit is vastgelegd, omdat de klimaatverandering ook voor Rotterdam grote gevolgen kan hebben. Om de stad 'waterproof' te maken, moet er een nieuwe aanpak komen voor waterberging, waterkwaliteit en bescherming tegen het water.

Herijking beleid uitgiftepeilen in buitendijks gebied

Bij ruimtelijke ontwikkelingen in het buitendijks gebied is de gemeente Rotterdam verantwoordelijk voor de afweging van overstromingsrisico's. Deze risico's worden beheerst en getoetst middels het zogeheten 'uitgiftepeilenbeleid'. In de huidige situatie is het uitgiftepeilenbeleid – naast risicocommunicatie – een van de weinige instrumenten die de gemeente tot haar beschikking heeft om de overstromingsrisico's te beïnvloeden.

Gemeentelijk rioleringsplan Rotterdam 2016-2020

Naast de zorgplicht voor hemelwater, zijn gemeenten ook verantwoordelijk voor de afvoer van afvalwater en voor de stand en kwaliteit van het grondwater. De manier waarop een gemeente invulling geeft aan deze plichten, wordt weergegeven in het GRP, het gemeentelijk rioleringsplan dat gemeenten verplicht moeten opstellen.

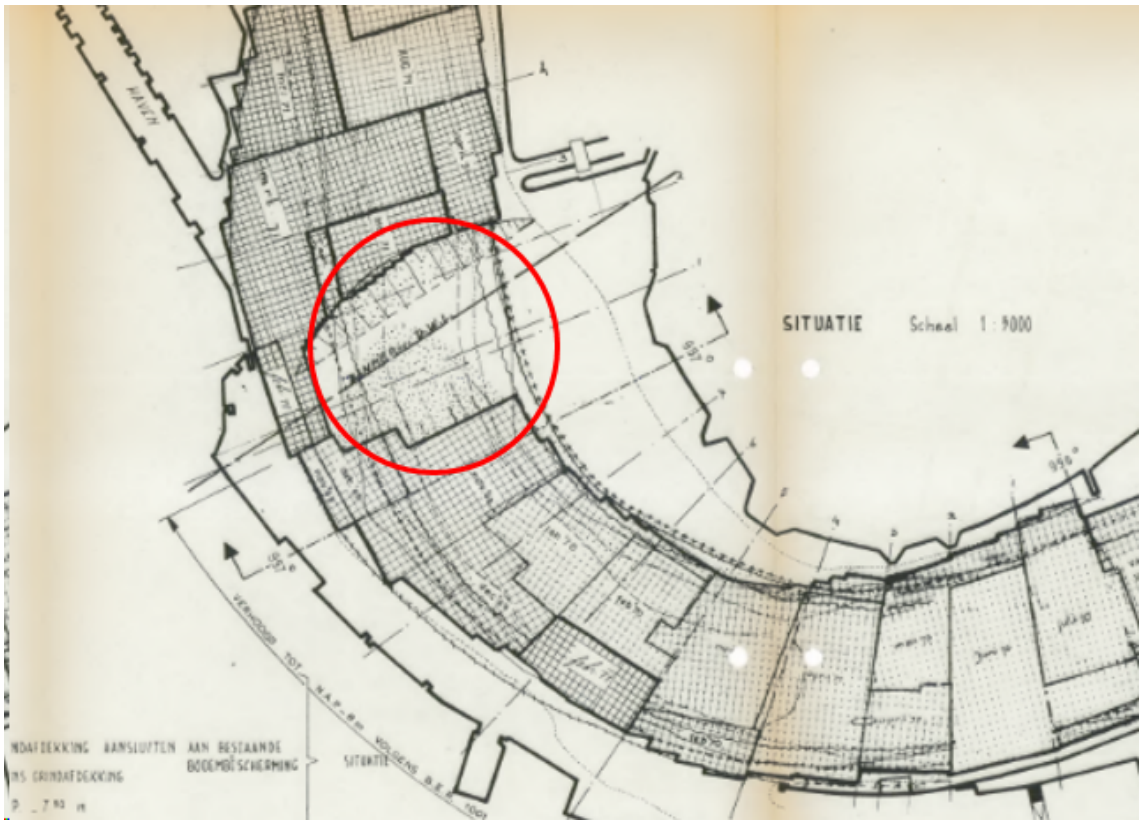
Huidige situatie

Het plangebied is gedeeltelijk gelegen in en ten zuiden van de Nieuwe Maas en bestaat uit de Stadiondriehoek inclusief De Kuip, De Veranda, het bedrijventerrein Stadionweg, de groenstrook tussen de wijk Hillesluis en de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht en een deel van de Nieuwe Maas. Het plangebied betreft een overwegend stedelijk landschap en bestaat voor het grootste deel uit verhard oppervlak.

Bodem en grondwaterhuishouding

Het plangebied maakt geen deel uit van een waterwingebied of een grondwaterbeschermingsgebied. Vanwege de ligging van het plangebied in de bebouwde kom van Rotterdam is het plangebied niet gekarteerd op de Bodemkaart van Nederland. Op circa 2,6 kilometer afstand van het plangebied bestaat de bodem uit klei (poldervaaggronden) en is sprake van grondwatertrap V. Dit wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) maximaal 40 cm onder maaiveld bedraagt. De gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG) ligt dieper dan 120 cm onder maaiveld. In de huidige situatie zijn geen aanwijzingen voor grondwateroverlast.

In de waterbodem van de Nieuwe Maas is sprake van zowel een zandwinning als een erosiekuil. De aanwezige erosiekuil in de Nieuwe Maas is gelegen op rivierkilometer 997,2 en wordt omringd door grindbestorting. Uitbreiding van de erosiekuil is zeer ongewenst vanwege risico's op instabiliteit van naastgelegen (kade)constructies.

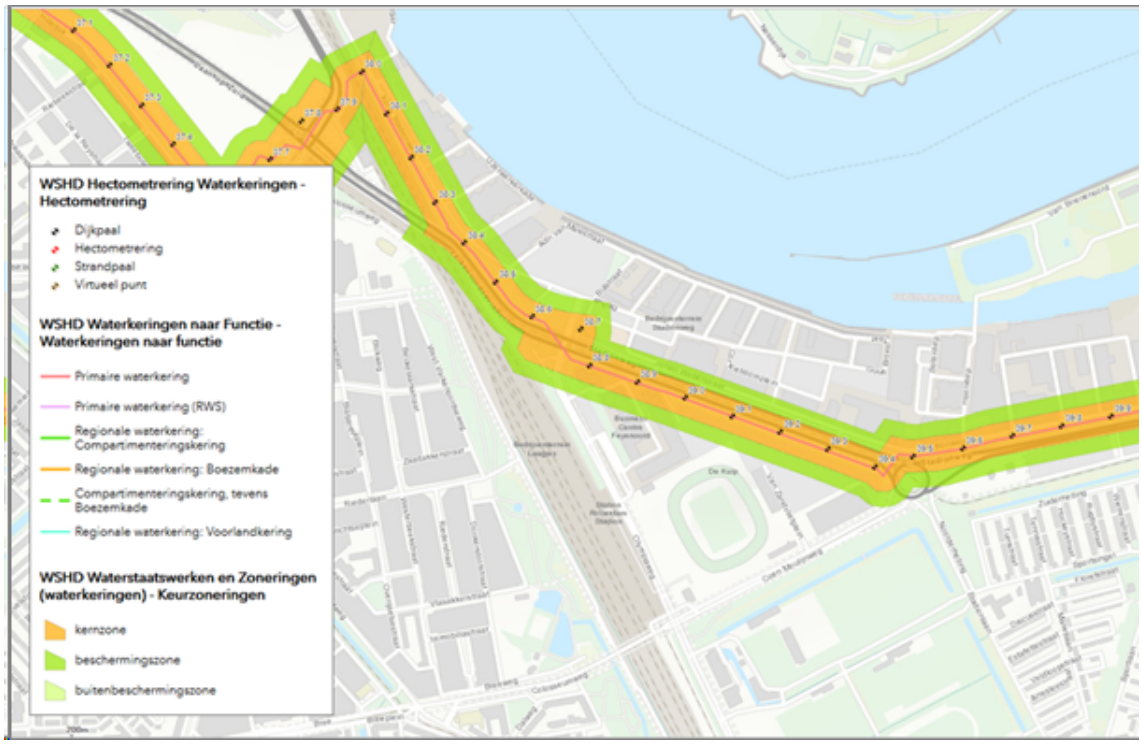


Figuur 5.13. Grindbestorting in de Nieuwe Maas met daarin de locatie van de erosiekuil aangegeven. (Bron: Milieueffectrapportage)

Veiligheid en waterkeringen

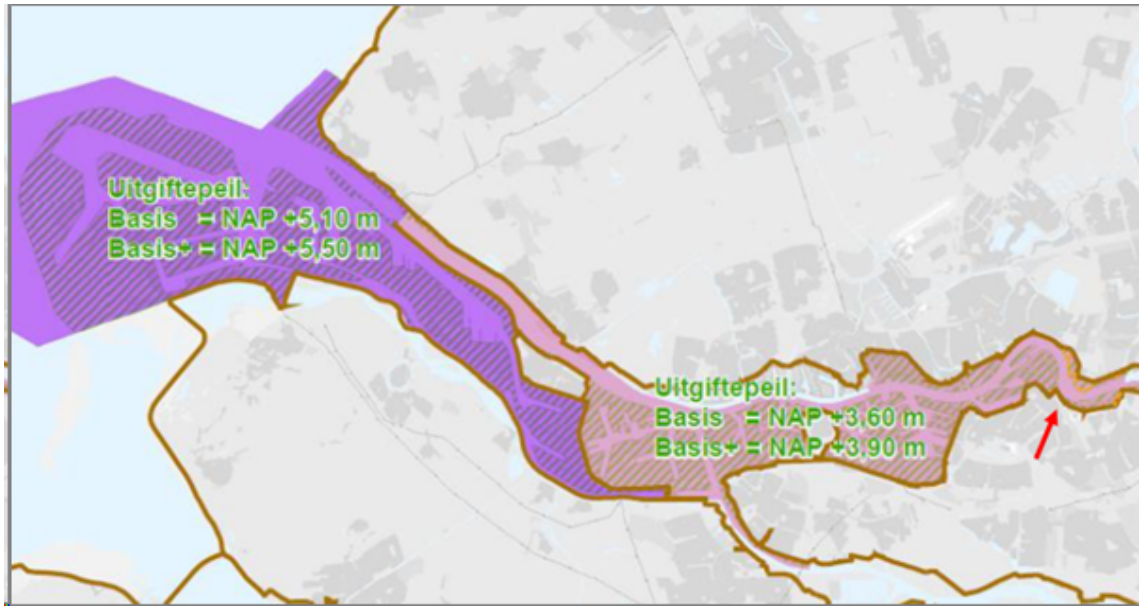
Het plangebied wordt doorsneden door een primaire waterkering (figuur 5.14), welke bescherming biedt tegen hoog water in de Nieuwe Maas. De waterkering ligt ter plekke van de Stadionweg en volgt ter hoogte van het nieuwe stadion voor een kort stuk het spoor, waarna de waterkering via de Rosestraat afbuigt naar het zuidwesten. De kern- en beschermingszone van deze primaire waterkering strekken zich uit over het midden van het plangebied. Binnen de kern- en beschermingszone gelden conform de Keur van Waterschap Hollandse Delta beperkingen en voorschriften ter bescherming van het waterstaatswerk. Voor bouwen binnen deze beschermingszones dient de noodzakelijke vergunning te worden aangevraagd.

De primaire waterkering verdeelt het plangebied daarnaast in een binnen- en een buitendijks deel. De Stadiondriehoek en de groenstrook tussen de wijk Hillevliet en de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht zijn gelegen achter de waterkering en liggen zodoende binnendijks. Het bedrijventerrein Stadionweg is daarentegen gelegen voor de primaire waterkering en ligt zodoende buitendijks.



Figuur 5.14. Uitsnede Beheerregister Waterveiligheid. (Bron: Waterschap Hollandse Delta)

Het buitendijkse deel van het plangebied valt onder het uitgiftepeilenbeleid van de gemeente Rotterdam. Voor het plangebied wordt het uitgiftepeil 'Basis' gehanteerd (figuur 5.15). Dit uitgiftepeil bedraagt 3,60 m +NAP. In de huidige situatie ligt ter plaatse van het plangebied het bestaande maaiveld overal boven 3,60 m +NAP, waardoor geen sprake is van een overstromingsrisico.



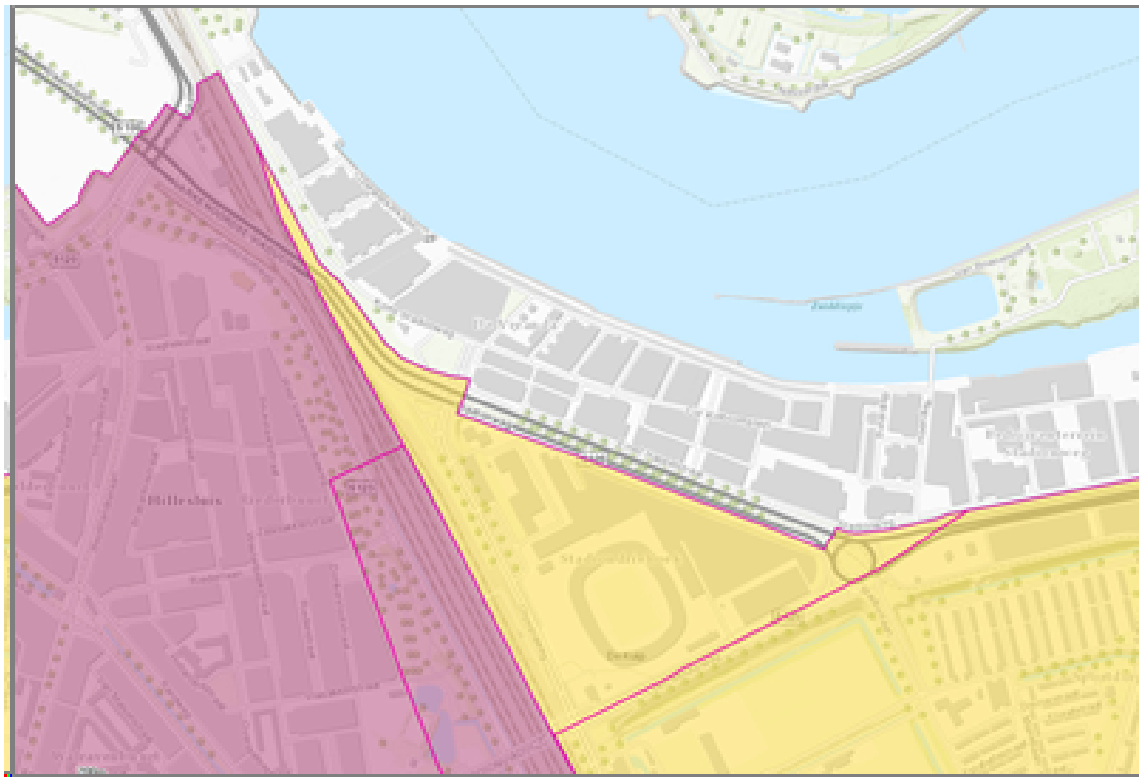
Figuur 5.15. Uitgiftepeil plangebied (rode pijl) (Bron: gemeente Rotterdam)

Oppervlaktewaterkwantiteit

Volgens de Herijking van het Waterplan 2 kent het plangebied geen wateropgave volgens de NBW-norm

(Nationaal Bestuursakkoord Water). Het Waterschap Hollandse Delta is deze wateropgave echter aan het actualiseren. Er wordt voor dit bestemmingsplan nog uitgegaan van de huidige Herijking.

Het binnendijkse deel van het plangebied valt onder twee peilbesluiten en is gelegen binnen drie peilgebieden van het Waterschap Hollandse Delta (figuur 5.16). De groenstrook ten westen van de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht valt onder het peilbesluit 'Hillevliet' en is gelegen in peilgebied Y09.017. Binnen dit peilgebied hanteert het waterschap een vast waterpeil van 2,40 m -NAP. Het deel van het plangebied ten oosten van de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht valt onder het peilbesluit 'Kreeksekade'. De Stadiondriehoek is hierbij gelegen in peilgebied Y10.016. Binnen dit peilgebied hanteert het waterschap een vast waterpeil van 1,50 +NAP. De gronden ten zuiden van de Coen Moulijnweg zijn gelegen in peilgebied Y10.015. Binnen dit peilgebied hanteert het waterschap een vast waterpeil van 2,40 m -NAP.



Figuur 5.16. Peilbesluiten en peilgebieden binnen het plangebied (paars = peilbesluit Hillevliet, geel = peilbesluit Kreeksekade) (Bron: Waterschap Hollandse Delta)

Binnen het plangebied is, behalve de Maas, nauwelijks oppervlaktewater aanwezig. Volgens de Legger wateren en kunstwerken van Waterschap Hollandse Delta zijn enkel ten zuiden van de Coen Moulijnweg en ten westen van de spoorlijn Rotterdam-Dordrecht watergangen gelegen (figuur 5.17). Deze watergangen behoren tot het type 'overige water' en kennen aan weerszijden van de watergang een beschermingszone van 1 m. Binnen de beschermingszones gelden conform de Keur van Waterschap Hollandse Delta beperkingen en voorschriften ter bescherming van de watergang.

Figuur 5.17. Uitsnede Legger wateren en kunstwerken. De oranje lijnen vormen de watergangen behorende tot type 'overig water' (Bron: Waterschap Hollandse Delta)

Afvalwaterketen en riolering

In de huidige situatie wordt binnen het plangebied het afvalwater en het afstromend hemelwater gezamenlijk afgevoerd door een gemengd stelsel.

Toekomstige situatie

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van een nieuw stadion langs en in de Nieuwe Maas, de transformatie van het bestaande stadion (De Kuip), (her)ontwikkeling van vrijwel alle omringende gronden binnen het plangebied en inrichting van de oeverzone van de Nieuwe Maas. Voor een beschrijving van de beoogde inrichting en het programma wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

Het MER (bijlage 1) geeft inzicht in alle relevante watergerelateerde effecten van de gebiedsontwikkeling. Daarnaast zijn specifiek voor het stadion en de in dat kader noodzakelijke vergunningen onderzoeken uitgevoerd, waaronder een rivierkundige beoordeling (bijlage 24).

