MASTERPLAN FEYENOORD CITY

Herziening 2024

GEMEENTE ROTTERDAM | OMA | LOLA

Gemeente Rotterdam OMA LOLA

MASTERPLAN FEYENOORD CITY

Herziening mei 2024

Gemeente Rotterdam | OMA | LOLA

COLOFON

Masterplan Feyenoord City herzien

Vaststelling Masterplan Feyenoord City
28 november 2019

Vaststelling herziene versie
xx xx 2024

CREDITS

TEAM

Gemeente Rotterdam

Wilco Verhagen
Leon van der Velden
Maurice Boumans
Christophe Cornille
Simone Tax
Machteld Zinsmeister
Dennis Scherpenberg
Ton Koevermans

OMA

David Gianotten
Kees van Casteren
Antonie van Vliet
Laura Buka

LOLA Landscape Architects

Cees van der Veeken
Marit Schavemaker
Ulrike Jägert
Hidde van Beek
Izabelle Borg Nilsson

ADVISEURS

SPARK Parking

Ed van Savooyen

Royal Haskoning DHV

RHO

Monique Lammens
Ingrid de Feijter

Leeswijzer

Dit Masterplan legt de ambities en de hoofdstructuur van de gebiedsontwikkeling Feyenoord City vast. In Hoofdstuk 1 wordt de context van het plangebied in Rotterdam-Zuid beschreven. Hoofdstuk 2 behandelt de doelstellingen en de ambities van Feyenoord City. In hoofdstuk 3 zijn deze per thema verder uitgewerkt.

In hoofdstuk 4 wordt dieper ingegaan op de afzonderlijke deelgebieden. Per deelgebied zijn de uitgangspunten en ambities met onder andere kaarten en referentiebeelden vastgelegd. Tevens is bij ieder deelgebied een voorbeelduitwerking gevoegd die laat zien tot wat voor een stuk stad deze uitgangspunten zouden kunnen leiden. Voor deelgebied 1 (Stadskant en Waterkant) zijn de plannen al verder uitgewerkt en zijn de contouren van de stedenbouwkundige uitwerking al redelijk uitgekristalliseerd. De voorbeelduitwerkingen geven een goed beeld van hoe dit deel van Feyenoord City eruit gaat zien. Voor deelgebied 2 (Veranda), deelgebied 3 (Stadiondriehoek en Stationsomgeving Hillesluis) laten de voorbeelduitwerkingen echt voorbeelden zien, die binnen de kaders van het Masterplan ook een andere uitwerking kunnen krijgen. Alle (deel)projecten zullen worden getoetst op hun bijdrage aan de doelstellingen, strategieën en de uitgangspunten als geformuleerd voor het betreffende deelgebied en voor Feyenoord City als geheel.

Hoofdstuk 5 behandelt de buitenruimtes van Feyenoord City, onderverdeeld in lijnen, plekken en sociale verbindingen. In hoofdstuk 6 zijn allerlei technische randvoorwaarden gebundeld die zijn meegenomen bij het maken van de voorbeelduitwerkingen en die moeten worden meegenomen bij het uitwerken van de deelgebieden. En hoofdstuk 7 gaat in op het vervolg van dit Masterplan, met de ontwikkelstrategie per deelgebied en de organisatie.

MIRT Oeververbinding / Nieuwe stadsbrug

In dit Masterplan zijn ter illustratie op de afbeeldingen de nieuwe stadsbrug en de Esch opgenomen. Deze hebben geen enkele status. De uitwerking van deze plannen vindt plaats in de planning- en studiefase van de desbetreffende projecten. Op de ondergronden is dan ook de huidige situatie van de Esch weergegeven.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord **6**

Inleiding **7**

Context **8**
1.1 Historie 10
1.2 Plangebied en omgeving 12
1.3 Ontwikkelingen in de omgeving 14
1.4 Huidige situatie plangebied 16
1.5 Analyse huidige situatie 20
1.6 Verkenning cultuurhistorie 22
1.7 Beleidskader 24
1.8 Uitdagingen en Kansen Rotterdam Zuid 30

Ambitie **32**
2.1 Opgave 34
2.2 Doelstellingen 36
2.3 Strategieën 37

Masterplan **42**
3.1 Planopzet 44
3.2 Gebiedsontwikkeling 46
3.3 Programma 48
3.4 Gebouwd Programma 50
3.5 Sociaal-economisch Programma 52
3.6 Openbare ruimte 57
3.7 Bereikbaarheid 63
3.8 Duurzaamheid 68
3.9 Participatie 70

Deelgebieden **72**
4.1 Deelgebieden 74
4.2 Stadskant en Waterkant 76
4.3 De Veranda 92
4.4 Stadiondriehoek en Stationsomgeving Hillesluis 100

Openbare ruimte **118**
5.1 Hoofdstructuur 121
5.2 Lijnen 123
5.3 Plekken 139

Planverantwoording **146**
6.1 Bestemmingsplan 148
6.2 Kabels en Leidingen 148
6.3 Bodemvervuiling 149
6.4 Geluid 149
6.5 Dijk en Uitgiftepeil 150
6.6 Watercompensatie 151
6.7 Nautische Veiligheid 151
6.8 Externe Veiligheid 152
6.9 Zon en wind 153

Vervolg **154**
7 Ontwikkelstrategie 156

Beeldverantwoording **158**

VOORWOORD

Feyenoord City is een van de grote gebiedsontwikkelingen in Rotterdam. En het is niet zomaar een gebiedsontwikkeling. Het heeft de gemoederen flink losgemaakt en we hebben de eerste plannen aangepast. Samen met onze partners in het gebied hebben we veerkracht getoond, de schouders eronder gezet en hard gewerkt aan vernieuwd plan.

Ik ben dan ook trots op dit herziene Masterplan voor Feyenoord City, waarin we de nieuwe ambities voor deze gebiedsontwikkeling vastleggen. Met ruimte voor groen, bedrijvigheid en veel nieuwe woningen. Binnen de hele ontwikkeling van de Oostflank biedt Feyenoord City plek voor een kwart tot een derde van de 30.000 woningen.

Met de nieuwe stadsbrug en het nieuwe station Rotterdam Stadionpark wordt Rotterdam-Zuid en ook Feyenoord City zelf veel beter bereikbaar. Rond het station wordt een nieuw centrumgebied gerealiseerd. Hier willen we een aantrekkelijk stationsgebied creëren dat goed is verbonden met de omliggende wijken. Er is ruimte voor bedrijvigheid, onderwijs en natuurlijk de geliefde Kuip. En qua woningen komt er voor ieder wat wils. Of je nu wilt wonen met uitzicht op het getijdenpark, in de drukte rond het station of De Kuip, aan een gezellige straat of plein. Of je je eerste studio wilt huren, of je wil gaan samenwonen of juist je oude dag hier wilt slijten. Het is allemaal mogelijk in Feyenoord City.

