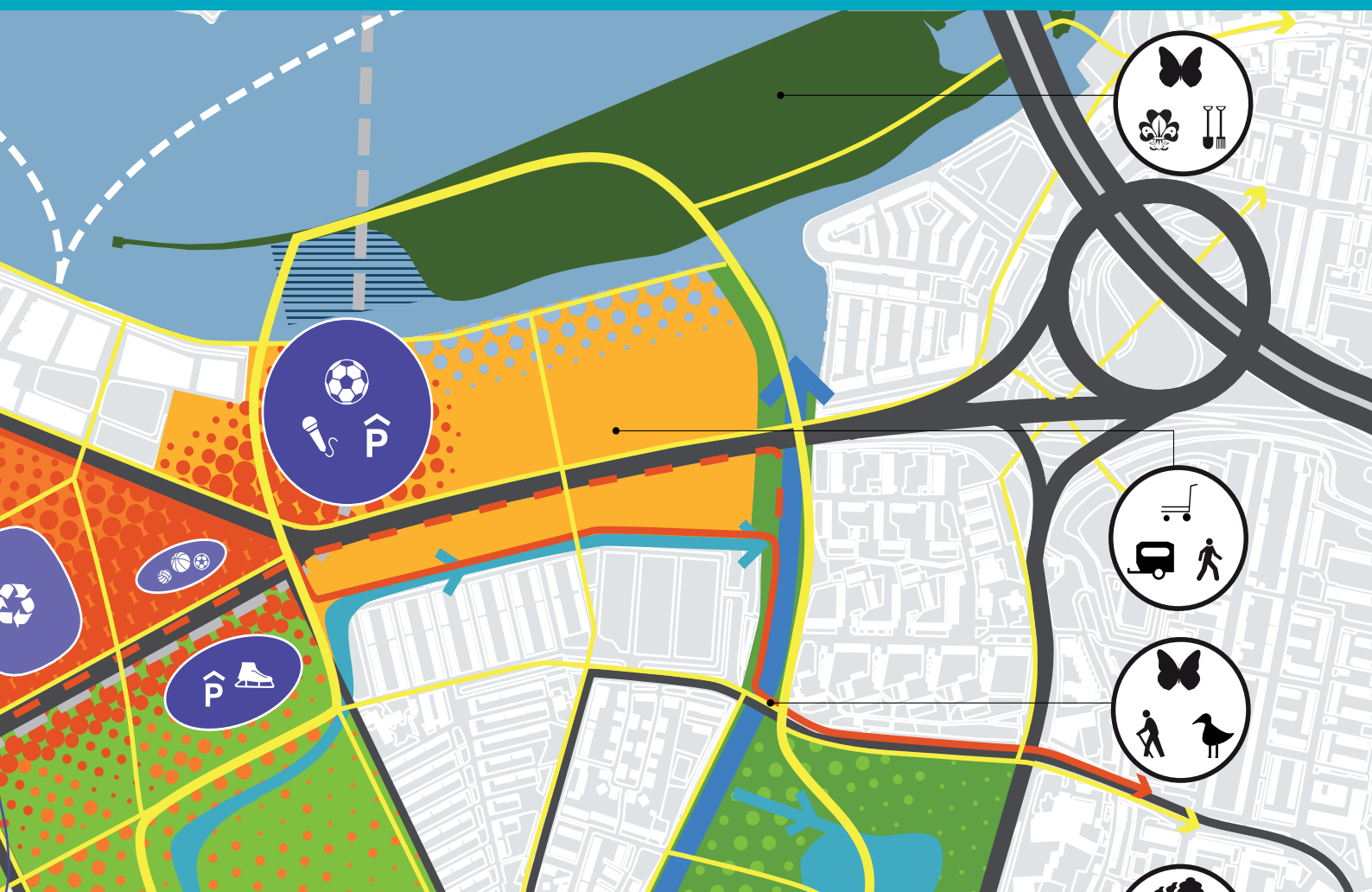




ONTWERP STRUCTUURVISIE

STADIONPARK





STADIONPARK



Gemeente Rotterdam



De Nieuwe Maas

Varkenoordse viaduct

Veranda

Stadionweg

Stadiondriehoek

De Kuip

Hillesluis

Colosseumweg

Marathonweg

Varkenoord

Bree

Vreewijk

Groenezoom

Molenvliet



Eiland van Brienoord

A16

Bedrijventerrein Stadionweg

Noorderhelling

Sportdorp

Stadionlaan

Park de Twee Heuvels

Sportlaan

Adriaan Volkerlaan

Groeninx van Zoelenlaan

Olympiaweg

Kreekhuisenlaan



INLEIDING

De Gebiedsvisie Stadionpark, de Rotterdamse inzet, vastgesteld door het college van B&W op 16 december 2008, bevat een lonkend ontwikkelingsperspectief voor Stadionpark, een gebiedsontwikkeling van formaat die in de loop van de komende decennia gerealiseerd zal worden. Dit vergt een planologisch kader waarin de hoofdlijn van de gewenste ontwikkeling wordt vastgelegd. Ook moet ruimte geboden worden voor een gefaseerde uitwerking in de tijd middels meerdere bestemmingsplannen.

In de bestuursopdracht uit april 2007 zijn 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 imagobepalende 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.

In het voorliggende document zijn deze ambities verder uitgewerkt naar een integrale ontwerp structuurvisie, met als bijlage een plan-MER (Milieu Effect Rapport voor een plan).

De structuurvisie wordt in de Wet ruimtelijke ordening (in werking vanaf juli 2008) aanbevolen als inspirerend, kaderstellend en richtinggevend beleidsinstrument voor verdere (gemeentelijke) planvorming. De structuurvisie werkt (net als het structuurplan uit de oude WRO) juridisch gezien niet door richting andere overheden of burgers. Zij bindt echter wel het vaststellende overheidsorgaan zelf, in politiek-bestuurlijke zin. De gemeente kan eventueel gemotiveerd afwijken van de structuurvisie. Juridisch bindende vastlegging vindt hierna plaats in bestemmingsplannen.

Het actuele gemeentelijke ruimtelijke beleid is vastgelegd in de Stadsvisie Rotterdam 2030. Ter uitwerking hiervan is besloten om in Rotterdam voor een aantal VIP-gebieden (Very Important Projects) structuurvisies op te stellen, om de gewenste stedelijke ontwikkelingen binnen een gebied op een doeltreffende wijze met elkaar in verband te brengen en planologisch te verankeren. Stadionpark is zo'n VIP-project waarvoor een structuurvisie wordt gemaakt. Met de Structuurvisie Stadionpark kan regie worden gevoerd op beoogde ruimtelijke ontwikkelingen in de komende 20 tot 25 jaar.

Het voornemen tot het opstellen van een structuurvisie met plan-MER voor Stadionpark is op 7 januari 2009 gepubliceerd. De Gebiedsvisie Stadionpark, de Rotterdamse Inzet en de Notitie Reik-

wijdte en Detailniveau Plan-MER Stadionpark zijn ter informatie ter inzage gelegd van 9 januari tot en met 19 februari 2009. Beide documenten zijn eveneens toegezonden aan te raadplegen bestuursorganen voor het aangeven van eventuele aandachtspunten. Tot slot is de Commissie voor de m.e.r. gevraagd om een advies te geven over het op te stellen plan-MER. Het advies is op 27 februari 2009 uitgebracht door de commissie.

De Gebiedsvisie Stadionpark, de Rotterdamse Inzet is in 2008 tot stand gekomen via een proces van consultaties met bewoners, ondernemers, sportverenigingen, marktpartijen, deelgemeenten en andere betrokkenen. Om mogelijke invullingen voor de gebiedsvisie met partijen te kunnen bediscussiëren, zijn in 2008 drie verschillende concepten voor de gebiedsontwikkeling gepresenteerd: Stadionpark, United en Maas. Door de hieruit bediscussieerde pluspunten van die concepten met elkaar te combineren is De Rotterdamse Inzet ontstaan.

Om milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming over de op te stellen structuurvisie te geven, is voor de Ontwerp Structuurvisie Stadionpark het Plan-MER Stadionpark opgesteld, waarin de optredende milieueffecten worden beschreven.

De (bandbreedtes van de) optredende milieueffecten zijn inzichtelijk gemaakt aan de hand van de bovengenoemde in 2008 gepresenteerde planconcepten. De Rotterdamse Inzet uit de Gebiedsvisie Stadionpark wordt vergeleken met:

- de autonome ontwikkeling (wanneer het project niet plaatsvindt);
- het alternatief Stadionpark;
- het alternatief United;
- het alternatief Maas.

Tijdens het opstellen van de Ontwerp Structuurvisie Stadionpark met het bijbehorend Plan-MER Stadionpark zijn direct betrokkenen wederom informeel geïnformeerd en geraadpleegd.

De Ontwerp Structuurvisie Stadionpark en het Plan-MER Stadionpark worden na vaststelling door het college van B&W ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen, aangeboden aan de overlegpartners, ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r., en ter kennis gebracht van de gemeenteraad.

Naar aanleiding van de zienswijzen en overige reacties wordt een rapportage opgesteld en wordt de Ontwerp Structuurvisie Stadionpark vervolmaakt tot de Structuurvisie Stadionpark. Het college van B&W zal de structuurvisie ten slotte naar verwachting eind december aanbieden aan de gemeenteraad ter bestuurlijke vaststelling. Beroep is niet mogelijk op een structuurvisie. Beroep is in een later stadium wel mogelijk op de bestemmingsplannen, wanneer de raad die heeft vastgesteld.

Parallel aan de structuurvisie wordt in 2009 het Masterplan Stadionpark opgesteld. In dit masterplan krijgt de structuurvisie, een planologisch document, een meer ruimtelijk/stedenbouwkundige uitwerking, die gezien kan worden als een geactualiseerde versie van de voorbeelduitwerking uit de Gebiedsvisie Stadionpark, de Rotterdamse Inzet van december 2008. Het masterplan zal net als de gebiedsvisie een proefverkaveling bevatten. Dit Masterplan Stadionpark wordt vastgesteld door het college van B&W en zal naast de Structuurvisie Stadionpark als uitgangspunt dienen voor de eerste op te stellen bestemmingsplannen.

Met de Structuurvisie Stadionpark, die naar verwachting begin 2010 door de raad kan worden vastgesteld, kan regie worden gevoerd op beoogde ruimtelijke ontwikkelingen in de komende 20 tot 25 jaar. Op basis van een structuurvisie kunnen echter nog geen bouwplannen worden gerealiseerd. Daarom wordt de Structuurvisie Stadionpark zoals gezegd vertaald in één of meerdere bestemmingsplannen.

Het bestemmingsplan dat onder andere het nieuwe stadion en de 400 meter kunstijsbaan bevat, omvat daarmee m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten. Daartoe dient bij het bestemmingsplan een project-MERprocedure te worden doorlopen. Dit bestemmingsplan met bijbehorend project-MER wordt in de periode 2010-2012 op- en vastgesteld. Bouwvergunningen kunnen na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan worden afgegeven. Dit zal, afhankelijk van procedures, naar verwachting vanaf begin 2013 of begin 2014 mogelijk zijn.

Ontwerp Structuurvisie Stadionpark en Plan-MER (Milieueffectrapport) Stadionpark	medio 2009
mogelijke zienswijzen op Ontwerp Structuurvisie en Plan-MER	derde kwartaal 2009
Ontwerp Structuurvisie Stadionpark	eerste kwartaal 2010
startnotitie project-MER t.b.v bestemmingsplan	eerste kwartaal 2010
inspraak op startnotitie project-MER	tweede kwartaal 2010
voorontwerp bestemmingsplan en project-MER	tweede kwartaal 2011
inspraak op voorontwerp bestemmingsplan en project-MER	medio 2011
ontwerp bestemmingsplan	begin 2012
mogelijkheid zienswijzen op ontwerp bestemmingsplan	eerste kwartaal 2012
vaststellen bestemmingsplan	vierde kwartaal 2012
mogelijk beroep bij Raad van State	eind 2012
definitieve goedkeuring bestemmingsplan	begin 2013 of begin 2014

DE PLANVORMINGSPROCEDURE VAN STADIONPARK

Hoofdstuk 1 omschrijft de ambities die Rotterdam heeft met de gebiedsontwikkeling Stadionpark. Stadionpark ademt sport, maar wat betekent dat voor de ontwikkeling van het gebied? Vanuit de geschiedenis van de locatie en de context in stad en regio wordt het gewenste ontwikkelingsbeeld voor Stadionpark geschetst.

Hoofdstuk 2 is de plantoelichting van de Structuurvisie Stadionpark. Hier wordt het gewenste eindbeeld beschreven, maar ook de stappen die gezet zullen worden om tot dit eindbeeld te komen. Welke identiteit hebben de verschillende deelgebieden? Naast de identiteit van de deelgebieden en de ruimtelijke hoofdstructuur als onderdeel van het stedelijk netwerk komen in dit hoofdstuk ook mobiliteit en bereikbaarheidsopgaven en de mogelijkheden voor programmatische ontwikkeling aan de orde.

In hoofdstuk 3 wordt de planbeschrijving verder uitgewerkt met een verdieping op de onderdelen mobiliteit en bereikbaarheid, de programmatische invulling en openbare ruimte.

De uitkomsten van het plan-MER hebben input geleverd voor het maken van de keuzes die in deze structuurvisie zijn vastgelegd. In hoofdstuk 4 wordt het plan-MER als onderdeel van de structuurvisie toegelicht. Het geeft een beschrijving van de milieueffecten van de ontwikkelingen die in de structuurvisie zijn opgenomen.

Hoofdstuk 5 omschrijft de uitvoeringsstrategie, waarbij inzicht wordt gegeven in de financiële uitvoerbaarheid, fasering en het proces. Hier worden ook de vervolgstappen benoemd.

12	SAMENVATTING
17	1 AMBITIE EN POSITIONERING
19	1.1 STADIONPARK 'ADEMT' SPORT
21	1.2 VAN DELTA TOT DUBBELSLAG OP ZUID
27	1.3 STADIONPARK BASIS VOOR SPORTCULTUUR
29	1.4 STADIONPARK KNOOPPUNT IN EEN METROPOOLREGIO
31	1.5 STADIONPARK BEREIKBAAR
32	1.6 STADIONPARK DUURZAAM
35	2 PLANTOELICHTING STADIONPARK
37	2.1 STADIONPARK IN 2030
40	2.2 IDENTITEIT DEELGEBIEDEN
50	2.3 HOOFDSTRUCTUUR
55	2.4 MOBILITEIT EN BEREIKBAARHEID
58	2.5 BANDBREEDTE PROGRAMMA
59	2.6 GROEISTADIA
63	3 THEMATISCHE UITWERKING
65	3.1 MOBILITEIT EN BEREIKBAARHEID
77	3.2 PROGRAMMA
84	3.3 OPENBARE RUIMTE
91	4 MILIEUEFFECTEN
92	4.1 MILIEUEFFECTRAPPORTAGE
92	4.2 GELUID
94	4.3 LUCHTKWALITEIT
95	4.4 EXTERNE VEILIGHEID
97	4.5 WATER
99	4.6 FLORA EN FAUNA
101	4.7 BODEM
102	4.8 LICHTHINDER
103	4.9 ENERGIE
105	5 UITVOERINGSSTRATEGIE
106	5.1 FINANCIËLE UITVOERBAARHEID
106	5.2 FASERING
106	5.3 BETREKKEN VAN DE MARKT



STADIONPARK

De Gebiedsvisie Stadionpark, de Rotterdamse inzet, vastgesteld door het college van B&W op 16 december 2008, bevat een lonkend ontwikkelingsperspectief voor Stadionpark: een gebiedsontwikkeling van formaat die in de loop van enkele decennia zal worden gerealiseerd.

Op basis van onderzoek naar milieueffecten, marktontwikkelingen en mogelijkheden voor groeistadia van de gebiedsontwikkeling is de Rotterdamse Inzet verder uitgewerkt naar de voorliggende Ontwerp Structuurvisie Stadionpark. In het bijbehorend Plan-MER Stadionpark zijn de milieueffecten van de ontwikkelingen in het gebied beschreven.

De ambities voor de ontwikkeling van Stadionpark, zoals neergelegd in de Gebiedsvisie Stadionpark, de Rotterdamse Inzet, staan in de structuurvisie recht overeind.

SAMENVATTING

STADIONPARK 2030

Rond 2030 is het Stadionpark een embleem van Rotterdam. Waar ooit aan de rand van de stad in de weilanden uitsluitend een voetbalstadion gelegen was, ontstaat nu een internationaal centrum voor sport. Deze dynamische plek is het boegbeeld voor Rotterdam Sportstad en een knooppunt op Rotterdam-Zuid. Een gebied met een brede sportcultuur, voor jong en oud, voor beginners en internationale topsporters, met aandacht voor diversiteit, multifunctionaliteit, meer bewegen en een actieve leefstijl. De nieuwe Kuip is de trots van Zuid en geniet internationale bekendheid door de (sport)evenementen die hier plaatsvinden, waarvan beelden uitgezonden worden over de hele wereld. Stadionpark verbindt Rotterdam-Zuid met de Randstad, is onderdeel van het stedelijk weefsel van Zuid, en biedt voorzieningen en werkgelegenheid. De barrières zijn geslecht, de verschillende sport- en leisurevoorzieningen, de attractieve verblijfsruimtes, een sterke groen-blauwe hoofdstructuur, de Maasoever en het Eiland van Brieneoord zijn toegankelijk en vormen het hart van dit nieuwe stuk Rotterdam. Kortom, het gaat bij de ontwikkeling van het Stadionpark om een integrale gebiedsontwikkeling voor Rotterdam-Zuid, met componenten van (inter)nationale betekenis.