Bodem en grondwaterhuishouding

Het nieuwe stadion zal gedeeltelijk in de Maas worden gerealiseerd. De aanwezige waterbodem (slib) is slap en verzadigd met water, waardoor de waterbodem gevoelig is voor zettingen. Voordat de voorbelasting aangebracht wordt, en de waterbodem naar landbodem zal veranderen, dienen baggerwerkzaamheden te worden uitgevoerd waardoor de draagkracht van de bodem toeneemt. Daarnaast zal het stadion op palen worden gerealiseerd. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is in 2018 een waterbodemonderzoek voor Feyenoord City - fase 1 uitgevoerd. Hierbij is de kwaliteit van de waterbodem (slib en vaste deel) onderzocht. Het onderzoek heeft aangetoond dat er meer dan 1.000 m³

sterk verontreinigde waterbodem aanwezig is. De verontreiniging is heterogeen verdeeld en bevindt zich in zowel het slib als de vaste waterbodem. Ten behoeve van de ontwikkeling zullen baggerwerkzaamheden worden uitgevoerd. Het bij de baggerwerkzaamheden vrijkomend materiaal kan in verband met de verontreinigingen niet hergebruikt worden en dient te worden afgevoerd naar een erkende verwerker. Conform het Waterbesluit geldt voor de ontgrondingen ten behoeve van de baggerwerkzaamheden geen vergunningplicht. Wel geldt een meldingsplicht en een zorgplicht.

Met betrekking tot de erosiekuil in de Nieuwe Maas leidt de realisatie van het nieuwe stadion en de strekdam tot een vernauwing van de rivier ter hoogte van het nieuwe stadion en daarmee tot een toename in stroomsnelheid. Door de toename in stroomsnelheid zal de erosiecapaciteit toenemen, wat mogelijk tot een toename van de autonome groei van de erosiekuil kan leiden. Ook neemt de stromingsbelasting op de kade toe. Dit kan leiden tot groei van erosie langs de kademuur indien de bodem en teenverdediging niet adequaat is. Doordat er op aantal locaties ook extra stromingsluwe zones worden gecreëerd, wordt er aanslibbing verwacht in deze zones. De maatregelen ten behoeve van de oeververdediging, bodemverdediging en aanslibbing moeten worden meegenomen in het reguliere beheer van de vaarweg en oever. Dit vraagt mogelijk om additionele, aangepaste monitoring en programmering onderhoud. Eventueel benodigde additionele beschermende maatregelen zijn via de Waterwet geborgd.

Binnen de ontwikkeling worden meerdere ondergrondse parkeergarages gerealiseerd. Een tijdelijke grondwaterbemaling kan noodzakelijk zijn om de garages te kunnen aanleggen. Op grond van artikel 3.6 van de Keur van Waterschap Hollandse Delta is het verboden zonder watervergunning grondwater te onttrekken of water in de bodem te infiltreren. Ten behoeve van de aanleg van de ondergrondse parkeergarages moet zodoende een watervergunning worden aangevraagd.

Veiligheid en waterkeringen

Op grond van artikel 3.2 van de Keur van Waterschap Hollandse Delta is het verboden zonder watervergunning:

- gebruik te maken van een waterstaatswerk of bijbehorende beschermingszones door, anders dan in overeenstemming met de waterhuishoudkundige functies, daarin, daarop, daarboven, daarover of daaronder handelingen te verrichten, werken te behouden of vaste substanties of voorwerpen te leggen, te laten staan, te vervangen, te verwijderen, te vervoeren of te laten liggen;
- een waterstaatswerk te vervangen, te verwijderen, te wijzigen of aan te leggen.

De beoogde ontwikkeling voorziet in het bouwen binnen de kern- en beschermingszone van de primaire waterkering binnen het plangebied. De waterkering en bijbehorende zones zijn in het bestemmingsplan vastgelegd op de verbeelding en in de planregels, mede door de bestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Verder moet voor de werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszones van de waterkering op grond van de Keur van Waterschap Hollandse Delta een watervergunning worden aangevraagd.

Op grond van het uitgiftepeilbeleid van de gemeente Rotterdam geldt ter plaatse van het plangebied het uitgiftepeil 'Basis'. In de huidige situatie ligt ter plaatse van het plangebied het bestaande maaiveld overal boven 3,60 m +NAP, waardoor volgens het uitgiftepeilenbeleid geen sprake is van een overstromingsrisico hoger dan de referentiewaarde. In de toekomstige situatie blijft de huidige hoogte van het maaiveld gehandhaafd, waarbij de kade zelfs nog wordt verhoogd ten opzichte van de huidige situatie. De ontwikkellocatie voldoet daarmee aan het uitgiftenbeleid van de gemeente Rotterdam en daarmee ook aan het provinciaal beleid van een minimale waterdichte hoogte van 3,25 m +NAP (voor voldoen aan referentiewaarde t.b.v. het individueel overstromingsrisico) en de minimale waterdichte hoogte van 3,50 m +NAP (voor voldoen aan referentiewaarde t.b.v. het groepsrisico). Het gemeentelijk beleid voor buitendijks bouwen kent een range: bij meer dan 32.500 gebruikers wordt uitgegaan van 3,50 m tot 3,80 m +NAP, bij 117.000 gebruikers van 3,85 m tot 4,04 m +NAP. Met alle relevante

partijen kan tot een realistisch en onderbouwd terreinniveau worden gekomen. Op grond van het Waterbesluit geldt voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, een vergunningplicht. De beoogde ontwikkeling voorziet in de bouw van een nieuw stadion in de Nieuwe Maas en werkzaamheden in de oeverzone. Op grond van het Waterbesluit moet ten behoeve van de bouw van het stadion in de Nieuwe Maas en de werkzaamheden in de oeverzone een watervergunning worden aangevraagd.

Oppervlaktewaterkwantiteit

Op basis van artikel 3.3 van de Keur van Waterschap Hollandse Delta is het verboden zonder watervergunning neerslag door nieuw verhard oppervlak versneld tot afvoer te laten komen. Daarnaast dienen conform de beleidseisen van de gemeente Rotterdam maatregelen te worden genomen waardoor de beoogde ontwikkeling bestand is tegen extreme regenval. Indien sprake is van versnelde afvoer van hemelwater wordt op grond van de Keur van Waterschap Hollandse Delta een watervergunning aangevraagd. Als gekeken wordt naar het totale plangebied is er geen sprake van toename van verhard oppervlak, voor deelgebieden kan dit wel aan de orde zijn. Verder zal het hemelwater worden afgekoppeld. Voor het binnendijks deel van het plangebied zijn maatregelen nodig om bestand te zijn tegen extreme regenval, dit betekent dat de binnendijkse ontwikkelgebieden klimaatbestendig moeten worden ontworpen. Vanwege de incidentele noodzaak voor de maximale waterberging ligt het voor de hand hierbij te zoeken naar combinaties met andere functies zoals sport- en speelvelden. Ook andere oplossingen zijn toepasbaar bijvoorbeeld buffering door groene daken of waterpasserende verharding.

De beoogde ontwikkeling voorziet in het winnen van land en het -bouwen in het waterbergende vermogen van de Nieuwe Maas. Indien een activiteit wordt uitgevoerd in dat deel van het riviergebied dat conform de Beleidslijn Grote Rivieren gedefinieerd is als 'bergend regime', dient de activiteit te voldoen aan de algemene voorwaarden uit de Beleidslijn. Een van deze voorwaarden is dat het verlies aan bergend vermogen moet worden gecompenseerd. Het verlies van het waterbergende vermogen als gevolg van de landaanwinning dient zodoende te worden gecompenseerd. In de Rijn-Maasmonding geldt de volgende compensatieplicht: elk volume dat tussen gemiddeld hoogwater (GHW) en maatgevend hoogwater (MHW) wordt onttrokken, dient te worden gecompenseerd. Dit betekent dat elk volume dat tussen de peilen 1,32 m +NAP en 3,30 m +NAP wordt volgebouwd op een andere locatie gecompenseerd moet worden.

Er dient voor de bouw van het stadion in de eindsituatie 41.000 m³ watercompensatie gerealiseerd te worden. Ten behoeve van de ontwikkeling van het nieuwe stadion zijn verschillende compensatielocaties bekeken. Hiervoor komen onderstaande locaties het beste in aanmerking:

- Eiland van Brienenoord (gemeente Rotterdam) = 34.500 m³;
- Stormpolder (gemeente Krimpen aan den IJssel) = 6.500 m³.

Beide locaties zijn bovenstrooms van de ingreep gelegen, maar dusdanig dichtbij dat de ruimte die hier gecreëerd wordt tussen GHW en MHW meegeteld mag worden als compensatie voor het waterbergingsverlies als gevolg van de ingreep. Met betrokken gemeenten en met RWS-WNZ wordt de feitelijke realisatie nader afgestemd. De benodigde watercompensatie van 41.000 m³ is geborgd in de watervergunning.

De landaanwinning ten behoeve van de bouwfase is groter dan bovenstaande compensatie-eis van 41.000 m³, waardoor in principe een groter volume waterberging gecompenseerd moet worden. Echter, de bouwfase kan met een duur van 5 jaar worden bestempeld als een tijdelijke fase. Voor tijdelijke situaties geldt dat geen compensatie noodzakelijk is zolang de veroorzaakte opstuwing binnen de 1,0 millimeter blijft. Uit de voor de beoogde ontwikkeling opgestelde rivierkundige beoordeling (bijlage 24) blijkt dat voor de bouwfase geen compensatie noodzakelijk is.

Afvalwaterketen en riolering

Conform de Leidraad Riolering en vigerend waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting;
- (in)filtratie van afstromend hemelwater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar RWZI.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitloogbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Waterbeheer

Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het waterschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de 'Keur'. Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder ontheffing van het waterschap gebouwd, geplant of opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast, de aan- of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Voor het onderhoud gelden bepalingen uit de Keur. Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

Voor de beoogde ontwikkeling dient zodoende op basis van de Keur een watergunning te worden aangevraagd ten behoeve van het (tijdelijk) onttrekken van grondwater, bouwwerkzaamheden binnen de kern- en beschermingszone van de primaire waterkering en het versneld afvoeren van hemelwater door nieuw verhard oppervlak.

Water en Waterstaat in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan wordt het oppervlaktewater in het plangebied bestemd als 'Water'. Voor waterkeringen (kernzone) inclusief de beschermingszones geldt een zogenaamde dubbelbestemming. Deze hebben de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' toebedeeld gekregen. De Nieuwe Maas is eveneens bestemd als 'Water'. Het gaat hier onder andere om water voor het scheepvaartverkeer. De oeverzone heeft hierin de specifieke functieaanduiding 'recreatie' gekregen. Binnen deze functieaanduiding zijn de bouwstenen voor een groen-blauwe recreatieve ontwikkeling mogelijk. Het gaat hier bijvoorbeeld om het realiseren van een getijdenpark, dagrecreatie, natuur, een stadsstrand en/of een openlucht zwembad. Verder is ook de strekdam die voor het nieuwe stadion wordt gerealiseerd en waarover ook een langzaamverkeersverbinding zal lopen, mogelijk gemaakt binnen de bestemming 'Water'.

Vaarweg

Met betrekking tot de vaarwegfunctie van de Nieuwe Maas is in het kader van de MER nautisch onderzoek uitgevoerd. Uit het nautisch onderzoek blijkt dat als gevolg van de aanleg van het nieuwe stadion en de strekdam geen merkbare verslechtering zal optreden ten aanzien van de nautische

vlotheid en veiligheid. Wel dienen de volgende maatregelen te worden genomen.

- Verplaatsing van de radarpost. Er is geen merkbare verslechtering ten aanzien van de nautische vlotheid en veiligheid in de nieuwe situatie. Als gevolg van de ingreep wordt er wel een nieuw object langs de vaargeul geïntroduceerd en moet de bestaande radarpost verplaatst worden.
- Tijdens de bouwfase zal de activiteit op de vaarweg toenemen als gevolg van materiaalaanvoer over de vaarweg en werkzaamheden in de vaarweg. Deze extra activiteit op een toch al drukke vaarroute zorgt voor een toename in het risico op aanvaringen. In de bouwfase zal hier een (scheepvaart)verkeersplan en tijdelijke vergunning voor moeten worden aangevraagd bij Rijkswaterstaat.
- Beheer van de stabiliteit van de strekdam en het eventueel aanbrengen van aanvaarbeveiliging ter plaatse van de strekdam. De stroming langs de strekdam kan schade aan de dam veroorzaken (erosie van teen). De strekdam moet worden opgenomen in de monitoring en programmering van onderhoud. Om gevolgen van een mogelijke aanvaring van de strekdam te reduceren, kan een aanvaarbeveiliging langs de dam worden ontworpen en aangebracht.

Conclusie

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse. Met de aanvraag van de benodigde watervergunningen en de inachtneming van eventuele mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld voor opvang van piekbuien) worden negatieve effecten uitgesloten. De benodigde watervergunningen hebben betrekking op:

- het (tijdelijk) onttrekken van grondwater;
- het bouwen binnen beschermingszones van de primaire waterkering;
- het versneld afvoeren van hemelwater door nieuw verhard oppervlak;
- het bouwen in de Nieuwe Maas.

De bouwactiviteiten in het buitendijkse deel van het plangebied worden ondervangen door het uitgiftepeilbeleid van de gemeente Rotterdam.

5.3.6 Bodemkwaliteit

Toetsingskader

De kwaliteit van de bodem wordt gewaarborgd in de Wet Bodembescherming. De bodemkwaliteit kan van invloed zijn op de beoogde functies, of financiële haalbaarheid van een bestemmingsplan. De bodem zelf kan ook verschillende functies hebben, zoals een archeologische of aardkundige waarde, energieopslag, waterberging of drinkwaterwinning. Deze functies worden voor zover relevant elders in deze toelichting beschouwd. In deze paragraaf staat de kwaliteit van de bodem centraal.

Ter bescherming van toekomstige gebruikers worden bij nieuwe bestemmingen, of veranderingen van de huidige bestemmingen, bepaalde eisen gesteld aan de kwaliteit van de bodem. Dat betekent dat soms onderzoek moet worden gedaan naar de bodemkwaliteit. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van een (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging wordt in deze paragraaf aangegeven hoe daar in relatie met de beoogde bestemming mee wordt omgegaan. Daaruit zal moeten blijken dat de beoogde bestemming haalbaar is.

Onderzoek

Uit de informatie in het MER blijkt dat de bodem binnen het plangebied van Feyenoord City in het algemeen verontreinigd is met hoofdzakelijk immobiele stoffen (zware metalen en PAK). Delen van het plangebied zijn matig tot sterk verontreinigd. Op locaties waar een functiewijziging is voorzien, dient de bodemkwaliteit geschikt te worden gemaakt voor de beoogde functie. Waar nodig zullen (sanerings)maatregelen genomen worden. Dit kan gerealiseerd worden door het (gedeeltelijk)

verwijderen van de aanwezige verontreinigingen (kwaliteitsverbetering grond). Daarnaast is het ook mogelijk om verontreinigingen af te dekken en zo het contactrisico weg te nemen.

In verband met de ontwikkeling van fase 1 is onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van de landbodem (bijlage 11) en de waterbodem (bijlage 12). Uit het verkennend (land)bodemonderzoek blijkt dat de grond van het maaiveld tot 1,0 m -mv over het algemeen ten hoogste licht verontreinigd is. Plaatselijk zijn verontreinigingen aangetroffen. Nader onderzoek is noodzakelijk om de geschiktheid voor de beoogde herinrichting te onderzoeken. Nog niet alle percelen binnen fase 1 zijn onderzocht, vanwege onder meer nog aanwezige bebouwing.

Conclusie

De bodemkwaliteit binnen het plangebied is op hoofdlijnen in beeld gebracht op basis van bureauonderzoek. Voor fase 1 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal in het kader van de omgevingsvergunningaanvragen aanvullend onderzoek noodzakelijk zijn om een actueel beeld te geven van de bodemkwaliteit. Daar waar de bodemkwaliteit niet voldoende is voor de beoogde functie zijn (sanerings)maatregelen noodzakelijk. Verder is vanwege de zettingsgevoeligheid bouwen op palen noodzakelijk.

5.3.7 Externe veiligheid

Toetsingskader

Externe veiligheid gaat over risico's voor de omgeving als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen, zoals productie, op- en overslag en transport. Rotterdam, met zijn haven en vele industriële activiteiten, is bij uitstek een stad waar externe veiligheid een grote rol speelt. Daarnaast vindt in de regio veel transport van gevaarlijke stoffen plaats. Dat Rotterdammers daardoor gemiddeld een groter risico lopen betrokken te raken bij een incident met gevaarlijke stoffen is evident. Verantwoord omgaan met die risico's is een belangrijke opgave voor Rotterdam. Het reduceren en beheersen van deze risico's is het terrein van externe veiligheid.

Externe veiligheid heeft betrekking op inrichtingen (risicovolle bedrijven), transport (water, weg, spoor en buisleidingen) en luchthavens. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden veiligheidsnormen opgelegd aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Er is aparte wetgeving voor vuurwerk en explosieven voor civiel gebruik. Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Basisnet beschrijven het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor de oevers van de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas heeft de provincie Zuid-Holland in de provinciale omgevingsverordening een veiligheidszone vastgesteld, waarbinnen in principe geen bebouwing is toegestaan (in verband met plasbrandrisico's). Onder voorwaarden kan hiervan worden afgeweken. Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

In de wetgeving zijn grenswaarden vastgelegd voor het plaatsgebonden risico (PR) en een oriënterende waarde voor het groepsrisico (GR). Deze hebben als doel zowel individuen als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het PR is de kans dat iemand overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen in zijn omgeving. Dit risico zegt iets over de kans op een ongeval met dodelijke slachtoffers. Het GR is de kans dat meerdere personen tegelijk dodelijk slachtoffer worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen in hun omgeving. Dit risico zegt iets over de omvang van een ongeval en de maatschappelijke ontwrichting. Het GR kent geen wettelijke normen of grenswaarden, maar een oriënterende waarde en een verantwoordingsplicht door het bevoegd gezag.

Rotterdams beleid

De wetgever biedt gemeenten beleidsvrijheid om groepsrisicobeleid te formuleren dat recht doet aan lokale omstandigheden. In Rotterdam is dit vastgelegd in het Beleidskader Groepsrisico. Daarin streeft Rotterdam voor stad en haven naar een situatie waarbij het groepsrisico voor alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en/of uitbreiding van risicovolle activiteiten zo laag mogelijk is. Bij voorkeur een situatie die de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. Deze ambitie krijgt vorm door, ongeacht de hoogte van het GR ten opzichte van de oriëntatiewaarde, te streven om het GR niet toe te laten nemen, waarbij een afname de voorkeur geniet. Indien dit niet realistisch is, wordt door middel van maatwerk gestreefd naar een zo laag mogelijk GR. Bij een toename van het GR als gevolg van een plan, of een overschrijding van de oriënterende waarde is advies nodig van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR).

Voor een uitgebreide beschrijving van de vigerende toetsingskaders wordt verwezen naar het rapport met bijlagen in bijlagen 13 en 14.

Onderzoek

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe risicobronnen mogelijk. Wel zijn in (de omgeving van) het plangebied verschillende risicovolle inrichtingen gelegen. Verder worden in (de omgeving van) het plangebied gevaarlijke stoffen vervoerd over het spoor, het water, de weg en door buisleidingen. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling zijn ten aanzien van externe veiligheid verschillende onderzoeken uitgevoerd. Het aspect externe veiligheid komt aan bod in de milieueffectrapportage (bijlage 1), de veiligheidseffectrapportage (VER, bijlage bij de milieueffectrapportage) en het rapport 'Onderzoek externe veiligheid Feyenoord City' (bijlagen 13 en 14). Deze paragraaf geeft een overzicht van de belangrijkste resultaten en conclusies.

