

Bijlage milieu gebiedsvisie Stadionpark: nadere verantwoording locatiekeuze nieuw stadion aan de Maas

Eerder in het proces van planvorming is bij de structuurvisie Stadionpark een Plan-MER opgesteld. Een project-MER Feyenoord City zal worden opgesteld bij het ontwerp-bestemmingsplan Feyenoord City. Ook in het kader van deze gebiedsvisie zijn opnieuw alternatieven en milieueffecten afgewogen, vooral rondom de locatiekeuze voor het nieuwe stadion. Deze zijn besproken in de gemeenteraad en met de omgeving. In deze bijlage wordt die locatiekeuze voor het nieuwe stadion en de daarmee samenhangende gebiedsontwikkeling nader toegelicht.

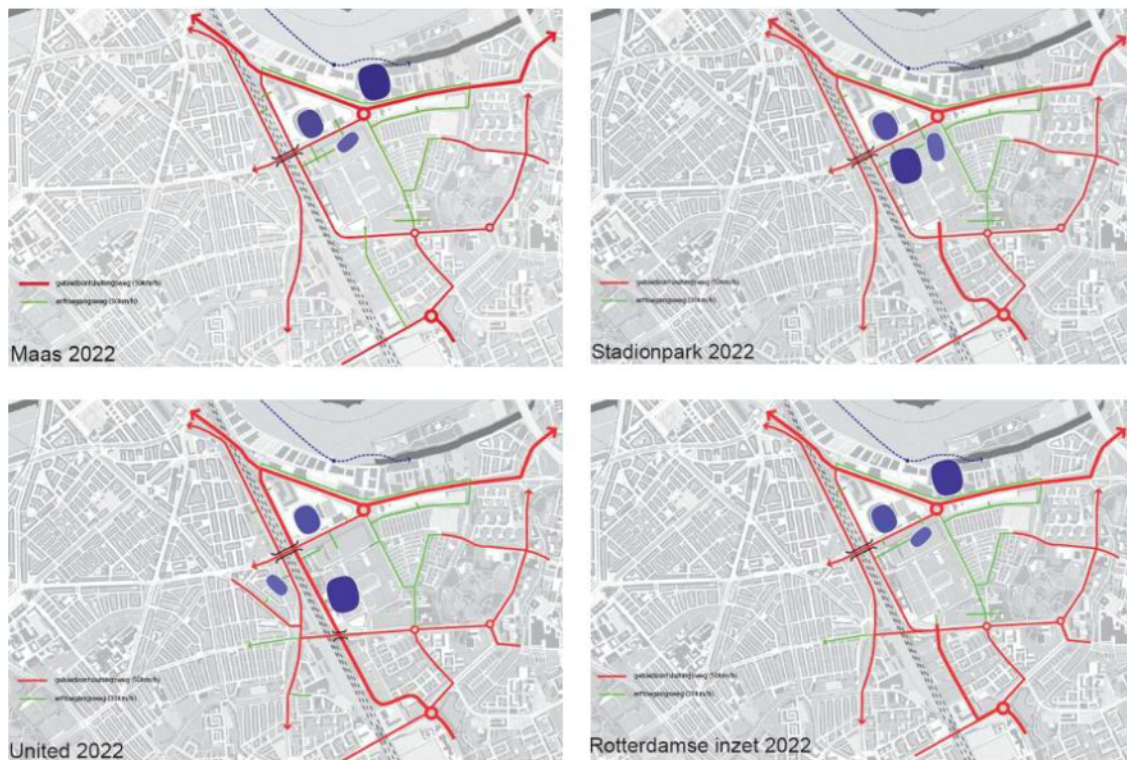
In paragraaf 1 wordt kort de voorgeschiedenis beschreven met de Rotterdamse Inzet, de structuurvisie en het Plan-MER Stadionpark. Daarna wordt in paragraaf 2 de alternatieven beschreven die sindsdien en met deze actualisatie van de gebiedsvisie opnieuw zijn overwogen. Paragraaf 3 beschrijft vervolgens kwalitatief de effecten en beoordeling van drie redelijkerwijs te beschouwen locatiealternatieven, zowel in het licht van de ambities voor Stadionpark als milieutechnisch en financieel-economisch. De bijlage eindigt in paragraaf 4 met de conclusie van het bestuur dat de voorkeur uitgaat naar de Gamma-locatie voor het nieuwe stadion, het uitgangspunt van deze gebiedsvisie en van het plan Feyenoord City.

1. De Rotterdamse Inzet, structuurvisie en Plan-MER Stadionpark

Voorafgaand aan de vigerende structuurvisie Stadionpark uit 2010 was een Gebiedsvisie Stadionpark opgesteld met De Rotterdamse Inzet voor het gebied. Die visie was 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, waren 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 was vervolgens De Rotterdamse Inzet ontstaan.