De Kuip, de nieuwe Kuip, de 400 meter kunstijsbaan en het Topsportcentrum zijn als identiteitsdragers van Stadionpark langs de centrale as van station naar stadion aan de Nieuwe Maas gesitueerd. Naast deze grote programmaonderdelen wordt met de structuurvisie maximaal 600.000 m² b.v.o. vastgoedontwikkeling mogelijk gemaakt, gefaseerd over een periode van 20 tot 25 jaar en verdeeld over verschillende sectoren en deelgebieden. De volgende deelgebieden met ieder hun eigen karakter, sfeer en programma zijn te onderscheiden:

Sportcampus

De campus is hét multifunctionele park waar alles draait om sport: zowel indoor als outdoor, en zowel topsport als breedtesport en onderwijsgerelateerde sport. De campus heeft een groen karakter en is zowel overdag als 's avonds een levendig gebied. Het grootste deel van de campus bestaat uit de 400 meter kunstijsbaan, sportvelden en bijbehorende faciliteiten. Daarnaast is er ruimte voor onderwijs, wonen en sportgerelateerde bedrijvigheid. De sportcampus herbergt naast sportvelden maximaal 225.000 m² bedrijfsvloeroppervlak gebouwd programma.

Sportknoop

Het gebied rondom de openbaarvervoerknoop is een gemengd stedelijk gebied, met sport- en onderwijsvoorzieningen, woningen en kantoren in hoge dichtheid. De hoeveelheid gebouwd programma in dit deelgebied is maximaal 245.000 m² bedrijfsvloeroppervlak.

Stadsentree

De nieuwe Kuip is de blikvanger van Stadionpark. Door de prominente ligging aan de rivier is het stadion al van veraf zichtbaar. Aan weerszijden vanaf de Stadionweg ontstaat een nieuwe stadsentree met commerciële functies, maar ook met wonen. De hoeveelheid gebouwd programma in Stadsentree bedraagt maximaal 140.000 m². Het programma bestaat voor meer dan de helft uit wonen, een zeer klein aandeel kantoren, en een groot deel retail.

Park de Twee Heuvels en de IJsselmondse kreek

Park de Twee Heuvels wordt beter aangetakt op de Gordel van Smaragd, de parkengordel op Zuid. Het wordt ontwikkeld tot een park waarin water, sport, wonen en recreatie samenkomen. De IJsselmondse Kreek krijgt een landschappelijke en natuurlijke functie. Het wordt de ruimtelijke en ecologische verbinding tussen Park de Twee Heuvels en het Eiland van Brieneoord.

Eiland van Brienoord

Het Eiland van Brienoord vormt het grootste, en vrijwel het enige, buitendijkse recreatie- en natuurterrein in het Rotterdamse deel van de Nieuwe Maas. Binnen Stadionpark heeft het eiland een plek als rustige, ecologische stadsoase, die mogelijkheden biedt voor recreatie, maar ten dienste staat van natuur en ecologie.

HOOFDSTRUCTUUR

Stadionpark heeft een stevige ruimtelijke hoofdstructuur die onderdeel uitmaakt van het stedelijk netwerk. De ligging aan de Nieuwe Maas en de goede ontsluiting van het gebied zijn kwaliteiten waarop wordt voortgebouwd.

De dragers van de ruimtelijke hoofdstructuur zijn de hoofdwegen door het gebied, de doorlopende langzaamverkeerroutes en de water- en groenstructuur.

De hoofdwegen zijn beeldbepalend voor de vele bezoekers, forenzen en bewoners die via deze lange lijnen de stad betreden en/of verlaten. Naast de bestaande lange lijnen wordt een belangrijke verbinding op Zuid toegevoegd: de Olympiaweg wordt doorgetrokken over het spoor.

De langzaamverkeerroutes verbinden Stadionpark met de directe omgeving. Het plangebied wordt met aantrekkelijke routes verbonden met de rivieroever, het omliggend stedelijk gebied en de belangrijke groengebieden in de stad. Via Stadionpark en de nieuw toe te voegen verbindingen over het spoor is voor langzaam verkeer zelfs vanuit wijken als Hillesluis en Vreewijk de rivieroever met snellere en prettigere routes bereikbaar. Om de barrièrewerking van het spoor te slechten, wordt in het plan ook een gedeeltelijke overkluizing van het spoor voorgesteld.

De verbindingen dragen tevens bij aan het realiseren van de Gordel van Smaragd, de robuuste groen- en waterstructuur op Zuid die loopt van Pier 3 in de Waalhaven via het Zuiderpark naar het Eiland van Brienoord. Stadionpark bevat met de Sportcampus, Park de Twee Heuvels en het Eiland van Brienoord groengebieden van formaat die deze Gordel van Smaragd vervolmaken. Een belangrijke verbinding binnen Stadionpark is de sportpromenade, geschikt voor bijvoorbeeld nordic walking, skaten en hardlopen. Deze route rijgt de verschillende deelgebieden aan elkaar en is bovendien verbonden met het langzaamverkeersysteem op stedelijk niveau.

De Nieuwe Maas is als één van de belangrijkste openbare ruimtes van grote betekenis voor de stad Rotterdam. De nieuwe Kuip, Stadionpark en daarmee Zuid worden aan de Nieuwe Maas gesitueerd. De openbare ruimte wordt zo ingericht dat de wijken en de rivier goed op elkaar betrokken zijn. Het openbaar gebied tussen het station en de nieuwe Kuip wordt zodanig vormgegeven dat grote stromen bezoekers comfortabel en veilig van het station naar het nieuwe stadion kunnen lopen. Hiervoor is een openbare ruimte met een grote maat nodig. Deze ruimte zal dusdanig worden ingericht

dat ze ook op andere momenten als prettig ervaren wordt.

MOBILITEIT

Openbaar vervoer

Met de gebiedsontwikkeling van Stadionpark wordt ingespeeld óp en tevens voeding gegeven áán een structurele verbetering van bereikbaarheid per openbaar vervoer. Met een nieuwe Zuidtangent (een hoogwaardig openbaarvervoerverbinding met metrokwaliteit van Brainpark Centrum/ Erasmus Universiteit via Stadionpark naar Hart van Zuid, Stadshavens en Schiedam), met tramlijnen, een mogelijk nieuw regionaal busstation en aanvullend programma kan station Stadion zich ontwikkelen tot een intercystation. Zo ontstaat een multimodale vervoersknoop met directe aantakking op het landelijk treinnetwerk, hetgeen grote impact zal hebben voor de positionering van Rotterdam-Zuid als geheel.

De te realiseren openbaarvervoersknoop is het kloppend hart van Stadionpark. Het heeft betekenis voor de gebiedsontwikkeling als geheel en speelt een cruciale rol voor dat deel van de gebiedsontwikkeling waarin sterke verdichting plaatsvindt. Dit nieuwe knooppunt, de Sportknoop, bevindt zich in de zone tussen het Varkenoordseviaduct en het Marathonviaduct.

Autonetwerk: situatie op een werkdag

De hoofdontsluiting van het Stadionpark vindt plaats via de Stadionweg en de IJsselmondse Randweg. De Stadionweg geeft het Stadionpark via het IJsselmondseplein een nagenoeg directe ontsluiting op de A16. De IJsselmondse Randweg vormt een directe route naar en van de A15.

Naast de twee hoofdontsluitingen kent het gebied ook een aantal ontsluitingswegen, die zorg dragen voor de robuustheid van het verkeerssysteem en die een goede spreiding van het verkeer tijdens evenementen mogelijk maken. Het betreft: de Spinozaweg/Vaanweg (met een relatie van/naar de A15 en de A29), de Breeweg/Strevelsweg/Marathonweg, de Olympiaweg/Adriaan Volkerlaan, de Groeninx van Zoelenaan, de Grote Kreek, de Colosseumweg/Molenvliet, de Molenvliet/Olympiaweg, en de Laan op Zuid. Een geheel nieuwe verbinding voor autoverkeer is de verbinding Olympiaweg/Groene Zoom, die eveneens interessant is vanuit stedenbouwkundig, landschappelijk en cultuurhistorisch oogpunt.

Autonetwerk: situatie tijdens een evenement

De ambitie is om met een mix van maatregelen (openbaar vervoer, parkeren) zo veel mogelijk bezoekers van evenementen in de nieuwe Kuip ertoe te bewegen om niet per auto naar het stadion te gaan. Gestreefd wordt naar een zogenoemde modal split (verhouding tussen auto's en ander vervoer) waarbij niet meer dan 50% van de bezoekers per auto komt en vertrekt. Gezien de grote aantallen bezoekers bij evenementen in een stadion met 80.000 plaatsen, blijft het echter noodzakelijk een adequate autobereikbaarheid te realiseren. Net als in dagelijkse situaties is ook bij evenementen een zo goed mogelijke verkeersdoorstroming via de

hierboven genoemde hoofd- en secundaire ontsluitingswegen van groot belang. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen nodig. De bezoekers van het stadion worden onder andere middels dynamische route-informatiepanelen op de Ruit geïnformeerd over de bezetting van de parkeerplaatsen in het gebied. Binnenstadbezoekers wordt met hetzelfde systeem geadviseerd vooral de Maasboulevard en de Vaanweg/Pleinweg te gebruiken om zonder al te veel oponthoud in het centrum van Rotterdam te komen.

Parkeren en modal split

In lijn met de ambities voor het openbaar vervoer en het autoverkeer luidt de strategie om parkeren bij evenementen gespreid in het gebied en op afstand te organiseren. In de eindsituatie ligt de parkeercapaciteit in het plangebied tussen de 6000 en 10.000 parkeerplaatsen, het overige deel van het parkeren zal op afstand gereguleerd worden. Dit resulteert in de volgende modal split: maximaal 30% van de bezoekers kan de auto in het gebied parkeren en bijna 20% heeft de mogelijkheid om op afstand te parkeren en daarna verder met openbaar vervoer naar Stadionpark te reizen. De overige 50% gaat direct per openbaar vervoer, met de fiets of lopend. Deze verschuiving in de modal split zal gefaseerd tot stand komen. Momenteel komt bij een gemiddelde wedstrijd van Feyenoord nog 70% van de bezoekers met de auto. De parkeerstrategie voor de evenementensituatie in de beginfase, waarin nog geen sprake is van de Zuidtangent, wordt verder uitgewerkt van ontwerp structuurvisie naar structuurvisie.

GROEISTADIA

Het geschetste eindbeeld voor Stadionpark zal zich gefaseerd ontwikkelen, waarbij investeringen in de verbetering van de OV-bereikbaarheid de afzetbaarheid van het programma verhogen. Elke stap schept condities voor nieuw programma. De groei van programma draagt omgekeerd weer bij aan de haalbaarheid van de groei van het openbaar vervoer.

Startfase: station Stadion is een evenementenstation

In de startfase zijn beslissingen over belangrijke toevoegingen aan het OV-netwerk nog niet genomen of is de uitvoering nog niet gereed. De huidige situatie met het evenementenstation en de tramverbindingen blijft voortbestaan. In deze fase kan wel programma worden toegevoegd, bijvoorbeeld het sportgerelateerd programma op de campus en de Stadsentree. Ook de nieuwe Kuip en de kunstijsbaan kunnen in deze startfase al gerealiseerd worden. Hierbij is wel een uitgekende strategie voor verkeersmanagement nodig, met inbegrip van maatregelen om openbaarvervoergebruik te bevorderen en het parkeren in goede banen te leiden.

Stadium 2: Stedenbaanhalte

De toename van het programma in de startfase maakt de komst van een stedenbaanhalte in Stadionpark mogelijk. Stedenbaan is een interregionaal railvervoerconcept op de

spoorlijn van Hillegom en Sassenheim via Leiden, Den Haag en Rotterdam naar Dordrecht.

Stadium 3: station Stadionpark met halte Zuidtangent

Een grote stap in het verbeteren van het bereikbaarheidsprofiel van Stadionpark is de realisatie van de Zuidtangent. Deze hoogwaardige openbaarvervoerverbinding met metrokwaliteit zorgt voor meer gebruikers van het gebied en voor de toevoer van extra reizigers naar het station. De Zuidtangent maakt vooral tijdens evenementen een verschuiving van de modal split mogelijk naar een hoger aandeel openbaar vervoer.

Stadium 4: Intercitystation en overstapmachine

De volgende stap is de opwaardering van het stedenbaanstation naar een intercitystation, dat Rotterdam-Zuid aansluit op het Randstedelijk netwerk. Dit zal Rotterdam-Zuid ook op sociaal gebied een enorme impuls geven. Enerzijds ontstaan kansen voor de bewoners van Zuid, anderszijds wordt Rotterdam-Zuid ook aantrekkelijker als vestigingslocatie voor nieuwe groepen. De prognoses van de OV-studie Zuid geven aan dat er na stadium 3 in principe voldoende reizigers gebruikmaken van Station Stadionpark om hier een intercitystatus aan toe te kennen. De beslissing hiertoe ligt echter niet bij Rotterdam, maar bij hogere overheden en NS.

Eindfase: knooppunt Stadionpark

Met een volledige openbaarvervoerknoop (intercitystation, Zuidtangent, bus, tram, waterbus, P+R) zijn alle condities aanwezig voor verdere verdichting van Stadionpark. Ook de timing is goed: de meeste verdichtingslocaties in de binnenstad van Rotterdam zijn naar verwachting ingevuld tegen deze tijd (gedacht wordt na 2022). Van een overstapmachine kan het knooppunt nu doorontwikkelen naar een bestemming.

MILIEUEFFECTEN

Bij een project dat activiteiten bevat die belangrijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben moet een milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.-procedure) worden doorlopen. Voor een plan (zoals de structuurvisie) dat een kader vormt voor andere plannen (zoals bestemmingsplannen) betreft het een plan-m.e.r.-procedure.

In het Plan-MER (Milieu Effect Rapport) Stadionpark is onderzoek verricht naar de milieueffecten van verschillende alternatieven. De Rotterdamse Inzet uit de Gebiedsvisie Stadionpark, de Rotterdamse Inzet, is hiertoe vergeleken met de autonome ontwikkeling (zonder het project) en met de alternatieven Stadionpark, United en Maas.

Uit het plan-MER is gebleken dat de beschikbare milieuruimte toereikend is om een gebiedsontwikkeling conform de Rotterdamse Inzet te accommoderen, indien in de uitwerking rekening wordt gehouden met een aantal maatregelen. De Rotterdamse Inzet komt bovendien, in vergelijking met de andere onderzochte alternatieven, het beste tegemoet aan de ambities zoals geformuleerd in de bestuursopdracht.



1 AMBITIE EN POSITIONERING



Stadionpark zet in op het thema sport. Hiermee onderscheidt het gebied zich van andere knooppunten in stad en regio. Sport is nu alom aanwezig in de stad en kan in de toekomst verder worden versterkt. Met de realisatie van grote sportvoorzieningen in Stadionpark wordt invulling gegeven aan het thema. Hierdoor krijgt het gebied betekenis voor Zuid en zet het zich nationaal en zelfs internationaal op de kaart. De investeringen in het stadion, de 400 meter kunstijsbaan en het sportcluster vormen als het ware de eerste fase. Investeringen in de openbaarvervoerinfrastructuur bieden vervolgens kansen voor een economisch cluster, dat meedoet op Randstedelijk niveau. Dit hoofdstuk biedt inzicht in de ambities, de identiteit en de positionering van Stadionpark in stad en land.



1 AMBITIE EN POSITIONERING



1.1 STADIONPARK 'ADEMT' SPORT

Sport en Rotterdam zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Rotterdam is van nature een 'fysieke' stad. Een stad van aanpakken, durven en doen. Sport hoort bij een dergelijke stad als een natuurlijke activiteit. Het is belangrijk om voort te bouwen op de sterke ingrediënten die al aanwezig zijn. De stad timmert als sportstad goed aan de weg maar kan nog een enorme stap voorwaarts zetten door te investeren in sport. Sport niet alleen als schouwspel en spektakel, zoals bij grote wedstrijden en evenementen waarmee Rotterdam zich internationaal op de kaart zet, maar nadrukkelijk ook als aanjager van lokale economische en sociale spin-off. Sport als economische sector van betekenis, waar continue gezocht wordt naar product- en organisatieverbetering van sport(eventen). En sport als sociale pijler, als onderdeel van een gezonde levensstijl en grote betrokkenheid onder Rotterdammers. Door de organisatie van drie grote WK's de komende jaren - judo in 2009, turnen in 2010 en tafeltennis in 2011 - en natuurlijk de proloog van de Tour de France in 2010, worden deze ambities verder geconcretiseerd.

De stad heeft een aantal indrukwekkende iconen, toonaangevende evenementen en topclubs. De monumentale Kuip, maar ook de jaarlijkse marathon waar Rotterdammers massaal voor op de been komen, zijn bekend tot ver over de grens. Rotterdam telt als enige Nederlandse stad twee eredivisie voetbalclubs. Sportieve evenementen in de stad, op de rivier en in de regio zijn er legio. De Volvo Ocean Race kwam niet voor niets naar Rotterdam. Verder biedt Rotterdam een gerenommeerd paardensportevenement (CHIO), het internationale ABN AMRO-tennistoernooi en de wielervedstrijd. De stad brengt al decennia sporters op het hoogste niveau voort, van atlete Fannie Blankers Koen en voetballer Faas Wilkes tot tennisser Raemon Sluiter en judoka Deborah Gravensteijn, die op de Olympische Spelen van 2008 nog zilver won. Er wordt gebouwd aan nieuwe sportfaciliteiten. Voor de jeugd zijn er actieve programma's in de wijken en op scholen de programma's Lekker Fit en Super Fit. De stad kan zich verder profileren door haar sportimago, zowel voor de top van de wereld als voor de Rotterdammer, te versterken. De bouw van de nieuwe Kuip, de 400 meter kunstijsbaan en de realisatie van een sportcluster in Stadionpark staan symbool voor deze ambitie. Met de uitvoering van deze plannen ontstaat een divers multifunctioneel gebied, waar de beleving van sport voor zowel de sporter als de bezoeker centraal staat. De faciliteiten zijn van dien aard dat de ambitieuze sporter hier volledig ondersteund sportcarrière kan maken.