Risicovolle inrichtingen

In (de omgeving van) het plangebied zijn in totaal 14 risicovolle inrichtingen gelegen (tabel 5.2). Het overgrote deel van deze risicobronnen is niet relevant voor het plangebied in verband met de ligging van het plangebied buiten het invloedsgebied. Voor deze inrichtingen geldt dat geen nader onderzoek noodzakelijk is.

Tabel 5.2 Risicovolle inrichtingen in (de omgeving van) het plangebied

	risicobronnen	**wet- en regelgeving**	**invloedsgebied [m]**	**afstand tot plangebied [m]**	**relevant**
1.	Gasverdeelstation W-098	Activiteitenbesluit milieubeheer	25	0	nee*)
2.	lpg-tankstation; Vogel B.V., Stadionweg	Bevi, C. effectafst. lpg-tankstations	150; 160	0	ja
3.	lpg-tankstation; Mos B.V., Korte Stadionweg	Bevi, C. effectafst. lpg-tankstations	150; 160	0	nee*)
4.	lpg-tankstation; Vogel B.V., Korte Stadionweg	Bevi, C. effectafst. lpg-tankstations	150; 160	0	nee*)
5.	Hunter Douglas	Bevi	500	600	nee
6.	Argos Rotterdam (lpg-tankstation)	Bevi, C. effectafst. lpg-tankstations	150; 160	600	nee

7.	EG retail (lpg-tankstation)	Bevi, C. effectafst. lpg-tankstations	150; 160	1.100	nee
8.	Unilever	Bevi	50	1.300	nee
9.	Tank en shop (lpg-tankstation)	Bevi, C. effectafst. lpg-tankstations	150; 160	1.300	nee
10.	Kralings zwembad	Activiteitenbesluit	25	1.400	nee
11.	Codrico B.V.	Activiteitenbesluit milieubeheer	< 50	1.300	nee
12.	Galvame B.V.	Bevi	930	3.850	nee
13.	Expresso BV	Bevi	1.682	3.750	nee
14.	C. Steinweg Handelsveem	Bevi	1.500	ca. 4.000	nee

*) Deze risicobronnen zijn wel relevant in de huidige situatie. Bij de ontwikkeling van het plangebied worden deze bronnen geamoveerd.

Wel relevant voor het plangebied zijn drie lpg-tankstations en een gasverdeelstation (nr. 1 t/m 4 in tabel 1). De lpg-tankstations vallen onder de werkingssfeer van het Bevi. Bij de ontwikkeling van Feyenoord City zullen twee van de drie tankstations binnen fase 1 verdwijnen. Het derde tankstation, gelegen aan de Stadionweg 48 (buiten het plangebied), blijft echter bestaan. Met betrekking tot het PR maakt het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk die kunnen leiden tot knelpunten. Uit de analyse in bijlage 13 blijkt dat het GR in de huidige situatie ver boven de oriëntatiewaarde ligt, maar dat de gebiedsontwikkeling niet leidt tot een toename van het GR. Conform het Bevi dient het GR wel verantwoord te worden.

Met betrekking tot het gasverdeelstation geldt hetzelfde als voor de twee lpg-tankstations: bij de ontwikkeling van het plangebied wordt het gasverdeelstation geamoveerd.

Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor

In (de omgeving van) het plangebied worden over twee spoortrajecten gevaarlijke stoffen vervoerd: het spoortraject Rotterdam Lombardijen-Rotterdam Centraal en het spoortraject Barendrecht Vork-Waalhaven ZO (tabel 5.3). Beide spoortrajecten vallen onder het Bevt en maken onderdeel uit van het Basisnet.

Tabel 5.3 Transportroutes gevaarlijke stoffen over het spoor

	risicobronnen	**wet- en regelgeving**	**invloedsgebied [m]**	**afstand tot plangebied [m]**	**relevant**
1.	Spoorlijn R'dam Lombardijen-R'dam Centraal	Bevt	> 4.000	0	ja
2.	Spoorlijn Barendrecht Vork-Waalhaven ZO	Bevt	> 4.000	3.000	ja

Het spoortraject Rotterdam Lombardijen-Rotterdam Centraal doorsnijdt het plangebied van noord naar zuid. De PR-contour (PR = 10^{-6}/jaar) van het spoortraject ligt op 1 tot 7 m, gemeten vanaf het midden van de spoorlijn. De contour reikt daarmee niet tot het plangebied, waardoor het PR geen beperkingen oplevert voor de beoogde ontwikkeling. In verband met het vervoer van zeer toxische vloeistoffen reikt het invloedsgebied van het spoortraject tot meer dan 4.000 m. Het plangebied is direct naast het spoortraject gelegen en valt daarmee in zijn geheel binnen het invloedsgebied. In verband met de ligging van het plangebied binnen 200 m van de transportroute is berekening van het GR noodzakelijk. Uit de berekening van het GR blijkt dat het GR in de referentiesituatie op 0,60 maal de oriëntatiewaarde ligt. Het maximale programma zoals vastgelegd in het bestemmingsplan leidt tot een GR van 2,35 maal de oriëntatiewaarde. In verband met de toename van het GR is een uitgebreide verantwoording van het GR noodzakelijk. Hiervoor is door de gemeente Rotterdam advies gevraagd aan de Veiligheidsregio.

Verder is voor het spoortraject sprake van een plasbrandaandachtsgebied (PAG) dat reikt tot 30 m vanaf de buitenste spoorstaaf. De concourse van het nieuwe stadion en de te overdekken Oude Stadionweg (wordt onderdeel van het stadion) en de Rosestraatplot zijn gelegen binnen het PAG. Het stadion zelf is gelegen buiten het PAG. Dit betekent dat in het kader van het ontwerp van het nieuwe stadion getoetst is aan de noodzakelijke bouwkundige maatregelen. Deze maatregelen zijn in de VGR bij het bestemmingsplan en in het ontwerp van het stadion meegenomen.

Transport van gevaarlijke stoffen over het water

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water vindt plaats over de Nieuwe Maas. De rivier valt onder de werkingssfeer van het Bevt en is onderdeel van het Basisnet. Over de Nieuwe Maas worden toxische gassen vervoerd. Conform de regeling Basisnet is voor de Nieuwe Maas een PR 10^{-6}/jaar-contour vastgesteld van 0 m. De contour reikt daarmee niet tot het plangebied, waardoor het PR geen beperkingen oplevert voor de beoogde ontwikkeling. Het invloedsgebied van de Nieuwe Maas reikt tot een afstand van 1.070 m. Het plangebied is direct naast de rivier gelegen en valt daarmee in zijn geheel binnen het invloedsgebied. In verband met de ligging van het plangebied binnen 200 m van de transportroute is berekening van het GR noodzakelijk. Uit de berekening blijkt dat het GR marginaal toeneemt en ruim onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde blijft. Conform het Bevt geldt dat een beperkte verantwoording van het GR noodzakelijk is met aandacht voor de elementen rampenbestrijding en zelfredzaamheid. Hiervoor is door de gemeente Rotterdam advies aan de Veiligheidsregio gevraagd.

Verder valt een deel van het plangebied binnen de vrijwaringszone van de Nieuwe Maas. Deze vrijwaringszone beslaat 25 m gemeten vanaf de begrenzingslijn, waarbij de begrenzingslijn samenvalt met de huidige oever. In de huidige situatie bevinden zich geen objecten in de vrijwaringszone, in de toekomstige situatie valt echter het nieuwe stadion deels binnen de begrenzingslijn (in het water) en deels binnen de vrijwaringszone. Ook valt het Mallegatplot deels binnen de vrijwaringszone. De ligging binnen de vrijwaringszone maakt dat, conform de Handreiking Bouwbeperkingen, met het oog op plasbrand extra bouwkundige eisen gesteld kunnen worden aan nieuwe gebouwen. Daarnaast geldt conform het Bevt een aanvullende motivatieplicht.

In overleg met RWS is bepaald dat verplaatsing van de vaarroute in combinatie met de aanpassing van de 'formele' begrenzingslijn (leggerlijn) mogelijk is nu de realisatie van een langsdam ter hoogte van het stadion onderdeel van de ontwikkeling is (zie bijlage 28). De langsdam kan dan de nieuwe begrenzingslijn van de vaarweg vormen. Hiermee zal het stadion buiten en het Mallegatplot grotendeels buiten de vrijwaringszone komen te liggen.

Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg vindt plaats ten zuiden en ten oosten van het plangebied, over de autosnelwegen A15 en A16 (tabel 5.4). Beide wegen vallen onder het Bevt en maken onderdeel

uit van het Basisnet. De A16 ligt circa 1.200 m ten oosten van het plangebied en de A15 circa 3.000 m ten zuiden van het plangebied. Beide wegen kennen een invloedsgebied van meer dan 4.000 m, waarmee het plangebied binnen het invloedsgebied valt. Het plangebied ligt echter buiten 200 m van de transportroutes, waardoor berekening van het GR niet noodzakelijk is. Wel is een (beknopte) verantwoording van het GR noodzakelijk. Gelijk aan de situatie bij het spoortraject Barendrecht Vork-Waalhaven ZO betekent dit dat gesignaleerd wordt dat als gevolg van een incident op beide wegen mogelijk een toxische wolk het plangebied kan bereiken. Echter, deze situatie is niet anders dan elders in de gemeente Rotterdam en vereist geen specifieke maatregelen in het plangebied.

Tabel 5.4 Transportroutes gevaarlijke stoffen over de weg

	risicobronnen	wet- en regelgeving	invloedsgebied [m]	afstand tot plangebied [m]	relevant
1.	Autosnelweg A16	Bevt	> 4.000	1.200	ja
2.	Autosnelweg A15	Bevt	> 4.000	3.000	ja

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Binnen het plangebied is een hoofdaardgastransportleiding (W-530-02) gelegen. De leiding ten zuiden van het nieuwe stadion wordt buiten gebruik gesteld en zal worden overgedragen aan de gemeente Rotterdam. De leiding zal in fasen worden verwijderd. De aardgastransportleiding vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling van Feyenoord City.

Verantwoording groepsrisico

Zoals hierboven beschreven ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van meerdere risicovolle bronnen, waarvoor een verantwoording groepsrisico (VGR) noodzakelijk is. De VGR is een bestuurlijke afweging van de (kwantitatieve) hoogte van het GR in relatie tot de aanwezige en mogelijk aanvullend te treffen bron- en ruimtelijke maatregelen, de bestrijdbaarheid van een mogelijk incident en de zelfredzaamheid van de aanwezige bevolking. De relevante risicovolle bronnen betreffen het lpg-tankstation aan de Stadionweg 48, het spoortraject Rotterdam Lombardijen-Rotterdam Centraal en de Nieuwe Maas. Het rapport met bijlagen in bijlagen 13 en 14 bevat de inhoudelijk elementen die relevant zijn voor de verantwoording van het GR. Deze paragraaf geeft een samenvattend overzicht. Bijlage 14.5.2 bevat de uitgebreide verantwoording. Het advies van de Veiligheidsregio zit als bijlage bij deze verantwoording.

Relevante gevaarlijke stoffen en maatgevende scenario's

Het plangebied is gelegen binnen de invloedsgebieden van de stofcategorieën brandbare vloeistoffen, brandbare gassen, toxische vloeistoffen en toxische gassen (tabel 5.5). Afhankelijk van de stofsoort kunnen bij een incident drie typen externe gevaren optreden: brand, explosie en gifwolk. De bijbehorende maatgevende scenario's betreffen plasbrand, koude BLEVE, warme BLEVE, wolkbrandexplosie, fakkelbrand en toxische wolk (tabel 5.6). Specifiek voor het stadion zijn de effecten nader geanalyseerd in een rapport brandveiligheid. De effecten van een toxische wolk zijn geanalyseerd in het rapport 'Feyenoord City-Beschouw Toxische Wolk'.

Met betrekking tot het plangebied zijn alle gevaren en scenario's mogelijk/relevant. Op basis van de maatgevende scenario's zijn de te nemen maatregelen bepaald.

Tabel 5.5 Relevante gevaarlijke stoffen voor het plangebied per risicobron

risicobron	brandbaar gas	brandbare vloeistof	toxisch gas	toxische vloeistof
lpg-tankstation	x	x	x	x
Spoortraject R'dam Lombardijen-R'dam Centraal	x	x	x	x
Nieuwe Maas	x			

Tabel 5.6 Maatgevende scenario's per risicobron

maatgevende scenario's risicobron	plasbrand	koude BLEVE	warme BLEVE	wolkbrand-explosie	fakkel-brand	toxische wolk	gevaren
Spoortraject R'dam Lombardijen-R'dam Centraal	x	x	x	x	x	x	brand, explosie en gifwolk
Nieuwe Maas	x	x	n.v.t.	x	x	x	brand, explosie en gifwolk
lpg-tankstation	n.v.t.	x	x	x	x	n.v.t.	brand, explosie

Maatregelen

De te nemen maatregelen worden beschreven in het rapport 'Onderzoek externe veiligheid Feyenoord City', paragraaf 5.3 t/m 5.5 (bijlage 13 en 14). De volgende typen maatregelen staan beschreven:

- maatregelen ter beperking van het groepsrisico (paragraaf 5.3);
- maatregelen voor bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid (paragraaf 5.4);
- maatregelen plasbrandaandachtsgebied en vrijwaringszone (paragraaf 5.5).

Verder is met het stadionontwerp rekening gehouden met de, met name in het VER-proces, door verschillende partijen aangedragen maatregelen. Samenvattende overzichten van deze maatregelen worden beschreven in de hierboven genoemde paragrafen van het rapport 'Onderzoek externe veiligheid Feyenoord City'.

De overige deelgebieden worden stedenbouwkundig (en programmatisch) nog verder uitgewerkt. Vertegenwoordigers van het ontwerpteam Feyenoord City, de gemeente Rotterdam, de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, de Stichting Gebiedsontwikkeling en DCMR hebben op basis van de elementen VGR eisen en aandachtspunten voor de verschillende bestemmingsplanplots geformuleerd. Daarbij zijn ook de VER-eisen meegenomen. Een beschrijving hiervan staat in paragraaf 5.6 van het rapport 'Onderzoek externe veiligheid Feyenoord City' en in de VGR.

Voor een aantal maatregelen aan de bron vindt momenteel overleg plaats met Prorail, zodat voor vaststelling van het bestemmingsplan vaststaat welke maatregelen getroffen worden.

In de VGR staan daarnaast ruimtelijke en bouwkundige maatregelen. Voor het stadion zijn deze in detail uitgewerkt en verwerkt in het ontwerp van het stadion. Vanwege de bouw in de Nieuw Maas en de daarmee samenhangende risico's is in het bestemmingsplan bepaald dat het stadion enkel gebruikt

mag worden als de strekdam is gerealiseerd.

Voor de ontwikkelgebieden binnen Feyenoord City zijn de ruimtelijke en bouwkundige maatregelen per plot benoemd. Generieke ruimtelijke en bouwkundige maatregelen zoals het verlagen van de personendichtheid en vergroten van de afstand tot de bron is maar beperkt mogelijk gelet de keuze om op deze compacte binnenstedelijke locatie een deel van de woningbouwopgave van Rotterdam te realiseren. In het bestemmingsplan is wel een nadere eis opgenomen zodat bij de omgevingsvergunning eisen kunnen worden gesteld aan de positionering van gebouwen, vrijhouden van vluchtwegen etc.

De VGR gaat ook in op maatregelen voor de bereikbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Voor het stadion zijn deze maatregelen in detail uitgewerkt en onder meer verwerkt in het brandveiligheidsrapport. Voor de ontwikkelgebieden binnen Feyenoord City zijn deze maatregelen per plot benoemd. Het betreft onder meer blusvoorzieningen, opstelplaatsen en bereikbaarheid voor brandweer, aanduidingen van vluchtroutes en schuilmogelijkheden. Deze maatregelen worden getroffen, dit wordt vastgelegd in afspraken met de ontwikkelende partijen. In de planregels is geborgd dat de VRR om advies wordt gevraagd bij de nadere plotuitwerkingen.

Het GR en de hoogte van het GR is daarmee uitgebreid verantwoord gelet op het groot maatschappelijk belang van de ontwikkeling Feyenoord CIty en het pakket van maatregelen dat wordt getroffen.

Conclusie

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van het lpg-tankstation aan de Stadionweg 48, het spoortraject Rotterdam Lombardijen-Rotterdam Centraal en de Nieuwe Maas. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal het GR (in delen van het plangebied) aanzienlijk toenemen. Uit de VGR blijkt dat een pakket aan maatregelen wordt getroffen om te komen tot een aanvaardbare risicosituatie.

Gelet hierop en gelet op de doelstellingen die met het realiseren van Feyenoord City worden gerealiseerd is de afweging gemaakt dat de ontwikkeling van Feyenoord City gewenst is.

5.3.8 Ecologie

Toetsingskader

De Europese Unie heeft richtlijnen opgesteld om de biodiversiteit te behouden. Nederland heeft hieraan uitwerking gegeven in de Wet natuurbescherming. De Wet natuurbescherming beschermt specifieke gebieden (Natura 2000) op basis van Europese richtlijnen: Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn en Wetlands. Voor deze juridisch beschermde gebieden gelden per gebied specifieke instandhoudingsdoelen voor de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna.

De Wet natuurbescherming regelt ook de soortbescherming en geldt voor heel Nederland. Voor alle in het wild levende planten en dieren geldt een algemene zorgplicht. Tevens is een lijst van kracht met beschermde soorten. De bescherming van deze soorten is nader uitgewerkt in verbodsbepalingen.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan dient rekening te worden houden met de gevolgen van het plan voor de natuur. Gekeken dient te worden of ten gevolge van het plan, of bij de uitvoering van het plan geen blijvende schadelijke effecten zullen optreden aan gebieden en soorten. Dit moet 'op voorhand in redelijkheid' worden ingeschat via een deskundigenrapport (zgn. natuurtoets of ecologische toets).

Als er mogelijk effecten zijn, moet aannemelijk worden gemaakt dat daarvoor een ontheffing Wet natuurbescherming kan worden verkregen en/of dat met zorgvuldig handelen schade kan worden voorkomen. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt een vergunningplicht. Als een vergunning nodig is, dan moet, om de uitvoerbaarheid voor het bestemmingsplan aan te tonen, aannemelijk worden gemaakt dat een vergunning kan worden verleend, zo nodig met mitigerende maatregelen, of door middel van compensatie.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Natura 2000

Het plangebied ligt op grote afstand van Natura 2000-gebieden. De Boezems Kinderdijk liggen op ruim 7 km, de Oude Maas op ongeveer 6 km afstand, de Biesbosch op een afstand van ongeveer 17 km. Uit het MER blijkt dat significant negatieve effecten binnen Natura 2000 ten gevolge van het bestemmingsplan Feyenoord City kunnen worden uitgesloten. Uit een Aeriusberekening volgt dat er geen sprake is van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, zowel in de aanlegfase als de gebruiksfase. Zie voor de berekeningen bijlage 5, 6 en 7.