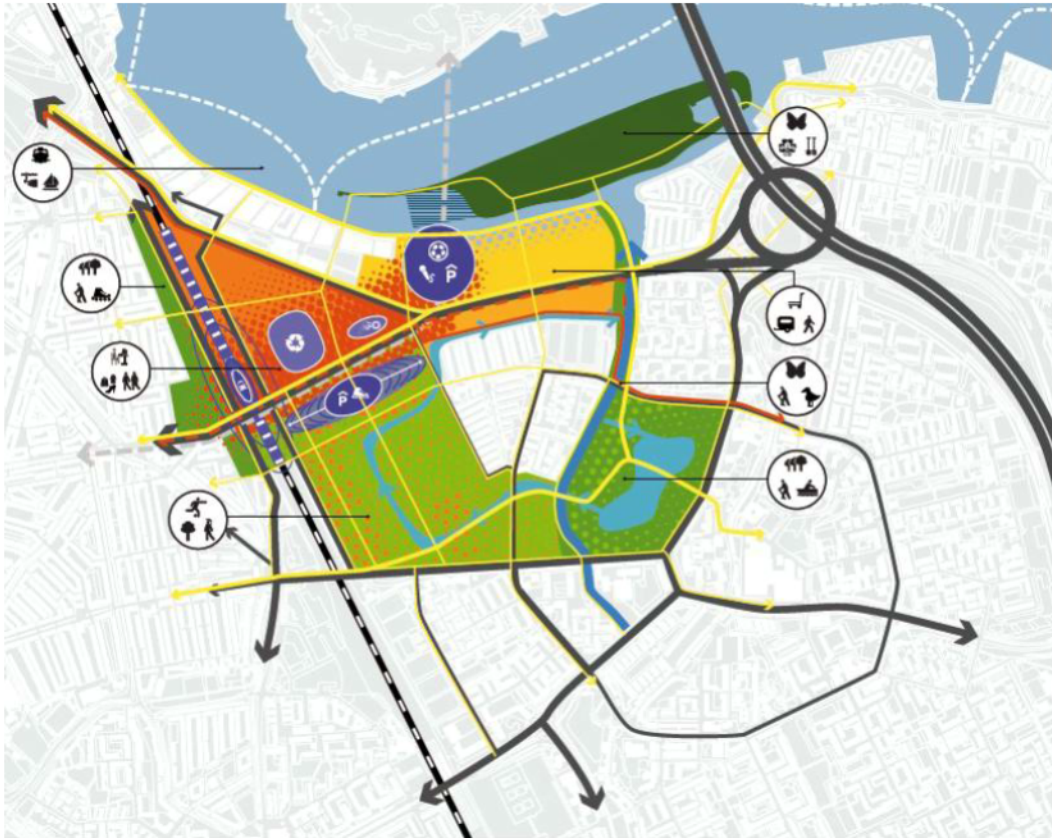
De Rotterdamse Inzet was de basis voor de structuurvisie Stadionpark. Om daarbij ook milieubelangen een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven, was voor de Ontwerp Structuurvisie Stadionpark het Plan-MER Stadionpark opgesteld, waarin de te verwachten milieueffecten werden beschreven. De (bandbreedtes van) milieueffecten werden inzichtelijk gemaakt aan de hand van de bovengenoemde in 2008 gepresenteerde planconcepten. De Rotterdamse Inzet uit de Gebiedsvisie Stadionpark werd aldus vergeleken met:

- de autonome ontwikkeling (wanneer het project niet zou doorgaan);
- het alternatief Stadionpark (nieuw stadion in Sportcampus zuid);
- het alternatief United (nieuw stadion in Sportcampus noord);
- het alternatief Maas (nieuw stadion aan de Nieuwe Maas).



Afbeelding 1: de onderzochte alternatieven Plan-MER Stadionpark, juni 2009

Tijdens het opstellen van de Ontwerp Structuurvisie Stadionpark met het bijbehorend Plan-MER Stadionpark werden direct betrokkenen informeel geïnformeerd en geraadpleegd. Het ontwerp van de structuurvisie werd op 31 juli 2009 ter inzage gelegd, tegelijk met het Plan-MER. Daarna is er een inspraakronde geweest. Ook heeft een commissie van onafhankelijke milieudeskundigen (de Commissie voor de milieueffectrapportage) het Plan-MER en een aanvulling daarop beoordeeld en daarbij geconstateerd dat er voldoende informatie was om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in de volgende stap in het besluitvormingsproces: het vaststellen van de definitieve structuurvisie door de gemeenteraad. Die stap heeft op 18 februari 2010 plaatsgevonden. De plankaart uit de definitieve Structuurvisie Stadionpark (zie afbeelding 2) laat het toen vastgestelde eindbeeld zien voor de beoogde ontwikkeling, met onder meer een nieuw stadion aan de Maas.