Stadionpark is dé locatie binnen Rotterdam waar topsport en breedtesport nu al samenkomen. De Kuip en het Topsportcentrum zijn accommodaties waar nationale en internationale competities plaatsvinden. De Kuip is natuurlijk de thuisbasis van Feyenoord. Het Topsportcentrum huisvest de eredivisionisten Rotterdam Nesseland (volleybal) en Rotterdam Basketball. Bovendien vinden hier internationale toernooien, kwalificatiewedstrijden en evenementen plaats. Ook biedt het Topsportcentrum onderdak aan vele Rotterdamse sportverenigingen en vinden er diverse activiteiten plaats die meer een wijkverzorgende, sociale functie hebben. Met de uitbreiding van het Topsportcentrum wordt de volledige sportopleiding Sport en Bewegen van het Albeda College in het Stadionpark gevestigd. Op het sportcomplex Varkenoord bevinden zich voetbalvelden en een atletiekbaan, waarvan gebruik wordt gemaakt door scholen, amateurvoetbalverenigingen en de SC Feyenoord. Sinds 2008 traint het eerste elftal van Feyenoord hier zelfs. Naast deze accommodaties bevinden zich in Stadionpark nog een zwembad met sportschool, een fitnesscentrum en diverse sportwinkels. Kortom, Stadionpark is nu al het brandpunt van sport in Rotterdam. Daarmee onderscheidt het gebied zich van andere plekken in de stad en in de regio. Door voort te bouwen op de al aanwezige sportidentiteit en het sportaanbod te moderniseren kan Stadionpark zich in de toekomst verder versterken.

Niet alleen wordt Stadionpark de imago-bepalende plek voor Rotterdam Sportstad. De ontwikkeling levert een bijdrage aan het ontstaan van een sportcultuur op Zuid en zorgt daarmee voor sociale en economische spin-off. Het gebied wordt een uniek en dynamisch stadsdeel voor Rotterdam-Zuid, Rotterdam en de regio. De ontwikkeling van een volwaardig openbaar vervoerknooppunt in het gebied biedt kansen voor een nieuw economisch cluster dat meedoet op Randstedelijk niveau én zorgt ervoor dat Rotterdam-Zuid als woonmilieu een extra impuls krijgt. Een integrale gebiedsontwikkeling biedt tevens de kans om Stadionpark volwaardig onderdeel te laten uitmaken van de stad. Tevens worden met de ontwikkeling een aantal barrières in dit deel van Zuid opgeheven. Kortom, Stadionpark omvat absoluut meer dan alleen de bouw van een nieuwe Kuip, een kunstijsbaan en sportvoorzieningen.



polderlandschap



begin twintigste eeuw



IJsselmonde vlak voor de oorlog



IJsselmonde in oorlogstijd



IJsselmonde voor de tuinstad



IJsselmonde de bouw van de tuinstad

DE ONTWIKKELING VAN HET PLANGEBIED

1 AMBITIE EN POSITIONERING



1.2 VAN DELTA TOT DUBBELSLAG OP ZUID

De huidige ruimtelijke verschijningsvorm van Rotterdam-Zuid is in belangrijke mate bepaald door de ligging van het eiland IJsselmonde in een rivierendelta en de geomorfologie van de bodem. Dit resulteerde in een onregelmatig patroon van gelijkvormige polders van wisselende grootte. De karakteristieken van de polders zijn de ingrediënten die in de ruimtelijke verschijningsvorm van Rotterdam-Zuid nog steeds goed waarneembaar zijn. Ook het Eiland van Brieneoord is een product van de ligging in de Delta. Er ontstonden zandplaten in de Nieuwe Maas in de bocht van de rivier. Deze werden door menselijk ingrijpen tot een eiland gevormd.

De aanleg van het spoor was de eerste structurerende ingreep die het polderpatroon doorkruiste. In de periode vlak voor de oorlog is aan de westzijde van het spoor Tuindorp Vreewijk gebouwd. Aan de IJsselmondse zijde, buitendijks aan de Kreeksehaven, kwam industriebebouwing. Stadion Feijenoord werd in 1937 gebouwd, in de driehoek tussen het spoor en de Maasdijk. In de oorlog werd de Varkenoordsepolder gebruikt om een sportcomplex aan te leggen en het tuindorp Sportdorp te bouwen. Al deze ontwikkelingen kwamen min of meer onafhankelijk van elkaar tot stand en hebben geen tot weinig functionele en ruimtelijke relatie met elkaar.

Het Uitbreidingsplan Linker Maasoever van Molière, Verhagen en Kok uit 1921 bevat een groot aantal dwarsverbindingen over het spoor waardoor het oostelijk deel van Rotterdam-Zuid uitdrukkelijk wordt aangehaakt bij het centrale deel van Zuid. Deze zijn niet uitgevoerd. In volgende plannen bleef het gebied ten oosten van het spoor onderbelicht. Het plan voor de wijk Groot IJsselmonde uit 1956 van Peter van Drimmelen bracht hierin verandering.

Als gevolg van de woningnood in Rotterdam en het feit dat nauwelijks ruimte voorhanden was op de rechter Maasoever, is begin jaren vijftig besloten de wijk Groot-IJsselmonde aan te leggen. Basis voor de nieuwe wijk was de wijkgedachte, kenmerkend voor de tuinstad. De wijk werd min of meer als een zelfstandige entiteit gezien met het centrum als centraal punt waarop de wijk gericht is. Verbindingen met de omgeving zijn ondergeschikt. Het plan kende groene geleidingen tussen de woonbuurten die als bloemblaadjes rond het centrum liggen en een groen hart: Park de Twee Heuvels. Gescheiden van de wijk werden aan de spoorlijn recreatie en bedrijfsterreinen gepland. Een centrumring moest zorgen voor ontsluiting van de verschillende woonbuurten, inclusief Sportdorp en Zomerland. De omgeving van het stadion en ook de rivieroeverlocaties (het buitendijks gebied) vielen buiten het uitbreidingsplan. Tijdens de aanleg is de geplande heldere schematische wijkopzet van IJsselmonde slechts gedeeltelijk uitgevoerd. Belangrijk verschil met het oorspronkelijk plan is het achterwege laten van de dijkafravingen. Ondanks de charme van oude dijklintjes is hierdoor de ruimtelijke samenhang van het centrumgebied met het wijkpark niet goed uit de verf gekomen. Verder is de ringweg niet als een herkenbare continue route vormgegeven. Ook is de samenhang tussen de buurten en het gebied binnen de centrumring niet goed uitgewerkt. Door al deze ontwikkelingen is met name in het centrum en het noordwestelijk deel van IJsselmonde een onsamenhangende, gefragmenteerde en onduidelijke structuur ontstaan.



1 AMBITIE EN POSITIONERING

1.2 VAN DELTA TOT DUBBELSLAG OP ZUID

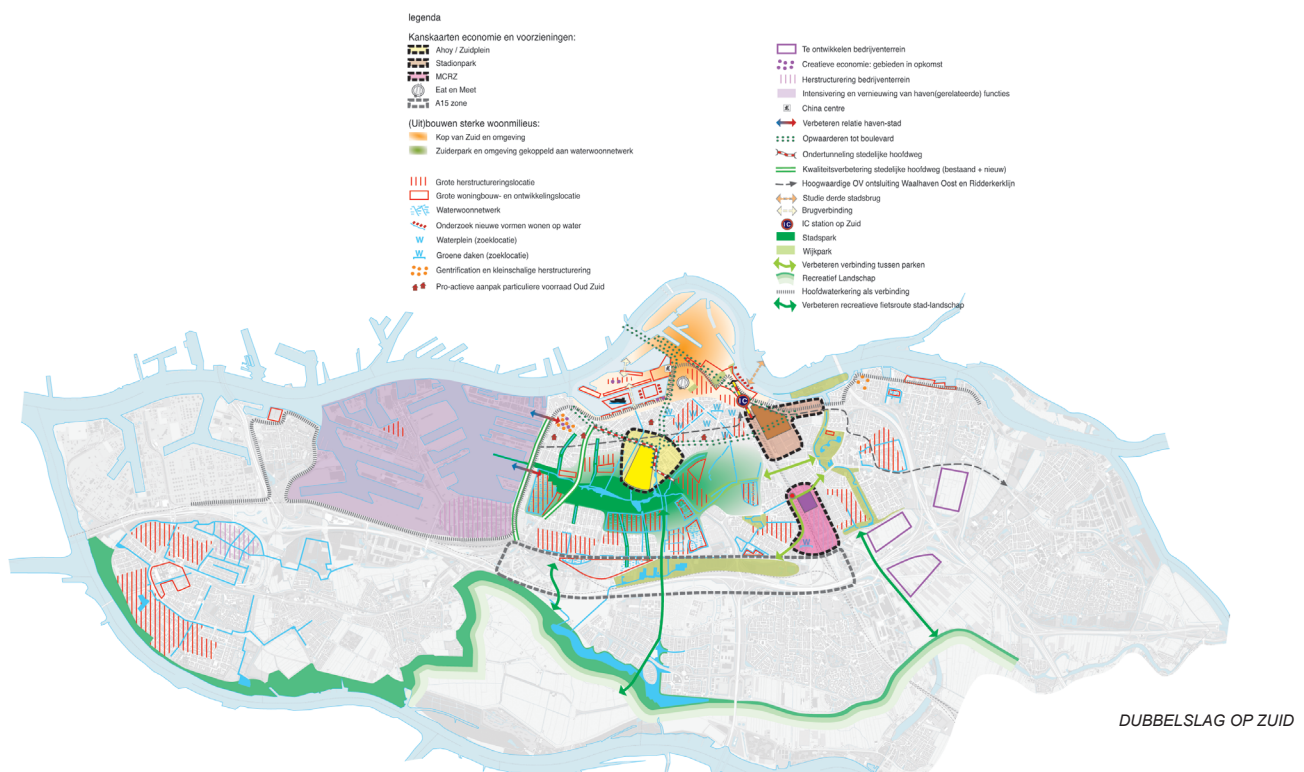
Sinds het plan voor de Kop van Zuid uit 1985 is Rotterdam bezig een herkenbaar front aan de rivier te maken. Zuid heeft een gezicht gekregen aan de rivier en nieuwe investeringen en gebruikers aangetrokken. De ontwikkeling van de Kop van Zuid is nog steeds in volle gang. Het benutten van de bijzondere ligging aan de rivier en daarmee de belangrijkste openbare ruimte van de stad, is nog op veel meer plaatsen mogelijk. Stadionpark is een volgende stap in een reeks aan rivierfront-ontwikkelingen.

Van recente datum zijn de opgaven die de Stadsvisie¹ benoemt. De Stadsvisie Rotterdam 2030 heeft als missie: 'bouw aan een sterke economie en aan een sterke woonstad'. Doelstellingen voor het bouwen aan een aantrekkelijke woonstad zijn: meer midden- en hoge inkomens in de stad, meer hoger opgeleiden in de stad huisvesten en een verbetering van het woonmilieu voor alle Rotterdammers. Met de dubbelslag voor Rotterdam worden achterstanden voor inwoners van Rotterdam-Zuid weggewerkt en kansen gepakt. Voorgesteld wordt sociaaleconomische en fysieke problemen integraal aan te pakken. Enerzijds wordt ingezet op het transformeren van wijken naar aantrekkelijke woongebieden. Vanuit de kracht en uitstraling van de Kop van Zuid en het Zuiderpark kan Zuid zich verder ontwikkelen. Anderzijds wordt ingezet op zogenaamde kanskaarten voor economie en voorzieningen. Stadionpark is één van de gebieden die als kanskaart zijn aangewezen en waar de Dubbelslag op Zuid verder vorm moet krijgen door het

gebied meer betekenis en spin-off te laten hebben voor de bewoners van Rotterdam-Zuid.

In Stadionpark kan sport als drager functioneren voor een gemeenschappelijk gevoel van trots op Zuid. Het is de emotie die onlosmakelijk onderdeel is van de sport, die mensen beweegt en die ervoor kan zorgen dat de bewoners trots zijn op hun eigen stadsdeel. Trots niet alleen omdat hun Feyenoord straks in het nieuwe stadion speelt, maar ook omdat kinderen en hun ouders hier (sport)successen kunnen boeken, belevenissen meemaken of voor het eerst met een nieuwe sport in aanraking kunnen komen. Deze emotie kan worden gebruikt om een succes te maken van Stadionpark en genereert 'trots op Zuid'. De emotie die met sport Stadionpark gepaard gaat, kan uitstralen op en vanuit heel Zuid.

Met de ontwikkeling van Stadionpark wordt een nieuwe stap gezet in de ontwikkeling van Rotterdam. Uiteindelijk zal het gebied een vanzelfsprekend onderdeel moeten gaan uitmaken van het stedelijk weefsel van de stad en wordt dit vooralsnog lege gebied op Zuid gevuld. Goede aansluiting bij bestaande structuren is hierbij een voorwaarde. Kennis van de huidige situatie en hoe deze tot stand is gekomen is daarom essentieel. De ambitie is om gemiste kansen uit het verleden alsnog op te pakken en met de gebiedsontwikkeling Stadionpark een nieuwe laag toe te voegen aan de geschiedenis van de stad.





1938

DE LEEGTE, TOEN EN NU



2008



WEDNESDAY NIGHT SKATE; GROOT SPORTEVENEMENT OP DE OPENBARE WEG

1 AMBITIE EN POSITIONERING

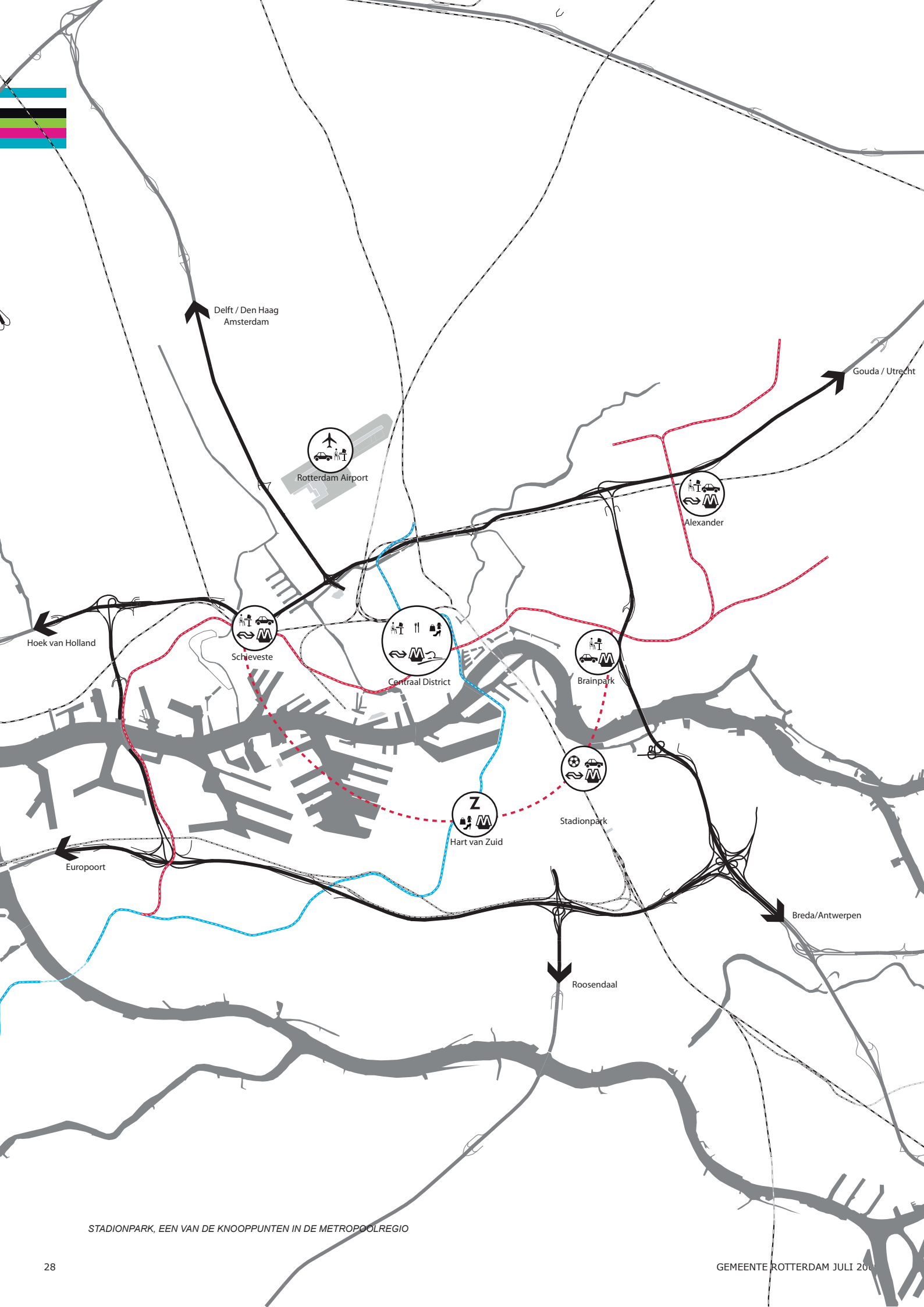


1.3 STADIONPARK BASIS VOOR SPORTCULTUUR

Een belangrijke sociale doelstelling van de gebiedsontwikkeling is het creëren van een sportcultuur op Zuid. Binnen de sportcultuur zijn drie thema's van belang: het stimuleren van een actieve leefstijl, het mogelijk maken van een sportieve schoolcarrière, en meer werk en stages voor de bewoners van Zuid². Het realiseren van sportvoorzieningen, gecombineerd met scholen in het gebied, is een belangrijke randvoorwaarde voor het verwezenlijken van deze doelstelling. Het onderwijsaanbod op Zuid wordt verbreed en de ontplooiing van talent gestimuleerd. Door de korte lijnen tussen opleidingen en bedrijven in het Stadionpark kan in voldoende stageplaatsen worden voorzien. Er ontstaat werk voor middengroepen en voor de lagere inkomens op Zuid. Verwacht wordt dat door de inzet op deze drie thema's het stadsdeel ook als woonmilieu aantrekkelijker wordt.