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied ligt deels in de Nieuwe Maas en grenst aan een tweetal natuurgebieden die zijn opgenomen in het Natuurnetwerk Nederland. Het gaat om het Eiland van Brienenoord en Polder de Esch (aan de overzijde van de Nieuwe Maas). De ontwikkeling van Feyenoord City leidt niet tot oppervlakteverlies binnen de voorgenoemde gebieden.

Natuurkaart Rotterdam

Een deel van het plangebied maakt deel uit van de ecologische kerngebieden en verbindingen die zijn opgenomen op de Natuurkaart Rotterdam. De kade is opgenomen als 'kans voor vergroenen havenbekkens' en een klein deel als 'groene wijkdooradering'. Ook het gebied ten zuiden van De Kuip en ten westen van het spoor is aangeduid als 'groene wijkdooradering'. De Nieuwe Maas is opgenomen als 'getijdenrivier'. Bij de ecologische kwaliteitsverbetering en/of vergroting van groenelementen kan het positieve effect opwegen tegen het ruimtebeslag van het stadion, en wordt het effect in het kader van de natuurkaart Rotterdam gecompenseerd.

Soortenbescherming

In het kader van het MER is een verkennend bureau- en veldonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat er binnen het plangebied verschillende beschermde soorten kunnen voorkomen, waaronder vleermuissoorten. Ook zijn kraaiennesten aangetroffen en een bezet nest van een onbepaalde vogelsoort. Mogelijk gaat het in het laatste geval (lichtmast kuip) om een slechtvalk. Voorafgaand aan toekomstige werkzaamheden ter plaatse of in de directe omgeving van dat nest is vervolgonderzoek noodzakelijk. De kraaiennesten zijn niet jaarrond beschermd.

Incidenteel zijn in de Nieuwe Maas zeehonden aanwezig. De Nieuwe Maas vormt ook een trekroute voor beschermde vissen (houting en steur). Deze vissoorten trekken vanaf de Noordzee via de Nieuwe Maas het binnenland in om daar te paaien. De Nieuwe Maas is ter hoogte van het plangebied echter te diep en heeft binnen de contouren van het plangebied geen ondiepe oevers om als paaiplaatsen te kunnen fungeren. De aanwezigheid van andere beschermde vissoorten kan worden uitgesloten.

Tijdens de bouwfase kan er sprake zijn van verstoring als gevolg van onderwatergeluid bij

heiwerkzaamheden. Gezien de beperkte verblijfsduur van de beschermde soorten binnen de invloedsfeer van de verstoring, en het tijdelijke karakter van de werkzaamheden, is het negatieve effect op deze soorten beperkt.

Fase 1

In verband met de sloop van gebouwen binnen fase 1 is nader onderzoek uitgevoerd naar vleermuizen. Binnen het projectgebied is een verblijfplaats van vleermuizen aangetroffen. Het betreft een zomerverblijf van een enkel individu van de gewone dwergvleermuis achter een reclamepaneel aan de gevel van Koperslagerstraat 20. De aangetroffen verblijfplaats van de gewone dwergvleermuis is beschermd. Om deze reden is in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag voor het nieuwe stadion ook een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd welke naar verwachting wordt verleend.

Conclusie

Gezien de uitkomsten van de onderzoeken staat de Wet natuurbescherming de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. Waar nodig zullen vanwege de sloop- en bouwwerkzaamheden mitigerende/compenserende maatregelen worden getroffen.

5.3.9 Duurzaamheid en energie

Toetsingskader

In het MER zijn de effecten van de gebiedsontwikkeling beoordeeld op basis van verschillende criteria binnen de thema's energietransitie, klimaatadaptatie en circulaire economie. Voor Feyenoord City is een energievisie opgesteld. Daarnaast wordt voor de gebiedsontwikkeling een BREAAM certificering uitgevoerd. Ten slotte geeft het Masterplan inzicht in de uitwerking van de duurzaamheidsambities van Feyenoord City.

Onderzoek en conclusies

Energietransitie

Energieverbruik

Op basis van kentallen voor warmte, koude en elektriciteitsgebruik per type gebruiksfunctie per m² bvo is in de Energievisie Feyenoord City een tweetal vraagscenario's doorgerekend, waarbij het uitgangspunt is dat de energievoorziening minimaal moet kunnen voldoen aan het minimum scenario en bij voorkeur aan het maximum scenario zoals beschreven in het Startdocument bestemmingsplan en MER van Feyenoord City. In het voorkeursalternatief zoals dat wordt mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan bedraagt de totale maximale energievraag op basis van dit scenario 306 terajoule (TJ).

Opwekken duurzame energie

In de energievisie en het MER is op basis van verschillende scenario's bekeken op welke wijze de vraag naar energie in Feyenoord City kan worden ingevuld met hernieuwbare energiebronnen. Op basis van die verkenning wordt aanbevolen om het scenario Mixed case te volgen bij de verdere gebiedsontwikkeling van Feyenoord City. In dit scenario kunnen de mogelijkheden van warmte koude opslag (WKO) optimaal worden gecombineerd met stadsverwarming en wordt optimaal gebruikgemaakt van de beschikbare ruimte in de ondergrond voor WKO en op daken voor de productie van zonne-elektriciteit. Daarmee is het een duurzaam en kosteneffectief scenario, waarbij niet op voorhand moet worden uitgesloten dat hogere doelstellingen en/of meer investeringen in het verder verlagen van het energiegebruik en het verhogen van het (lokaal) opwekken van duurzame energie mogelijk zijn. Het mixed case scenario heeft een energieneutraliteit van 62% (basis 2030) en zal door het verduurzamen van het stadsverwarmingsnet en de nationale elektriciteitsvoorziening op termijn volledig duurzaam kunnen worden. Ook biedt zij

ruimte voor enige mate van individuele oplossingen, zoals zonthermie en warmtepompen. Tot slot wordt verwacht dat de impact voor milieu en omgeving bij de mixed case minimaal is terwijl toch een hoge mate van energieneutraliteit in het gebied van Feyenoord City zelf wordt bereikt.

Klimaatadaptatie

De gemeente Rotterdam heeft de strategie 'Resilient Rotterdam' opgesteld waarin wordt gewerkt aan een veerkrachtige en toekomstbestendige stad voor iedereen. Ook Feyenoord City maakt deel uit van deze veerkrachtige en toekomstbestendige stad. Klimaatadaptatie is hiervan een belangrijk onderdeel. Het gebied Feyenoord City is veerkrachtig en biedt voldoende ruimte om in te spelen op het veranderende klimaat.

Water

Voor het gebied Feyenoord City behelst dit:

- opvangen van water op groene daken en waterpleinen (infiltratie- en bergingsmogelijkheden), dit zorgt tevens voor zuivering van het water voordat het in het riool of oppervlaktewater terecht komt;
- ruimtereservering voor berging van overtollig water ingeval van een calamiteit, op een plek waar het niet tot schade of uitval van functies leidt;
- het voorkomen van instroom van water in bijvoorbeeld tunnels en ingangen van gebouwen door drempels.

Warmte

Het vaststellen van een beschermingsniveau voor hitte moet voorkomen dat binnen het gebied Feyenoord City toenemende 'hittestress' optreedt. De inrichtingswijze van het gebied Feyenoord City kan voor een belangrijk deel bijdragen aan het voorkomen van hittestress. Hiertoe worden onderstaande maatregelen voorgesteld:

- gebruik van licht gekleurde materialen in de gevels en maaiveldverharding. Licht gekleurde materialen nemen minder warmte van de zon op en geven daardoor ook minder warmte af aan de omgeving;
- gebruikmaken van groen en of luifels, parasols, doeken voor het bieden van schaduw en voorkomen hitte-effecten van gebouwde omgeving, zowel op, aan en rondom de gebouwen (groene daken, parkjes, bomenrijen);
- realiseren van watertappunten in de openbare ruimte.

Verandering stedelijk watermanagement

De hoeveelheid verharding binnen het gebied neemt niet toe als gevolg van de ontwikkeling van Feyenoord City. Om het stedelijk watermanagement zo te ontwerpen dat het rekening houdt met de veranderende weersextremen, worden er op drie niveaus maatregelen genomen (zie ook de waterparagraaf in deze plantoelichting): vasthouden, bergen en afvoeren. Neerslag kan langer vastgehouden worden op de plek waar het valt, door bijvoorbeeld de aanleg van groene (sedum) daken. Hiermee wordt het water langer vastgehouden en dit verlaagt de belasting op het waterafvoerstelsel. Het bergen van water is een tweede set van maatregelen, die bijvoorbeeld kan bestaan uit het creëren van natuurlijke of stedelijke opvangbassins – lager gelegen gedeelten binnen het plangebied waar water naar toe stroomt en die zo zijn ingericht dat er geen wateroverlast is op andere plekken. Hierbij kan bijvoorbeeld ook gedacht worden aan het toepassen van halfverhardingsmaterialen, waardoor regenwater sneller kan infiltreren in het grondwater. Een derde set van maatregelen is het vergroten van de afvoercapaciteit van hemelwater. Dit kan gerealiseerd worden door de aanleg van een gescheiden rioolstelsel (hemelwater en afvalwater), en een hemelwaterafvoer waarbij er infiltratie naar het grondwater plaatsvindt.

Verandering stadsklimaat

Maatregelen om een aangenaam stadsklimaat te bevorderen zijn veelal gericht op het vergroten van het aandeel groen en oriëntatie van gebouwen ten opzichte van de zon om schaduwplekken te creëren. Het creëren van groene gevels en groene daken draagt bij aan zowel het voorkomen van de zogenoemde 'hittestress' en daarnaast kunnen groene daken tevens ingezet worden ten behoeve van waterberging zoals benoemd onder 'stedelijk watermanagement'. Dit is eventueel te combineren met zonnepanelen op daken. Daarnaast kan door middel van bomen en oriëntatie en positionering van bebouwing gezorgd worden voor schaduwplekken op boulevards, pleinen en straten. Door gebruik te maken van lichte materialen voor de bebouwing en de openbare ruimte, wordt voorkomen dat warmte te lang wordt vastgehouden. Dit voorkomt negatieve effecten op het stadsklimaat ten aanzien van warmte.

Circulaire economie

In het MER zijn de kansen benoemd voor circulaire economie. Deze hebben betrekking op 3 fasen van de ontwikkeling: het opbreken en slopen, de constructie en einde levensduur. De principes van circulair ontwerp worden toegepast op de ontwikkeling van Feyenoord City. De aanwezige basismaterialen worden beoordeeld op mogelijk hergebruik. Dit zal vanaf het begin gestalte krijgen bij het slopen van de aanwezige bebouwing en bij het opbreken van verhardingen, maar er wordt ook gezocht naar het hergebruik van (leiding)infrastructuur voor nieuwe functies. De basismaterialen die in het gebied worden ingebracht bestaan zoveel mogelijk uit secundaire basismaterialen die aan het eind van hun levenscyclus weer kunnen worden hergebruikt. De afvalstromen in het gebied worden tot een minimum beperkt, gescheiden en hergebruikt.

Maatregelen en conclusie

Op basis van de effectbeoordeling in het MER is een nadere analyse opgenomen van de wijze waarop in het bestemmingsplan en bij de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige plannen invulling kan worden gegeven aan duurzaamheidsaspecten. De notitie in bijlage 25 laat zien dat het VKA kan voldoen aan de ambities op het gebied van duurzaamheid en gezondheid en benoemt diverse mogelijkheden waarop dit mogelijk is. Het rapport laat zien dat op een aantal aspecten het bestemmingsplan hier een rol in speelt, bijvoorbeeld toelaten van groen, duurzame energievoorzieningen, treffen van maatregelen tegen geluidsbelasting, maar op andere aspecten ook niet (bijvoorbeeld circulair bouwen). Ook zijn er maatregelen die niet projectgebonden zijn maar vragen om generiek beleid (bijvoorbeeld verkeersgerelateerde aspecten als luchtkwaliteit). Met een BREAAM-certificering is er naast het bestemmingsplan ook een andere waarborg voor een duurzame ontwikkeling van Feyenoord City.

5.3.10 Gezondheid

Toetsingskader, onderzoek en conclusie

In het MER is een effectbeoordeling voor gezondheid uitgevoerd: enerzijds een kwalitatieve beoordeling van de elementen zoals sportvoorzieningen, groen en water, hittestress, functiemenging en -scheiding. Daarnaast is kwantitatief gekeken naar MilieuGezondheidsRisico's (MGR-methode) op basis van de aspecten luchtkwaliteit en geluidshinder. Uit de effectbeoordeling op basis van de MGR-methode blijkt dat de omgevingskwaliteit van het gebied als gevolg van luchtverontreiniging en geluidshinder in beperkte mate verslechtert door de ontwikkeling van Feyenoord City. Wel vindt vanwege de nieuwe woningen meer blootstelling plaats, wat de totale ziektelast (verloren gegane jaren door sterfte of een mindere kwaliteit van leven) verzwaart. De gebiedsontwikkeling verandert veel aan de inrichting en het gebruik van het gebied, en wel zo dat het een actieve (gezonde) levensstijl stimuleert.

Het MER laat dus zien dat op sommige onderdelen van het thema gezondheid niet kan worden voldaan aan de wettelijke normen (bijvoorbeeld geluidshinder) en er gezondheidsrisico's zijn, maar op andere onderdelen, zoals het verhogen van de sportparticipatie en het bevorderen van fysieke activiteit van de

bewoners van Rotterdam-Zuid door Feyenoord City, duidelijk een positieve bijdrage wordt geleverd.

In het door de gemeenteraad op 28 november 2019 vastgestelde Masterplan staat beschreven dat de doelstelling voor Feyenoord City is om een significante bijdrage te leveren aan het verhogen van de sportparticipatie in Rotterdam-Zuid. Het bestemmingsplan biedt ruime mogelijkheden voor de realisatie van sportvoorzieningen. De ontwikkeling van Feyenoord City leidt daarnaast ten opzichte van de huidige situatie tot een forse toename van de hoeveelheid groen. In het Masterplan is voorzien in de ontwikkeling van Kuip Park, een groene publieke ruimte met woningbouw. Hier komen appartementen en grondgebonden woningen in een parkachtige omgeving. De afname van verharding en toename van groen leidt ook tot een vermindering van hittestress. Ten opzichte van de referentiesituatie is ook sprake van een toename van functiemenging en het meer scheiden van wonen en drukke verkeersroutes. Er treedt geen verandering op in de aanwezigheid van overlast gevende bedrijven.

Op basis van de effectbeoordeling in het MER is een nadere analyse opgenomen van de wijze waarop bij de verdere uitwerking van de plannen invulling kan worden gegeven aan de ambities ten aanzien van gezondheid. Voor met name geluidshinder zijn maatregelen uitgewerkt, zie hiervoor paragraaf 5.3.3 van deze plantoelichting. Het bestemmingsplan biedt met haar bestemmingen ruimte voor de positieve effecten op het gebied van bewegen, groen e.d. Voor een overzicht wordt verwezen naar het rapport in bijlage 25.

5.3.11 Lichthinder en schaduwwerking

Toetsingskader

Er is geen wettelijk kader van toepassing voor het kwalitatief of kwantitatief beoordelen van beschaduwing. In het MER is voor de beoordeling aangesloten bij de normen van het TNO. De lichte TNO-norm bezonning is algemeen geaccepteerd voor het beoordelen van bezonning en beschaduwing van woningen in de omgeving van nieuw te realiseren gebouwen. Daarnaast wordt er in de hoogbouwvisie van de gemeente Rotterdam gesproken over Sun spots. In Sun spots mag binnen aangewezen tijden ten aanzien van bezonning geen verslechtering plaatsvinden. Deze Sun spots zijn in de meest recente hoogbouwvisie ook toegewezen in het plangebied van Feyenoord City (zie paragraaf 4.3.4) waarmee in het door de gemeenteraad vastgestelde masterplan (28 november 2019) rekening is gehouden.

Ook voor de beoordeling van lichthinder is geen wettelijk kader van toepassing. In de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit zijn wel kwalitatieve voorwaarden opgenomen, maar geen kwantitatieve beoordelingscriteria. In het MER is aangesloten bij de NSVV richtlijn Lichthinder 2017.

Onderzoek en conclusie

Lichthinder

Voor Feyenoord City zullen er in een verdere fase vele soorten verlichtingsbronnen opgesteld worden. Te denken valt aan de verlichting van het voetbalveld, aanlichten van gebouwen en reclameverlichting. Al deze verlichtingsinstallaties kunnen potentieel voor overlast zorgen bij mens, plant of dier. Uitgangspunt is dat verlichting zal plaatsvinden conform de richtlijn van de NSVV (Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde). Hierin worden grenswaarden gegeven die acceptabel worden geacht en waarbij de lichthinder in voldoende mate wordt geminimaliseerd.

Schaduwwerking

In het MER is door middel van computersimulatie de invloed van de nieuwe bebouwing op de omgeving in kaart gebracht. Voor het bestemmingsplan is een bezonningsmodel opgesteld voor de beoordeling

van de onderlinge beschaduwing van de bouwmassa's conform de maximale planologische mogelijkheden. Voor de Veranda is al een uitwerking meegenomen van het bouwvlak, om een indruk te geven hoe het ontwikkeld zou kunnen worden.

Uit de resultaten blijkt dat de gevolgen van de ontwikkeling van de Veranda voor de bestaande woningen op de Veranda een aandachtspunt vormt. Aan de lichte TNO-norm wordt niet in alle gevallen voldaan. Op de maatgevende dag, 19 februari, zal de 2 uur bezonning niet overal behaald worden ter plaatse van de zuidgevel van de bestaande woningen ten gevolge van de Veranda. Ook zal ter plaatse van verschillende woningen de beschaduwing met meer dan 2 uur toenemen ten gevolge van de Veranda. Het effect is daarbij het grootste voor de zuidgevel van de 3 meest westelijk gelegen bestaande woonblokken. Door het toepassen van smallere en minder hoge woontorens kan de beschaduwing van bestaande woningen ten gevolge van de Veranda verder teruggebracht worden. In aanvulling daarop geldt dat ook bij het verzorgingstehuis op de Steenplaat schaduwhinder kan ontstaan als gevolg van de woningbouw aan het Mallegatpark. Ook ter plaatse van toekomstige woningen vormt de onderlinge schaduwwerking in sommige gevallen een aandachtspunt (plot Rosestraat, Mallegatpark, Colosseumweg, Kuip Park). De studie geeft een globale analyse weer op basis van een maximale worst case invulling van het bestemmingsplan. Bij een nadere stedenbouwkundige uitwerking per plot kan nauwkeuriger in beeld worden gebracht hoe de bezonning of beschaduwing is van de nieuwe gebouwmassa's op elkaar en het effect van nieuwe bouwvolumes op de bestaande bouw waarbij getoetst wordt op de lichte TNO-norm.