Naast de woningbouwontwikkeling komt er veel nieuw groen bij. Het nieuwe getijdenpark, aansluitend op het Eiland van Brienenoord, wordt een fantastisch nieuw en uniek parkgebied in Rotterdam, met zowel ruimte voor natuur als recreatie. Maar in de rest van het gebied wordt flink vergroend. Met nieuwe en betere verbindingen vanuit de omliggende wijken naar de rivier en het getijdenpark en zal in elk deelgebied een zo groen mogelijk worden. Hiermee is het aantrekkelijk gebied om lekker te joggen, te wandelen naar de rivier of te genieten van de sportende jeugd.

In het hele gebied wordt op inventieve wijze gebruik gemaakt van de hoogteverschillen die het gebied al kent. Hiermee kan het auto- en fietsparkeren een goede plek krijgen, terwijl daarboven sprake is van een aantrekkelijke buitenruimte voor langzaam verkeer en ontmoeting op pleinen, terrassen en (buurt)straten.

De afgelopen jaren heeft rond Feyenoord City uitgebreide participatie plaatsgevonden. Alle kennis die is opgehaald is gebruikt bij de herziening van het Masterplan. Tegelijk geeft dit Masterplan de uitgangspunten en ambities voor het gebied weer en moet er nog veel concrete uitwerking van de plannen plaatsvinden. Deze uitwerkingen zullen we samen bewoners, wijkraden, ondernemers en eigenaren verder vormgeven.

Alleen als we samen de schouders er onder blijven zetten, komen we tot een daadwerkelijk succesvolle gebiedsontwikkeling. Een gebied met veel groen, nieuwe woningen, bedrijvigheid, sport en onderwijs, maar bovenal een gebied aansluit op de wensen van bewoners en ondernemers uit de omgeving.



CHANTAL ZEEGERS
Wethouder Bouwen, wonen en klimaat

INLEIDING

Feyenoord City is een grote gebiedsontwikkeling in Rotterdam-Zuid aan de oever van de Maas. In het gebied komen vele ambities van de gemeente, zoals woningbouw, een aantrekkelijke rivieroever en verbetering van de wijken op Zuid bij elkaar. Tevens kent het gebied een aantal stedelijke projecten zoals de nieuwe stadsbrug, station Stadionpark en het stadsproject Getijdenpark Feyenoord. Met dit Masterplan worden deze ontwikkelingen met de initiatieven van private partijen in het gebied samengebracht. Tevens worden met dit Masterplan de uitgangspunten vastgelegd, waarmee Feyenoord City een gebiedsontwikkeling met meerwaarde voor de omliggende wijken wordt. Het Masterplan is een kapstok voor alle ambities voor het gebied, waarmee een samenhangend kader ontstaat.

Het Masterplan van Feyenoord City is door de Gemeente Rotterdam ontwikkeld in samenwerking met OMA en LOLA Landscape Architects. In aanloop naar het Masterplan hebben ruimtelijke verkenningen met de diverse eigenaren en initiatiefnemers in het gebied plaatsgevonden.

In dit document worden de huidige situatie, geldende beleidskaders en toekomstige ontwikkelingen in en om het plangebied van Feyenoord City beschreven en geïntegreerd in een samenhangende en duurzame stedelijke visie voor de ontwikkeling van het gebied als geheel. Een belangrijk vertrekpunt is de recent vastgestelde visie voor de Oostflank, waarin onder andere de belangrijke infrastructurele uitgangspunten voor het gebied zijn verankerd. Dit Masterplan verbindt deze uitgangspunten met de ruimtelijke ontwikkelingen.

Het Masterplan omvat een algehele strategie en ambitie voor Feyenoord City alsmede de uitgangspunten voor de ontwikkeling per deelgebied. De in dit Masterplan beschreven ambities en uitgangspunten zijn gebaseerd op zorgvuldige en integrale overwegingen, die richting en houvast moeten gaan geven aan de marktpartijen, gemeente en ontwerpers voor de ontwikkeling van het gebied. Het Masterplan is een robuust kader voor de gebiedsontwikkeling dat tegelijkertijd voldoende flexibiliteit biedt richting de toekomst.
Deze flexibiliteit betreft ook de verdere uitwerkingen van de stadsbrug, tramroutering in het gebied en van station Stadionpark, waar nog verschillende variaties mogelijk zijn. Het Masterplan biedt een solide en inspirerend raamwerk, waarbinnen deze in te passen zijn.

01

CONTEXT

1.1 HISTORIE

Rotterdam-Zuid
De grote ontwikkeling van de zuidoever van Rotterdam begint aan het einde van de negentiende eeuw, aangejaagd door de aanleg van de Nieuwe Waterweg (tussen 1866 en 1872) en de bouw van de Staatsspoorweg (1878). Op het eiland Feijenoord worden in hoog tempo havens gegraven. Net boven het Mallegat wordt in maart 1878 begonnen met de bouw van de gasfabriek Feijenoord, de eerste gemeentelijke gasfabriek van Rotterdam. Het spooremplacement dat in de Varkenoordse Polder komt te liggen vormt een fysieke grens in het landschap. Op Zuid, ten westen van de spoorlijn, worden enorme havenbekkens gegraven, de Rijn- en Maashaven, waarlangs grote silogebouwen, kranen en handelsvemen gerealiseerd worden; een onstuimig groeiende haveneconomie met veel nieuwe werkgelegenheid, die een trek vanuit Zeeland, Brabant en Drenthe tot gevolg heeft met een grote huisvestingsvraag. Zuid groeit uit tot een proeftuin voor de verzorgingsstaat, waar de gemeentelijke overheid het stedelijk leven bewust regisseert en ontwerpt. Een rustige, landelijke sfeer in Bloemhof, een meer stedelijke sfeer in Hillesluis en Tarwewijk, rond het hart van Charlois een dorpse sfeer, langs de nieuwe singels vrijstaande woningen en tuindorp Vreewijk.