Met de concentratie van sportvoorzieningen als de kunstijsbaan, de nieuwe Kuip en een vernieuwd sportcluster op Zuid krijgen de sportambities van de stad binnen het Stadionpark een podium. Hiermee wordt de basis gelegd voor de kweekvijver van sporttalent. De uitstraling en dynamiek die deze voorzieningen genereren en de evenementen die er plaatsvinden, zorgen voor bekendheid op lokaal en (inter)nationaal niveau. Zowel de topsport als de breedtesport krijgen in het gebied een volwaardige plek. Bewoners van Zuid kunnen sporten bij de lokale vereniging, maar wel in een gebied dat internationale bekendheid geniet. Op die manier krijgt de sportcultuur op Zuid een fysieke plek om zich te manifesteren en is het sportaanbod voor bewoners van Feijenoord en IJsselmonde bijzonder goed.

Om het Stadionpark volwaardig deel te laten uitmaken van Rotterdam-Zuid is een goede routing vanuit de omliggende wijken naar en door het gebied essentieel. Het Stadionpark moet onderdeel worden van het dagelijks activiteitenpatroon, op de route van en naar het werk en de sportclub. Of als aangename verbinding naar de rivier. De ligging van het Stadionpark aan de rivier is namelijk een unique selling point. Het verbinden van Stadionpark en Rotterdam-Zuid met de rivier vormt dan ook een opgave. Dat betekent onder andere investeren in het netwerk van langzaamverkeerverbindingen als onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur, langs de rivier en vanaf de rivier door het gebied naar de omliggende wijken.



1 AMBITIE EN POSITIONERING



1.4 STADIONPARK KNOOPPUNT IN EEN METROPOOLREGIO

Metropoolregio's hebben de toekomst. Het zijn sterke magneten voor vele soorten mensen, bedrijven en activiteiten. Met elkaar vormen ze de motor van de nationale economie. Een goed netwerk dat functioneert op stedelijk, regionaal en Randstedelijk schaalniveau is daarbij essentieel. De Rotterdamse binnenstad, met een directe verbinding met de hogesnelheidstrein naar binnen- en buitenland, zorgt voor goede connecties voor bedrijven en bezoekers. Ondertussen bouwt de stad aan meerdere grote, goed ontsloten kenniscentra, zoals het medisch en zorgcluster Hoboken met het Erasmus MC en Woudestein en omgeving als universitair brainpark met een gemengd programma rond de Erasmus Universiteit. Ook knooppunt Rotterdam Alexander, met belangrijk winkelareaal en met (inter)nationale bedrijvigheid, hoort in dit rijtje thuis. Het Stadionpark heeft de potentie een nieuw stedelijk knooppunt te worden in de metropoolregio. Het regionale knooppunt verschuift dan van de locatie Parkstad, zoals nog opgenomen was in het RR2020³, naar het Stadionpark.

Het gebied heeft door zijn ligging in het netwerk een oriëntatie op het zuiden. De directe verbinding met de A16 en A15 corridor biedt een goede autobereikbaarheid op nationaal en regionaal schaalniveau. Het garanderen van de autobereikbaarheid van het gebied, gecombineerd met de toevoeging van nieuw programma, is een belangrijke opgave in de gebiedsontwikkeling. Het bewerkstelligen van een verschuiving in de modal split (verhouding tussen auto's en ander vervoer) is deel van deze opgave. Naast het inzetten van parkeren als strategisch instrument biedt het ontwikkelen van een hoogwaardig openbaarvervoerknooppunt met een nieuw intercitystation en een Zuidtangent⁴ hiervoor een geweldige kans. Rotterdam-Zuid krijgt hiermee een directe aansluiting op het landelijk en regionaal openbaarvervoernetwerk. Dit geeft Stadionpark een grote vestigingspotentie voor allerlei nieuwe stedelijke activiteiten.

Voor Rotterdam-Zuid is de aansluiting op het landelijk en regionaal openbaar vervoernetwerk van groot belang. Er ontstaan hierdoor op meerdere plekken condities voor nieuwe werkgelegenheid en opleidingsmogelijkheden voor bewoners van Zuid en Stadionpark kan bijdragen aan het goed functioneren van de regionale economie. Ook wordt er flink geïnvesteerd in het aantrekkelijker maken van Rotterdam-Zuid als woonmilieu door de aanpak van de woningvoorraad, aantrekkelijke openbare ruimte, verbeterd en hoger onderwijsaanbod, en stimulering van de wijk economie. Een flinke investering in het vergroten van de OV-bereikbaarheid sluit daarbij aan, omdat daarmee ook verschillende werklocaties in de Randstad beter bereikbaar worden voor bewoners van Zuid. Hierdoor worden mogelijkheden geboden voor middengroepen en hoger opgeleiden om zich op Zuid te kunnen vestigen.

Daarbij kan Stadionpark met al haar voorzieningen het gebied worden dat de verbinding vormt tussen de verschillende deelgebieden op Zuid: Kop van Zuid, IJsselmonde/Beverwaard en Oud Zuid/Hart van Zuid. Hierbij zijn de tram- en langzaamverkeerverbindingen van groot belang.

Stadionpark heeft op lange termijn de potentie om te kunnen uitgroeien tot een volwaardig knooppunt waar op verschillende schaalniveaus (nationaal, regionaal en stedelijk) verbindingen worden gelegd en dat onderdeel is van het stedelijk weefsel.





1.5 STADIONPARK BEREIKBAAR

Om ervoor te zorgen dat Stadionpark op de lange termijn kan uitgroeien tot volwaardig knooppunt worden de volgende ambities op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit nagestreefd:

Openbaar vervoer als drager van Stadionpark

Eind 2007 is de studie naar de openbaar vervoer structuur op Zuid gestart; deze studie is een co-productie van stad en Stadsregio en inmiddels inhoudelijk afgerond. De ruimtelijk-economische ambities uit de Stadsvisie zijn als uitgangspunten meegenomen. De uitkomst is een visie op de toekomstige openbaarvervoerstructuur op Zuid, uitgewerkt in een pakket van maatregelen. Eén van de als kansrijk aangemerkte maatregelen is de aanleg van een Zuidtangentverbinding van metrokwaliteit tussen Kralingse Zoom, via Zuid naar de NS-halte Schiedam-Centrum, in combinatie met een intercystation bij Stadionpark. Naast het belang voor Zuid (aantrekkelijke woonmilieus, condities voor nieuwe werkgelegenheid en opleidingsmogelijkheden, vestigingspotentie voor allerlei nieuwe stedelijke activiteiten, etc.) is de ingreep ook van belang voor de (intensivering-) ambities voor de binnenstad en voor de verbetering van het regionale openbaarvervoernetwerk. In de 'OV-studie op Zuid' is in kaart gebracht welke vervoerkundige en ruimtelijke kansen deze Zuidtangent biedt. Omgekeerd leveren de ontwikkelingen bij onder andere Stadionpark en Stadshavens een bijdrage aan de haalbaarheid van de Zuidtangent.

Een robuust autonetwerk

Het infrastructurele autonetwerk rondom Stadionpark moet voldoende capaciteit en flexibiliteit bieden om zowel het dagelijkse autoverkeer van en naar dit deel van Rotterdam-Zuid als het evenementenverkeer tijdens piekmomenten af te kunnen wikkelen. De groei van de automobilititeit wordt zoveel als mogelijk in de hand gehouden door maximaal in te zetten op het openbaar vervoer en de fiets en door het parkeren (zowel in het gebied als op afstand) als sturend instrument in te zetten.

Voldoende parkeercapaciteit voor verschillende doelgroepen

Voor verschillende doelgroepen moeten er in en rondom Stadionpark voldoende parkeerplaatsen zijn, die onder andere tijdens evenementen optimaal dubbel gebruikt kunnen worden. Daarnaast wordt er als onderdeel van het openbaarvervoerknooppunt een grootschalige Park+Ride-voorziening (P+R) geambieerd, die het aantal autoverplaatsingen naar met name de binnenstad van Rotterdam moet doen verminderen. Speciale aandacht vergt de evenementensituatie waarin het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd wordt door parkeren als sturend element in te zetten en waarin gestreefd wordt naar een vermindering van de parkeeroverlast in de omliggende woonwijken van het stadion.

Een fijnmazig en verbonden langzaam verkeersnetwerk

Het ontwikkelen van het gebied Stadionpark biedt een grote kans om de nieuwe sport- en onderwijsvoorzieningen aan te sluiten op de directe (woon)omgeving. Goede en meerdere langzaamverkeerverbindingen zijn hiervoor cruciaal. Het slechten van barrières voor het langzaam verkeer, zoals de spoorlijn, is een belangrijke opgave. Ook moet er voldoende parkeercapaciteit voor fietsen geboden worden bij verschillende grote voorzieningen.

Duurzaam vervoer

De grootschaligheid van het plangebied en de ontwikkelingsstrategie van Stadionpark biedt kansen om allerlei vormen van duurzaam vervoer integraal op te nemen in de planvorming.



1 AMBITIE EN POSITIONERING

1.6 STADIONPARK DUURZAAM

Bij een duurzame ontwikkeling gaat het er om middels ruimtelijke ontwikkelingen kwaliteiten toe te voegen op het gebied van zowel people (sociaal), profit (economie) en planet (milieu). In de vorige paragrafen is aangegeven welke ambities er zijn om de ontwikkeling van Stadionpark te laten leiden tot een verbetering van het sociale, economische en ruimtelijke klimaat op Zuid. De ambitie is dat de gebiedsontwikkeling Stadionpark ook leidt tot een positieve bijdrage aan het milieu. Daarbij kunnen in de eerste plaats kansen worden gepakt. Aangezien het project een forse toename van programma behelst, gaat het daarnaast ook om het door diverse maatregelen beperken van de bijkomende milieubelasting en het zo slim mogelijk omgaan met energie. Dit in het licht van de Rotterdamse doelstelling om de CO²-productie te halveren in 2025 en, zoals in de Stadsvisie omschreven staat, om het creëren van een aantrekkelijk woonstad met een goede milieukwaliteit, veiligheid en gezondheid.

Grootschalige ontwikkelingen zoals de nieuwe Kuip aan de Maas, de realisatie van een openbaarvervoerknoop, en de ontwikkeling van de Sportcampus bieden talrijke mogelijkheden voor:

- 1) Vermindering van energievraag door gebruik van OV, optimale inrichting van het gebied.
- 2) Uitwisseling van warmte en koude.
- 3) Innovatieve, milieuvriendelijke bouw- en exploitatievormen.

Gezien de aard van de gebiedsontwikkeling en passend bij het schaalniveau van de structuurvisie is in dit stadium van de planvorming gekozen voor het benoemen van drie kansrijke duurzaamheidsthema's, namelijk energie, water en mobiliteit.

Energie: er wordt een groot programma in het gebied gerealiseerd met verschillende functies met verschillende energiebehoeften.

Water: de waterkwantiteit en vooral de waterkwaliteit schieten in de huidige situatie tekort.

Mobiliteit: het plangebied kenmerkt zich door een goede autobereikbaarheid, maar een nog beperkte bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Voor Stadionpark zijn de ambities voor de kansrijke duurzaamheidsthema's dan ook als volgt geconcretiseerd:

- Volgens de REAP (Rotterdamse Energie Aanpak en -Planning) wordt de energievraag zo veel mogelijk voorkomen, worden reststromen hergebruikt, en wordt de overige energievraag zo veel mogelijk efficiënt duurzaam opgewekt.

- De situering van de nieuwe Kuip aan de Nieuwe Maas heeft een visuele impact. De voetbaltempel kan als icoon dienen waarbij in het ontwerp rekening wordt gehouden met principes van duurzaam bouwen als energie, water, materiaalkeuze en gezondheid.

- In het gebied zal ook veel nieuw oppervlaktewater toegevoegd moeten worden. Het watersysteem wordt daarmee geoptimaliseerd en de waterkwaliteit verbeterd. Daarnaast is de ambitie dat het hemelwater dat op het verharde oppervlak valt nuttig gebruikt wordt (niet afvoeren, maar vasthouden en gebruiken). Gestreefd wordt naar een gesloten waterkringloop.

- Uitbreiding van openbaarvervoernetwerk is energiezuinig en leidt tot meer mogelijkheden voor schoner vervoer en leefbaarheid in het gebied.

Vanuit deze ambities zijn de opgaven:

Duurzame energie:

De energievraag kan worden beperkt met stedenbouwkundige en omgevingsmaatregelen. De reststromen kunnen goed benut worden door uitwisseling en balanceren van energie; onder andere kan aangesloten worden op het warmtenet. Verder worden alle mogelijkheden voor maximale



toepassing van duurzame energiebronnen in beschouwing genomen. Kansen voor energiebesparingen liggen bij de inrichting van het gebied en de uitwisseling van koude- en warmtevraag tussen de verschillende functies.

Optimaal watersysteem

Kansen voor versterking van de kwaliteit en belevingswaarde van het gebied liggen in het koppelen van een optimaal watersysteem met de te ontwikkelen groenblauwe structuur. Een slimme positionering en inrichting maakt dat deze koppeling zowel functionele waarde heeft (gezond bewegen), als ecologische waarde (flora en fauna, waterkwaliteit) en belevingswaarde (uitstraling gebied).

Duurzame mobiliteit

Gezien de grootschalige functies die in Stadionpark gerealiseerd worden (met de nieuwe Kuip als extreem grootschalig) is aandacht voor duurzame mobiliteit essentieel. De toekomstige Zuidtangent en de ligging aan het water bieden daartoe ook veel mogelijkheden.










Voor de ontsluiting van de nieuwe Kuip (vanwege daarvoor benodigde piekcapaciteit) wordt naar nieuwe innovatieve vervoersconcepten gezocht, waarbij de mogelijkheden van vervoer over water nadrukkelijk verkend worden. Innovaties op het gebied van vervoer zullen een zichtbare plaats in het gebied krijgen.

De uitwerkingen van deze duurzaamheidsambities komen in de beschrijving van de ontwerp structuurvisie niet als aparte paragraaf terug, maar zijn geïntegreerd in de volgende hoofdstukken: hoofdstuk 2.4 mobiliteit en bereikbaarheid, hoofdstuk 3.3.3 groen-blauw raamwerk en hoofdstuk 4.10 energie, als effectbeschrijving van het milieuonderzoek.

Duurzaamheid is een thema dat op alle schaalniveaus, van structuurvisie tot aan bouwplan, een rol speelt. De ambities voor duurzaamheid worden dan ook in de volgende planfasen verder uitgewerkt.

Rotterdam wil daarbij onder andere marktpartijen uitdagen om tot op bouwplanniveau tot een duurzame invulling van het gebied te komen.