Afbeelding 2: Plankaart Structuurvisie Stadionpark met De Rotterdamse Inzet, februari 2010

De structuurvisie beschrijft de gewenste ontwikkelingen voor een periode van 20 tot 25 jaar in het gehele Stadionpark. In de structuurvisie is uitgegaan van een bovengrens van 600.000 m². Op grond van de destijds beschikbare inzichten bestond bijna de helft van dit programma uit wonen, en de rest verdeeld over kantoren, retail, sport en onderwijs.

Uit het Plan-MER bleek dat de beschikbare milieuruimte – bijvoorbeeld in termen van wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en geluidhinder, normen voor externe veiligheid en eisen ten aanzien van de wateropgave – toereikend was om de gebiedsontwikkeling conform de structuurvisie te accommoderen. Wel werden in het Plan-MER en door de Commissie voor de m.e.r. een aantal milieu aandachtspunten voor het vervolgtraject benoemd. Hierbij ging het vooral om:

1. Buitendijks bouwen en de hoogwaterveiligheid.
2. Externe veiligheid (de personendichtheid nabij risicobronnen en extra voorzieningen in het geval van calamiteiten op de Nieuwe Maas);
3. De geluidhinder en de maatregelen daartegen in relatie tot het woonklimaat;
4. De kwaliteit van de bereikbaarheid (de interne afwikkeling van autoverkeer en langzaam verkeer, de ontsluiting van het plangebied per openbaar vervoer en de parkeermogelijkheden, vooral in combinatie met de gewenste ruimtelijke kwaliteit).

Effecten op andere milieuthema's, zoals bodem of natuur, bleken niet of nauwelijks onderscheidend voor de locatiekeuze van een nieuw stadion. Wel zou een ligging aan de Maas ter hoogte van het Eiland van Brienoord een beperkt negatief effect kunnen hebben op natuurwaarden, vanwege optische verstoring of verstoring door licht en geluid. Na vaststelling van de structuurvisie Stadionpark werd aanvankelijk ingezet op een bestemmingsplan Stadionpark fase 1 met bijbehorend Project-MER, uitgaande van een nieuw stadion aan de Maas. Dat traject werd voortijdig afgebroken, onder meer door de economische crisis en een weer oploeiende discussie over alternatieven voor het huidige stadion De Kuip.

2. Alternatieven voor een nieuw stadion en actualisatie gebiedsvisie

Een van de alternatieven was het plan voor een nieuw stadion in Varkenoord. Dat plan bood echter weinig ruimte voor de bredere ambitie van sport en bewegen in de sportcampus, zoals beoogd in de structuurvisie Stadionpark en was vastgelegd in het Masterplan Sportcampus. Het bleek politiek niet haalbaar (geen financiële garantie vanuit de gemeente). In het kader van het gebiedsvisie-traject zijn toen drie alternatieve locaties voor een nieuw stadion opnieuw onderzocht en met elkaar vergeleken, namelijk (1) in de Driehoek (D) met de huidige Kuip, (2) op de voorheen bedachte locatie Klein België (KB) ten oosten van de Veranda, of (3) op de eerder ook al onderzochte Gamma locatie (G) ten westen van de Veranda. De laatste locatie kwam opnieuw in beeld, omdat nieuwe regelgeving voor bouwen in de rivier onder voorwaarden was versoepeld.

Afbeelding 3: de beschouwde alternatieven in het kader van deze gebiedsvisie



Parallel aan het opstellen van de nieuwe gebiedsvisie door de gemeente Rotterdam is door Feijenoord een projectorganisatie in het leven geroepen om te gaan studeren op de door Feyenoord gewenste, uitvoerbare en haalbare stadionontwikkeling. Uitgangspunt daarbij was de concept gebiedsvisie met de drie potentiële stadionlocaties. Doel is de realisatie van Feijenoord City. Dit behelst, naast de nieuwbouw van een stadion, ook een gebiedsontwikkeling met daarin woningen, retail en leisure activiteiten, alsmede infrastructurele maatregelen.

Nieuwe initiatieven en ontwikkelingen in het gebied en nieuwe inzichten in het ruimtelijk programma, de stedelijke mobiliteit en de infrastructuur maakten het noodzakelijk om een nieuwe, geactualiseerde gebiedsvisie op te stellen. Door de economische crisis en de ontwikkelingen op de vastgoedmarkt bleek het programma uit de Structuurvisie niet meer realistisch en realiseerbaar. De vraag naar kantoren bleek structureel gedaald, terwijl juist de vraag naar woningbouw toenam. Daarom is bij de start van het nieuwe gebiedsvisie-traject uitgegaan van een veranderd en gereduceerd programma aan vastgoed (wat minder kantoren, meer woningbouw en een extra accent op retail en leisure). De focus ligt in de nieuwe gebiedsvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van:

- Het Waterfront, met ruimte voor hoog-stedelijk wonen, bedrijvigheid en vrije tijdsvoorzieningen (de rivieroever met een westelijk gesitueerd nieuw stadion, de Veranda, bedrijventerrein Stadionweg en het Eiland van Brieneoord).
- De Sportstad, voor actief sporten, recreatie en hoogwaardig wonen in het groen (Stadiondriehoek, Sportcampus en Park de Twee Heuvels).