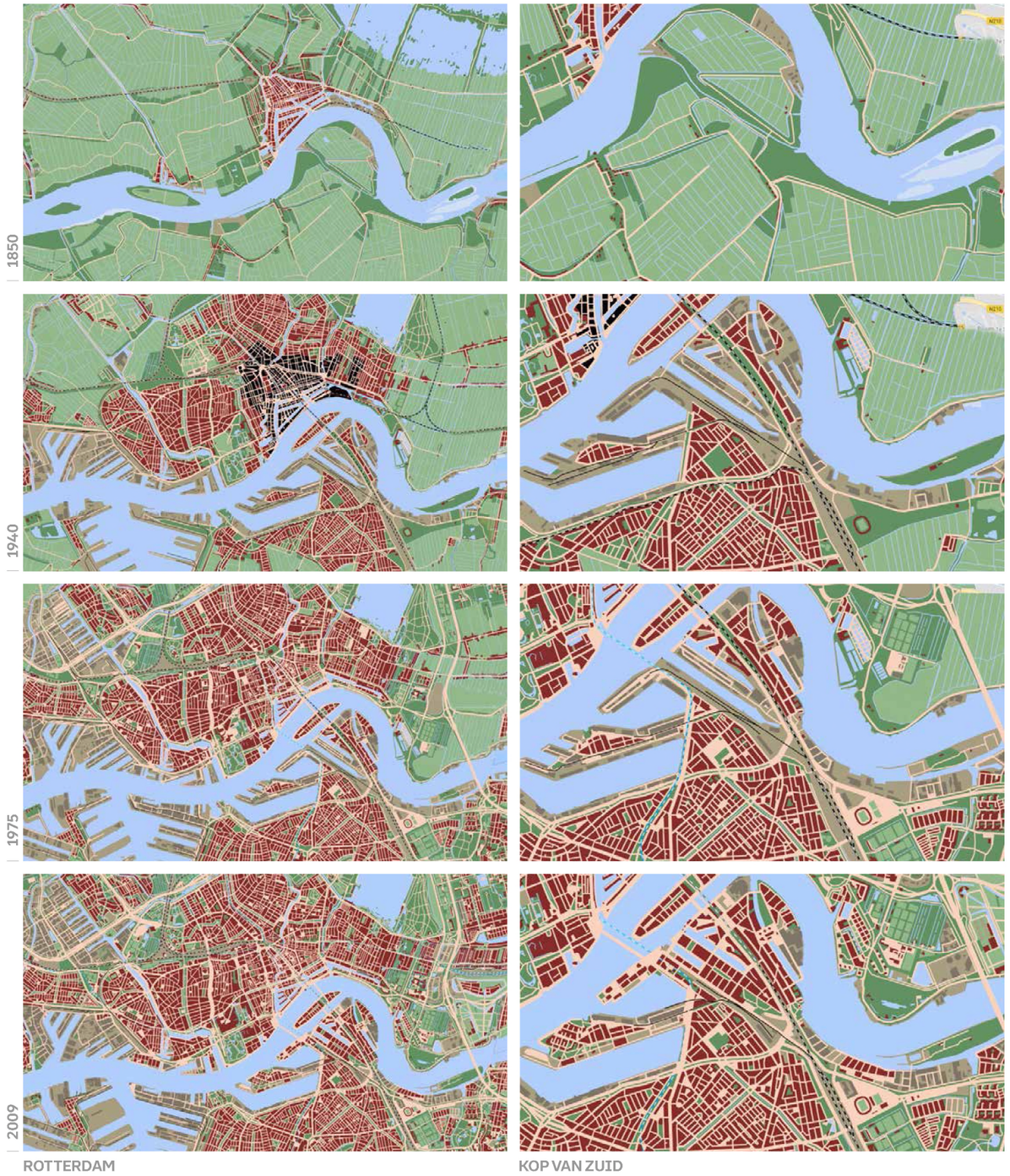
Door de barrière van de spoorweg blijft de Varkenoordse Polder al die tijd leeg. Buiten de Varkenoordsedijk, die grotendeels de loop had van de huidige Stadionweg en Slaghekstraat, vestigt zich wel aan scheepvaart gerelateerde industrie. De grootste werf die zich hier vestigt is de NV. Scheepswerf en Machinefabriek van P. Smit Jr. in 1872, die hier tot 1987 zou blijven. Verder vestigen zich hier de Machinefabriek en scheepswerf Burgerhout en de Stoomkuiperij W. van der Lugt en Zn.

In 1932 wordt de keuze gemaakt om in de maagdelijke Varkenoordse Polder een nieuw stadion te bouwen voor voetbalclub Feyenoord. De plannen van het stadion worden gemaakt door architecten Van der Vlugt en Brinkman, die samen ook al de Van Nellefabriek (1929) ontwierpen. Het ontwerp van het stadion is zo opgezet dat de representatieve ruimtes, de grote luifel en de koninklijke loge gesitueerd zijn aan de naar de stad gerichte westelijke kant. Op 27 maart 1937 wordt Stadion Feyenoord officieel geopend. Om het stadion beter bereikbaar te maken voor de supporters van de voetbalclub wordt de infrastructuur van de Varkenoordse Polder aangepakt. Zo wordt een nieuw station gecreëerd, station Zuid (het huidige station Stadion), een tramlijn aangelegd en een nieuwe verbinding aangelegd die de polder verbindt met de wijken ten westen van het spoor.

De Rotterdamse haven en de woonstad op Rotterdam-Zuid groeien beide hard door. Na de bevrijding in 1945 wordt Zuid het woongebied van de toekomst: de wederopbouwspirit na het bombardement, de woningnood en de tijdens de oorlog ontwikkelde wijkgedachte vormen een krachtige motor achter de bouw van Zuidwijk, Pendrecht en Lombardijen. Het voor de oorlog al geprojecteerde Zuidplein, het centrum van de nieuwe stad, komt er nu écht, gemarkeerd door markante en vernieuwende woongebouwen. De uitbreiding van IJsselmonde heeft hetzelfde basisprincipe van stempelbouw als de drie andere naoorlogse wijken op Zuid. Door de aanleg van de IJsselmondse woonwijken wordt de Varkenoordse Polder definitief bebouwd en onderdeel van de stad.

Veel Rotterdammers, 'de gefortuneerde arbeiders,' trekken naar deze nieuwe woonwereld en de gevolgen voor de vooroorlogse wijken op Zuid zijn aanzienlijk. Er komen veel nieuwe inwoners, immigranten uit landen rond de Middellandse zee. En in de perceptie veranderen de oude wijken in de oude wereld, die smoezelig afsteekt bij de frisheid van de Tuinsteden. In die stadsvernieuwingsperiode wordt getracht het afglijden van de stadswijken te keren. De steeds verder westwaards trekkende haven, aangejaagd door schaalvergroting en aanleg van de 1e Maasvlakte, zorgt voor vrijkomende bedrijventerreinen langs de Nieuwe Maas. Een grootschalige transformatie van Rotterdam langs de Nieuwe Maas vanaf de jaren negentig is het gevolg. Ook op Rotterdam-Zuid verandert er veel: in 1993 wordt de Willemsspoortunnel geopend, in 1994 wordt de Kuip gerenoveerd en in 1997 wordt gestart met de aanleg van de wijk Veranda op het voormalige Piet Smit-terrein. Maar met name de Kop van Zuid is een 'gamechanger' voor Rotterdam-Zuid. Met de aanleg van de Erasmusbrug, de Laan op Zuid, het Varkenoordseviaduct, de herwaardering van de voormalige havengebieden en ontwikkeling naar een gemengd stuk stad tussen de oude stadswijken is het de springplank naar Zuid geworden, die een nieuw elan naar dit deel van de stad brengt.

Rotterdam groeit in imago en populariteit als stad om in te wonen en te bezoeken. Projecten als het nieuwe Centraal Station, De Rotterdam en de Markthal geven een boost aan de imagoshift van Rotterdam van harde, grauwe havenstad naar levendige, culturele architectuurstad met internationale allure. Deze verandering manifesteert zich ook op Rotterdam-Zuid, waar gebieden als de Wilhelminapier, Katendrecht en Parkstad steeds populairder en aantrekkelijker worden. Tegelijk kent Rotterdam-Zuid ook grote probleemgebieden. Met onder andere het NPRZ, Hart van Zuid en Stadionpark wordt verder geïnvesteerd in Rotterdam-Zuid.