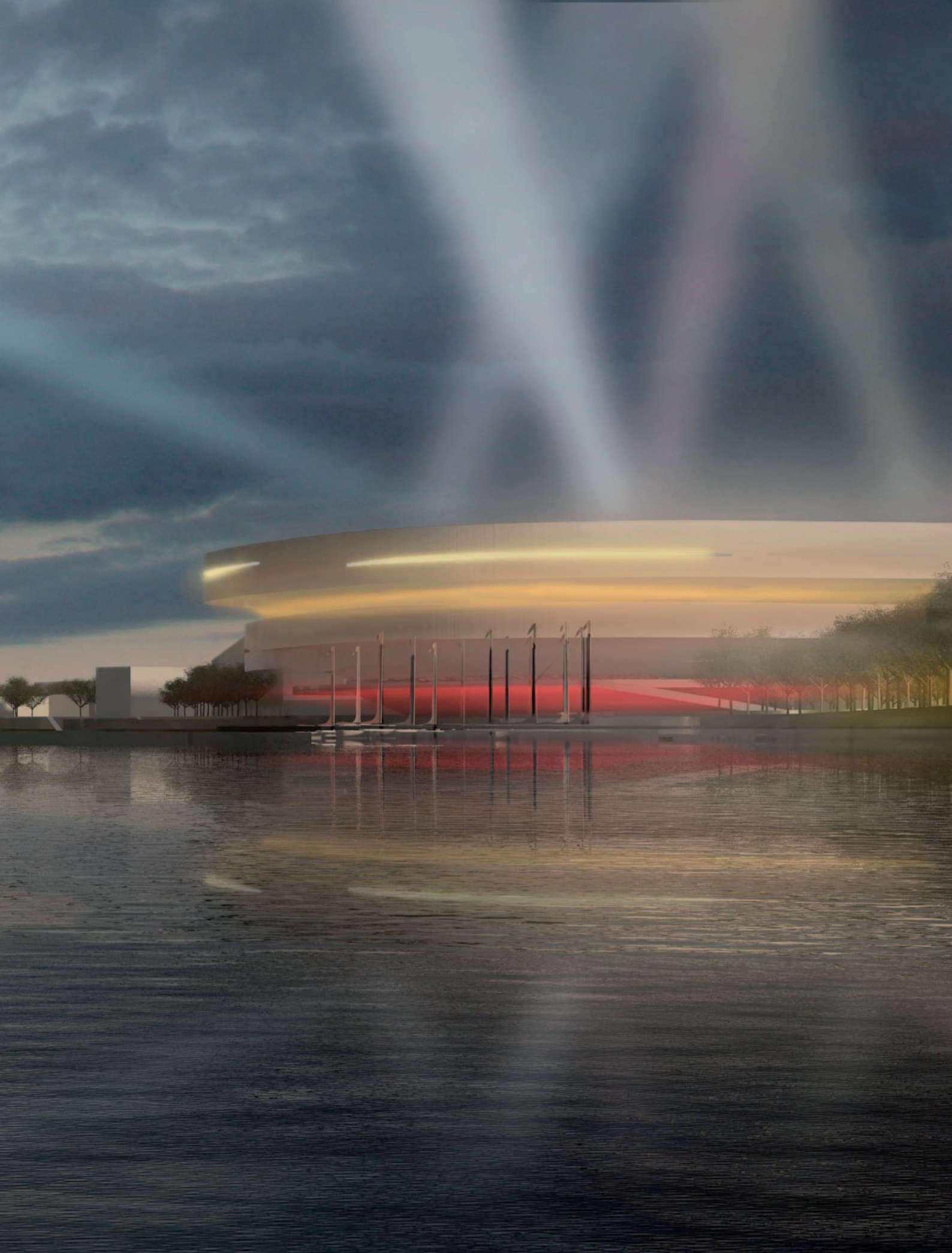


-  energie neutraal
-  optimaal watersysteem
-  intensief ruimtegebruik
-  materialen en afval
-  duurzame mobiliteit
-  nieuwe levendigheid
-  krachtige groenblauwe structuur
-  duurzame gebouwen
-  flexibiliteit



2 PLANTOELICHTING STADIONPARK

Via het plan-MER (Milieu Effect Rapport voor een plan) hebben de milieueffecten na het opstellen van de gebiedsvisie een volwaardige rol gekregen in de planvorming. Daarnaast is onderzocht wat de marktruimte is voor het in Stadionpark te realiseren programma in relatie tot andere locaties in stad en regio. Tot slot is inzichtelijk gemaakt hoe de totale ontwikkeling stapsgewijs kan worden doorlopen in relatie tot het bereikbaarheidsprofiel van Stadionpark in de tijd. Deze drie deelonderzoeken hebben inzichten opgeleverd bij de totstandkoming van de *Ontwerp Structuurvisie Stadionpark*. Dit hoofdstuk beschrijft deze visie voor de gebiedsontwikkeling Stadionpark in 2030.



2 PLANTOELICHTING STADIONPARK



2.1 STADIONPARK IN 2030

We kijken naar Stadionpark ruim twintig jaar verder. De nieuwe Kuip is gesitueerd aan de Nieuwe Maas. Daarmee heeft Rotterdam een nieuwe stap gezet in het benutten van de gunstige ligging van de stad aan de rivier. Het nieuwe stadion, dat met 80.000 zitplaatsen kan concurreren met Europese topstadions, staat symbool voor Rotterdam als sportstad en werkt als aanjager voor de verdere ontwikkeling van Stadionpark. De situering van het stadion op deze plek zorgt voor zichtbaarheid en herkenbaarheid van het gebied vanaf de belangrijkste verkeersaders langs en door het plangebied. De nieuwe Kuip is een icoon en geeft het gebied (inter)nationale bekendheid. Maar Stadionpark is méér dan alleen een nieuw stadion. Door situering van het stadion aan de rivier is op Varkenoord volop ruimte gebleven voor de ontwikkeling van een Sportcampus met ruimte voor top- en breedtesport, recreatie, onderwijs, wonen en bedrijvigheid. De Sportcampus functioneert als forum tussen sport en maatschappij. Sport, onderwijs, wetenschap en economie worden hier bij elkaar gebracht. Stadionpark is een brandpunt van sport in de stad en dé plek waar nieuwe sportproducten worden ontwikkeld, getest en aangeschaft. De kunstijsbaan maakt deel uit van de Sportcampus en ligt aan de Marathonweg, tegenover het Topsportcentrum. Daarmee komen de identiteitsdragers van het gebied (de nieuwe Kuip, de Kuip, het Topsportcentrum en de kunstijsbaan) centraal te liggen aan de as tussen de openbaarvervoerknoop en het nieuwe stadion. Onderwijsinstellingen werken samen met bedrijven en sportaccommodaties in de buurt waardoor meer opleidingskansen, stageplaatsen en werkgelegenheid zijn ontstaan voor de bewoners van Zuid. Rond de openbaarvervoerknoop, waar alle vormen van openbaar vervoer samenkomen, is een gemengd stedelijk gebied van hoge dichtheid ontstaan. De OV-knoop vormt één van de belangrijke entrees van Stadionpark en is de aanjager geweest van verdere stedelijke verdichting in het gebied. De barrières op Zuid zijn geslecht, Stadionpark is volwaardig onderdeel van de stad geworden. Het is een plek waar top- én breedtesport optimaal gefaciliteerd zijn en waar zich bedrijven en instellingen hebben gevestigd die zich associëren met sport en de sportcultuur. Het gebied is optimaal ontsloten door een volwaardige openbaarvervoerknoop waardoor de bereikbaarheid tot op (inter)nationaal niveau is gegarandeerd. Hiermee zijn alle condities geschapen voor een werk-, woon- en evenementenlocatie van topniveau.



De ambities voor de ontwikkeling van Stadionpark, zoals neergelegd in de Gebiedsvisie Stadionpark, de Rotterdamse Inzet, staan hiermee recht overeind. De Rotterdamse Inzet komt, in vergelijking met de andere drie modellen zoals onderzocht in de plan-MER, het best tegemoet aan de ambities zoals geformuleerd in de oorspronkelijke bestuursopdracht van april 2007. De Rotterdamse Inzet biedt de meeste ruimte aan een sterk sportcluster waar een volledige sportcarrière kan worden doorlopen, met veel ruimte voor top- en breedtesport. Door de situering van de nieuwe Kuip aan de rivier ontstaat bovendien ruimte voor intensivering met andere functies waardoor Stadionpark meer onderdeel van de stad kan worden. Naast sport is er ruimte voor wonen, werken en onderwijs, gekoppeld aan een goede ontsluiting per openbaar vervoer. Kortom, het gaat bij de ontwikkeling van Stadionpark om een integrale gebiedsontwikkeling voor Rotterdam-Zuid, met componenten van (inter)nationale betekenis. Daarmee is het een ontwikkeling die op alle schaalniveaus van Zuid, stad, regio, land tot werelddeel van betekenis is. Om dit geschetste perspectief dichterbij te brengen wordt een gefaseerde gebiedsontwikkeling voorgestaan. Deze groeistadia van ontwikkeling worden omschreven in paragraaf 2.6.

Ontwerp Structuurvisie Stadionpark







Brandpunten voor sport

-  de nieuwe Kuip; voetbal- en evenementenstadion met retail en horeca
-  de kunstijsbaan; 400-meter kunstijsbaan

Bestaande sportbebouwing

-  de Kuip; herontwikkeling met gemengde functies
-  het Topsportcentrum






Gebieden

-  sportknoop; stedelijke concentratie van kantoren, retail, scholen, wonen en sportvoorzieningen
-  stadsentree retail, perifere detailhandel, wonen en water
-  sportcampus; ruime mix van sportvelden, scholen, kantoren, wonen en water
-  park de Twee Heuvels en IJsselmondse kreek; historische waterbergingsopgave, boezem en parkondersteunende functies
-  eiland van Brienoord; stadsnatuurpark en volkstuinen
-  stationspark; recreatieve functies en water




Autobereikbaarheid

-  hoofdinfrastructuur
-  stadsdeelinfrastructuur
-  wijkinfrastructuur




Openbaar Vervoer

-  spoor
-  zone mogelijke locatie station en overkluizing
-  mogelijke tangent met metrokwaliteit
-  bestaande en mogelijke tramtracé's
-  mogelijk waterbustracé

Langzaamverkeer

-  centrale ruimte; ruimtelijk kerngebied en zoekgebied stadionbereikbaarheid voor voetgangers
-  sportpromenade; mogelijke route door de verschillende plandelen
-  lokale routes

Water

-  zoekgebied watercompensatie
-  kreekse boezem seizoensberging
-  robuust secundair watersysteem open water met ecologische- en belevingskwaliteit





2 PLANTOELICHTING STADIONPARK

2.2 IDENTITEIT DEELGEBIEDEN

De Kuip, de nieuwe Kuip, de 400 meter ijsbaan en het Topsportcentrum zijn als identiteitsdragers van Stadionpark gesitueerd langs de centrale as van station naar stadion aan de Nieuwe Maas. Daarnaast zijn de volgende deelgebieden te onderscheiden, met ieder hun eigen karakter, sfeer en programma:

- Sportcampus
- Sportknoop
- Stadsentree
- Park de Twee Heuvels en de IJsselmondse Kreek
- Eiland van Brienoord
- Stationspark

Sportcampus

De Sportcampus is hét multifunctionele park waar alles draait om sport, zowel indoor als outdoor. Hier komen topsporters van Feyenoord, maar ook sporters van voetbal- en atletiekverenigingen en schoolsportverenigingen samen. Het multifunctionele karakter maakt uitwisseling van programma en medegebruik van velden mogelijk. Informeel gebruik is ook mogelijk, bijvoorbeeld voor kinderen uit de buurt die een potje willen voetballen. Het is een ruim opgezet groen gebied dat intensief gebruikt wordt. Dit is mede mogelijk door de aanleg van kunstgrasvelden. De Sportcampus biedt ook ruimte aan bedrijvigheid, gericht op sport en de sportieve economie. Met de combinatie van sport, onderwijs en bedrijvigheid wordt optimaal invulling gegeven aan het campusconcept.

De Sportcampus is zowel overdag als 's avonds een intensief gebruikt gebied met prettige en veilige routes. De interne routing door de Sportcampus is ook goed ingericht voor het beoefenen van sporten als skaten, fietsen of wandelen. Doordat de campus onderdeel uitmaakt van de Gordel van Smaragd (de parkengordel op Zuid) hebben de routes een koppeling met de rest van Rotterdam-Zuid en met de parkstructuur die via het Zuiderpark tot aan de Waalhaven loopt. Belangrijke oorspronkelijke elementen uit landschap en stedenbouw en de aanwezige monumenten verrijken de Sportcampus en versterken de identiteit van het gebied.

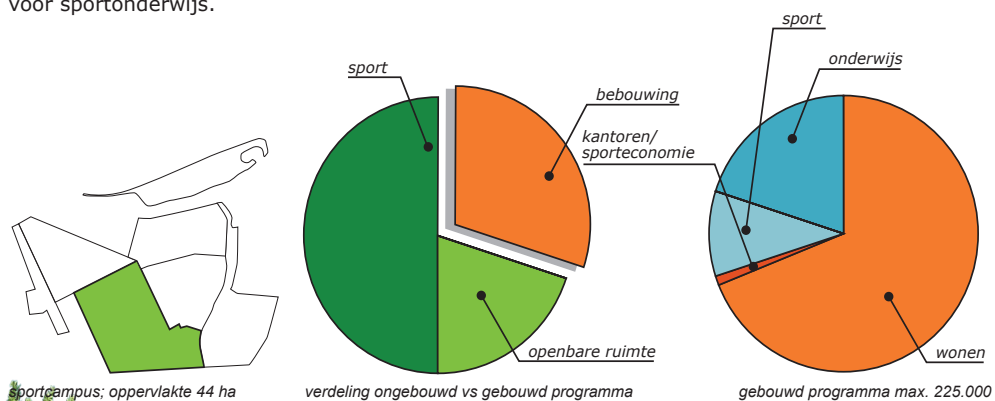
identiteit van de sportcampus; een ruimte mix van sportvelden, scholen, kantoren, wonen en water



De groene uitstraling van de sportvelden wordt in zuidelijke richting doorgetrokken met grondgebonden woonmilieus in aansluiting op het groenstedelijk karakter van IJsselmonde. Binnen de campus wordt nog gezocht naar de meest geschikte plek om een goed woonmilieu te kunnen realiseren. Naar het noorden toe loopt het parkachtige groene karakter van de Sportcampus over in het meer levendige en stedelijk gedeelte van de Sportcampus. Dit is waar de Sportcampus en Sportknoop elkaar ontmoeten.

De Sportcampus herbergt maximaal 225.000 m² gebouwd programma. Het overgrote deel van het programma in de Sportcampus bestaat uit sportvelden en de bijbehorende faciliteiten. Circa 160.000 m² is beschikbaar voor diverse sportvelden met bijbehorende bebouwing voor voetbal, honk- en softbal, atletiek, hockey, tennis of andere sporten waarnaar vraag ontstaat. Innovatie in de sport heeft voetbal op kunstgras mogelijk gemaakt. Hetzelfde aantal voetballers kan trainen en wedstrijden spelen op een kleiner areaal voetbalvelden. Dat biedt ruimte voor het toevoegen van andere sporten en functies. Verder is er op de Sportcampus ruimte voor wonen, onderwijsinstellingen en kleinschalige sportbedrijvigheid.

De noordzijde van de Sportcampus komt steeds meer in de invloedssfeer van de Sportknoop. Hier ligt ten zuiden van de Marathonweg de tweede grote sportattractie van Stadionpark, de 400 meter kunstijsbaan. Deze zone is ook een uitgelezen locatie voor scholen. Op loopafstand van het station en tegelijkertijd in de buurt van de sportaccommodaties is dit een zeer geschikte locatie voor sportonderwijs.



2 PLANTOELICHTING STADIONPARK

2.2 IDENTITEIT DEELGEBIEDEN

Sportknoop

Met Sportknoop wordt de Stadiondriehoek bedoeld. Het gebied rondom de openbaarvervoerknoop, Sportknoop, is een gemengd stedelijk gebied in hoge dichtheid. Hier komen veel mensen samen en er zijn uiteenlopende functies gevestigd. In de Sportknoop wordt gewoond en gewerkt en onderwijs gevolgd op de scholen die hier zijn gevestigd. Ook in dit gebied zijn mogelijkheden voor sport aanwezig in de vorm van routes en veldjes.

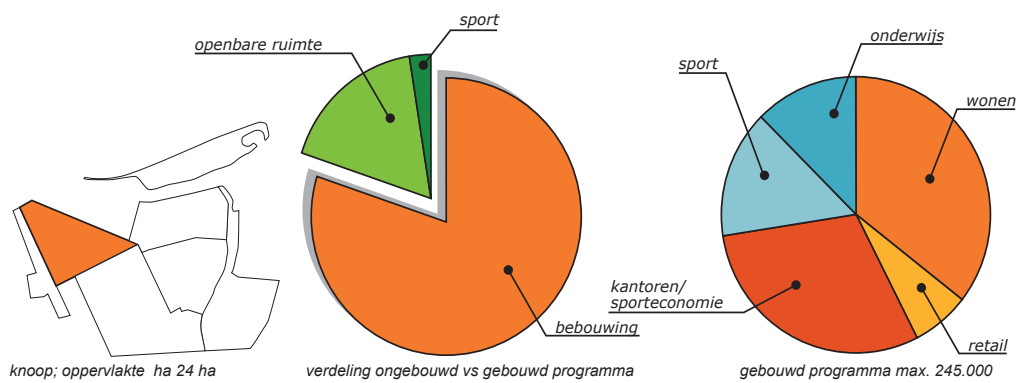
Het station zelf en de verbinding over het spoor vormen de schakel in de oost-westverbinding, dit is vanuit de deelgemeente Feijenoord de voorkant van Stadionpark. Ook in directe nabijheid van het station bevindt zich een gemengd programma met onderwijs, wonen, sport en kantoren. De Kuip is prominent aanwezig. Dit monumentale stadion is één van de identiteitsdragers van Stadionpark. Na 2018 heeft de Kuip haar functie als voetbalstadion verloren en een nieuwe invulling gekregen van het complex. Op dit moment wordt een mix van retail, sport, wonen en kantoren verondersteld. Concrete plannen zijn hier echter nog niet voor.

Sportknoop is de plek waar sportbeleving centraal staat. Langs de centrale as van station naar stadion zijn de grote sport-iconen gevestigd en in aansluiting daarop bevinden zich, ook langs deze as, de winkels en leisurevoorzieningen in het thema sport. In deze grote openbare ruimtes, waar tijdens evenementen grote stromen bezoekers komen, is ook aandacht voor de menselijke maat. Ook tijdens gewone werkdagen is het een aantrekkelijke verblijfsruimte.

identiteit van de knoop; een stedelijke concentratie van kantoren, retail, scholen, wonen en sportvoorzieningen



De maximale hoeveelheid gebouwd programma in Sportknoop is circa 245.000 m². Wonen, kantoren, Park+Ride, onderwijs, commerciële sportvoorzieningen en retail vormen de programmaonderdelen.