De Sportstad krijgt de vorm van een hoofrijzer en omvat een buitenring met de hoofdontsluitingswegen en een binnenring voor het langzaam verkeer, beide ringen maken verbinding met het Waterfront. Feijenoord City omvat zowel een nieuw stadion aan de Maas (onderdeel van het Waterfront) als de herontwikkeling van de oude Kuip (onderdeel van de Sportstad), inclusief een deel van de woningbouw en de zogenaamde Strip, de nieuwe, hoogwaardige verbindingszone tussen het NS-station in Sportstad en het nieuwe stadion in het Waterfront.

3. Locatiekeuze nieuw stadion

Met behulp van onderstaand integraal afwegingskader zijn de alternatieve locaties, aan de hand van een reeks criteria, getoetst en beoordeeld. Het gaat daarbij om de ambities voor de gebiedsontwikkeling van het Stadionpark (vrijtijdsgedebied, woonstad, economische motor en mobiliteitsknoop), de belangrijkste aandachtspunten die eerder uit het Plan-MER Stadionpark naar voren waren gekomen (waterveiligheid, externe veiligheid, geluidhinder en bereikbaarheid) en de financieel-economische haalbaarheid (grondverwerving, verplaatsing van bedrijven, aanpassing van infrastructuur, exploitatiemogelijkheden van het nieuwe stadion en potentiële opbrengsten uit gebiedsontwikkeling).

De alternatieve locaties zijn kwalitatief vergeleken met de huidige situatie (met de huidige Kuip) en vergeleken ten opzichte van elkaar. Daarbij is gebruik gemaakt van een vijfpuntschaal voor de beoordeling van de effecten (waarbij een - of - - staat voor (respectievelijk een beperkte of grotere) verslechtering, een 0 voor neutraal (een relatief beperkte verbetering of verslechtering) en een + of ++ voor (respectievelijk een beperkte of grotere) verbetering. De huidige situatie is per definitie als neutraal beoordeeld. Bij de beoordeling van de toekomstige situaties is zowel rekening gehouden met effecten van het nieuwe stadion als met gebiedsontwikkeling, inclusief eventuele extra of mitigerende maatregelen.

Toetsingscriteria	Aspecten	Huidige situatie	Driehoek locatie (D)	Klein België locatie (KB)	Gamma locatie (G)
Ambities Stadionpark					
	Vrijtijdsgedebied	0	0	+	++
	Woonstad	0	0	+	++
	Economische motor	0	0	+	+
	Mobiliteitsknoop	0	0	+	+
Aandachtspunten milieu					
	Waterveiligheid	0	0	0	0
	Externe veiligheid	0	0	-	--
	Geluidhinder	0	0	0	0
	Bereikbaarheid	0	0	0	0
Financieel-economische haalbaarheid					
	Faseerbaarheid	0	-	+	+
	Kosten-baten	0	-	+	+

Tabel 1 Beoordeling van alternatieven voor een nieuw stadion

3.1 Ambities Stadionpark

Vrijtijdsgedebied

Een nieuw stadion aan de Maas is aanleiding voor een kwaliteitsimpuls in de buitenruimte van de Veranda, met meer mogelijkheden voor nieuwe evenementen, flaneren, verblijven en terrasbezoek, meer horeca en andere, nieuwe trekkers in het gebied. Dat geldt zowel voor de KB-locatie als voor de G-locatie. Daarmee ontstaan ook kansen voor nieuwe faciliteiten op het gebied van sport en bewegen in de D-locatie en de geplande sportcampus op Varkensoord. Inclusief verbreding van de doelgroepen. Die kwaliteitsimpuls zijn veel minder groot bij een verbouwd of nieuw stadion op de D-locatie, omdat er dan veel minder nieuwe ruimte beschikbaar komt voor vrijetijdsbesteding.

Maar de beste kansen om met een nieuw stadion een nieuw icoon aan de stad toe te voegen biedt de G-locatie: hier kan prominent in een bocht en aan het open water een nieuw landmark ontstaan, die vanuit meer gezichtspunten langs beide rivieroeveren zichtbaar wordt dan bij het Eiland van Brienoord op de KB-locatie.