1957 Realisatie van het Centraal station

1953 Realisatie van de Lijnbaan; de eerste autovrije winkelstraat in Europa

1960 Realisatie van de Euromast, de hoogste voor publiek toegankelijke toren in Nederland

1945 Reconstructie van de structuur van Rotterdam

Hoogste aantal inwoners bereikt in 1965: 731.564

1993 Realisatie Willemsspoortunnel

1879 Opening gasfabriek in Mallegat

1940 Bombardement op Rotterdam / Duits bombardement op 14 mei

1987 Sluiting van de Piet Smit Scheepswerf

Huidige omvang bevolking: 671.125

1872 Start van de Piet Smit scheepswerf

BEVOLKINGSGROEI

1968 Sluiting van de gasfabriek in Mallegat

1996 Opening van de Erasmusbrug en realisatie van het Varkenoordseviaduct en de Laan op Zuid naar de Erasmusbrug. Een belangrijke verbinding tussen het stadscentrum en Zuid

1916 'Gemeentelijke Woningdienst' Realiseren van goede woningen in de strijd tegen woningnood

1970 Maasvlakte 1 gereed; uitbreiding van de Rotterdamse haven

0 100.000 200.000 300.000 400.000 500.000 600.000 700.000 800.000

1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000 2010 2020 2030

Rotterdam-Zuid

1901 'Woningwet' Het doel is de bevordering van goede woningen

1937 Opening De Kuip

2019 Vaststelling Masterplan Feyenoord City

2023 Bestuurlijk akkoord Oeververbinding en Station Stadionpark

1921 Stulemeijer district Eerste betonnen woongebouwen in NL

1968 Opening van de metro 'Noord-Zuidlijn' / De eerste metrolijn in Nederland (9 februari 1968)

1994 Renovatie van de Kuip

2016 Lancering Feyenoord City door Feyenoord

1918 Realisatie van Tuindorp Sportdorp

1930 Kiefhoek district

1940 Realisatie van de Maastunnel / Eerste autotunnel in Nederland

1987 Plan Kop van Zuid van Riek Bakker / Teun Koolhaas

2012 'NPRZ'

1922 Drijvend zwembad in Mallegat

1965 Opening Van Brienenoordbrug (I)

1990 Opening Van Brienenoordbrug (II)

1996 Start realisatie van de Veranda

2021 Vaststelling Omgevingsvisie

1925 De Kossel district Woongebied met betonnen huizen

1972 Rellen in Afrikaanderwijk, spanning in multiculturele samenleving werd zichtbaar

1993 Heropening station Rotterdam-Zuid

2022 Feyenoord stopt met Stadionplannen

1940 Tuindorp Vreewijk Stedenbouwkundig ontwerp geïnspireerd door Engelse tuinsteden

1.2 PLANGEBIED EN OMGEVING

Feyenoord City ligt aan de rivier de Nieuwe Maas in Rotterdam-Zuid. Historisch gezien is Rotterdam-Zuid altijd nauw verbonden geweest met de ontwikkeling van de haven aan het eind van de 19e eeuw. Vanwege de snelle groei en bedrijvigheid van de haven werden in korte tijd woonwijken gerealiseerd die voornamelijk bestonden uit goedkope huisvesting voor havenarbeiders. In de daaropvolgende decennia heeft Rotterdam-Zuid zich verder doorontwikkeld, maar het gebied kent grote uitdagingen, waaronder de kwaliteit van de woningvoorraad, werkgelegenheid, opleidings- en carrièrekansen, gezondheid en aantrekkelijkheid van de openbare ruimte. Om hier verandering in te brengen, werd in 2011 het Nationaal Programma Rotterdam Zuid (NPRZ) geïntroduceerd: een aanvalsplan voor de komende 20 jaar om de achterstanden te bestrijden en het leven in de zogenaamde focuswijken te verbeteren. Deze wijken grenzen direct aan het Feyenoord City gebied.

Feyenoord City moet en wil actief en positief bijdragen aan de doelstelling van het NPRZ met ruimtelijke ontwikkelingen en een sociaal-economisch programma. De nieuw te realiseren HOV-lijn van Kralingse Zoom tot Zuidplein loopt dwars door het gebied en de bijbehorende nieuwe stadsbrug en het nieuwe station Stadionpark vormen belangrijke aanjagers voor herontwikkeling en verdichting. Hetzelfde geldt voor het nieuwe Getijdenpark Feyenoord dat bestempeld is als één van de belangrijkste buitenruimteprojecten van Rotterdam. De directe omgeving rond het nieuwe station Stadionpark wordt een echte hoogstedelijke knoop met een aantal grote trekkers functionerend op stedelijke en regionale schaal, een nieuw centrumgebied voor de omliggende wijken op Zuid. Er worden niet alleen veel nieuwe woningen toegevoegd, die bijdragen aan een gedifferentieerd woningaanbod in Rotterdam-Zuid, maar er worden ook allerlei nieuwe voorzieningen en ander programma gerealiseerd. Nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer worden gecreëerd tussen wijken die nu te geïsoleerd van elkaar functioneren. Ook wordt de rivieroever met het nieuwe getijdenpark geactiveerd tot een aangenaam, groen verblijfsgebied voor de omliggende (dichte en stenige) wijken. De openbare ruimte biedt straks veel ruimte aan maatschappelijke, sport- en vrijetijdsactiviteiten.

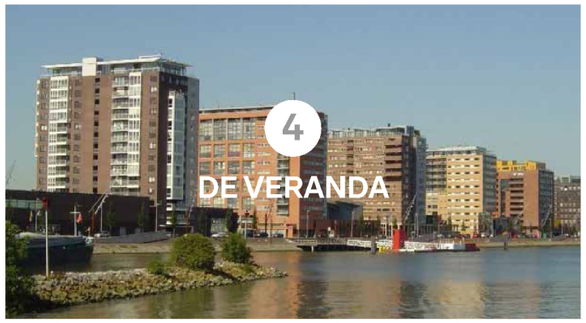
Het plangebied omvat beide zijden van het spoor. Aan de westzijde ligt de Stadskant, met het Colosseumplot en Roseplot (beide nu nog onbebouwd), en de rand van Hillesluis met het Varkenoordsepark. Aan de oostzijde liggen het Mallegatpark, het Waterkantgebied (nu bedrijventerrein), de Stadiondriehoek (met Kuip, Topsportcentrum en bedrijven) en de Veranda (woon- en leisure gebied).