2 PLANTOELICHTING STADIONPARK

2.2 IDENTITEIT DEELGEBIEDEN

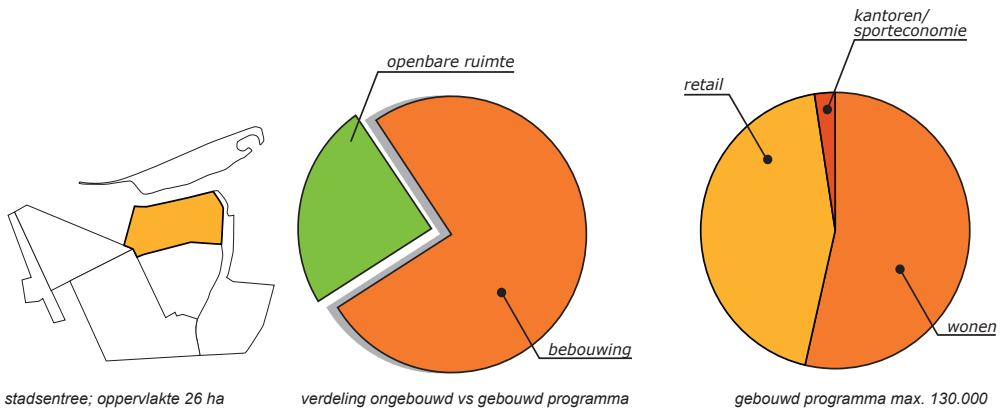
Stadsentree

Stadsentree Stadionpark bestaat uit de Noorderhelling en het huidige bedrijventerrein Stadionweg. De nieuwe Kuip is de eyecatcher van Stadionpark. Door de prominente ligging aan de rivier is het stadion al van veraf zichtbaar. Aan weerszijden vanaf de Stadionweg ontstaat een nieuwe stadsentree met commerciële functies, maar ook met wonen. Door de stedelijke bebouwing begint de stad direct na het IJsselmondseplein. Ook rondom het stadion zijn commerciële publieksfuncties, dit zorgt voor levendigheid, juist ook op momenten dat het stadion niet in gebruik is. De bestaande leisure- en retailfuncties van de Veranda sluiten hier op aan. Met de ligging aan het water is het stadion opgenomen in een aantrekkelijke route langs de rivier die ook onderdeel uitmaakt van de routing door Stadionpark. Met deze route haakt de openbare ruimte aan op andere ontwikkelingslocaties als de Kop van Zuid en de rivier als stedelijk recreatielandschap.

De maximale hoeveelheid gebouwd programma in de Stadsentree is 140.000 m². Het programma bestaat voor meer dan de helft uit wonen, een zeer klein aandeel kantoren en een groot deel kwalitatief hoogwaardige retail met een representatieve uitstraling.

identiteit van de stadsentree; een fraaie entree van Zuid met retail, wonen en water aan het Zuiddiepje





2 PLANTOELICHTING STADIONPARK

2.2 IDENTITEIT DEELGEBIEDEN

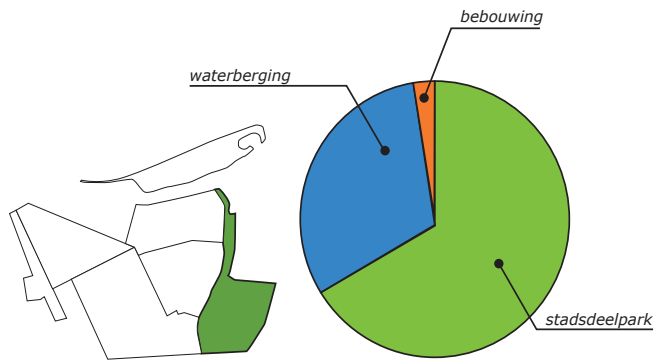
Park de Twee Heuvels en de IJsselmondse Kreek

Met de inrichting van Park de Twee Heuvels is voortgebouwd op de oorspronkelijke romantische inrichting uit de jaren zestig van de vorige eeuw. De inrichting is nu weer opener van karakter en water heeft een belangrijke rol gekregen in de beleving, het gebruik en de ecologische waarde van het park. Het park is beter aangetakt op de Gordel van Smaragd (de parkengordel op Zuid), zodat het park uit zijn isolement is gehaald en het gebruik vergroot kon worden.

De IJsselmondse Kreek heeft een landschappelijke en natuurlijke functie gekregen. Het vormt de ruimtelijke en ecologische verbinding tussen Park de Twee Heuvels en het Eiland van Brienoord. De Kreek heeft een functie gekregen als vestigingsplaats voor de natte en de droge natuur en draagt met natuurvriendelijke oevers en de vulling met 'schoon' regenwater bij aan de verbeterde ecologische draagkracht van het gebied.

identiteit van het park de Twee Heuvels en de IJsselmondse Kreek; historische waterberging, boezem en parkondersteunende functies





Park de Twee Heuvels & IJsselmondse Kreek; oppervlakte 30 ha verdeling ongebouwd vs gebouwd programma



2 PLANTOELICHTING STADIONPARK

2.2 IDENTITEIT DEELGEBIEDEN

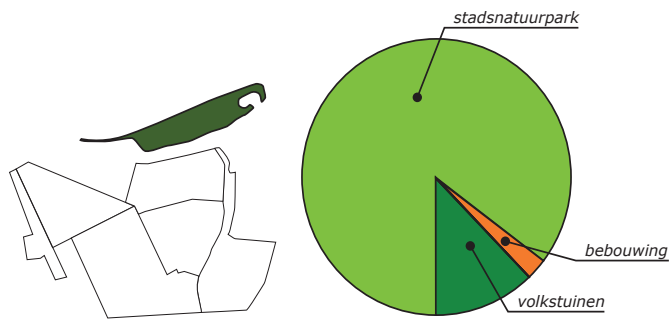
Eiland van Brienoord

De specifieke sfeer die het Eiland van Brienoord oproept is van groot belang voor de beleving van stadsnatuur binnen Rotterdam. Het eiland vormt het grootste, en vrijwel het enige, buitendijkse natuurterrein in het Rotterdamse deel van de Nieuwe Maas. Naast volkstuinen en een paar recreatieve voorzieningen is een groot deel van het eiland bedekt met bos (deels aangeplant deels natuurlijk). Ook zijn er enkele open ruimten. Aan het Zuiddiepje zijn de kansen om de riviernatuur waar dit gebied zijn kracht aan ontleent verder uitgebouwd.⁵

Voor het in stand houden van het stroomprofiel van de Nieuwe Maas is een aanpassing gedaan aan de kop van het Eiland van Brienoord. Hierbij is ter plaatse van het voormalige bouwdok een stuk land afgegraven om hier riviernatuur te realiseren met grienden en biezenzomen. Het natuurlijke Eiland van Brienoord levert een interessant contrast op met de grootstedelijkheid van het nieuwe stadion aan de landzijde. Het eiland vormt zo een natuuroase in de stad, een rustpunt in de drukke ontwikkeling van Stadionpark. Beide omgevingen (stadion en eiland) versterken elkaars kwaliteit en bieden van elkaar verschillende belevings- en gebruiksmogelijkheden.

identiteit van het Eiland van Brienoord; stadsnatuur en volkstuinen





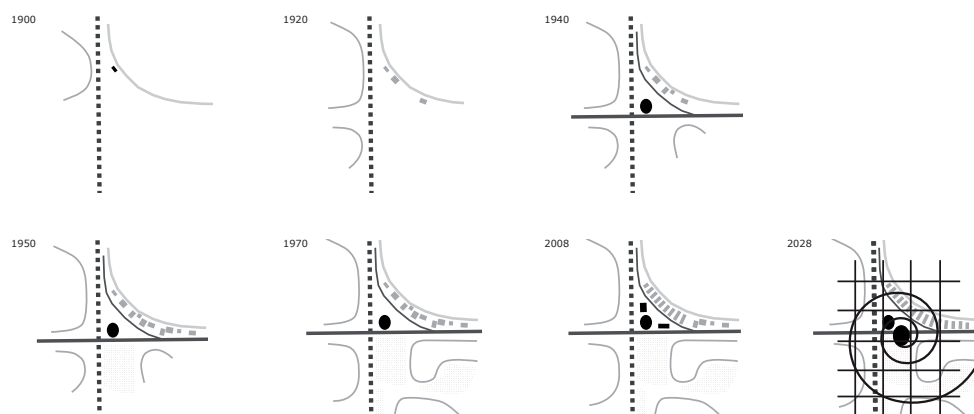
Eiland van Brienoord; oppervlakte 21 ha verdeling ongebouwd vs gebouwd programma



2 PLANTOELICHTING STADIONPARK

2.3 HOOFDSTRUCTUUR: STADIONPARK AAN DE MAAS VERBINDT ZUID

De gebiedsontwikkeling Stadionpark dient een zo groot mogelijke betekenis en meerwaarde voor de stad te hebben. Hoofddoel hierbij is dat het een aantrekkelijk gebied is om in te verblijven en dat het goed te bereiken is vanuit de rest van de stad. Dit stelt voorwaarden aan de inrichting van het gebied en aan de uitstraling óp en verbindingen mét de omgeving. Een stevige ruimtelijke hoofdstructuur die onderdeel uitmaakt van het stedelijk netwerk is onmisbaar. Het gebied heeft een aantal potentiële kwaliteiten, zoals de ligging aan de Nieuwe Maas en de goede ontsluiting. Inzet van deze kwaliteiten bij de gebiedsontwikkeling draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit van Stadionpark. Gemiste kansen uit het verleden kunnen alsnog worden benut. Met de gebiedsontwikkeling van Stadionpark wordt een nieuwe laag toegevoegd aan de ontwikkelingsgeschiedenis van de stad.

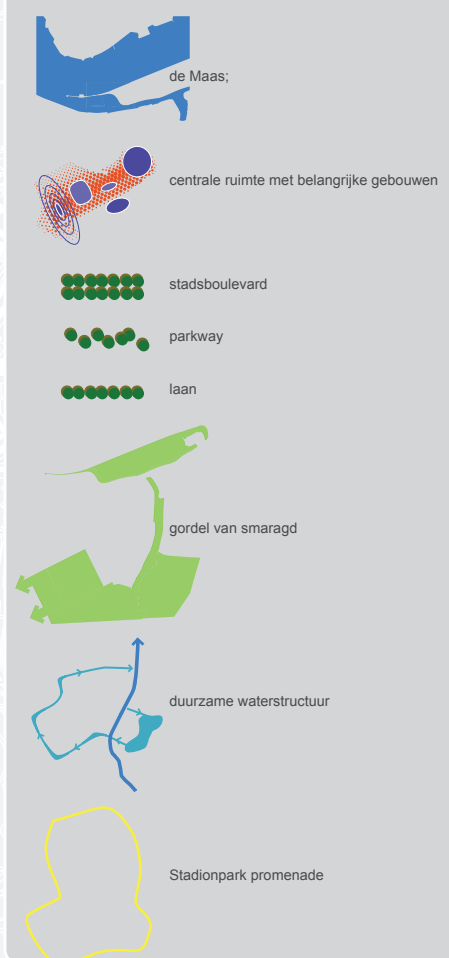


STADIONPARK OPGENOMEN IN HET NETWERK VAN ZUID

Al in de jaren twintig van de vorige eeuw maakte Granpré Molière een plan voor Rotterdam-Zuid met daar maar liefst zeven oost-westverbindingen over de spoorlijn heen. In de huidige situatie zijn het er drie. Doel was daarbij het realiseren van een samenhangende stedelijke structuur zonder barrières. Het plan omvatte een zorgvuldig gecomponeerd systeem van wegen, bebouwing en openbare ruimtes. Deze ambitie staat nog steeds en wordt gerealiseerd met de gebiedsontwikkeling Stadionpark.

Het opheffen van de barrièrewerking van het spoor is een belangrijke onderdeel van de gebiedsontwikkeling Stadionpark en cruciaal voor de positionering van Stadionpark in de stad. Daarom wordt in het plan een overkluizing van het spoor voorgesteld. De verbindingen naar omliggend stedelijk gebied sletten de barrièrewerking van het spoor. Ze geven het woonmilieu van de wijken Hillesluis en Vreewijk een impuls en maken het nieuwe station vanuit de deelgemeenten Feijenoord en Charlois optimaal bereikbaar. Daarnaast wordt het gebied ook beter verbonden met de wijken en het centrum van IJsselmonde. Zo kan Stadionpark niet alleen intern, maar ook voor de omgeving (Zuid, Rotterdam, Randstad) als een volwaardig stadsdeel functioneren, waarbij de verschillende deelgebieden elkaar door de aaneengeschakelde ligging versterken. Het gebied Sportknoop loopt als het ware door over de overkluizing en heeft een voorkant richting Hillesluis aan het park.

Ontwerp Structuurvisie Stadionpark ruimtelijke hoofdstructuur



2 PLANTOELICHTING STADIONPARK

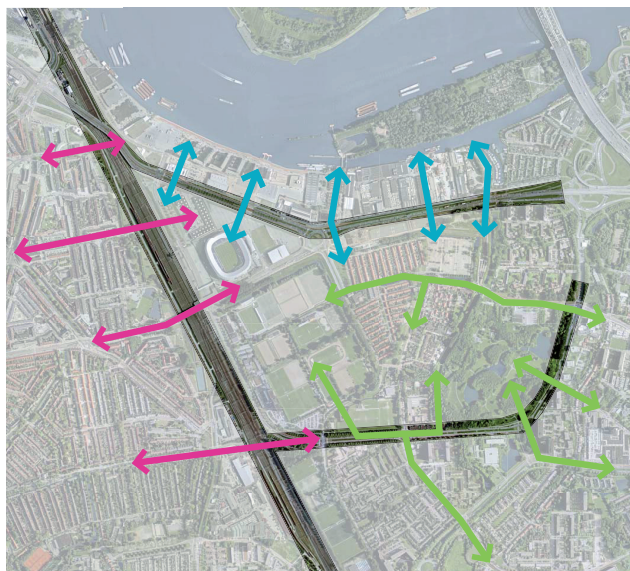
2.3 HOOFDSTRUCTUUR: STADIONPARK AAN DE MAAS VERBINDT ZUID

Ontwikkeling van Stadionpark als volwaardig onderdeel van de stad betekent dat het gebied ook goed aangesloten moet zijn op het stedelijk wegennetwerk. Daarom worden verbindingen toegevoegd (voor auto, fiets en voetgangers) en worden bestaande verbindingen verbeterd tot aantrekkelijke, veilige routes.

Dragers van de ruimtelijke hoofdstructuur zijn de hoofdwegen door het gebied, de doorlopende langzaamverkeerroutes, en de water- en groenstructuur. De hoofdwegen zijn beeldbepalend voor de vele bezoekers, forenzen en bewoners die via deze lijnen de stad betreden en verlaten. Het zijn belangrijke openbare ruimtes in de stad. Continuïteit langs de lange lijnen in de stad is van belang voor herkenbaarheid en oriëntatie. De continuïteit uit zich in een doorlopend lengteprofiel in combinatie met eenduidig materiaalgebruik en meubilair en een robuuste groenstructuur. Naast de bestaande lange lijnen wordt een belangrijke verbinding op Zuid toegevoegd. De Olympiaweg wordt doorgetrokken over het spoor en er ontstaat een nieuwe oost-westrelatie op Zuid.

Door middel van langzaamverkeerroutes is Stadionpark verbonden met de directe omgeving. Daardoor maakt het onderdeel uit van stedelijke systemen voor langzaam verkeer zoals regionale fietsroutes. Het plangebied wordt met aantrekkelijke routes verbonden met de rivieroever, het omliggend stedelijk gebied en aan de belangrijke groengebieden in de stad. Een belangrijke verbinding in het Stadionpark wordt de sportpromenade, die de verschillende deelgebieden aan elkaar rijgt. Deze route is circa 3,5 kilometer lang en daarom goed geschikt voor bijvoorbeeld nordic walking, skaten en hardlopen. Bovendien is de route ook verbonden met het langzaamverkeersysteem op stedelijk niveau.

De verbindingen over het spoor hebben ook als doel het realiseren van de Gordel van Smaragd, de robuuste groen- en waterstructuur op Zuid die loopt van Pier 3 in de Waalhaven via het Zuiderpark naar het Eiland van Brienenoord. Het plangebied en de verbindingen over het spoor zijn een belangrijke schakel hierin.