In het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om te borgen dat onevenredige schaduwhinder wordt voorkomen. De nadere uitwerking van de plannen zal hieraan moeten voldoen omdat schaduwhinder een beoordelingscriterium is bij een aanvraag omgevingsvergunning. Gelet hierop en gelet op de doelstellingen die met de ontwikkeling van Feyenoord City worden bereikt (zie paragraaf 5.2.4), is de flexibele wijze van bestemmen in dit bestemmingsplan gewenst.

5.3.12 Windhinder

Toetsingskader

Toetsing van windhinder en -gevaar vindt plaats in overeenstemming met de Norm NEN8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving'. Volgens de NEN8100 voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 m moet het windklimaat met een kwantitatief onderzoek bepaald worden. De NEN8100 geeft eisen en bepalingsmethoden voor de toetsing van het lokale windklimaat in de gebouwde omgeving op loop- respectievelijk verblijfsniveau in relatie tot het effect van wind op voetgangers. Uitgangspunt voor de bepaling van de mate van windhinder is het soort activiteit dat wordt uitgeoefend.

Onderzoek

Resultaten MER

De mogelijke windhinder die in het gebied ontstaat als gevolg van de ontwikkeling van Feyenoord City wordt grotendeels bepaald door de vorm, hoogte en oriëntatie van gebouwen. Uit het MER blijkt dat binnen het plangebied op verschillende locaties windhinder in hoge mate kan optreden. Er is nog geen sprake van een uitgewerkt stedenbouwkundig plan, zodat de exacte mate van windhinder niet bepaald is. In het kader van het MER zijn verkennende berekeningen uitgevoerd op basis van maximale planologische mogelijkheden. Met maatregelen zoals beplanting of schermen kan windhinder beperkt worden. In het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen; nader windhinderonderzoek vindt plaats bij de omgevingsvergunning voor bouwen. Er zijn twee concrete aandachtgebieden, in de rest van het plangebied wordt windhinder niet verwacht.

<u>Rond het stadion</u>

Gezien de hoogte van de torens en weinig ruimte tussen het stadion en de hoogbouw, wordt hier windhinder in hogere mate verwacht. In enkele gebieden is de windhinderkans hoog: op de gebouwhoeken is de versnelling van de wind het hoogst, dit is zeker ingeval van zuidwestwind (de dominante windrichting). Nader onderzoek aan de hand van een concreet bouwplan moet uitwijzen wat de exacte kans op windhinder is en welke maatregelen nodig zijn. Omdat hier de huidige open ruimte wordt bebouwd met enkele passages tussen twee hoge gedeeltes, wordt zonder maatregelen hier een negatieve bijdrage door de nieuwbouw verwacht. Met bomen en struiken en afscherming van terrassen kan de windhinder worden beperkt.

Tussen Stadion en Veranda

Aan de zuidoostkant van het stadion wordt windhinder verwacht tussen de hoge gebouwen. Nader onderzoek aan de hand van een concreet bouwplan moet de mate van windhinder uitwijzen en welke maatregelen nodig zijn. Echter, de windsnelheden zullen hier lager blijven omdat De Strip aan de zuidwestkant een beschutting tegen de wind biedt. Het wordt hier aangeraden om het Stripgebouw als een lange strook te houden, om genoeg beschutting te creëren voor de hoge gebouwen aan de Maas. De resultaten van het windonderzoek voor de referentiesituatie tonen windhinder aan tussen de verschillende gedeelten van de Veranda. Hierbij wordt geen negatief effect verwacht door de nieuwbouw, maar ook geen verbetering van het windklimaat. Tussen de concourse en de Veranda wordt een negatieve bijdrage van de nieuwbouw op windhinder verwacht: een nu open gedeelte wordt bebouwd waarbij sprake is een passage tussen hoogbouw.

Resultaten nader onderzoek

In aanvulling op de analyse in het MER is nader onderzoek uitgevoerd naar windhinder en windgevaar op basis van de stedenbouwkundige opzet uit het masterplan. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 26. Ook uit dit meer specifieke onderzoek volgt dat het windklimaat rond en onder de concourse van het nieuwe stadion een aandachtspunt vormt. Datzelfde geldt voor het gebied tussen het nieuwe stadion en de Veranda. Bij de verdere uitwerking van de plannen dienen hier maatregelen te worden getroffen om het windklimaat te verbeteren. Op basis van toetsing van de berekende resultaten wordt geconcludeerd dat er geen risico is op windgevaar rond het nieuwe stadion.

Conclusie

In het gebied rond het nieuwe stadion en tussen het stadion en de Veranda kan windhinder optreden. Door bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking rekening te houden met de kans op windhinder en zo nodig maatregelen te treffen, kan worden gekomen tot een aanvaardbare situatie. In het bestemmingsplan is een nadere eisenregeling opgenomen. Nader windhinderonderzoek vindt plaats bij de omgevingsvergunning voor bouwen. Eventuele maatregelen dienen te worden getroffen. Gelet hierop en gelet op de doelstellingen (zie paragraaf 5.2.4) die met de ontwikkeling van Feyenoord City worden bereikt, is de flexibele wijze van bestemmen in dit bestemmingsplan gewenst.

In de rest van het plangebied wordt windhinder niet verwacht.

5.3.13 Ruimtelijke kwaliteit

Toetsingskader

Ruimtelijke kwaliteit is een concept waarin een groot aantal thema's en hun onderlinge samenhang aan bod komen. Om een beoordeling van alle aspecten die ruimtelijke kwaliteit beïnvloeden mogelijk te maken, wordt in het kader van het bestemmingsplan de beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit gestructureerd rond drie hoofdcriteria; belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde.

- De belevingswaarde betreft het imago, de uitstraling en aantrekkelijkheid van het gebied. Hierbij

gaat het om uiterlijk en sfeer; bijvoorbeeld de schaal van gebouwen en ruimtes, sociale veiligheid en identiteit.
- De gebruikswaarde betreft de mate waarin het gebied gebruikt kan worden door verschillende gebruikers (bewoners, recreanten, mensen die in het gebied werken). Hieronder vallen thema's als toegankelijkheid, routes, infrastructuur, keuzemogelijkheden en gecombineerd gebruik.
- De toekomstwaarde betreft de duurzaamheid, flexibiliteit en adaptiviteit van het gebied, bijvoorbeeld de mate waarin erfgoed of historische structuren worden gerespecteerd, er functie/planwijzigingen mogelijk is en of water en ecologie op robuuste wijze een plek in het plangebied hebben gekregen.

Onderzoek en conclusie

In het MER zijn de gevolgen van de alternatieven voor de ruimtelijke kwaliteit in beeld gebracht. Het plangebied kent in de huidige situatie en context een groot aantal uitdagingen die een relatie hebben met de ruimtelijke kwaliteit. Momenteel is het plangebied zeer gefragmenteerd, onder andere door een ongebalanceerde menging van functies en sterke contrasten tussen braakliggende terreinen en intensief gebruikte plekken, zoals de Veranda, het Mallegatpark, de wateroever en het sportcomplex De Kuip. Ook ontbreekt de ruimtelijke samenhang, mede doordat grootschalige infrastructuur het gebied doorkruist en belast. In de ruimere context ontbreekt veelal de relatie met de omliggende wijken in Rotterdam-Zuid. De aanwezige groen- en blauwstructuur daarentegen bevat elementen van een enorme ruimtelijke kwaliteit en aantrekkingskracht, zoals de rivier en zijn oevers, het historische dijklichaam, de verschillende parken en de speelvelden van de sportcomplexen.

Uit het MER blijkt dat op vrijwel alle criteria sprake is van een toename van de ruimtelijke kwaliteit. Dat geldt in het bijzonder voor de ruimtelijke samenhang, de aantrekkelijkheid en eigenheid van het gebied. Alleen de redelijke tot hoge archeologische verwachtingswaarde leidt tot een negatieve beoordeling op dat criterium. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden. Wel blijven belangrijke cultuurhistorische waarden in het gebied, zoals de huidige monumentale Kuip, de gashouders in het Mallegatpark en de Varkenoordsdijk, behouden. Het plan biedt voorts de kans om de landschappelijke structuur van het gebied te versterken door de Maas beter te verbinden met de stadiondriehoek en het toevoegen van groenstructuren. Het plan voegt veel ruimtelijke kwaliteit toe aan het gebied. Het wordt een aantrekkelijker verblijfsgebied met nieuwe functies, meer groen en een aantrekkelijker openbare ruimte. Er worden nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer gerealiseerd. Het plan voegt met het stadion en de ontwikkelingen daaromheen een nieuwe landmark en publiekstrekker toe aan de stad.

Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan positieve gevolgen heeft voor de ruimtelijke kwaliteit in het gebied.

5.3.14 Planologisch relevante leidingen

Toetsingskader

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden.

Onderzoek en conclusie

Binnen het plangebied liggen twee planologisch relevante drinkwaterleidingen. Dit betreft één dn1400 transportleiding ten behoeve van ruwwater en één dn800 transportleiding ten behoeve van drinkwater. Deze zijn door middel van een dubbelbestemming 'Leiding - Water' in dit plan beschermd.

Binnen het plangebied is daarnaast een hoofdaardgastransportleiding gelegen. Zoals aangegeven in paragraaf 5.3.7 Externe veiligheid zal deze leiding gefaseerd worden verwijderd.

Verder zijn er binnen het plangebied geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Juridische planbeschrijving

6.1.1 Wro en Crisis- en herstelwet

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is geregeld dat alle ruimtelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen, digitaal moeten worden vervaardigd, met inachtneming van de daartoe wettelijk verplicht gestelde standaarden (thans SVBP2012, IMRO2012, STRI2012). Op die wijze zijn bestemmingsplannen onderling vergelijkbaar en ook digitaal uitwisselbaar. Nu voor het bestemmingsplan de zogenaamde 'verbrede reikwijdte' op grond van de Crisis- en herstelwet (Chw) is aangevraagd, krijgt de gemeente mogelijkheden om af te wijken van de standaarden en van de voorgeschreven wijze van digitale raadpleegbaarheid. Desondanks is bij het opstellen van de regels en verbeelding waar mogelijk aangesloten bij het 'Standaard bestemmingsplan Rotterdam 2012'. Voor de gebieden in het plangebied waar in dit plan geen ontwikkelingen zijn voorzien, zoals de bestaande woningen op de Veranda en de bedrijvigheid in het zuidoosten van het plangebied, is zoveel mogelijk aangesloten op de standaard. Voor de ontwikkelgebieden is afgeweken van de standaard, dit voor wat betreft het kleurgebruik van bestemmingen. Omdat de bestemming Gemengd veelvuldig voorkomt in het gebied, maar per deelgebied wel eigen regels kent, is de analoge verbeelding zodanig opgesteld dat de bestemming Gemengd per deelgebied een eigen kleur heeft.

Omdat op het bestemmingsplan de Crisis- en herstelwet van toepassing is (zie paragraaf 1.2), is de looptijd van dit bestemmingsplan 20 jaar in plaats van de gebruikelijke 10 jaar. Daarnaast wordt in dit bestemmingsplan van enkele andere mogelijkheden gebruikgemaakt die de status 'verbrede reikwijdte' onder de Crisis- en herstelwet met zich mee brengt. Het betreft hier de mogelijkheid om functiewijzigingen te koppelen aan een vergunningplicht (met beoordelingscriteria) voor een bestemmingsplanactiviteit (zie ook paragraaf 6.1.3) en de mogelijkheid om hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (weg- en railverkeer) in dit bestemmingsplan zelf op te nemen zonder een afzonderlijk besluit hierover in procedure te brengen (zie ook paragraaf 6.1.22).

6.1.2 Opzet regels

De regels van het plan bestaan uit de volgende onderdelen:

1. inleidende regels;
2. bestemmingsregels;
3. algemene regels;
4. overgangs- en slotregels.

ad. 1

In de Inleidende regels worden in de regels gehanteerde begrippen, voor zover nodig, gedefinieerd en wordt de wijze van meten bepaald.

ad. 2

In de Bestemmingsregels worden in alfabetische volgorde van de naam van de bestemmingen de regels gegeven waarmee die bestemmingen zoals die op de verbeelding voorkomen, nader worden omschreven.

ad. 3

Algemene regels bevat een aantal regels die voor alle bestemmingen gelden, zoals een anti-dubbeltelbepaling of de algemene bouwregels.

ad. 4

Overgangs- en slotregels ten slotte geven overgangsrecht voor bestaand gebruik en bestaande bebouwing en de titel van het plan.

6.1.3 Wijze van bestemmen

Feyenoord City

Voor de ontwikkeling van Feyenoord City is het door de raad vastgestelde masterplan en de uitkomsten van de milieueffectrapportage (MER) en distributieplanologisch onderzoek (DPO) uitgangspunt voor de wijze van bestemmen in dit bestemmingsplan. Hierbij is het wel van belang dat het bestemmingsplan niet te beperkend werkt, maar de ruimte biedt voor een verdere stedenbouwkundige uitwerking. Er is daarom gekozen voor een bestemmingsplan met veelal gemengde bestemmingen en waar mogelijk ook flexibiliteit voor de bouwmogelijkheden (zo is de exacte situering van bebouwing niet vastgelegd). Daar waar nodig zijn, voor de borging van ruimtelijke kwaliteit of ter voorkoming van negatieve omgevingseffecten, randvoorwaarden gesteld aan de globaliteit in de vorm van bijvoorbeeld uiterste bouwgrenzen, maximale hoogten, maximaal programma (maximaal bvo per functie en per deelgebied) enzovoorts. Zo wordt voorkomen dat het globale bestemmingsplan leidt tot onbegrensde ontwikkelingsmogelijkheden met daarbij behorende negatieve effecten voor de omgeving. Verder sluit het maximaal programma aan op het MER.

Voor de herontwikkeling van De Kuip, fase 3 van Feyenoord City en de transformatie van de Veranda zijn het ruimtelijk kader, het programma en de feitelijke uitvoerbaarheid het minst ver uitgewerkt. Om die reden is hier een wijze van bestemmen gekozen die enerzijds de bestaande situatie respecteert, maar anderzijds ook ontwikkeling conform het masterplan en MER mogelijk maakt. Hierbij is gebruikgemaakt van de mogelijkheden die de Chw biedt voor bestemmingsplannen met een verbrede reikwijdte zoals uiteengezet in hoofdstuk 1. Concreet houdt dit in dat voor de transformatie van De Kuip, fase 3 en de Veranda een omgevingsvergunning voor een zogenaamde bestemmingsplanactiviteit nodig is alvorens het gebied getransformeerd kan worden. Voor het wijzigen van de huidige functie van het gebied naar de toekomstige functies is een omgevingsvergunning vereist die uitsluitend wordt verleend indien voldaan wordt aan de gestelde randvoorwaarden, waaronder randvoorwaarden op gebied van milieu (zoals geluid) en andere omgevingsaspecten (windhinder, schaduwwerking).

Bestaande functies

Voor de delen van het plangebied die geen deel uitmaken van de gebiedsontwikkeling Feyenoord City maar die wel tot het plangebied behoren, is een wijze van bestemmen uitgewerkt die recht doet aan de functie van het gebied en aan de samenhang met de gebiedsontwikkeling Feyenoord City. Delen van het plangebied, waar geen ontwikkelingen worden verwacht, zoals het Topsportcentrum, de appartementencomplexen langs de Nieuwe Maas, de bedrijven in het zuidoosten van het plangebied, de bestaande infrastructuur en groenvoorzieningen zijn bestemd in lijn met de bestaande planologische situatie.

Bij het bestemmen van de oever-/rivierzone is rekening gehouden met de ontwikkeling van de zone tot een aantrekkelijk natuurlijk en recreatief gebied.

6.1.4 Nieuwe Stadion

Het Nieuwe Stadion heeft de bestemming 'Gemengd - Stadion'. Naast de sportfunctie van het stadion zijn diverse met een stadion samenhangende functies toegestaan. Dit zijn voorzieningen ten behoeve van media, businessboxen en -lounges, horeca, fanshops, veiligheidsconstructies en parkeervoorzieningen, maar ook kantoren, vergaderaccommodatie, zaalverhuur en reguliere evenementen (geluidsbelasting ten hoogste 50 d(B)A op de gevels van woningen). Evenementen gericht op de muziekbeleving en andere geluidsveroorzakende evenementen door een groot publiek, zoals popconcerten en dance-events, zijn maximaal 12 keer per jaar toegestaan. Voor het bestaande spoor- en wegverkeer geldt de aanduiding 'verkeer'.

6.1.5 Colosseumweg

De gronden aan de Colosseumweg zijn bestemd als 'Gemengd - Colosseumweg'. De beoogde programmatische invulling bestaat vooral uit wonen met een plint waarin ook maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening en sportvoorzieningen zijn toegestaan. In de algemene gebruiksregels is het maximum bvo en/of de maximale aantallen per functie vastgelegd.

6.1.6 Rosestraat

In de driehoek Rosestraat, Varkenoordseviaduct en spoorlijn ligt een kavel die via de concourse verbonden wordt met het nieuwe stadion. Hier is de functie wonen mogelijk in combinatie met maatschappelijke functies, sport en dienstverlening in de plint. Ten behoeve van het Nieuwe Stadion wordt tevens een fietsenstalling gerealiseerd. Daarnaast is het bestaande gebruik toegestaan als nutsvoorziening ten behoeve van het spoor en opslag van Rijkswaterstaat voor calamiteiten. Dit gebied is bestemd voor 'Gemengd - Rosestraat'.

6.1.7 De Strip/Waterfront

De zone gelegen direct aan de zuidoost- en oostzijde van het nieuwe stadion, wordt opnieuw ingericht tot een gemengd gebied met een mix aan functies met detailhandel, hotel, leisure, horeca en andere commerciële functies, gecombineerd met de woonfunctie en gebouwde parkeervoorzieningen. De gronden zijn bestemd voor 'Gemengd - Waterfront'. In de algemene gebruiksregels is het maximum bvo en/of de maximale aantallen per functie vastgelegd.

De Strip Zuid sluit aan op het hiervoor beschreven gebied. De Strip loopt door tot De Kuip. Ook op dit zuidelijk deel is een mix aan functies voorzien, waaronder ook de woonfunctie en gebouwde parkeervoorzieningen, maar ook maatschappelijke en sportfuncties, detailhandel en horeca. De bestemming 'Gemengd - De Strip Zuid' is toegekend aan dit zuidelijk deel van De Strip en maakt onderdeel uit van fase 3 van de ontwikkeling Feyenoord City. In deze bestemming wordt het huidige gebruik positief bestemd. De beoogde transformatie binnen het gebied is uitsluitend mogelijk met een omgevingsvergunning waarbij voldaan dient te worden aan diverse voorwaarden. Zo dient het bestaande gebruik aantoonbaar permanent te zijn of anders te worden beëindigd (vastgelegd in een overeenkomst). Ten aanzien van de beoogde detailhandel en horeca is bepaald dat deze functies uitsluitend toegestaan zijn indien een gelijk oppervlak aan horeca en detailhandel op de Veranda wordt beëindigd. Dit is in overeenstemming met het behoefteonderzoek (bijlage 3). Tevens zijn verschillende randvoorwaarden opgenomen, voortvloeiend uit het Masterplan en het MER.