1
FEIJENOORD


2
AFRIKAANDERWIJK


3
HILLESLUIS


4
DE VERANDA










5
SPORTDORP


6
KOP VAN ZUID- ENTREPOT


7
EILAND VAN BRIENENOORD


8
PARKSTAD









1.3 ONTWIKKELINGEN IN DE OMGEVING

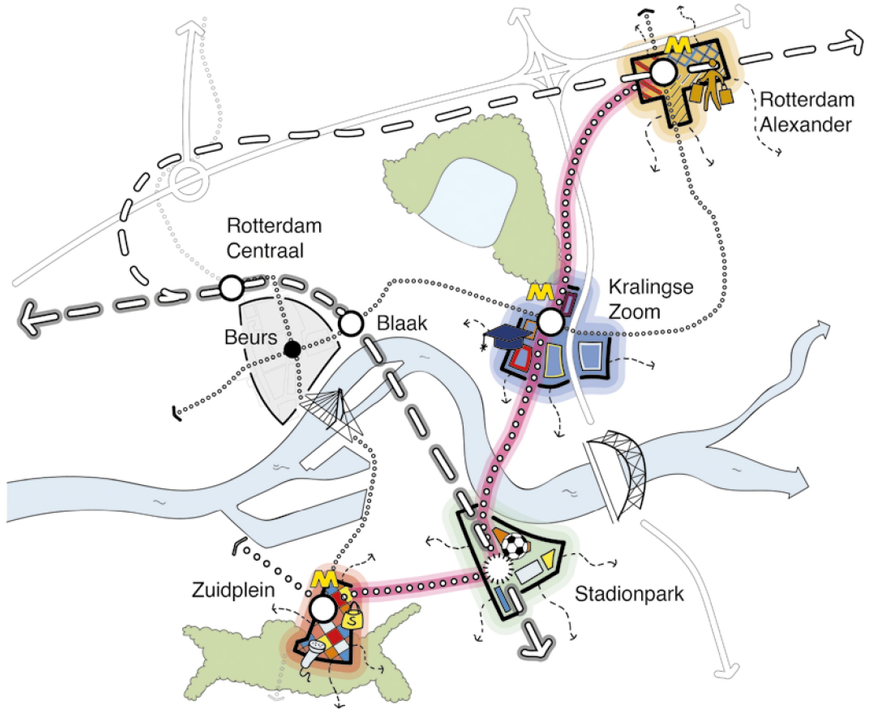
MIRT Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam
In november 2022 is in de MIRT-verkenning "Oeververbindingen Rotterdam" gekozen voor een stadsbrug die in Feyenoord City aanlandt tussen de Veranda en Waterkant, waarover snel en frequent openbaar vervoer gaat rijden. Met deze nieuwe OV-lijn met tramkwaliteit reis je in ca. 15 minuten tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. Het evenementenstation bij De Kuip wordt een permanent treinstation Stadionpark.

Stadsbrug
De Stadsbrug is een belangrijke impuls voor Feyenoord City. Het gebied ten noorden van de Nieuwe Maas komt binnen een paar minuten van het gebied te liggen. De voorzieningen binnen Feyenoord City krijgen een groter bereik, de bereikbaarheid bij evenementen in de Kuip wordt verbeterd en voor de inwoners van Zuid en Feyenoord City komen voorzieningen als de Erasmusuniversiteit dichterbij.
Met de brug en de HOV Kralingse Zoom-Zuidplein wordt de bereikbaarheid van het gebied dus fors verbeterd. Met deze verbeterde bereikbaarheid kan meer programma dan in voorgaande plannen worden gerealiseerd, passend bij de ambities van de Oostflank.
Het profiel van de nieuwe stadsbrug moet in de planning- en studiefase nog worden bepaald. Uit de ten behoeve van dit Masterplan gedane verkenningen naar de inpassing van de oeververbinding blijkt dat, om alle mogelijke profielen in te kunnen passen, een breedte bij de kruising nodig is van 52 meter (over een lengte van 80 tot 130 meter) en 45,50 meter ter hoogte van de brug. In het Masterplan wordt over de gehele reservering een breedte van 52 meter opgenomen. Hiermee blijven vooralsnog alle brugprofielen mogelijk. Gezien de huidige planningen (zie hoofdstuk vervolg), zullen de planvorming van de oostkant van deelgebied Waterkant en van de Veranda gelijk kunnen oplopen, waarmee tot een integraal plan gekomen kan worden.

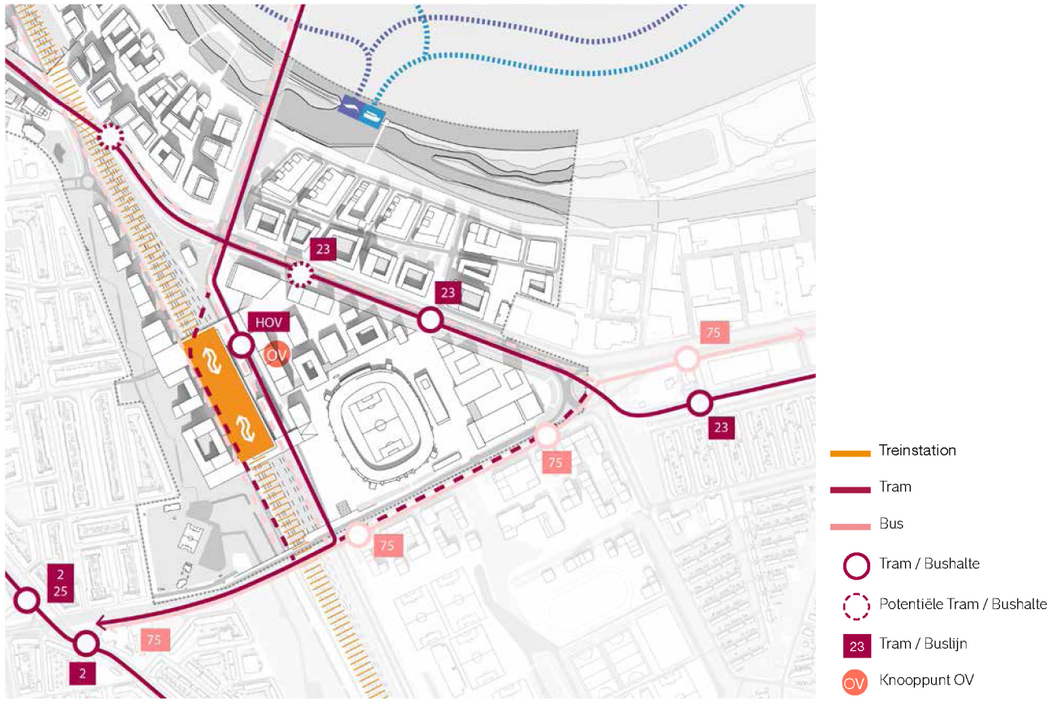
Station Rotterdam Stadionpark
In de besluitvorming over de MIRT-verkenning Oeververbinding Rotterdam is gekozen voor een sprinterstation Stadionpark. In het kader van de Oude Lijn (toekomstverkenning voor het spoor tussen Dordrecht en Leiden) wordt bekeken of doorontwikkeling naar een intercitystation op termijn mogelijk en wenselijk is. ProRail en de gemeente starten in 2024 de planning en studie fase voor het station en de stationsomgeving op. In dit Masterplan zijn de ambities voor het station en de stationsomgeving opgenomen. Deze betreffen bijvoorbeeld een goede entree naar Hillesluis, een goede interwijkverbinding tussen Hillesluis en Feyenoord City en de Olympiaweg als aantrekkelijke ruimte met een uitnodigde entree naar het station (en vanuit het station naar het gebied).
Gecombineerd met de realisatie van een snelle hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) verbinding tussen Feyenoord City en de campus Erasmus Universiteit, via een nieuwe oostelijke oeververbinding, biedt een nieuw station Stadionpark kansen om Rotterdam-Zuid beter en sneller aan te takken op het openbaar vervoer en om de ruimtelijk-economische ontwikkeling op Zuid te bevorderen. Om het toekomstige NS-station Stadionpark uit te kunnen laten groeien tot een regionale Mobility Hub worden bus- en tramlijnen met de plek verknoopt en komen er P+R-plaatsen, fietsenstallingen en deelsystemen voor auto's en fietsen op korte afstand van de entree van het station. We voorzien programmatische verdichting rond het station om optimaal gebruik te maken van de verbeterde bereikbaarheid en als middel om een aantrekkelijke, veilige en levendige stationsomgeving te creëren.