Woonstad

Beide oeverlocaties KB en G bieden bovendien mogelijkheden voor groen-stedelijk wonen in het zuidelijk plandeel. Daarnaast bieden de beide oeverlocaties mogelijkheden tot afronden van het Waterfront met hoog-stedelijk wonen. Het leeuwendeel van de gewenste nieuwbouw woningen kan worden gerealiseerd in de vrijkomende Driehoek. Die mogelijkheid is veel beperkter in geval van een verbouwd of nieuw stadion in de Driehoek zelf. Het aantal extra woningen op een KB- of G-locatie in geval van een nieuw stadion op de D-locatie weegt daar niet tegenop en leidt tot een minder gedifferentieerd woningaanbod.

In vergelijking met de KB-locatie biedt de G-locatie nog betere kansen voor het versterken van de stedelijke structuur. Zo biedt de G-locatie (als onderdeel van de Strip tussen het oude en nieuwe stadion) mogelijkheden om met behulp van overkappingen Hillesluis, Feijenoord en het toekomstige Parkstad beter aan te haken, zowel aan het stadiongebied als aan het Waterfront. De G-locatie scoort ook beter op het punt van de ontwikkeling en versterking van de groenstructuur en het waterverband dan de KB-locatie: het geeft betere uitgangspunten voor het koppelen van de Sportcampus aan het Eiland van Brienoord en voor de ontwikkeling van de rivieroever tussen het Mallegat park en het Eiland van Brienoord. Een nieuw stadion op de KB-locatie lijkt daarbij meer een obstakel dan een kans, terwijl de G-locatie met een vernieuwde oever een aantal doelen tegelijkertijd kan dienen: (1) versterken van de groen-blauwe structuur langs de oevers van de Nieuwe Maas (het project De rivier als Getijddepark), (2) het realiseren van een veilige afstand tussen de hoofdvaarroute en het nieuwe stadion, (3) en het realiseren van mogelijkheden voor de aanlanding van de Waterbus, Watertaxi en eventuele andere scheepvaartverbindingen.

Economische motor

De kwaliteitsimpuls als gevolg van een nieuw stadion in KB of G betekenen ook een impuls voor nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid, en kansen voor innovatieve producten en verdienmodellen op het gebied van sport, lifestyle en gezond leven, maar ook voor reeds aanwezige bedrijfssegmenten als de logistiek. En een impuls voor de ontwikkeling van de Noorderhelling. Die kansen zijn minder groot bij een verbouwd of nieuw stadion in D.

Mobiliteitsknoop

De ambitie is om in Stadionpark uiteindelijk een nieuw stedenbaanstation met verbindende tramlijnen te realiseren. Gegeven het ruimtelijk programma voor de komende 10-15 jaar, aanvullend op het nieuwe stadion, is een IC-status binnen nu en 10 jaar echter niet realistisch. Een sprinterbaanstation lijkt voornamelijk het maximaal haalbare (combinatie sprinter-tram, vergelijkbaar met Rotterdam Noord). Overigens zal ook in de situatie dat er in de toekomst een nieuwe oost-west-metro op Zuid wordt aangelegd (als onderdeel van de tangent tussen Kralingse Zoom en Stadshavens), een belangrijk deel van de functie van deze OV-knoop bestaan uit het overstappen van en naar de zuidelijke regio (Drechtsteden en Brabant).

Alle drie de locaties bieden de mogelijkheid om een nieuwe tramverbinding aan te leggen over de Coen Moulijnweg tussen de Stadionrotonde bij het Topsportcentrum en het Breeplein. Hierdoor ontstaat in alle gevallen de mogelijkheid van een tramhalte met overstap op een toekomstig sprinterstation Stadionpark. Maar in vergelijking met de D-locatie bieden de beide

rivieroeverlocaties G en KB meer mogelijkheden voor de ontwikkeling van (toekomstig) aanvullend programma in de directe nabijheid van het station (vanwege het vrijkomen van de driehoek). Dit is gunstig voor het reizigersdraagvlak en het potentieel aantal in- en uitstappers. Hoe dichter aanvullend programma op het station kan worden ontwikkeld, hoe beter het is voor het potentieel aantal reizigers, mits er ook in voldoende hoge dichtheden wordt gebouwd. Wel is het zo dat met KB nog iets meer reizigersaanbod ontstaat, omdat dan zowel de driehoek als de gamma-locatie stedelijk verdicht kunnen worden. Daar staat tegenover dat de G-locatie door haar ligging een nog sterkere stimulans is voor de ontwikkeling van een nieuwe stedelijke as tussen Blaak en Lombardijen (de Willems-as). Daardoor ontstaan er ook voor Stadionpark veel betere uitgangspunten voor een verdere ontwikkeling van het OV-net: een sprinter- of IC-station aaneen nieuwe, hoogfrequente OV-verbinding tussen Blaak en Lombardijen, dat perspectieven biedt voor verdere gebiedsontwikkeling richting Feijenoord en de Binnenstad. Tenslotte maken de beide oeverlocaties met een beoogd Waterstation aan de Piet Smit kade nog een toevoeging mogelijk van het OV aanbod in dit deel van Rotterdam Zuid.