In de algemene gebruiksregels is het maximum bvo en/of de maximale aantallen per functie vastgelegd.

6.1.8 De Kuip

Het gebied De Kuip is bestemd als 'Gemengd - De Kuip'. De herontwikkeling van De Kuip wordt mogelijk gemaakt door middel van een mix van functies. De omvang van deze functies bestaande uit wonen, horeca, sportvoorzieningen, leisure (met uitzondering van een bioscoop) en dienstverlening zijn in de algemene gebruiksregels vastgelegd. Horeca is uitsluitend toegestaan als er voldoende horeca van de Veranda verplaatst of beëindigd is. Dit is in overeenstemming met het behoefteonderzoek (bijlage 3). De gronden zijn naast bovengenoemde functies ter plaatse van de aanduiding 'cultuurhistorische waarden' tevens bestemd voor behoud en bescherming van de aan het gebied eigen zijnde cultuurhistorische waarden. Deze aanduiding valt samen met de aanwijzing van De Kuip als gemeentelijk monument. In de algemene gebruiksregels is het maximum bvo en/of de maximale aantallen per functie vastgelegd.

6.1.9 Kuip Park

De bestemming 'Woongebied - Kuippark' is toegekend aan het gebied tussen de Stadionweg en De Kuip. In deze bestemming wordt het huidige gebruik positief bestemd. Om de beoogde transformatie binnen het gebied mogelijk te maken, is een specifieke regeling opgenomen. Hiermee wordt de beoogde transformatie van het gebied onder voorwaarden van een omgevingsvergunning voor een bestemmingsplanactiviteit mogelijk gemaakt. Zo dient het bestaande gebruik aantoonbaar permanent te zijn of te worden beëindigd. Tevens zijn verschillende randvoorwaarden opgenomen, voortvloeiend uit het Masterplan en het MER. In de algemene gebruiksregels is het maximum bvo en/of de maximale aantallen per functie vastgelegd.

6.1.10 Veranda

De bestemming 'Gemengd - Veranda' is toegekend aan het gebied tussen de Stadionweg en het Cor Kieboomplein. In deze bestemming wordt het huidige gebruik positief bestemd. Voor de Veranda geldt echter de gebiedsambitie om de transformatie naar een woongebied mogelijk te maken. De aanleiding hiervoor is het feit dat op De Strip dezelfde type functies zijn gepland als die nu aanwezig zijn op de Veranda en dat transformatie van de Veranda bovendien de mogelijkheid biedt om nieuwe woningen in een hoogstedelijk milieu te realiseren. In het uitgevoerde distributieplanologische onderzoek is geconcludeerd dat verplaatsing van horeca en detailhandel van de Veranda naar De Strip nodig is, om het gehele programma voor wat betreft horeca en detailhandel in De Strip te kunnen realiseren. Daarnaast is concentratie van voorzieningen op De Strip wenselijk om zo versnippering te voorkomen. Het bestemmingsplan faciliteert derhalve een toekomstige ontwikkeling met woningen op de Veranda.

De beoogde transformatie binnen het gebied is uitsluitend mogelijk met een omgevingsvergunning voor een bestemmingsplanactiviteit waarbij voldaan dient te worden aan diverse voorwaarden. Zo is woningbouw pas mogelijk indien de op een perceel nu aanwezige functies, zoals de aanwezige detailhandel en horeca, verdwijnen. Tevens zijn verschillende randvoorwaarden opgenomen, voortvloeiend uit het Masterplan en het MER.

6.1.11 Mallegat

Ten noordwesten van het Nieuwe Stadion is een (groen) verblijfsgebied voorzien dat tijdens wedstrijddagen deels ook voor busparkeren zal worden gebruikt. De bestaande gashouders en watertoren, allen met een monumentenstatus, blijven gehandhaafd. Aan de noordzijde, grenzend aan de wijk Feijenoord, is een woonblok gepland. Naast wonen zijn hier in de plint ook maatschappelijke voorzieningen, sport en dienstverlening toegestaan. Voor dit gebied is de bestemming Gemengd - Mallegat opgenomen. In de algemene gebruiksregels is het maximum bvo en/of de maximale aantallen per functie vastgelegd.

6.1.12 Water en oeverzone

De Nieuwe Maas is uiteraard bestemd voor Water. Het gaat hier onder andere om water voor het scheepvaartverkeer. De oeverzone heeft hierin de specifieke functieaanduiding 'recreatie' gekregen. Binnen deze functieaanduiding zijn de bouwstenen voor een groen-blauwe recreatieve ontwikkeling mogelijk. Het gaat hier bijvoorbeeld om het realiseren van een getijdenpark, dagrecreatie, natuur, een stadsstrand en/of een openlucht zwembad.

Verder is de strekdam die voor het Nieuwe Stadion wordt gerealiseerd en waarover ook een langzaamverkeersverbinding zal lopen, mogelijk gemaakt binnen de bestemming Water.

6.1.13 Tijdelijk werkeiland

Ten behoeve van de bouw van het Nieuwe Stadion is de aanleg van een tijdelijk werkeiland noodzakelijk. Het werkeiland heeft de bestemming 'Bedrijf - Werkeiland Voorlopig', waarbij de definitieve bestemming 'Water' is. In de voorlopige bestemming wordt geregeld dat het eiland zo kan worden ingericht dat dit gebruikt kan worden ten behoeve van de bouw van het nieuwe stadion. Ten behoeve van de aanlegfase zijn bijbehorende bouwregels voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, opgenomen. De termijn waarvoor de voorlopige bestemming geldt, bedraagt 5 jaar, gerekend vanaf de dag van inwerkingtreding van het bestemmingsplan 'Feyenoord City'. Hierna moet het gebied worden aangepast aan de regels die voor de definitieve waterbestemming gelden en moet het eiland dus voor de waterhuishoudkundige doeleinden worden ingericht.

6.1.14 Bestaande en te behouden functies in het plangebied

Voor de bestaande functies in het plangebied die behouden blijven is een passende bestemming op genomen. Het gaat in dit geval om de bestemmingen: Bedrijf, Gemengd - 1, Gemengd - 2, Gemengd - Topsportcentrum, Tuin, Water en Wonen - Veranda.

6.1.15 Groen

Structurele groengebieden zijn bestemd als 'Groen'. Binnen deze bestemming zijn ook voet- en fietspaden en speeltoestellen toegestaan, alsmede onderdelen van wegen en verkeersvoorzieningen die mogelijk zijn op grond van aangrenzende bestemmingen. Binnen deze bestemmingen is ook de aanleg van nieuwe waterpartijen, watergangen en waterberging mogelijk. Dit betekent dat veranderingen in de inrichting van de openbare ruimte kunnen worden doorgevoerd zonder planherziening (mits de veranderingen passen binnen deze bestemming). Ter hoogte van de Colosseumweg en de Slaghekstraat is een wijzigingsgebied opgenomen. Ter plaatse kunnen burgemeester en wethouders de bestemming 'Groen' wijzigen in de bestemming 'Verkeer - Wegverkeer' indien de verkeerssituatie daar ter plaatse aanleiding toe geeft.

6.1.16 Verkeer

De wegen in het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer - Wegverkeer' gekregen. Deze bestemming is bedoeld voor verkeerswegen met de bijbehorende bruggen, viaducten en parkeerplaatsen. En daarnaast natuurlijk ook voor wandel- en fietspaden en gebouwtjes en bouwwerken ten behoeve van deze functies. Ter hoogte van het beoogde Waterfrontpark is de aanduiding 'brug uitgesloten' opgenomen. Hier is specifiek geregeld dat een brug voor autoverkeer alsmede de aanlanding van een dergelijke brug niet is toegestaan.

De spoorlijn Rotterdam-Dordrecht ter plaatse van het plangebied is bestemd voor 'Verkeer -

Spoorverkeer'. Het station heeft een specifieke aanduiding 'openbaar vervoerstation'.

Tot slot is de bestemming 'Verkeer - Spoor- en wegverkeer' opgenomen. Deze bestemming ligt tussen spoor en de Colosseumweg en voorziet in dubbelgebruik van spoor- en wegverkeer. Hiermee wordt de toekomstige herinrichting van de Colosseumweg gefaciliteerd.

6.1.17 Leidingen

In het plangebied liggen twee drinkwatertransportleidingen. Ter bescherming van deze leidingen is ter weerszijden hiervan een dubbelbestemming 'Leiding - Water' opgenomen.

6.1.18 Waarde - Archeologie

In paragraaf 2.2 zijn de archeologische verwachtingen beschreven in het plangebied. Dit resulteert in de volgende regeling:

Waarde - Archeologie 1

Voor het lagergelegen gebied ten westen van de Colosseumweg (Waarde - Archeologie 1) geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 200 m^2 en die tevens dieper reiken dan 1,0 m beneden maaiveld.

Waarde - Archeologie 2

Voor de rest van het landgedeelte van het plangebied (Waarde - Archeologie 2) geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 200 m^2 en die tevens dieper reiken dan 2,0 m beneden maaiveld.

Waarde - Archeologie 3

Het overige gebied betreft waterbodems (Waarde - Archeologie 3). Voor gebieden met water geldt een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 200 m^2 en die tevens dieper reiken dan de huidige onderwaterbodem.

6.1.19 Waterstaat - Waterstaatkundige functie

Dit artikel is opgenomen in verband met de waterstaatkundige functie van de Nieuwe Maas.

6.1.20 Aan-huis-gebonden beroep en bedrijf

In de planregels is een regeling voor aan-huis-gebonden beroep en bedrijf opgenomen. Deze regeling gaat uit van een zo groot mogelijke flexibiliteit in toegestane bedrijfsactiviteiten, mits de omgeving geen gevaar loopt en geen onevenredige hinder ondervindt van de activiteit. De bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan in alle woningen, ongeacht het type woning of het gebied waar de woning staat. De belangrijkste voorwaarden zijn dat maximaal 30% van de woning voor beroeps-/bedrijfsactiviteiten mag worden gebruikt en dat de woning er aan de buitenkant als woning uit blijft zien. Reclame-uitingen aan de buitenzijde van de woning zijn niet toegestaan. Verder worden detailhandelsactiviteiten en bedrijfsmatige reparatie en onderhoud aan motorvoertuigen nadrukkelijk uitgesloten.

6.1.21 Parkeerregeling

In de regels van het bestemmingsplan is de regel 'Voorwaardelijke verplichting over parkeren' opgenomen. In deze regeling wordt voor de parkeernormen verwezen naar de bijlage Parkeernormen. Aanvullend is bepaald dat tijdens wedstrijddagen en evenementen ten minste 2.520 parkeerplaatsen in het plangebied aanwezig moeten zijn voor bezoekers van wedstrijden/evenementen. Dit is onderdeel van de specifieke mobiliteitsstrategie en het mobiliteitscontract dat de gemeente met Feyenoord heeft afgesloten.

6.1.22 Hogere waarden Wet geluidhinder

In dit bestemmingsplan zijn, gebruikmakend van artikel 7c, lid 9 van het Besluit uitvoering crisis en herstelwet, hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder vastgesteld voor:

- diverse bestaande woningen als gevolg van de aanpassing/wijziging van wegen;
- diverse nieuwe woningen als gevolg van weg- en railverkeer.

In paragraaf 5.3.4 is de achtergrond hiervan beschreven en onderbouwd.

Hoofdstuk 7 Financiële uitvoerbaarheid

De eigendomspositie van de gronden in het plangebied Feyenoord City is divers, alhoewel een groot deel van de gronden in eigendom is bij de gemeente. Een klein deel van de gronden in het plangebied is eigendom van private partijen.

Tussen Stadion Feyenoord (initiatiefnemer voor de ontwikkeling van het nieuwe stadion), de marktpartijen verenigd in de Stichting gebiedsontwikkeling aan de Maas (initiatiefnemers voor fase 1 van de gebiedsontwikkeling) en de gemeente is een overeenkomst gesloten. In deze overeenkomst zijn voor de stadionontwikkeling en fase 1 van de gebiedsontwikkeling afspraken tussen partijen gemaakt die zorgen voor een integrale ontwikkeling van beide delen van Feyenoord City. Kern van de afspraken is dat Stadion Feyenoord en de Stichting gebiedsontwikkeling aan de Maas voor eigen rekening en risico verantwoordelijk zijn voor een sluitende exploitatie en de bouw van respectievelijk een nieuw stadion en fase 1 van de gebiedsontwikkeling binnen Feyenoord City.

De gronden voor het stadion zijn bijna allemaal verworven of in eigendom van de gemeente. Met Prorail en Rijkswaterstaat zijn voor de bouw van het stadion afspraken over het bouwen op of boven hun gronden gemaakt. Voor fase 1 van de gebiedsontwikkeling is een groot deel van de gronden verworven dan wel in eigendom van de gemeente. De grond onder het stadion wordt door de gemeente uitgegeven in erfpacht. De overige percelen worden uitgegeven in eigendom.

Voor het stadion is een ontwerp opgesteld (onderdeel van aanvraag omgevingsvergunningen) met bijhorende businesscase voor de bouw en exploitatie. Deze businesscase wordt voortdurend getoetst.

De Stichting gebiedsontwikkeling aan de Maas heeft voor fase 1 een stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen en (grond)exploitatie opgesteld waarin kosten voor onder meer verwerving, bouwrijp maken, bouwen, inclusief inrichting van openbaar gebied zijn opgenomen. Hieruit blijkt een robuuste sluitende grondexploitatie.

Voor de gemeente zijn aan de uitvoering van het plan geen financiële risico's verbonden omdat Feyenoord en de Stichting gebiedsontwikkeling aan de Maas alle kosten voor hun rekening nemen, met uitzondering van de verwerving en het in erfpacht uitgeven van het plot onder het stadion.

De gemeente heeft verder vastgesteld dat Feyenoord en de Stichting gebiedsontwikkeling aan de Maas beschikken over de specifieke kennis en capaciteit en zicht hebben op tijdige beschikbaarheid van de financiële middelen die noodzakelijk zijn voor de bouw en exploitatie van het stadion en de beoogde gebiedsontwikkeling fase 1.

Voor fase 2 en 3 geldt dat nog geen afspraken zijn gemaakt met ontwikkelaars. Ook voor deze fasen zijn de gronden grotendeels in handen van de gemeente. Bovendien is zelfrealisatie op grond van de regels van het bestemmingsplan niet aannemelijk. Voor de gemeente zijn aan de uitvoering van deze fasen ook geen financiële risico's verbonden en zullen te zijner tijd nadere afspraken worden gemaakt in overeenkomsten met ontwikkelaars.

Uit het bovenstaande blijkt dat de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan Feyenoord City gewaarborgd is.

Onzekerheden in relatie tot milieueffecten en doelbereik

De Commissie voor de m.e.r. vraagt in haar advies over de Notitie reikwijdte en detailniveau om in te gaan op financiële onzekerheden en de mate waarin die van invloed kunnen zijn op milieueffecten en het doelbereik van Feyenoord City voor de diverse fasen van de gebiedsontwikkeling. Zoals hiervoor beschreven is de financiële onderbouwing van de ontwikkeling en exploitatie van het stadion en van fase 1 van de gebiedsontwikkeling robuust. Hiermee kan ook een groot deel van het doel van de ontwikkeling van Feyenoord City al bereikt worden. Voor de herontwikkeling van de huidige Kuip en het gebied daar omheen (Strip Zuid en Kuip Park) is er nog geen uitgewerkt stedenbouwkundig plan en uitgewerkte exploitatie. Dat is ook logisch omdat deze ontwikkeling voorzien is na de bouw van het nieuwe stadion en fase 1. Gelet op de woningbehoefte in Rotterdam en omgeving is het wel aannemelijk dat ook deze fasen binnen de planperiode worden uitgevoerd. In paragraaf 7.1.4 van het MER is niettemin ingegaan op het milieueffect als deze fasen niet worden uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er voor de meeste milieueffecten geen groot verschil is met de effecten die bij volledige uitvoering van Feyenoord City optreden. Wel is geconstateerd dat de beoogde ruimtelijke kwaliteit moeilijk te behalen is als de ruimtelijke verbinding tussen fase 1 en De Kuip en Kuip Park (in de vorm van de complete Strip over de Stadionweg) niet gemaakt wordt. Ook een aantal doelen van Feyenoord City komen dan minder uit de verf, zoals de bijdrage aan de woningbouwopgave, de randvoorwaarden voor een betere OV-structuur en de ruimtelijke en sociale verbinding met omliggende wijken.

Gemeentelijk kostenverhaal

Artikel 6.12 lid 2 Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat de gemeenteraad verplicht is een exploitatieplan vast te stellen indien het verhaal van kosten van grondexploitatie niet anderszins is verzekerd, dat wil zeggen ofwel via gemeentelijke gronduitgifte ofwel via een anterieure overeenkomst met grondeigenaren.

In het plangebied zijn enkele percelen in eigendom bij particuliere eigenaren die geen deel uitmaken van de gesloten overeenkomst tussen Feyenoord, Stichting en gemeente en waarmee de gemeente geen anterieure overeenkomst van grondexploitatie heeft gesloten. Kostenverhaal is anderszins verzekerd aangezien zelfrealisatie voor deze particuliere eigenaren op grond van de regels van het bestemmingsplan niet mogelijk is en gemeentelijke gronduitgifte ten behoeve van particuliere ontwikkelingen in alle gevallen noodzakelijk is. Kosten kunnen vervolgens via andere weg dan een exploitatieplan verhaald worden.

Gelet op het voorgaande is geen exploitatieplan opgesteld omdat het gemeentelijk kostenverhaal anderszins verzekerd is.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Betrekken belanghebbende partijen en omwonenden

De gemeente, Feyenoord Rotterdam N.V. en Stadion Feijenoord N.V. hechten er belang aan dat alle belangen zorgvuldig worden afgewogen. Vanaf de start van de planvorming heeft daarom een intensief participatieproces plaatsgevonden. Daarnaast is specifiek voor de beoordeling van alle veiligheidsaspecten van het nieuwe stadion een proces om te komen tot een Veiligheidseffectrapportage(VER) doorlopen.