HOV Kralingse Zoom - Zuidplein
De nieuwe HOV-lijn tussen Kralingse Zoom en Zuidplein loopt door het plangebied van Feyenoord City. Met de beoogde tramkwaliteit wordt dit een lijn met voldoende snelheid en capaciteit, die een grote meerwaarde voor het gebied zal hebben. De precieze inpassingen en vormgeving zal in de planning- en studiefase worden bepaald. Belangrijke uitwerkingspunten hierbij zijn het overbruggen van de hoogteverschillen in het gebied en daarbij vanaf de kruising Stadionweg-Olympiaweg te komen tot een goede overstap met de trein bij station Stadionpark, om vervolgens over het spoor via de Bree richting Zuidplein verder te gaan. In dit Masterplan zijn hier twee opties voor opgenomen. De basis is de optie waarbij de HOV-lijn via het Stadionviaduct naar de Bree rijdt. In het geval het spooremplacement voor het opstellen van goederentreinen wordt verwijderd, kan het een aantrekkelijke optie zijn de tram bij het nieuwe station Stadionpark het spoor te laten kruisen en op die manier een goede overstap naar de trein en een brede verbinding van Hillesluis naar Feyenoord City te creëren

De HOV-lijn en het station Stadionpark zullen waarschijnlijk ook invloed hebben op de huidige tramstructuur of halteringen in het gebied. Uit de verkenningsfase van de MIRT-Oeververbindingen Rotterdam is gebleken dat er een sterke overstaprelatie is tussen de nieuwe HOV-lijn en lijn 23. Op welke wijze de overstappen vormgegeven zullen worden is onderdeel van de planning en studiefase voor de HOV-lijn.



De vier verbonden centra van de Oostflank



Twee varianten tramtracé van de nieuwe brug naar de Breeweg

Lokale Ontsluitingsstructuur
De nieuwe stadsbrug, die aankomt bij de kruising Stadionweg-Olympiaweg heeft consequenties voor de ontsluiting van Waterkant en de Veranda. In de planning- en studiefase voor de brug zal duidelijk moeten worden op welke wijze de lokale ontsluitingstructuur vormgegeven kan worden. Voor Waterkant lijkt een directe aansluiting op de brug een goed denkbare optie, waarbij de toegang bij het huidige Shellstation en onder de brug via de Piet Smitkade ondersteunende toegangen kunnen zijn. Voor de Veranda moet worden onderzocht of een aansluiting op de brug functioneel en ruimtelijk mogelijk is (met name gezien de hoogteverschillen en aanwezigheid van de huidige bebouwing). Een extra aansluiting van de Veranda op de Stadionweg is waarschijnlijk noodzakelijk.

Parkstad
Parkstad is de afgelopen jaren fors tot ontwikkeling gekomen als gebiedsontwikkeling aan beide kanten van de Laan op Zuid. In dit gebied komen zo'n 1.000 nieuwe woningen met voorzieningen zoals winkels, scholen en een zwembad en sporthal in Huis op Zuid. Veel projecten zoals Koer, Huis op Zuid, Machinistenhof en de Roseknoop zijn de afgelopen jaren in aanbouw gegaan of al opgeleverd.

Roseknoop
De Roseknoop heeft sinds 2022 een forse renovatie ondergaan. De dijk is verhoogd, riool, leidingen en tramrails zijn vernieuwd, de kruising is verkeersveiliger gemaakt en er is meer ruimte voor fiets- en voetpaden. Met de nieuwe halte stoppen hier meer trams bij de entree naar Feyenoord City. Als laatste fase van de Roseknoop zal de Colosseumweg worden doorgetrokken naar de Rosestraat. Er komen 200 bomen bij en 3.000 m^2 groen. De Roseknoop verandert van een stenige omgeving in een mooi, veilig en groen stadsplein, een mooie entree naar de stad en vanuit de stad naar Feyenoord City.

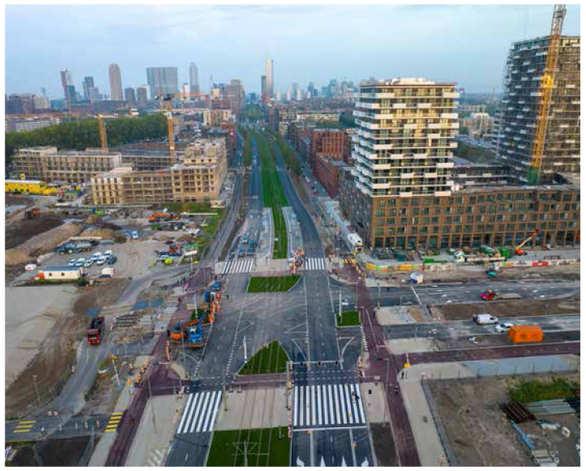
Gebiedsontwikkeling Kop van Feijenoord
De wijk Feijenoord kent een aantal forse ontwikkelingen. De fabrieksterreinen aan de rand van de wijk staan op het punt te veranderen naar gebieden om te wonen en te werken. Het Hefkwartier en de toren op de Piekstraat zijn in aanbouw. Verdere ontwikkelingen zijn te verwachten bij de Kaai, de Piekstraat en Hunter Douglas. De uitwerking van dit Masterplan dient onder andere op het gebied van mobiliteit en programma in nauwe afstemming met deze projecten samen te vallen.

Beijerlandselaan
Sinds 2019 werkt de gemeente met haar partners aan de verbetering van de Boulevard-Zuid (Beijerlandselaan en Groene Hilledijk) via de Alliantie Hand in Hand. Deze zet zich in voor een vitale lokale economie en een aantrekkelijk woonklimaat op de Beijerlandselaan en de Groene Hilledijk. Het programma van de Alliantie Hand in Hand richt zich met name op de aanpak van ondermijnende criminaliteit, fysieke inrichting (vastgoed en openbare ruimte), branchering en het verbeteren en diverser maken van het woningaanbod. De boulevard moet hiermee weer een aantrekkelijke winkelstraat op Zuid worden. Met Feyenoord City zetten we er op in deze ontwikkeling te versterken.