■ verbindingen van de woonbuurten naar de campus en het wijkpark

■ routes en oversteken vanuit Groot-IJsselmonde naar het Eiland van Brienenoord en het waterfront

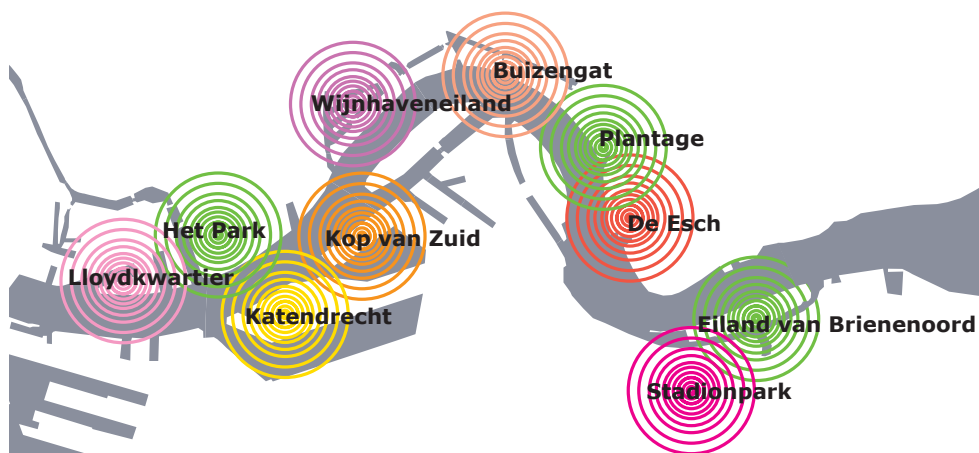
■ aantrekkelijke verbindingen over het spoor naar Lombardijen en de rest van Zuid

AANSLUITINGEN MET CONTEXT

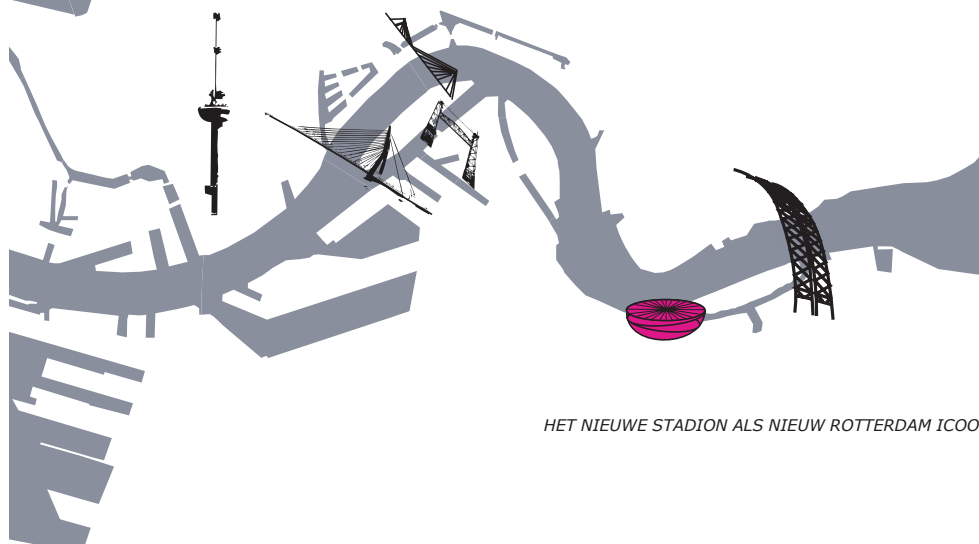
STADIONPARK AAN DE RIVIER

De nabijheid van de rivier als unique selling point van Rotterdam wordt ingezet als kwaliteitsdrager voor de beoogde gebiedsontwikkeling van Stadionpark. De Nieuwe Maas is van grote betekenis voor de stad Rotterdam en geldt als belangrijkste openbare ruimte in de stad. De rivier verbindt Stadionpark met de overige oeverontwikkelingen in de stad en is ook een belangrijke openbare ruimte op zich en Rotterdams sterkste icoon. Bovendien is de Nieuwe Maas een groot structuurgevend element, dat helpt bij de oriëntatie in het gebied. Het imposante stadion aan de Nieuwe Maas wordt een nieuw icoon, het symbool en de aanjager voor de ontwikkeling van Stadionpark. Maar de nieuwe Kuip is eveneens de aanjager voor een veel bredere ontwikkeling en kwaliteitsslag in de stad, in het bijzonder voor Rotterdam-Zuid.

De nieuwe Kuip, en door de nieuwe verbindingen in het plan ook Stadionpark en Zuid, worden aan de rivier gesitueerd. De openbare ruimte is zo ingericht dat de wijken en de rivier met elkaar verbonden zijn. Investerings kunnen zich hierop richten. Dat betekent onder andere investeren in het netwerk van langzaamverkeerverbindingen langs de rivier en vanaf het water naar en door het gebied. Fietsers, sporters, voetgangers en joggers kunnen op een ontspannen manier naar de rivier komen en er prettig verblijven.



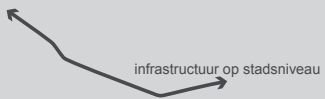
STEDELIJKE EN GROENE RIVIEROEVERONTWIKKELINGEN



HET NIEUWE STADION ALS NIEUW ROTTERDAM ICOON



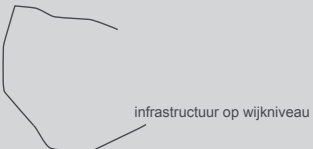
Ontwerp Structuurvisie Stadionpark hoofdinfrastructuur



infrastructuur op stadsniveau



infrastructuur op stadsdeelniveau



infrastructuur op wijkniveau

Ontwerp Structuurvisie Stadionpark openbaarvervoerstructuur



spoor



zone mogelijke locatie station en overkluizing



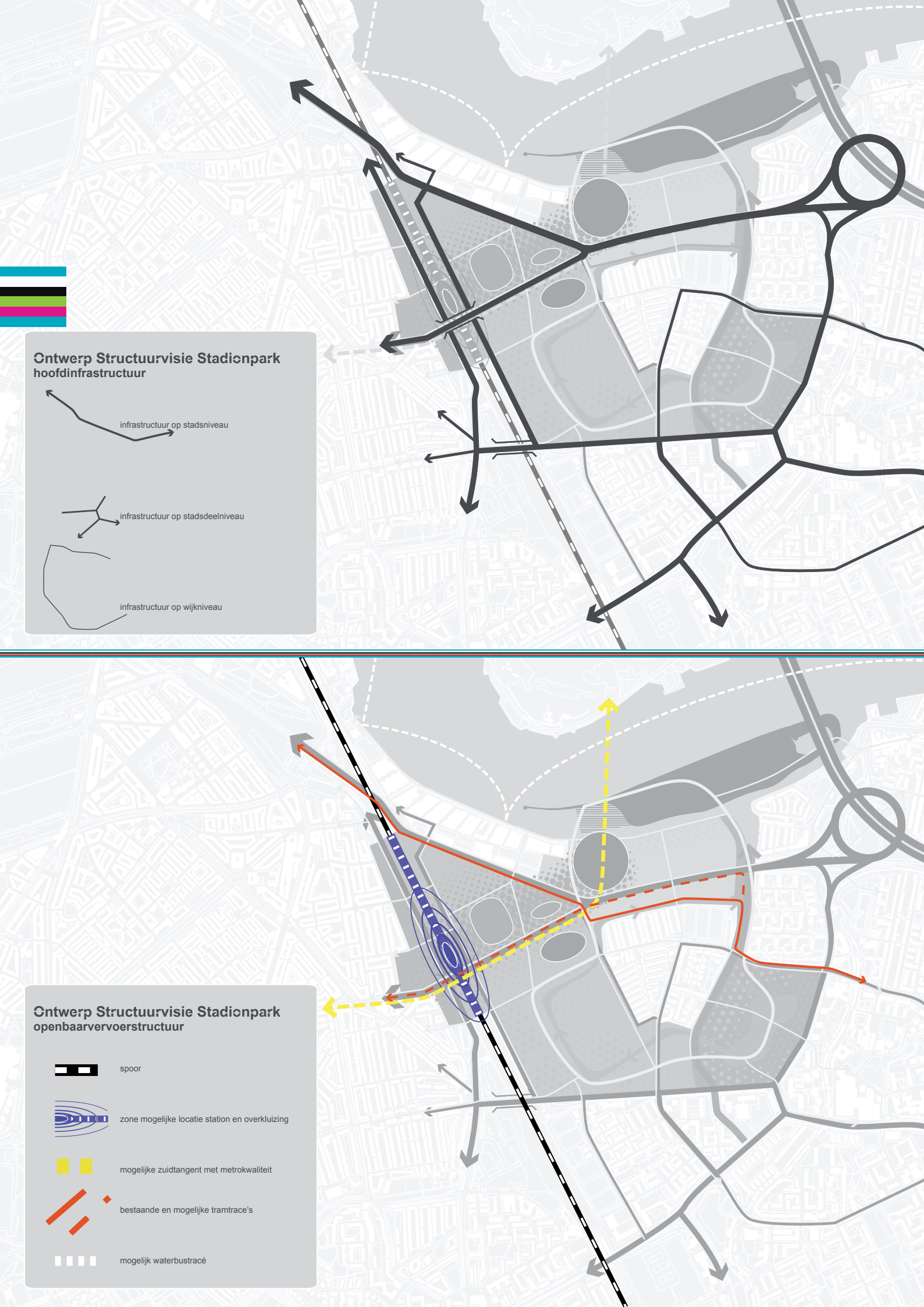
mogelijke zuidtangent met metrokwaliteit



bestaande en mogelijke tramtrace's



mogelijk waterbustracé



2 PLANTOELICHTING STADIONPARK

2.4 MOBILITEIT EN BEREIKBAARHEID

De realisatie van het Stadionpark met al zijn voorzieningen vraagt om optimale bereikbaarheid met diverse en schone vervoersmodaliteiten. In het verlengde van het Verkeers- en Vervoersplan 2003-2020, van de Stadsvisie, en van de uitkomsten van de bestuursopdracht Duurzame Mobiliteit, wordt de bereikbaarheid voor alle modaliteiten verzekerd. De groei van de automobility wordt zoveel als mogelijk in de hand gehouden door maximaal in te zetten op het openbaar vervoer en de fiets en door het parkeren (zowel in het gebied als op afstand) als sturend instrument in te zetten.

Auto

Het infrastructurele autonetwerk rondom Stadionpark met hoofd- en secundaire ontsluitingswegen moet voldoende flexibiliteit en capaciteit bieden om zowel het dagelijkse autoverkeer van en naar dit stadsdeel af te kunnen wikkelen als het verkeer tijdens de piekmomenten rond evenementen. Een belangrijke functie is hierin weggelegd voor de Stadionweg en de route via de IJsselmondse Randweg. Om een robuust autonetwerk rondom Stadionpark te realiseren is capaciteitsuitbreiding op diverse wegvakken en kruispunten noodzakelijk. Ook zijn enkele nieuwe autoverbindingen nodig.

Om het verkeer ook tijdens evenementen in goede banen te kunnen leiden, zullen er op stedelijk niveau aanvullende maatregelen getroffen moeten worden om de openbare orde te kunnen handhaven. Daarbij kan gedacht worden aan het toepassen van wisselstroken, dynamische route-informatiesystemen en tijdelijke gedeeltelijke afsluitingen van wegen. Uitgangspunt is de wegcapaciteit twee uur voor en na het evenement zo efficiënt mogelijk te benutten voor het auto- en busverkeer van en naar de nieuwe Kuip.

Openbaar vervoer

In de ontwerp structuurvisie wordt een structurele verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer geambieerd. Hiervoor zijn aanpassingen in het bestaande netwerk van openbaar vervoer nodig. Daarbij valt in eerste instantie te denken aan het opwaarderen van het huidige treinstation Stadion tot een stedenbaanstation waar in de toekomst gedurende de gehele dag en met een hoge frequentie treinen kunnen stoppen. (Stedenbaan is een interregionaal railvervoerconcept op de spoorlijn van Hillegom en Sassenheim via Leiden, Den Haag en Rotterdam naar Dordrecht.) Daarnaast wordt ingezet op een nieuwe Zuidtangent (een hoogwaardig openbaarvervoerverbinding met metrokwaliteit) van Hart van Zuid/Schiedam naar Brainpark Centrum/Erasmus Universiteit en op tramlijnen die het gebied doorkruisen en die Stadionpark met bijvoorbeeld winkelcentrum Keizerswaard en NS-station Stadionpark verbinden. Het station kan zich - met de nieuwe Zuidtangent, tramlijnen, een mogelijk nieuw regionaal busstation en aanvullend programma - ontwikkelen tot een intercitystation en multimodale vervoersknoop met een directe aantakking op het landelijke treinnetwerk.

Naast het openbaarvervoerknooppunt biedt de nieuwe Kuip aan de Maas kansen voor een groot-schalig en schoon openbaar vervoersysteem over water en allerlei andere innovatieve en duurzame vormen van individueel openbaar vervoer. Vooruitlopend op de plannen is de RET voornemens om in 2010 een permanente halte voor vervoer over water te maken langs de Veranda.

2 PLANTOELICHTING STADIONPARK

2.4 MOBILITEIT EN BEREIKBAARHEID

Parkeren en modal split

In het kader van het parkeren worden verschillende situaties onderscheiden: een normale werkdag en een situatie waarin er sprake is van een evenement. Uitgaande van de marges binnen het programma (tussen de 300.000 m² en 600.000 m², zie paragraaf 2.5) en grove aannames met betrekking tot parkeernormen zou de behoefte voor het 'dagelijkse' programma ongeveer tussen de 3500 en 7100 parkeerplaatsen liggen. Daarnaast bestaat de wens om circa 2000 parkeerplaatsen te realiseren onder de nieuwe Kuip, 500 parkeerplaatsen onder de ijsbaan en 2000 Park+Ride-plaatsen nabij het openbaarvervoerknooppunt. De ligging nabij de A16 en de koppeling aan trein, metro, tram en busstation maken dat deze locatie een enorme P+R-potentie heeft. Verder zullen er (bezoekers)parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd worden, die tevens dienst kunnen doen tijdens een evenement in de Kuip.

De nieuwe Kuip is een specifieke ontwikkeling in het gebied die – gezien de modal split (verhouding tussen auto's en ander vervoer) en de bezoekerscapaciteit - om een speciale parkeerstrategie vraagt. Bij een gemiddelde wedstrijd van Feyenoord komt 70% van de bezoekers momenteel nog met de auto naar het stadion. Met de groei van de stadioncapaciteit naar 80.000 zitplaatsen is het noodzakelijk een behoorlijke verschuiving in de modal split te realiseren. Het is immers een onwenselijke, zo niet onmogelijke opgave om voor zoveel extra bezoekers parkeervoorzieningen dichtbij de Kuip te realiseren. Dit zou een te grote aanslag betekenen op de bereikbaarheid en leefbaarheid van Zuid rond en tijdens evenementen, die in de toekomst vaker dan nu zullen voorkomen. In lijn met de parkeerbehoefte van het nieuwe stadion bedraagt het globale totale parkeeraanbod tijdens evenementen in het eindstadium van de ontwikkeling van Stadionpark maximaal 16.000 parkeerplaatsen. Deze bevinden zich deels in en rond Stadionpark, deels op afstand.

In de eindsituatie zullen er op een fictieve zondagmiddag tijdens een evenement maximaal 10.000 parkeervoorzieningen in en rondom Stadionpark beschikbaar zijn. Daarbij is rekening gehouden met onder andere maximaal dubbelgebruik van parkeerplaatsen (doordeweeks voor sportclubs en kantoren, zondag voor een evenement) en optimale bereikbaarheid per openbaar vervoer. Dit betekent dat maximaal 30% van de bezoekers de auto in het gebied kan parkeren. Bijna 20% heeft de mogelijkheid om dat op afstand te doen (circa 6000 parkeerplaatsen) en vervolgens met het openbaar vervoer naar het stadion te reizen. De overige 50% van de bezoekers

kan direct met het openbaar vervoer, met de fiets of lopend naar de nieuwe Kuip komen.

De parkeerstrategie voor met name de eventensituatie wanneer er nog geen sprake is van de Zuidtangent is een uitdaging en zal in de vervolgfase uitgewerkt worden.

De parkeervoorzieningen in Stadionpark worden zoveel mogelijk als clusters verspreid over het gebied. Dit biedt mogelijkheden om met name het dubbelgebruik van parkeervoorzieningen beter te organiseren zodat de parkeerplaatsen ook goed in te zetten zijn bij evenementen. Bovendien draagt de geografische spreiding van de parkeervoorzieningen nagenoeg automatisch bij aan het afvlakken van de piekmomenten met betrekking tot het aantal vertrekkende automobilisten bij een evenement.

Fiets

Voor fietsers zijn zowel de regionale fietsroutes als de lokale bereikbaarheid van de (sport)voorzieningen, scholen, woningen en het openbaarvervoerknooppunt van groot belang. In de ontwerp structuurvisie wordt dan ook een kwalitatief hoogwaardig en fijnmazig fietsnetwerk nagestreefd waarbij het spoor op diverse locaties gekruisd wordt. Hierdoor komen de eerdergenoemde voorzieningen in Stadionpark vanuit onder andere de deelgemeente Feijenoord (en vice versa) op een aantrekkelijke fietsafstand te liggen (zoals ook in paragraaf 2.3 beschreven). Goede fietsvoorzieningen betekent ook de aanleg van voldoende en veilige fietsparkeerplaatsen bij het openbaarvervoerknooppunt en diverse publiekstreckende voorzieningen.

Duurzame mobiliteit

Mobiliteit is één van de terreinen waar aanzienlijke milieuwinst valt te boeken. De ligging van het gebied aan meerdere hoofdstructuren (rivier, spoor, snelweg) biedt kansen om een nieuw evenwicht te realiseren tussen verschillende vervoerswijzen. Bij de uitwerking van de verschillende onderdelen van Stadionpark worden duurzame en milieuvriendelijke toepassingen nagestreefd, zoals bij de ontwikkeling van het vervoersknooppunt vervoer over water en nieuwe duurzame vormen van vervoer. Per fase in het programma wordt de meest gunstige balans voorgestaan in de bereikbaarheid per openbaar vervoer, auto en langzaam verkeer. De gebiedsontwikkeling Stadionpark biedt een uitstekend fundament voor duurzame stedelijke mobiliteit, bijvoorbeeld in de vorm van nieuwe fiets- en wandelroutes.