3.2 Milieu

Waterveiligheid

De beide oeverlocaties liggen buitendijks en dicht op de waterkering en bij de hoofdvaarroute van de Nieuwe Maas. Ze scoren daarmee ten opzichte van de huidige situatie en ten opzichte van de D-locatie relatief slecht, vanwege meer risico's op overstromingen bij hoog water en ongelukken op het water. De variant KB lijkt daarbij wel minder nautische bezwaren te kennen dan de G-locatie, omdat KB iets verder verwijderd is van de hoofdvaarroute en daarbij enigszins wordt afgeschermd door een bestaande strekdam in de rivier vanaf het Eiland van Brienoord. De variant G zal, om voldoende afstand tot zowel de spoorlijn als de waterkering te houden, voor een deel letterlijk de rivier in moeten. Dat betekent dat er aanvullende randvoorwaarden zijn: er moet voor worden zorg gedragen dat de waterafvoer en de hoofdvaarroute op de rivier niet belemmerd worden. Een nieuw stadion op deze locatie zal daarom een vernieuwde oever krijgen vanaf het Mallegat park tot aan het Eiland van Brienoord, met genoeg breedte om een voldoende footprint voor het stadion te hebben, met voldoende circulatieruimte rondom het stadion voor grote voetgangersstromen (crowd control) en met voldoende afstand tot en een minimale impact op de rivier. Voor de beide oeverlocaties geldt overigens dat de aanleg van een nieuw stadion door ophogingen van het maaiveld en oeveraanpassingen ook kansen biedt om de waterveiligheid in het buitendijks gebied te versterken. Nader onderzoek is nog wel nodig om te bepalen of met bovengenoemde of eventuele andere maatregelen een mogelijke verslechtering van de waterveiligheid in voldoende mate wordt tegengegaan, en ter onderbouwing van het bestemmingsplan en de benodigde vergunningen.

Externe veiligheid

Alle locaties liggen binnen het invloedgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Daarbij komt dat er in alle gevallen sprake is van een toename van kwetsbare bestemmingen in het gebied als gevolg van de gebiedsontwikkeling. De risico's zullen daardoor toenemen. Een nieuw stadion op locatie G scoort daarbij relatief slechter dan op D of KB. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico zal daar zonder mitigerende maatregelen worden overschreden. In het plan voor de G-locatie wordt mede daarom rekening gehouden met het 10-6 plaatsgebonden risico langs het spoor en het plasbrand aandachtsgebied door het aanbrengen van brede overkappingen.

Het huidige groepsrisico vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas is in de huidige situatie laag en ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. Een nieuw stadion aan de Maas zal hier maar weinig invloed op hebben gezien het relatief beperkt aantal uren per jaar dat het stadion in gebruik zal zijn. Nieuwbouw met woningen langs het Waterfront zal het groepsrisico wel enigszins doen toenemen, maar naar verwachting beperkt. Er is geen 10⁻⁶ plaatsgebonden risico. Het plasbrand aandachtsgebied stelt vanuit het oeverbeleid van de provincie wel eisen aan het ontwerp van het stadion en van de overige nieuwbouw. Voor

locatie G geldt dat er rekening moet worden gehouden met een mogelijke plasbrand aandachtzone van 30 meter langs de rivieroever. Maar ook voor KB geldt dat het niet uitgesloten is dat een drijvende, brandende plas richting het Zuiddiepje stroomt. Daarom zijn destijds in het ontwerp van het stadion voor KB brandwerende voorzieningen bedacht, zoals drijvende schermen. Voor de G-locatie ligt de oplossing in een vernieuwde oever. Overigens speelt hier ook het oeverbeleid van de provincie een rol, met toets afstanden van 25 en 40 meter vanaf de kade van de vaarweg (nieuwe bebouwing wordt slechts toegelaten als sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang, de veiligheid voldoende wordt gegarandeerd en met het oog hierop advies is uitgebracht door de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond).

Alle drie de locaties liggen verder in de nabijheid en invloedssfeer van LPG tankstations. Zonder mitigerende maatregelen neemt daardoor het groepsrisico toe. Maatregelen zijn echter wel mogelijk en daar wordt ook rekening mee gehouden. In het plan voor de locatie KB was bijvoorbeeld sprake van handhaving van het LPG tankstation Noorderhelling, maar met nieuwe venstertijden voor het bevoorraden met LPG. Bij locatie G zullen beide LPG tankstations worden verwijderd. In dat geval vindt er westelijk van de rotonde in de Stadionweg ook geen LPG transport meer plaats. Voor beide oeverlocaties geldt daarnaast dat ze in de nabijheid liggen van een hogedruk aardgasleiding. Deze zal daarom worden verlegd.