Bedrijventerrein Stadionweg
Rond de Stadionweg zijn de afgelopen jaren behoorlijke ontwikkelingen geweest op het bestaande bedrijventerrein. Tevens zijn de Noorderhelling (met de nieuwe Gamma met P+R en nog een nieuwe kavel beschikbaar) en het Zuiddiepje (met een snellaadstation, ruimte voor een tankstation en aanvullend bedrijvigheid) tot ontwikkeling gebracht.

Sportcampus
De Sportcampus (ook Varkenoord genoemd) heeft sinds 2017 een metamorfose ondergaan. Alle sportverenigingen hebben een nieuwe accommodatie en met dubbelgebruik zijn nieuwe verenigingen toegevoegd. Hiermee is er ruimte gekomen voor verdere ontwikkeling van de Sportcampus Noordoost met twee middelbare scholen (bouw gestart), een nieuwe atletiekfaciliteit en circa 700 woningen.


Bouwwerkzaamheden in Parkstad


Aanleg van de Roseknoop



Verbetering van de Boulevard-Zuid (Beijerlandselaan en Groene Hilledijk) via de Alliantie Hand in Hand


Eerste fase Sportcampus in aanbouw

1.4 HUIDIGE SITUATIE PLANGEBIED

Het plangebied Feyenoord City wordt omringd door de bedrijventerreinen Klein België en Noorderhelling en vijf buurten: Hillesluis, Parkstad, Feijenoord, Sportdorp en de Sportcampus. Ten zuiden van het gebied ligt de sportcampus, die op dit moment herontwikkeld wordt tot een aantrekkelijk sport- en woongebied. Het plangebied Feyenoord City wordt doorsneden door drie infrastructurele hoofdroutes: de spoorlijn, de Stadionweg en de Coen Moulijnweg. Het Actueel Hoogtebestand Nederland levert informatie over de hoogte van het terrein ten opzichte van het nationaal peil. Er is sprake van vele subtiele en deels stevige hoogteverschillen tussen -1m en +4,5m. Het gebied rond de Kuip ligt op een gemiddelde hoogte van +2,5m terwijl de dijk op ongeveer +4m ligt.

De spoorweginfrastructuur naast De Kuip fungeert als scheiding tussen Hillesluis en de Stadiondriehoek en wordt als een barrière ervaren. In de dagelijkse situatie profiteren beide gebieden nauwelijks van de aanwezigheid van het spoor. Via het evenementenstation Rotterdam Stadion worden maar ongeveer 5.000 bezoekers naar thuiswedstrijden van Feyenoord vervoerd. Het station wordt dus alleen op wedstrijddagen gebruikt. Op dit moment is tramlijn 23 veel belangrijker. Hiermee is het gebied aangesloten op het stedelijk OV-net.

In de omgeving van de Kuip vinden we vele markante kenmerken: de voormalige gasfabriek in het Mallegatpark, de Essalam moskee, de groene buffers van het Eiland van Brienenoord, het Varkenoordse Park en Sportcomplex Varkenoord, met onder andere de Feyenoord Academy, en de levendige buurt de Veranda. Een doorlopende openbare route langs de rivieroever ontbreekt. De kades die er zijn, zijn sterk versteend.

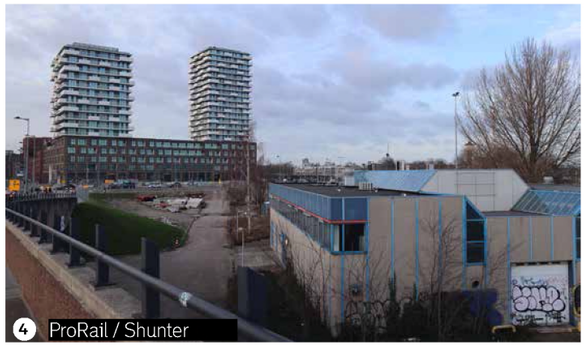
De bebouwing in Hillesluis kent een bouwperiode die varieert van begin 20e eeuw tot zeer recent. In de afgelopen decennia is er regelmatig bebouwing vernieuwd, zowel door renovatie als door sloop en nieuwbouw. In Hillesluis ligt de Beijerlandselaan, een belangrijke winkelstraat voor de wijken Bloemhof en Hillesluis. Deze winkelstraat functioneert matig en er wordt veel energie in de revitalisering gestopt. De ontwikkeling van de Veranda, een project met woningen en commercie aan de rivier, begon in 1998 en werd tien jaar later, in 2008, afgerond. De begane grond van de woongebouwen van de Veranda kent een verscheidenheid aan functies, variërend van kantoren en restaurants tot winkels en ontspanning. Sportdorp en de naastgelegen Sportcampus (voorheen Sportcomplex Varkenoord genoemd en inmiddels vol in ontwikkeling) vertonen een mix van woningbouw en sport.




1 Coen Moulijnweg


2 Stadionweg


3 Renovatie Roseknoop


4 ProRail / Shunter


5 Varkenoordseviaduct


6 Piet Smitkade


7 Olympiaweg


8 Stadionviaduct


9 De Kuip


10 Emplacement


11 Van Zandtvlietplein


12 Stadionweg


13 Korte Stadionweg



14 Koperslagerstraat


15 Varkenoordseviaduct



16 De Veranda

Ontwikkelingen in het plangebied afgelopen jaren
Sinds 2017 worden Stadionpark en Feyenoord City ontwikkeld. In het gebied zijn daarom al veel veranderingen te zien, als eerste ontwikkelingen of juist om ruimte te maken voor de beoogde ontwikkelingen. Tevens zijn voor Colosseumplot en Mallegatplot al vergevorderde plannen voor de woningbouw en zijn de bedrijfsruimtes die leeg zijn gekomen na vertrek van de oorspronkelijke bedrijven in gebruik genomen door maatschappelijke ondernemers.



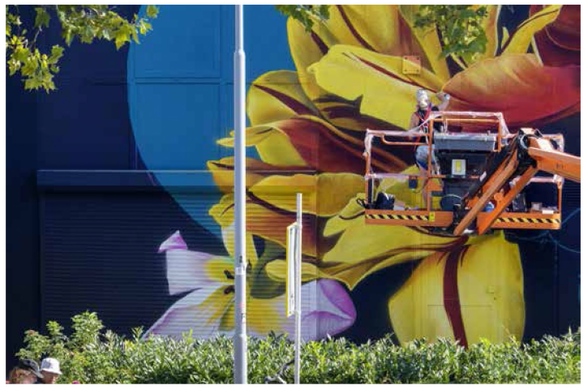
1. Eiland van Brienenoord
Het Eiland is ingericht als een nieuw Getijdenpark, met uitkijkpunt, natuur en nieuwe bruggen.