Participatie bewoners, supporters en andere belanghebbende partijen

Allereerst heeft het startdocument voor het MER en bestemmingsplan begin 2018 ter inzage gelegen. Eenieder heeft de gelegenheid gekregen een zienswijze in te dienen op het startdocument. Het college van B&W heeft 5 juni 2018 de Nota van beantwoording van deze reacties vastgesteld. In 2018 zijn verder diverse bijeenkomsten gehouden om partijen enerzijds te informeren over het planproces en onderzoekresultaten, en anderzijds de gelegenheid te geven mee te denken over diverse onderwerpen zoals parkeren & verkeersregeling, de MER-onderzoeken, de uitwerking van het masterplan en het stadionontwerp. Vanaf 2018 hebben een groot aantal werkgroepbijeenkomsten, voorlichtingsbijeenkomsten en georganiseerde overleggen plaatsgevonden.

Veiligheidseffectrapportage (VER)

Voor het VER is een proces doorlopen met alle instanties die betrokken zijn bij de (openbare) veiligheid in de gemeente in zijn algemeenheid en specifiek de veiligheid in en rond het stadion. In het VER zijn diverse scenario's samenhangend met verstoring van openbare orde, externe veiligheid vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen, brandveiligheid, overstromingsrisico's, maar ook terrorisme of grof geweld onderzocht en van maatregelen voorzien. Het VER-rapport is een bijlage bij het MER (en daarmee dit bestemmingsplan) en bevat aanbevelingen voor de verdere uitwerking van het ontwerp van het stadion en haar directe omgeving.

8.2 Vooroverleg

Het concept van het ontwerpbestemmingsplan is in het kader van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan alle relevante overlegpartners en overheidsinstanties, zoals de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat. De resultaten van het vooroverleg worden in deze paragraaf samengevat en van beantwoording voorzien.

Archeologie gemeente Rotterdam (BOOR)

Samenvatting

Er is in het voorontwerpbestemmingsplan gekeken naar de Archeologische Waarden- en Verwachtingskaart van Rotterdam, maar die is voor dit plangebied veel te grof. Aangegeven wordt dat het wenselijk is om een nieuwe archeologieparagraaf aan te leveren.

Reactie

Aan BOOR is gevraagd om alsnog een uitgebreide archeologieparagraaf aan te leveren. Deze is inmiddels verwerkt in het bestemmingsplan.

Gasunie

Samenvatting

1. Gasunie geeft aan niet bekend te zijn met de verlegging van de aanwezige aardgastransportleiding in het gebied. Gasunie stelt voor om de gasleiding weer terug op te nemen in het bestemmingsplan Feyenoord City.
2. Uit de verbeelding blijkt dat o.a. de nieuwe bestemmingen 'Gemengd - Stadion', Gemengd - De Strip-Noord' en 'Gemengd - De Strip-Zuid' over de aardgastransportleiding zijn geprojecteerd. Deze bestemmingen verdragen zich slecht met de aanwezigheid van de leiding. Verzocht wordt om over de mogelijke consequenties van de voorgestelde ontwikkelingen en eventueel te treffen maatregelen in overleg te gaan met de tracébeheerder.

Reactie

Er zijn afspraken gemaakt met de Gasunie dat het bestaande gasontvangststation aan de Persoonshaven zal worden verplaatst naar een locatie op het Stadionpark ter hoogte van de Stadionlaan en de Buitendijk (buiten het plangebied). Voor deze ontwikkeling wordt een afzonderlijk projectbestemmingsplan opgesteld. Hierna kan de leiding tussen de locatie van het huidige Gasontvangststation en de nieuwe locatie buiten gebruik worden gesteld. Deze leiding zal in fasen worden verwijderd.

Evides

Samenvatting

1. Op de verbeelding van het concept-ontwerpbestemmingsplan zijn gronden in het plangebied aangewezen met de dubbelbestemming 'Leiding - Water'. In deze gronden zijn twee belangrijke leidingen gesitueerd. Dit betreft één dn1400 transportleiding ten behoeve van ruwwater en één dn800 transportleiding ten behoeve van drinkwater. De toelichting op pagina 93 van het bestemmingsplan spreekt slechts over één waterleiding in het plangebied, in plaats van twee waterleidingen. Evides verzoekt de gemeente dit aan te passen.
2. Artikel 23.4 van de planregels bepaalt dat het verboden is om zonder omgevingsvergunning bepaalde werken en/of werkzaamheden uit te voeren. Het uitvoeren van werkzaamheden in gronden met de dubbelbestemming 'Leiding - Water' ten dienste van normaal beheer en onderhoud van de gronden vallen ingevolge artikel 23.4.2 buiten deze verbodsbepaling. Over deze bepaling is eerder contact geweest tussen Evides en de gemeente Rotterdam. Afgesproken is om deze bepaling aan te vullen. Evides wenst namelijk dat de uitzondering niet alleen op normaal onderhoud en beheer van de betreffende 'gronden' ziet, maar ook uitdrukkelijk op normaal onderhoud en beheer van de betreffende 'leidingen'. Evides doet een tekstvoorstel voor aanpassing van de regeling.
3. Het plangebied van Feyenoord City ligt binnen het beheergebied van Waterschap Hollandse Delta (WSHD), waartoe een watervergunning zal worden aangevraagd. De aanwezige ondergrondse infrastructuur van Evides in dit gebied is vergund door WSHD conform de gestelde wet- en regelgeving voor de dijkkruising met de Stadionweg en de parallelligging aan de waterkering. De voorgenomen planinrichting dient, mede gelet op een goede ruimtelijke ordening en de uitvoerbaarheid van het plan, te zijn afgestemd en getoetst aan deze vergunningsvoorwaarden binnen de veiligheidszone van de leidingen ten opzichte van de dijk. Het functioneren van de vervangende waterkering in de Stadionweg (lees: damwandscherm) is daarbij nog onvoldoende uitgewerkt.
4. Het plangebied van Feyenoord City ligt binnen het beheergebied van Rijkswaterstaat, waartoe een watervergunning zal worden aangevraagd. De ondergrondse infrastructuur van Evides in dit gebied is vergund door RWS conform de gestelde wet- en regelgeving. Voor de zinkers door de Nieuwe Maas is een vergunning afgegeven. De voorgenomen planinrichting dient, mede gelet op een goede ruimtelijke ordening en de uitvoerbaarheid van het plan, te zijn afgestemd en getoetst aan deze vergunningsvoorwaarden. De aanpassingen aan de oevers van de rivier en het verleggen van de vaargeul is van invloed op de ongestoorde veilige ligging van de zinkerconstructie. Met name de

stabiliteit en integriteit van de bestorting is hierbij een risico en is nog onvoldoende uitgewerkt.
5. Door het plangebied zijn kabels en leidingen aanwezig van derden en worden mogelijk constructief en/of bedrijfsmatig aangepast aan de voorziene planinrichting. Daarnaast zijn initiatieven beoogd met de aanleg van nieuwe kabels en leidingen door het plangebied van Feyenoord City. De raakvlakken van deze herinrichting van kabels en leidingen met de ondergrondse infrastructuur van Evides is niet getoetst en onvoldoende uitgewerkt.
6. In de Nota van Beantwoording Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapport bestemmingsplan Feyenoord City, vastgesteld 5 juni 2018, is onder paragraaf 2.6.3 toegezegd dat de effecten op de transportleidingen van Evides (zullen) worden beschreven in het MER. Evides leest dit echter niet terug in het concept MER. Zo komen bijvoorbeeld de termen 'waterleiding', 'transportleiding', 'zinker', 'drinkwater' en 'Evides' niet terug in het concept-MER. Uit het concept-MER volgt wel dat er onder meer bodemingrepen en bodemsaneringsverplichtingen zijn en er gebouwd wordt in de primaire waterkering die wordt doorkruist door transportleidingen. Ook worden er risico's op bodemzetting en erosie van de rivierbodem vastgesteld. Het nieuwe stadion is bovendien geprojecteerd over de leidingen van Evides. De eventuele gevolgen voor de leidingeninfrastructuur van deze ingrepen zijn onvoldoende duidelijk gemaakt. Voor Evides is dus niet inzichtelijk of haar belangen bij het onderzoek zijn betrokken, zodat niet duidelijk is of aan alle onderzoeksverplichtingen en zorgvuldigheidsvereisten is voldaan.
7. Opgemerkt wordt dat ingevolge artikel 2 van de Drinkwaterwet bestuursorganen zorg dienen te dragen voor de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening. Bij de uitoefening van bevoegdheden en toepassing van wettelijke voorschriften door bestuursorganen geldt de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening als een dwingende reden van groot openbaar belang. Het waarborgen van een duurzame drinkwatervoorziening is in het belang van de volksgezondheid. Dit volgt ook uitdrukkelijk uit de considerans van de Drinkwaterwet. De volksgezondheid is een van de te beschermen belangen die gelet op art. 7.1 lid 6 aanhef en onder a van de Wet milieubeheer dient te worden onderzocht in een MER. Dit kan dus niet worden nagelaten.

Reactie

1. De reactie leidt op dit punt tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2. De voorgestelde planregeling voor de dubbelbestemming 'Leiding - Water' wordt overgenomen in het bestemmingsplan.
3. De planinrichting wordt afgestemd op de vergunningvoorwaarden.
4. De planinrichting wordt afgestemd op de vergunningvoorwaarden.
5. Het bestemmingsplan reikt niet tot het detailniveau van alle ondergrondse leidingen. Wel zijn de planologisch relevante leidingen in beeld gebracht. Ten behoeve van de vergunningaanvragen worden klic-meldingen gedaan. Hiermee worden de overige leidingen in beeld gebracht. Waar nodig wordt in overleg getreden met de betreffende beheerder. Dit is dus een uitvoeringsaspect. Voor het bestemmingsplan is voldoende inzicht verkregen in het aspect kabels en leidingen.
6. Deze aspecten worden afgestemd in het kader van het vergunningentraject. Uiteraard zal daarbij rekening worden gehouden met het belang van de leidingen van Evides.
7. De planologisch relevante leidingen van Evides zijn in het bestemmingsplan geborgd middels een dubbelbestemming. Voor ruimtelijke ingrepen in de beschermingszone van deze leidingen zal in het kader van het vergunningenspoor daarom altijd advies vereist zijn van de beheerder van de leidingen. De drinkwatervoorziening en de volksgezondheid is dus ook in de toekomst geborgd.

Havenbedrijf Rotterdam

Samenvatting

1. In het effectgebied voor verkeer is de aansluiting A16, S106 (Stadionweg) en een deel van de A15 wel opgenomen, maar het effect op de A16 en A15 zelf is niet uitgewerkt. Port of Rotterdam richt zich primair op het belang van een goede doorstroming op de A16 en A15 ten behoeve van het verkeer van en naar de haven. Gevraagd wordt naar het effect van extra verkeersbewegingen op A16 en A15. De A16 heeft nu ook een functie als stadsring zeker zolang 3e oeververbinding voor autoverkeer er niet is komt). Deze functie is niet belicht in de modelberekeningen.

2. Het plan leidt tot meer verkeersbewegingen door woningbouw en extra werkgelegenheid. Het voorkeursalternatief genereert 1870 FTE (ruim 1300 FTE meer dan autonome groei). De aanname is dat de gecreëerde werkgelegenheid vooral aan mensen uit de directe omgeving van Rotterdam-Zuid een baan zal bieden. Dit is echter niet getoetst en de extra werkgelegenheid kan een aantrekkende werking hebben op een groter gebied dan Rotterdam-Zuid wat effecten zal hebben op de bereikbaarheid.
3. Er komen meer woningen en kantoren in het plangebied. De aandacht voor langzaam verkeer (fiets) en OV is groter dan voorheen, maar de primaire bereikbaarheid blijft gericht op het autoverkeer. Dit betekent daarom ook een zwaardere belasting voor de Stadionweg en de aansluiting met de A16. Zeker tijdens evenementen (rond de avondspits) kan meer hinder ontstaan. Het Mobiliteitsplan van Feyenoord dat hier een oplossing voor moet bieden, is sterk afhankelijk van de bereidheid van supporters/bezoekers om in een bredere schil te parkeren en het laatste stuk af te leggen met OV of andere niet-auto modaliteiten.
4. De gemeente verwacht dat MaaS en deelvoertuigen een efficiënter gebruik van de openbare ruimte mogelijk maken. Havenbedrijf Rotterdam ziet dit als een aanname die zich nog niet heeft bewezen.
5. Het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam wil de bereikbaarheid met en draagvlak voor OV-diensten vergroten. Dit wordt gekoppeld aan het plan Feyenoord City, maar de uitwerking in relatie tot de vraag (woningbouw, hogere inkomensgroepen) ontbreekt. Ook ontbreekt een analyse van de effecten van parallelle ontwikkelingen in het effectgebied op de verkeersafwikkeling.
6. Het aspect plasbrand (water) wordt in verschillende stukken (waaronder MER bijlage EV, VER) behandeld en uitgewerkt in het kader van het Bevt en Basisnet. Op de locatie van de beoogde ontwikkeling is echter ook artikel 6.21 (Veiligheidszonering oevers Nieuwe Waterweg en Nieuw Maas) van de provinciale verordening ruimte van toepassing. Volgens Havenbedrijf Rotterdam lijkt hier geen rekening mee te zijn gehouden.
7. De komende jaren vinden er verschillende ontwikkelingen (Reijerwaard en IJsselmonde) plaats in de omgeving van het plangebied. Dit betekent volgens het Havenbedrijf dat de effecten van Feyenoord City op de Rotterdamse ruit niet in isolatie kunnen worden bekeken. Daarnaast wordt de verbindingsboog (r-boog) van de A16 naar de A15 aangepast om de uitstroom te bevorderen. Deze wijziging heeft gevolgen voor de weefbeweging van het verkeer bij de aansluiting 24.
8. De woningbouw is gericht op midden en hoge inkomens en hoger opgeleiden. Het Havenbedrijf wil inzicht in de reispatronen en modal split van deze doelgroep. Daarnaast wenst men antwoord op de volgende vragen: Hoe worden deze bewoners verleid om het OV te gebruiken? Hoe wordt de benodigde vergroting van het OV gerealiseerd om de groei van inwoners en bezoekers op te vangen?
9. Het Havenbedrijf vraagt om meer toelichting voor de consequenties van de beoogde ontwikkeling in relatie tot de vereisten op het gebied van veiligheid, zoals vastgelegd in de provinciale verordening ruimte.

Reactie

1. Uit de onderzoeken die in het kader van het MER zijn uitgevoerd blijkt dat de ontwikkeling Feyenoord City niet leidt tot onevenredig negatieve effecten op de doorstroming op de A16 en A15. Aanvullende maatregelen ten gevolge van het plan zijn dan ook niet noodzakelijk. In de referentiesituatie is al sprake van een knelpunt bij de A16, wat zeer beperkt wordt beïnvloed door deze ontwikkeling. Dit knelpunt is onderwerp van de MIRT-verkenning die onlangs is gestart.
2. In de verkeersberekening als benoemd onder 1 is niet specifiek als uitgangspunt genomen dat de werkgelegenheid vooral aan mensen uit de directe omgeving een baan zal bieden. In die zin zijn de verkeersberekeningen niet bijgesteld. Voor de verdere effecten zie 1.
3. De bereikbaarheid tijdens wedstrijden en evenementen wordt in het bestemmingsplan onder meer geborgd door de voorwaardelijke verplichting dat minstens 2.520 parkeerplekken beschikbaar dienen te zijn. Voor de gedragsverandering worden maatregelen genomen via een aantrekkelijker aanbod, integratie van de mobiliteitskeuze in het ticketsysteem van Feyenoord en de aanpak van parkeren in de wijken. Voor deze aanpak is tussen gemeente en Stadion Feijenoord NV een mobiliteitscontract gesloten.
4. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. In de ontwikkeling is dit wel de ambitie, maar in de verkeersberekeningen is dit niet als uitgangspunt meegenomen.

5. Met de ontwikkeling Feyenoord City zijn er kansen om een bijdrage te leveren aan een robuust OV-systeem. Het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam laat zien hoe de gemeente invulling wil geven aan deze ambitie. In de MER zijn alle autonome ontwikkelingen ten opzichte van Feyenoord City meegenomen, voor zover hierover voldoende besluitvorming heeft plaatsgevonden.
6. Dit aspect is benoemd in paragraaf 4.2 van het voorontwerpbestemmingsplan. Deze is nog gebaseerd op de toen geldende Verordening Ruimte. Inmiddels is de Omgevingsverordening vastgesteld. Daarom is dit aspect aangevuld op basis van de meest actuele regels van de provincie.
7. Zie de beantwoording onder 1. In het verkeersmodel zijn de genoemde ontwikkelingen in de referentiesituatie opgenomen.
8. De effecten op wegverkeer en OV zijn in het MER opgenomen.
9. Zie de beantwoording onder 6.

Rijkswaterstaat

Samenvatting

1. Rijkswaterstaat is waterbeheerder van de Nieuwe Maas, het Zuiddiepje maar ook van de buitendijkse gebieden, ook als daar de vergunningplicht voor de Waterwet onderdeel gebruik van het waterstaatswerk niet van toepassing is. Rijkswaterstaat verzoekt dit tekstueel aan te passen.
2. Vastgesteld wordt dat de gronden naast de Nieuwe Maas vrijgesteld zijn van vergunningplicht voor het gebruik van het waterstaatswerk. Als bron hiervoor wordt de legger genoemd, er wordt verzocht om te verwijzen naar de kaarten bij de Waterregeling.
3. Rijkswaterstaat wil onder duurzaam waterbeheer meer concreet terugzien voor welke activiteit welk regime geldt. Het is helder dat voor het stadion een vergunning nodig is, een wenselijke aanvulling is om te weten welke andere activiteiten in de rivier zijn voorzien. Vervolgens worden twee kaders kort benoemd: Richtlijn Vaarwegen en Rivierkundig Beoordelingskader. Er wordt verzocht ook de Beleidsregels Grote Rivieren concreet te benoemen.
4. Onder het kopje oppervlaktewaterkwantiteit wordt gesproken over 'bouwen in waterbergend vermogen' en 'compensatieplicht'. Een verwijzing naar de Beleidsregels Grote Rivieren ontbreekt. Hoe invulling wordt gegeven aan de compensatieplicht wordt doorgeschoven naar het ontwerpbestemmingsplan. Rijkswaterstaat zou graag voorafgaand aan de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan het compensatieplan beoordelen.
5. Vanuit de waterwetvergunning wordt niet alleen naar watercompensatie gekeken, maar ook naar nautische veiligheid (vlot en veilig scheepvaartverkeer) en functievervulling van de Nieuwe Maas (o.a. Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen). Verzocht wordt ook dit op te nemen in het plan.
6. In de beschrijving van de huidige situatie ontbreken nog de functies op het water: de beschrijving van de ankerplaats voor duwbakken wordt niet genoemd evenals het feit dat het hier een doorgaande vaarweg voor de scheepvaart betreft. Dit zou bijvoorbeeld als 'Deelgebied 7' kunnen worden genoemd.
7. Rijkswaterstaat verzoekt om een tekst op te nemen dat de walradarfunctie voor de scheepvaartbegeleiding in stand wordt gehouden door op andere locaties radarposten te plaatsen. De vaargeul zal worden verplaatst en zal vervolgens op diepte worden onderhouden op de nieuwe ligging.
8. Verzocht wordt om naast Rijkswaterstaat ook de 'Rijkhavenmeester' te vermelden als bevoegde autoriteit voor het nautisch beheer op de rivier de Nieuwe Maas (Rijksvaarwater).
9. Er worden opmerkingen gemaakt over het MER versie 0.4 d.d. 12 april 2019.
10. In de 2e alinea van paragraaf 5.3.7 wordt verwezen naar de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRnvgs). Rijkswaterstaat merkt dit op als zijnde niet correct. Deze circulaire Risiconormering is niet meer van kracht. Er wordt verzocht om te verwijzen naar het vigerende beleid zoals vastgelegd in de Regeling basisnet (Staatscourant 2014 nr. 8242).
11. In de 3e alinea van paragraaf 5.3.7 staat de zin: "Daarbij wordt gerekend met tien, honderd of 100 slachtoffers tegelijk". Dit is niet correct volgens Rijkswaterstaat. Bij Groepsrisico worden risico's berekend met de (mogelijk) aanwezige bevolking in dubbellogaritmische grafiek (fn-curve) weer te geven waarin alle mogelijke slachtoffer aantallen worden meegenomen.
12. In de voorlaatste alinea van pagina 82 wordt t.a.v. het spoor aangegeven dat de maximale overschrijding 1,64 0W is. Deze waarde geldt bij het voorkeursalternatief. Bij het maximale alternatief is 1,97 0W berekend.