Nader onderzoek is nodig om te bepalen of met bovengenoemde maatregelen een verslechtering van de externe veiligheid in voldoende mate wordt tegengegaan, en ter onderbouwing van het bestemmingsplan, de verantwoording van groepsrisico's en ten behoeve van de benodigde vergunningen.

Geluidhinder

Een nieuw, groter stadion zal meer en vaker geluid produceren, vanwege meer bezoekers en naar verwachting meer voetbalwedstrijden en evenementen (concerten). Er liggen bestaande woningen binnen de invloedssfeer van een nieuw stadion en er zullen binnen en buiten het plangebied nieuwe woningen worden bijgebouwd. Dat geldt voor alle drie de locaties. Onderzoeken uit het verleden geven aan dat aan wettelijke normen kan worden voldaan als voldoende geluid reducerende maatregelen worden genomen aan het stadion. Er zullen dus voor alle drie de locaties voetbalwedstrijden en evenementen mogelijk zijn, maar alleen met isolerende maatregelen, en bij meer dan 12 evenementen per jaar ook relatief zwaar isolerende maatregelen (vooral op de promenade tussen de eerste en de tweede ring en op het dak). Uitgaande van een stiller stadion vanwege genoemde maatregelen is de boordeling van alle drie de locaties neutraal (een relatief beperkte verslechtering dan wel verbetering ten opzichte van de huidige situatie).

Nader akoestisch onderzoek is nodig om te bepalen of met isolerende maatregelen, of eventuele extra maatregelen aan de gevels van woningen, de geluidshinder voldoende wordt tegengegaan. Niet alleen bij bestaande, maar ook bij nieuwe woningen in de omgeving.

Bereikbaarheid

Een verbouwd of nieuw stadion in Stadionpark leidt tot meer (tijdelijk) verkeer, waardoor maatregelen nodig zijn voor een goede verkeersafwikkeling. Ook in een meer permanente situatie met (verkeer aantrekkende) gebiedsontwikkeling. Het mobiliteitsplan voorziet daarom in extra maatregelen gericht op een maximale inzet op openbaar vervoer en fiets, spreiding van verkeersstromen in tijd en plek en een samenhangende parkeerstrategie. Dat biedt ook kansen voor een betere verkeersafwikkeling dan nu het geval is. Dat geldt in principe voor alle drie de locaties.

De OV-bereikbaarheid is voor alle drie de locaties in principe goed. De stadionlocaties liggen immers op een acceptabele loopafstand van het treinstation en trams stoppen nagenoeg voor de deur. Groot voordeel van G is, dat deze midden tussen de NS stations Stadion en Zuid ligt, waardoor er via twee stations aan-en afvoer mogelijk is van bezoekers. De tramontsluiting is in de huidige situatie vergelijkbaar met KB. Wel biedt de G-locatie de mogelijkheid voor een extra

trampendel tijdens evenementen tussen metrostation Maashaven en station Lombardijen. Met betrekking tot de verkeersafwikkeling over water zijn beide oeverlocaties gunstig en sluit een nieuw waterstation aan de Piet Smitskade in beide situaties ook goed aan op het onderliggend fietsnetwerk.

Kijkend naar de ligging van beide stadionlocaties ten opzichte van het regionale, stedelijke en recreatieve fietsnetwerk is er geen sprake van een significant verschil tussen de drie locaties. Voor de oeverlocaties geldt wel dat voor het merendeel van de bezoekers die te voet of met de fiets naar het stadion komen de Stadionweg overgestoken moet worden. Dit is voor beide locaties met ongelijkvloerse kruisingen goed oplosbaar zodat de verschillende verkeersstromen geen hinder van elkaar ondervinden.

Wat betreft het autoverkeer zijn alle locaties vanaf twee zijden te ontsluiten. Dat geeft voldoende flexibiliteit voor het dagelijks functioneren van het stadion. De oeverlocaties vormen ook geen belemmering voor een mogelijk toekomstige stadsbrug tussen Stadionpark en de Esch – waar ruimtelijk ook rekening mee gehouden wordt – en dat vergroot de robuustheid van het toekomstig autonetwerk voor alle drie de locaties. Qua inpassingsmogelijkheden van een eventuele aanlanding van de brug kan deze bij de ontwikkeling van een stadion op de KB-locatie alleen ter hoogte van de kruising Olympiaweg/Stadionweg plaatsvinden. Ontwikkeling van een stadion op de Gamma-locatie maakt naast deze kruising ook een aanlanding op de Stadionrotonde mogelijk.