Samenvattend: Stadionpark is in de toekomst een multimodaal vervoersknooppunt waar alle mogelijke vormen van verkeer en vervoer aanwezig zijn. Het is daarmee zeer goed bereikbaar voor alle gebruikers. Dit betekent niet alleen dat er een intercitystation aanwezig is voor de zakelijke reiziger en voor de bewoner die bijvoorbeeld op Schiphol werkt, maar ook voor schoolgaande jeugd en studenten. Deze laatste groep doorkruist het gebied via vele fietsroutes. Het multimodale vervoersknooppunt verbindt Rotterdam-Zuid en het gebied Stadionpark op verschillende infrastructurele schaalniveaus: nationaal, regionaal, stedelijk en wijkniveau. Een aantrekkelijk verblijfsklimaat rondom de grote voorzieningen, openbaarvervoerhalten en parkeergelegenheden draagt bij aan het goed functioneren van het hele netwerk. Daarnaast kunnen alle nieuwe vormen van elektrisch en kleinschalig duurzaam vervoer in het gebied aanwezig zijn, waarbij gemakkelijk van het attractiepunt naar het intercitystation kan worden gegaan. Het gebied is op nationaal en regionaal schaalniveau goed bereikbaar voor de auto vanaf de A16 en de A15. Grote parkeervoorzieningen en de nieuwe Park+Ride-voorziening zijn aangesloten op de grote invalswegen. De bereikbaarheid rond evenementen wijkt af van de normale situatie op werkdagen. Dit vergt een aparte aanpak, die in hoofdstuk 3 verder beschreven staat.



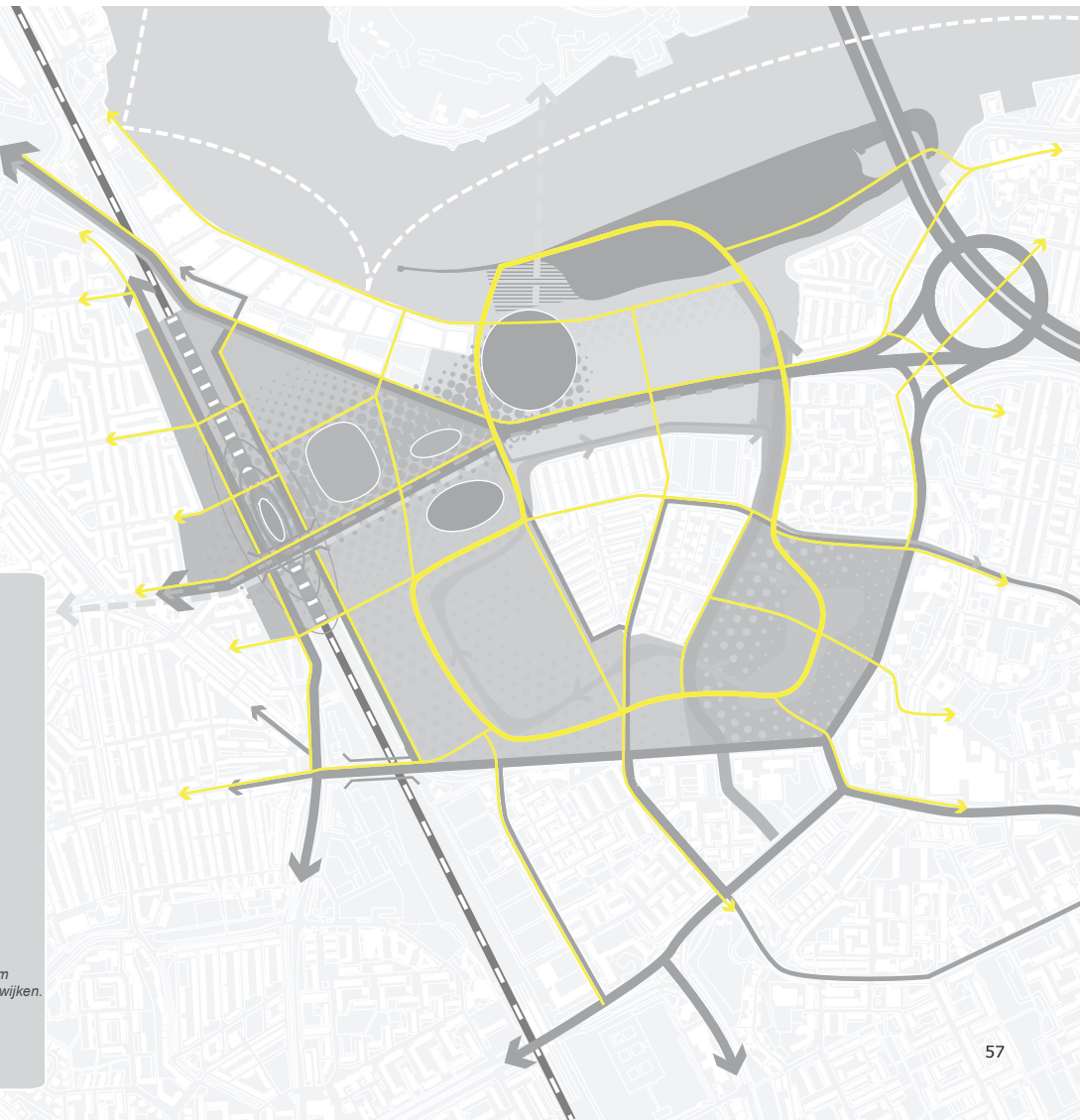
Ontwerp Structuurvisie Stadionpark langzaamverkeersysteem



sportpromenade Stadionpark;
fiets, skate en wandelroute door en
langs de kerngebieden van Stadionpark van
ongeveer 3,5 km




langzaamverkeerverbindingen;
indicatie van ligging en aantal verbindingen om
aansluiting te maken met het netwerk van de wijken.



2 PLANTOELICHTING STADIONPARK

2.5 BANDBREEDTE PROGRAMMATISCHE ONTWIKKELING STADIONPARK



In het kader van de structuurvisie is op twee manieren onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor toe te voegen programma in Stadionpark. Wat betekent de ontwikkeling van dit gebied voor het milieu en hoe verhoudt het programma zich tot andere ontwikkelingen in de stad?

In het plan-MER is onderzocht wat de milieueffecten van de Rotterdamse Inzet zijn en of de Rotterdamse Inzet te realiseren is binnen de bestaande of te creëren milieuruimte. Om een indruk te krijgen van de bandbreedte van de milieueffecten is de Rotterdamse Inzet vergeleken met de autonome situatie (zonder het project) en met de alternatieven Stadionpark, United en Maas, die in de loop van 2008 zijn ontwikkeld. De alternatieven verschillen in de locatie van de grote trekkers (het nieuwe stadion en de 400 meter kunstijsbaan), in de grootte van het aanvullend programma, en in de bijbehorende verkeersstructuur.

De Rotterdamse Inzet bevat 675.000 m² programma en is vanuit milieuoogpunt realiseerbaar gebleken indien in de uitwerking rekening wordt gehouden met een aantal maatregelen. Naast het onderzoek naar de beschikbare milieuruimte is gekeken naar ontwikkelingen elders in stad en regio, naar dynamiek en trends in verschillende sectoren, en naar de betekenis hiervan voor Stadionpark. Dit heeft geresulteerd in een bandbreedte van toe te voegen programma in het gebied die qua marktruimte en afzetbaarheid op de lange termijn haalbaar lijkt. Daarbij dient wel opgemerkt te worden dat een verbeterde ontsluiting per openbaar vervoer de condities schept voor verdichting tot de bovengrens van de bandbreedte. Een gefaseerde gebiedsontwikkeling waarbij ingrepen in de openbaarvervoerinfrastructuur kansen bieden voor toevoeging van meer programma is dan ook de inzet van de ontwikkelingsstrategie.

In het Stadionpark lijkt 300.000 m² tot 540.000 m² vastgoedontwikkeling mogelijk op de lange termijn, naast toevoeging van de nieuwe Kuip en de kunstijsbaan (zie tabel 2.1). De kwaliteit en het imago van de locatie spelen een belangrijke rol in de afzetbaarheid van vastgoed op deze plek, naast de verbeterde ontsluiting per openbaar vervoer die het Stadionpark moet aanhaken op het regionaal en nationaal netwerk. Hoe beter de bereikbaarheid van Stadionpark met openbaar vervoer, hoe groter de kans op een verhoogde vraag naar (commercieel) vastgoed op deze locatie.

Vanuit de wens om van Stadionpark een stedelijk gebied te maken dat ook 'voeding' geeft aan de Zuidtangent én gezien het feit dat het inschatten van de afzetbaarheid van programma's over een periode van 25 jaar met de kennis van nu erg lastig is, wordt in deze structuurvisie ruimte geboden aan maximaal 600.000 m² programma. Hiermee is flexibiliteit ingebouwd naar de toekomst. Een preciezere invulling en kwantificering van het programma worden uitgewerkt in de bestemmingsplannen die volgen op deze structuurvisie. Per sector is onderzocht wat de bandbreedte voor uitbreiding zou kunnen zijn. Deze bevindingen zijn terug te vinden in paragraaf 3.2.

2 PLANTOELICHTING STADIONPARK

2.6 GROEISTADIA STADIONPARK

In paragraaf 2.1 is een helder eindbeeld voor Stadionpark geschetst: een gebied dat sport ademt, met een volledige, hoogstedelijke openbaarvervoerknoop die aansluiting geeft op het landelijke netwerk. Dit eindbeeld kan bereikt worden via een aantal stappen die gerelateerd zijn aan ingrepen in het openbaar vervoer. Elke stap schept condities voor nieuw programma. De groei van programma maakt omgekeerd weer meer openbaar vervoer mogelijk. De hieronder omschreven stadia vormen geen uitgekristalliseerde fasering: sommige stappen kunnen lang duren, sommige heel kort of kunnen misschien zelfs geheel worden overgeslagen.

Startfase: station Stadion is evenementenstation

In de eerste fase zijn beslissingen over belangrijke toevoegingen aan het openbaarvervoernet nog niet genomen of is de uitvoering nog niet gereed. De huidige situatie met het evenementenstation en de tramverbindingen blijft voortbestaan. In deze fase kan wel (specifiek) programma worden toegevoegd, bijvoorbeeld sportgerelateerd programma op de campus dat niet afhankelijk is van openbaar vervoer. Een aantal scholen heeft al aangegeven dat ze zich snel in het gebied willen vestigen. De ontwikkeling ter plaatse van het huidige bedrijventerrein Stadionweg en de Noorderhelling gaan eveneens in deze fase van start. Hier is woningbouw voorzien (in lage en middelhoge dichtheden) en in beperkte mate perifere detailhandel (PDV⁶).

Bijzondere functies die ook in deze fase al gerealiseerd kunnen worden zijn de 400 meter kunstbaan en de nieuwe Kuip. Rotterdam stuurt er uiteraard op aan de Zuidtangent in combinatie met het NS-station tijdens het WK van 2018 in gebruik te hebben. Het is echter niet gegarandeerd dat dit feitelijk mogelijk is. Rotterdam is voor besluitvorming en financiering immers afhankelijk van hogere overheden en de NS. Daarnaast is het voorbereidings- en uitvoeringstechnisch zéér ambitieus om een complex bouwproject als de Zuidtangent tegen die tijd al gereed te hebben.

Met een aantal bijzondere maatregelen is het in deze eerste fase mogelijk om de nieuwe Kuip al in bedrijf te nemen. Bezoekers van een evenement in het stadion die met de auto naar Rotterdam afreizen, kunnen niet allemaal hun auto in het gebied parkeren. Voor velen van hen die toch met de auto naar het stadion willen komen, worden nabij de belangrijkste invalswegen van Rotterdam parkeerplaatsen op afstand gerealiseerd. In tegenstelling tot het parkeren in het gebied kan men hier de auto parkeren om vervolgens met shuttlebussen, waterbussen en trams naar Stadionpark gebracht te worden. De direct omliggende wijken van de nieuwe Kuip zijn niet toegankelijk voor bezoekers van het stadion.

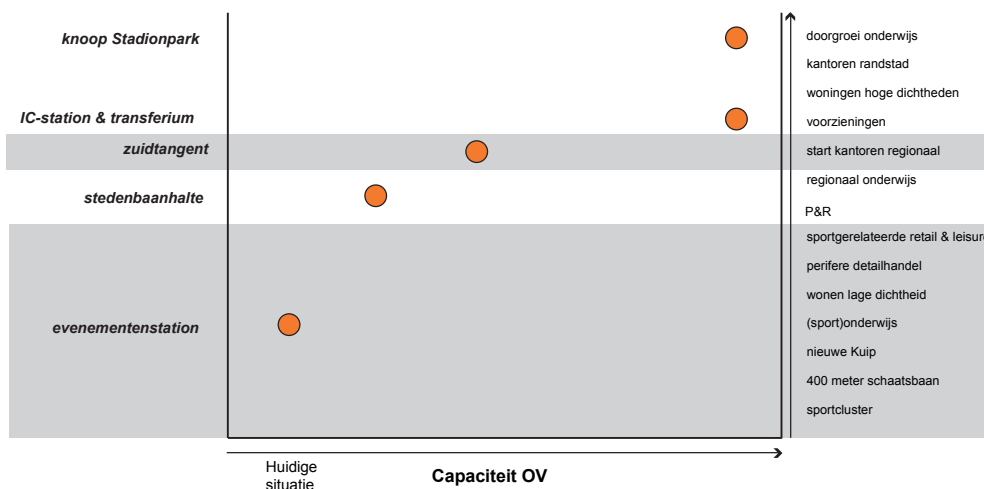
Daarnaast wordt het gebruik van de trein gestimuleerd door combikaarten te verkopen en in te zetten op het laten rijden van meer treinen die bij het evenementenstation Stadion stoppen, zowel vanaf Rotterdam Centraal als vanuit Dordrecht. Niet in de laatste plaats zullen maatregelen gepromoot worden op het gebied van mobiliteitsmanagement (fietsgebruik, carpoolen, etc.). Die moeten in de eerste fase al een gedragsverandering onder evenementenbezoekers teweegbrengen.

Stadium 2: Stedenbaanhalte

De toename van het programma in de startfase maakt op enig moment de komst van een stedenbaanhalte in Stadionpark mogelijk. (Stedenbaan is een interregionaal railvervoerconcept op de spoorlijn van Hillegom en Sassenheim via Leiden, Den Haag en Rotterdam naar Dordrecht.) Belangrijk is daarbij dat de realisatie van het programma en de realisatie van het station tegelijk optrekken. In het kader van de openbaarvervoervisie Zuid wordt uitgezocht onder welke overige condities dit kan plaatsvinden. Op een stedenbaanstation stoppen treinen met metrofrequentie. Daarmee wordt het gebied aantrekkelijk voor lokaal en regionaal georiënteerde functies als onderwijs en kantoren. Deze genereren weer een hogere vervoersintensiteit. Bewoners uit wijken als Bloemhof en Hillesluis, maar ook bezoekers van grote publiekstreckende voorzieningen als bioscoop Pathé en de 400 meter kunstijsbaan profiteren natuurlijk van deze verbeterde bereikbaarheid. Op het moment dat er zicht is op doorgroei naar stadium 3, kan worden gestart met de ontwikkeling van een openbaarvervoerknoop. Eén van de benodigde ingrepen daarbij is het aantakken van de bestaande tramverbindingen op Zuid op het station. Het is afhankelijk van de exacte locatie van het station hoe groot deze ingrepen zijn en op welk moment deze investeringen gedaan kunnen worden. Verleggen van de tramtracés naar het station zou nog een extra impuls aan het gebruik van het station geven.

Stadium 3: station Stadionpark met halte Zuidtangent

Een grote stap in het verbeteren van het bereikbaarheidsprofiel van Stadionpark is de realisatie van de Zuidtangent. De Zuidtangent is een ingreep die op een veel groter gebied dan alleen Stadionpark invloed heeft. Deze hoogwaardige openbaarvervoerverbinding met metrokwaliteit zorgt voor meer gebruikers van het gebied en voor de toevoer van extra reizigers naar het station. Een betere bereikbaarheid en meer bezoekers zijn condities voor verdere ontwikkeling van het plangebied. De Zuidtangent maakt vooral tijdens evenementen een verschuiving mogelijk in de modal split (verhouding tussen auto's en ander vervoer) naar een hoger aandeel OV. Een groter aantal locaties voor parkeren op afstand komt dan binnen redelijke reisafstand per openbaar vervoer te liggen.



ONTWIKKELINGSSTADIA STADIONPARK

Stadium 4: Intercitystation en overstapmachine

De volgende stap is de opwaardering van het stedenbaanstation naar een intercitystation. Een intercitystation is voor dit gebied en voor Rotterdam-Zuid van cruciaal belang omdat hiermee een aansluiting op het Randstedelijk netwerk tot stand komt. Voor bewoners van Rotterdam-Zuid komen andere werklocaties binnen bereik en Rotterdam-Zuid, met Stadionpark voorop, komt als werklocatie in het Randstedelijk netwerk te liggen. De verwachting is dat met de aanleg van de Zuidtangent snel de stap gemaakt kan worden van fase 3 naar deze fase. De prognoses⁷ geven aan dat er met de Zuidtangent, trams, een regionaal busstation en een P+R-voorziening in principe voldoende reizigers gebruikmaken van Station Stadionpark om hier een intercitystatus aan toe te kennen. Zolang er sprake is van een dynamische stationsomgeving is extra programma hiervoor niet strikt noodzakelijk. De beslissing hiertoe ligt echter niet bij Rotterdam, maar bij hogere overheden en de NS.

Eindfase: Knooppunt Stadionpark

Met een volledige openbaarvervoerknoop (intercitytrein, metro, bus, tram, waterbus, P+R) zijn alle condities aanwezig voor verdere verdichting van Stadionpark. Ook de timing is goed: de meeste stedelijke verdichtinglocaties in de binnenstad van Rotterdam zijn naar verwachting tegen deze tijd ingevuld (gedacht wordt na 2022). Van een transferium kan het knooppunt nu doorontwikkelen naar een bestemming. Het profiel van een gebied als Stadionpark is gewild bij bedrijven en instellingen met een Randstedelijke oriëntatie. Zij vestigen zich bij voorkeur in gebieden met gemengd stedelijk karakter en een uitstekende aansluiting op het stedelijke, regionale en landelijke vervoersnetwerk.