13. In de 1e alinea op pagina 83 wordt o.a. aangegeven dat in de referentiesituatie geen groepsrisico wordt berekend. Rijkswaterstaat benoemt dat dit niet juist is want er staat een duidelijke lijn in de fn-curve. Het voorstel is om hier de berekende waarde op te nemen in de tekst. Voor de ontwikkeling van Feijenoord City wordt aangegeven dat deze leidt tot een beperkte toename van het groepsrisico. Ook hier is het voorstel om de berekende waarde in de tekst vermelden.
14. Er worden opmerkingen gemaakt over het Bijlagerapport Externe Veiligheid, versie 18 maart 2019.
15. Rijkswaterstaat spreekt haar zorgen uit over het effect van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling op en nabij de aansluiting met de A16 en het NMCA-knelpunt ten zuiden van deze aansluiting. Geconcludeerd wordt dat er in de referentiesituatie knelpunten zijn op de aansluiting en dat in alle gevallen de kwaliteit van de verkeersafwikkeling vermindert omdat het aantal verkeersbewegingen in het gebied toeneemt ten gevolge van de ontwikkeling terwijl de beschikbare infrastructuur gelijk blijft. Dit speelt ook voor de verkeersafwikkeling rondom de aansluiting. Echter worden in de plannen niet de concrete aantallen of percentages genoemd waardoor de ernst hiervan moeilijk te beoordelen is, behoudens de uitspraak in het rapport dat het om een beperkte toename zou gaan. Rijkswaterstaat ziet ter verduidelijking graag dat de concrete aantallen en/of percentages worden opgenomen in de plannen.
16. Rijkswaterstaat verzoekt om de cijfermatige onderbouwing waaruit blijkt dat de 3e oeververbinding verlichting geeft op de A16.
17. Vanuit Rijkswaterstaat is er behoefte aan een integraal bereikbaarheidsplan betreffende de samenhang tussen de nieuwe oeververbinding, Feyenoord City en het onderzoek naar het weefvak A15-A16.

Reactie

1. De tekst is hierop aangepast.
2. De tekst is hierop aangepast.
3. De tekst is hierop aangepast.
4. Over de watercompensatie heeft ander overleg plaatsgevonden met Rijkswaterstaat. Voor compensatie komen de locaties Eiland van Brienenoord en Stormpolder (gemeente Krimpen aan den IJssel) in aanmerking. De compensatie is nader uitgewerkt in het kader van de Watervergunning.
5. Deze aspecten zijn toegevoegd aan het plan.
6. De tekst is hierop aangepast.
7. De tekst is hierop aangepast.
8. De tekst is hierop aangepast.
9. Deze opmerkingen zijn meegenomen in de aanpassing van het MER.
10. De tekst is hierop aangepast.
11. De tekst is hierop aangepast.
12. De bestemmingsplanparagraaf gaat uitsluitend in op het voorkeursalternatief, voor de onderliggende alternatieven en varianten wordt verwezen naar het MER. De paragraaf is geactualiseerd en afgestemd op meest recente versie MER en wijzigingen in het VKA.
13. De tekst is hierop aangepast.
14. De opmerkingen worden meegenomen in de aanpassing van het MER en de bijlagerapporten.
15. Uit de onderzoeken die in het kader van het MER zijn uitgevoerd blijkt dat de ontwikkeling Feyenoord City niet leidt tot onevenredig negatieve effecten op de verkeersafwikkeling op de A16 en het NMCA-knelpunt ten zuiden van deze aansluiting. Dit betekent niet dat er geen knelpunt is. In de huidige situatie is reeds sprake van een knelpunt. Voor dit knelpunt is inmiddels de MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam gestart.
16. Voor de 3e oeververbinding is wel een ruimtereservering opgenomen, maar gaat niet over de realisatie van de 3e oeververbinding. De onderbouwing van de verkeerskundige effecten van de 3e oeververbinding in relatie tot de A16 maken daarom geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan en de bijbehorende MER.
17. Zoals aangegeven zal de gemeente in overleg treden met Rijkswaterstaat over de bereikbaarheid en doorstroming op het rijkswegennet. In het kader van het bestemmingsplan is het aspect bereikbaarheid echter voldoende onderbouwd.

Provincie Zuid-Holland

Samenvatting

Externe Veiligheid

1. Onder provinciaal beleid (paragraaf 4.2.2 onder ad. 4) wordt in de toelichting van het bestemmingsplan de Veiligheidszonering Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas genoemd. In de conclusie wordt slechts ingegaan op de aspecten van de vrijwaringszone zoals genoemd in het Barro. De conclusies, dat op grond van de omgevingsverordening nieuwbouw binnen 25 m in beginsel niet is toegestaan en tot 40 m nader gemotiveerd moet worden, worden niet genoemd (artikel 6.21 omgevingsverordening). In het gebied tussen 25 en 40 m van de kade kan alleen bebouwing worden toegestaan als sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang, de veiligheid voldoende is gegarandeerd en met het oog hierop advies is uitgebracht door de veiligheidsregio. Bouwen binnen de 25 m zone is alleen mogelijk met toestemming van Gedeputeerde Staten, mits een gelijkwaardige veiligheid wordt geboden als voor verder terugliggende bebouwing (bijvoorbeeld door het treffen van maatregelen aan de gevel).
2. Ter ondersteuning van het recreatieve karakter van de oever zijn incidentele kleinschalige recreatieve voorzieningen toelaatbaar, zoals restaurants, cafés en kiosken. Daarbij moet het gaan om incidentele voorzieningen dus het volbouwen van de oever is uitgesloten.
3. In paragraaf 5.3.7 (externe veiligheid) van de toelichting van het bestemmingsplan ontbreekt nog volledig een verantwoording van het groepsrisico. Dit is een formele vereiste. Pas nadat minimaal voldaan is aan de formele vereisten van de groesrisicoverantwoording kan beoordeeld worden of het plan voldoet aan het provinciaal ruimtelijk belang voor groepsrisico.
4. Voor de provincie zijn daarin een aantal aspecten van belang (zie ook de Beleidsregel Groepsrisico en ruimtelijke ordening en onderstaand de verwijzing naar enkele bij het plan gevoegde achtergronddocumenten):
    a. de borging van de beëindiging van de beide lpg-tankstations;
    b. de wijze waarop het groepsrisico wordt verantwoord ten aanzien van het buiten het plangebied gelegen lpg-tankstation;
    c. de wijze waarop het groepsrisico wordt verantwoord ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor: afweging en borging van ruimtelijke alternatieven (met lager GR, zie ook MER locatiekeuze), bronmaatregelen, effectmaatregelen (o.a. hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid; zie ook de VER);
    d. een inhoudelijk advies hierover van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond;
    e. expliciete afweging in de raad, immers de raad is bevoegd gezag om bij vaststelling van een bestemmingsplan het groepsrisico op grond van een verantwoording te accepteren.

Detailhandel

5. De beoogde ontwikkelingen passen niet in de huidige regelgeving voor detailhandel van de provincie Zuid-Holland. Provincie Zuid-Holland vraagt daarom om scherp in beeld te brengen hoe de toevoeging van detailhandel op deze plek gezien wordt in relatie tot de bestaande detailhandelsstructuur. Daarbij dient er in ieder geval ingegaan te worden op de relatie met de binnenstad, de nabijgelegen winkelstrip aan de Beijerlandselaan en de naastgelegen PDV-locatie.

Bedrijventerrein

6. Het bedrijventerrein aan de Korte Stadionweg staat in het Programma ruimte van de provincie aangeduid als watergebonden bedrijventerrein. Gezien de huidige vraag naar met name watergebonden bedrijventerreinen, is in overleg met de regio een nadere motivering over het compensatievraagstuk noodzakelijk.

Wonen

7. Gezien de omvang van het plan en de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) ziet de provincie dit plan als een kans om een belangrijke bijdrage te leveren aan het streven om te komen tot de juiste woning op de juiste plek. Hoewel dat in dit planstadium nog niet aan de orde is, gaat

de provincie graag hierover met de gemeente in gesprek.

Oeververbinding Regio Rotterdam

8. In de toelichting van het plan wordt aangegeven dat er een verkenning plaatsvindt naar een nieuwe stadsbrug tussen Kralingen/De Esch en de Veranda. Inmiddels is een MIRT-verkenning gestart naar deze oeververbinding. Hoewel hierover nog besluitvorming plaats moet vinden, mag de planvorming voor Feyenoord City deze ontwikkeling niet onmogelijk maken. Gevraagd wordt hiermee rekening te houden en dit nader te motiveren.

Kantoren

9. De kantoren, die het plan mogelijk maakt, zijn niet opgenomen in de aanvaarde regionale kantorenvisie van de MRDH. Het plan is onvoldoende regionaal afgestemd en voldoet daarmee niet aan de provinciale regels. Gevraagd wordt dit nader te motiveren.

Reactie

1. In de toetsing aan het provinciale beleid is hier nader op ingegaan. Voor de bebouwing in het verlengde van de bestaande woongebouwen van de Veranda is in dit plan een gelijke afstand aangehouden tot het water. Dit betekent dat bebouwing deels in de veiligheidszone mogelijk is. Zou al sprake zijn van strijd met de Verordening dan kan op grond van artikel 6.35 van de provinciale verordening voor dit bestemmingsplan met Crisis- en herstelwetstatus worden afgeweken van de regels van afdeling 6.2 van de verordening en binnen de 25 en 40 m vanaf de kade kan worden gebouwd. Er is sprake van een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico. Daarbij is uitgebreid onderzoek gedaan en is een maatregelenpakket geformuleerd. Een belangrijke maatregel betreft de verlegging van de vaargeul ten behoeve van een vlotte en veilige doorstroming van het scheepvaartverkeer. De Veiligheidsregio heeft een positief advies gegeven.
2. Direct langs de oever is een verkeersbestemming opgenomen. Hier is dus maar beperkt bebouwing toegestaan.
3. In het ontwerpbestemmingsplan is een volledige verantwoording van het groepsrisico opgenomen.
4. Per deelonderwerp geven wij de volgende reactie.
   a. Deze zijn niet meer mogelijk in het bestemmingsplan. Daarnaast zijn de gronden van deze lpg-stations benodigd voor de ontwikkeling Feyenoord City. De betreffende vergunningen zullen dan ook worden ingetrokken.
   b. Dit wordt in de verantwoording van het groepsrisico meegewogen.
   c. Zie antwoord onder 3.
   d. In de verantwoording is ook het advies van de veiligheidsregio meegewogen.
   e. De raad zal in haar totale belangenafweging van het plan ook de verantwoording van het groepsrisico mee wegen.
5. Ten behoeve van het aspect detailhandel is aanvullende onderbouwing opgesteld. Met Feyenoord City spelen zwaarwegende maatschappelijke belangen een rol zoals de benodigde sociale maatschappelijke ontwikkeling van Rotterdam-Zuid en de woningbouwopgave en -differentiatie. Daarnaast is het totaal programma en synergie tussen de programmaonderdelen belangrijk voor daarmee samenhangende doelstellingen van het nationaal Programma Rotterdam Zuid: zoals vergroten van sportparticipatie, onderwijs, voorzieningenniveau, verbeteren van fysieke verbindingen en de OV-structuur. Feyenoord City levert de benodigde kwaliteitsimpuls in de woonomgeving: de buitenruimte, voorzieningen en bereikbaarheid. Kortom de inhoudelijk zwaarwegende maatschappelijke belangen zijn:
   a. de stadion- en gebiedsontwikkeling als gebiedsontwikkelingsproject voor Rotterdam-Zuid zoals hiervoor beschreven;
   b. de verplaatsing is nodig voor de woningbouwontwikkeling-inbreidingslocatie t.b.v. de bouw van 1.045 woningen in het kader van de grote woningbouwopgave van Rotterdam;
   c. de Feyenoord City-ontwikkeling is een uniek en innovatief project met een functie mix concept van stadion-leisure-horeca-sportdetailhandel;
   d. hiermee wordt het winkelgebied de Beijerlandselaan gekoppeld aan Feyenoord City en het

sportdetailhandelscluster in het bijzonder. Dit draagt bij aan de versterking van de Beijerlandselaan;
   e. het geheel van Feyenoord City draagt bij aan het realiseren van de doelstellingen uit het NPRZ.
6. De afstemming over dit aspect heeft plaatsgevonden. De uitkomsten zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Watergebonden bedrijvigheid is in de huidige situatie nauwelijks aanwezig en uit onderzoek blijkt deze locatie in dat opzicht ook geen potentie te hebben. De gemeente zet elders (bijvoorbeeld in de Spaanse Polder) in op extra terrein voor watergebonden bedrijvigheid.
7. De reactie wordt in dit kader voor kennisgeving aangenomen. Uiteraard gaat de gemeente hier graag op in.
8. Ter plaatse van de beoogde oeververbinding is geen nieuwe bebouwing mogelijk. Hiermee wordt de derde oeververbinding mogelijk gehouden. De toelichting zal hierop worden aangevuld.
9. De omvang van kantoren is teruggebracht tot passend binnen de oppervlakte als opgenomen in de aanvaarde regionale kantorenvisie. Regionale afstemming heeft plaatsgevonden.

ProRail

Samenvatting

ProRail stelt de volgende wijzigingen voor.

Regels

1. Artikel 9.2.2 sub c: in dit artikel wordt verwezen naar 'sub c'. Dit is niet correct en dient gewijzigd te worden in een verwijzing naar 'sub b'.
2. Artikel 9.3.1: hier wordt opgemerkt dat de oppervlakte en aantallen van de in lid 9.1 genoemde functies (waaronder de bij artikel 9.1 sub b genoemde nutsvoorzieningen) ten hoogste de in artikel 31.1.4 aangegeven oppervlakte en aantallen bedraagt. ProRail constateert dat in artikel 31.1.4 geen oppervlakte en aantallen zijn opgenomen betreffende nutsvoorzieningen. ProRail verzoekt daarom dit artikel aan te passen.
3. Artikel 10.1 sub g onder 1: na het woord 'spoorbanen' dient opgenomen te worden de tekst 'en bijbehorende voorzieningen'.

Verbeelding

4. Ten behoeve van een eventuele nieuwe spoorweghalte dient in ieder geval in de bestemmingen Gd-S/V-SW/V-SP en V-WE een aanduiding hiervoor opgenomen te worden.
5. ProRail verzoekt om de spoorweg en alle daarbij behorende spoorweginfra en voorzieningen te voorzien van de bestemming Verkeer - Spoorverkeer.
6. Naar aanleiding van het bepaalde in artikel 9.2.2 sub a dient er een bouwvlak opgenomen te worden ten behoeve van de ter plaatse aanwezige onderstations.

Toelichting

7. ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het concept-ontwerpbestemmingsplan 'Feyenoord City' en (indien nodig) door te laten werken in de planregels.
8. In verband met het borgen van de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen mag het waterpeil niet wijzigen. Tevens dient de gemeente te borgen dat alle werkzaamheden geen invloed zullen hebben op de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen, alsmede op het ongehinderd gebruik van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen.
9. De binnen het plangebied aanwezige onderstations mogen niet komen te vervallen. Tevens verzoekt ProRail de gemeente om ervoor zorg te dragen dat de onderstations – net als in de huidige situatie – te allen tijde bereikbaar zullen zijn.

Reactie

1. Dit is aangepast.

2. Dit is aangepast.
3. De reactie is verwerkt in de regels.
4. In het bestemmingsplan is de aanduiding 'openbaar vervoerstation' vooralsnog alleen opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer - Spoorweg'. Indien meer duidelijkheid bestaat over de ligging van het station als uitvloeisel van de MIRT-verkenning, wordt op dat moment het bestemmingsplan hierop aangepast.
5. Voor de spoorweginfra in het plangebied wordt in principe de bestemming 'Verkeer - Spoorverkeer' gehanteerd. Voor het spoor parallel aan de Colosseumweg is uit het oogpunt van flexibiliteit de bestemming Verkeer - Spoor- en wegverkeer' opgenomen. Hierin is naast de spoorinfra ook ruimte voor eventuele aanpassingen ten behoeve van het wegverkeer. De spoorinfra is voldoende geborgd in het plan. Voor wat betreft de voorzieningen, zoals de onderstations aan de Rosestraat: deze zijn gelegen op gronden met de bestemming 'Gemengd - Rosestraat'. De bestaande spoorvoorzieningen zijn ook binnen deze bestemming geborgd. Tevens biedt deze bestemming ruimte voor ontwikkeling van de plot.
6. De onderstations vallen binnen het bouwvlak van de bestemming Gemengd - Rosestraat. Deze blijven juridisch planologisch mogelijk.
7. Een trillingonderzoek is vooralsnog niet uitgevoerd. Dit zal voorafgaand aan de bouw gebeuren.
8. De stabiliteit van het spoor wordt bij alle werkzaamheden in acht genomen.
9. Deze onderstations blijven ook in het voorliggende bestemmingsplan juridisch-planologisch mogelijk. In de uitvoering van de plannen voor de Rosestraat plot dient hiermee dan ook rekening te worden gehouden, bijvoorbeeld als het gaat om de bereikbaarheid.

Waterschap Hollandse Delta

Samenvatting

Het klopt dat er voor het werken in de dijk een watervergunning nodig is. Er wordt echter een concrete invulling gemist hoe hiermee om wordt gegaan en welke plannen er zijn om de waterkering te beschermen.

Reactie

Ten behoeve van het vergunningentraject zal onderzoek worden gedaan naar deze aspecten. Door de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' is geborgd dat werkzaamheden in de dijk altijd worden afgestemd met het Waterschap.