Op wedstrijddagen is er een evenementenregeling van kracht die onder andere uitgaat van een optimale spreiding van bezoekers in tijd en ruimte. Integraal onderdeel hiervan is een parkeerstrategie met aanbod aan parkeerplaatsen nabij het stadion, op loopafstand van het stadion en op grotere afstand waarbij flankerende maatregelen genomen worden om ook het parkeren in de omliggende wijken te beperken. In essentie is deze strategie en de uitwerking daarvan voor alle locaties hetzelfde. Wat wel onderscheidend is op het gebied van parkeren (en dat geldt ook voor fiets parkeren) zijn de mogelijkheden voor dubbelgebruik. De (fiets-) parkeerplaatsen die door Feyenoord City aangelegd worden ten behoeve van een stadion op de Gamma-locatie biedt betere mogelijkheden voor het dagelijkse gebruik van P+R, omdat deze locatie dicht bij bestaande OV-knooppunten is gelegen. en andere nieuwe functies in de nabije omgeving. Dat kan in mindere mate op de KB- of D-locaties.

3.3 Financieel-economische haalbaarheid

Faseerbaarheid

Qua faseerbaarheid geldt zowel voor KB als voor G dat er op de huidige locatie altijd doorgespeeld kan worden. Dat wordt lastiger op de D-locatie. Wel is het zo dat bij de G-locatie voor het dicht op het spoor bouwen van het stadion en voor overkappingen afspraken nodig zijn met NS en ProRail over de momenten wanneer er aan en over de sporen heen gebouwd mag worden. Dit kan qua planning en kosten meer risico's in zich hebben.

Kosten-baten

De verwervingskosten zijn voor KB en G allebei relatief hoog, vanwege de te verplaatsen bedrijven op die locaties. Dat geldt niet voor de D-locatie. Voor G moet daarnaast extra infrastructuur worden aangepast (o.a. het viaduct naar de Laan op Zuid), waardoor deze qua infrastructuur kosten wat duurder uitkomt dan KB. Daar staat tegenover dat de kosten voor het bouwrijp maken voor KB weer wat duurder zijn dan voor G. De overige kostenposten zijn voor alle drie de locaties vergelijkbaar. Al met al zijn de investeringskosten voor KB iets lager ingeschat dan voor G, maar dat verschil is niet substantieel (ongeveer 10%). De opbrengsten uit gebiedsontwikkeling worden voor de beide oeverlocaties positief ingeschat. Maar de D-locatie levert veel minder op qua exploitatie en gebiedsontwikkeling en brengt bovendien extra kosten mee voor parkeervoorzieningen buiten de driehoek. Daarnaast bleek uit het haalbaarheidsonderzoek door Feijenoord City, november 2016, dat ook vernieuwbouw in de driehoek locatie geen realistisch alternatief is. Omdat de gewenste hoogwaardige voorzieningen voor een nieuw stadion technisch niet goed geïntegreerd kunnen worden met de Kuip zelf. Vernieuwbouw zou bovendien een te lange bouwperiode met zich mee zou

brengen, tegen te hoge kosten en risico's (qua uitloop in de tijd en qua veiligheid), waardoor er geen gezonde business case mogelijk bleek.

4. Conclusies

Deze gebiedsvisie voor het Stadionpark is vorig jaar opgesteld en bestuurlijk vastgesteld in september 2016. In het voorbereidingstraject is een concept daarvan vrijgegeven voor een intensief participatie traject (resultierend in veel gesprekken met en reacties van stakeholders en omgeving). Het bestuur heeft de keuze voor de Gamma-locatie met deze gebiedsvisie onderschreven gezien de potentiële meerwaarde voor Stadionpark en de omliggende wijken op Zuid.

Uit het toetsingskader blijkt dat de beschouwde alternatieve locaties voor een nieuw stadion voor bijna alle criteria onderscheidend zijn. Duidelijk is ook dat vooral de beide oeverlocaties positief worden beoordeeld op de ambities voor Stadionpark. De D-locatie is daarnaast ook om financieel-economische redenen het minst gunstig. Vernieuwbouw van de oude Kuip is niet haalbaar gebleken. Van de beide oeverlocaties blijkt de G-locatie de voorkeur te hebben, omdat daarmee de ambities voor het stadion en voor het Stadionpark het meest kunnen worden behaald. De beoogde G-locatie is weliswaar iets duurder dan de KB-locatie, maar draagt wel sterker bij aan de gewenste stedelijke structuur en groenstructuur voor het Stadionpark (ambities Woonstad), aan sport en bewegen (ambities Vrijtijdsgedebied) en aan bereikbaarheid met het OV (ambities Mobiliteitsknoop), met meer mogelijkheden voor parkeervoorzieningen bij bestaande OV-knooppunten.

Er kan ook worden geconcludeerd dat de maatregelen en effecten voor verkeer en milieu in het vervolgtraject nog de nodige aandacht behoeven. Maar negatieve verkeers- en milieueffecten zijn voor een (groot) deel mitigeerbaar en er kunnen ook kansen worden benut voor een verbetering van de verkeerssituatie en van het milieu.