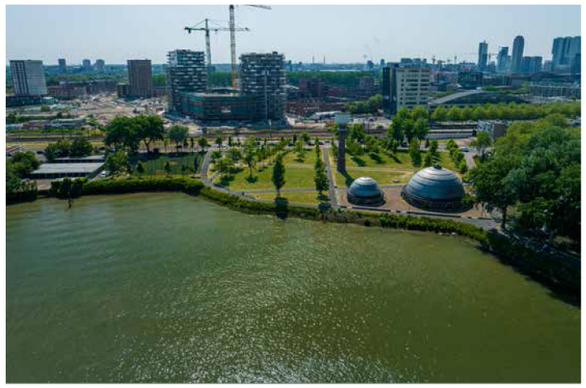
2. Voorlopig Ontwerp Getijdenpark Feyenoord
Het voorlopig ontwerp van het Getijdenpark is vastgesteld en de budgetten zijn geregeld. Het getijdenpark wordt verder voorbereid voor uitvoering.



3. Veranda
In samenwerking met de bewoners van de Veranda is de Veranda vergroend en de verkeersveiligheid verbeterd. Ook zijn er op verzoek van de bewoners kleinschalige horecagelegenheden gekomen.



8. Street culture
In het gebied bevindt zich ALL CAPS en de jaarlijkse Rotterdam Street Culture week vindt ook hier plaats. Dit is terug te zien in de vele streetart.



9. Koepels
De Koepels hebben een nieuw leven gekregen en worden geprogrammeerd voor urban culture.



10. Nieuw Gasontvangststation
Op de Sportcampus is een nieuw gasontvangststation gerealiseerd. De oude naast de Koepels is weggehaald en de hogedrukgasleiding is buiten gebruik gesteld.



11. Nieuwe radarpost
De oude radarpost stond in de weg van de ontwikkeling. Een nieuwe vervangende is gerealiseerd.



4. Roseknoop
De Roseknoop is vol in uitvoering. De dijk is opgehoogd, de verkeersstructuur verbeterd en er wordt een groen kruispunt met verblijfskwaliteit van gemaakt.



5. Imagine
Met Imagine is het eerste woningbouwproject van Feyenoord City van start gegaan. Het gebouw vormt de overgang van Parkstad naar Feyenoord City.



6. Maatschappelijke bedrijven
In de tijdelijke ruimtes aan de Korte Stadionweg bevinden zich diverse maatschappelijke bedrijven, zoals een las-timmerwerkplaats, een naaiatelier etc.



7. Ruimtes voor Urban Sports
In de tijdelijke ruimtes aan de Korte Stadionweg bevinden zich diverse urban sportruimtes zoals 3x3-basketbal, panna en free running. Deze zijn opgezet met initiatiefnemers uit de omgeving.



12. Colosseumplot
Voor het Colosseumplot is er een voorlopig ontwerp voor een woongebouw, met daarin een maatschappelijke functies en ruimte voor ouderenhuisvesting. Het project is intensief met de buurt besproken.



13. Q-team
Voor Feyenoord City is een Q-team opgezet, waarin de plannen door onafhankelijke deskundigen worden beoordeeld. In december 2023 is er een grote openbare bijeenkomst in het gebied gehouden.



14. Participatie
De afgelopen jaren heeft uitgebreide en intensieve participatie plaatsgevonden, leidend tot een uitgebreid netwerk en veel ingebrachte kennis vanuit bewoners en ondernemers.



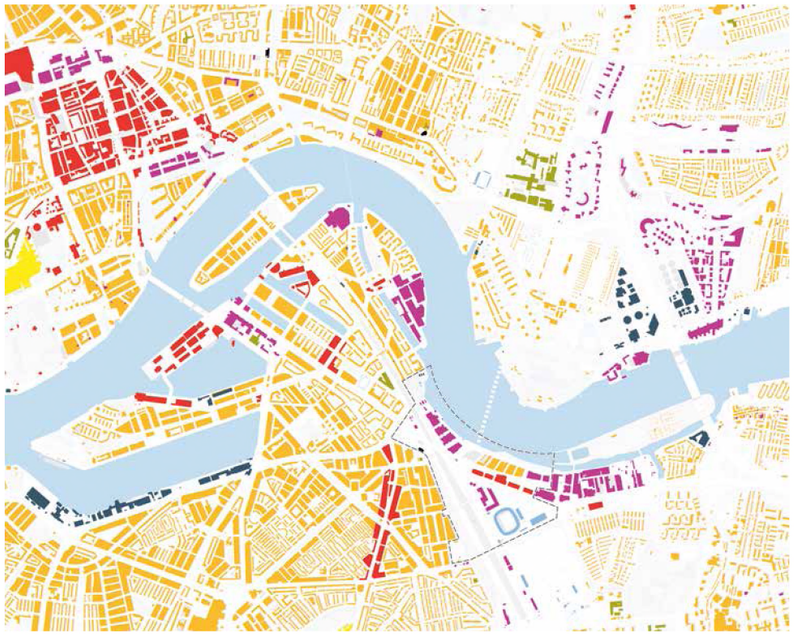
15. Gamma met P&R
Op de Noorderhelling is een nieuwe Gamma gerealiseerd met daarop een P+R. De oude Gamma is hiermee beschikbaar voor ontwikkeling en de P+R ondersteunt het gebied bij de piek van parkeren bij Feyenoordwedstrijden.

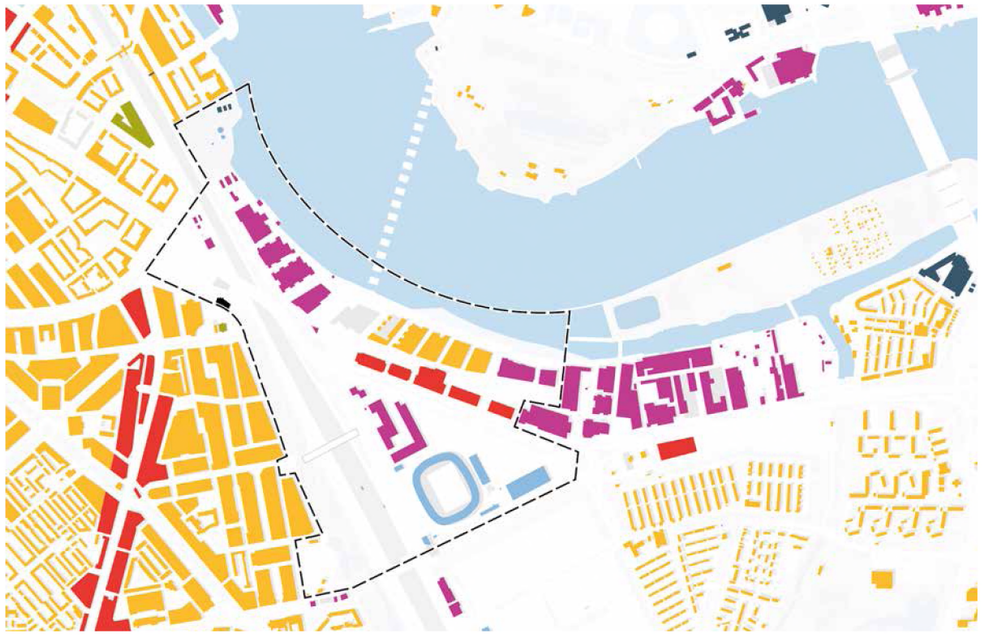
1.5 ANALYSE HUIDIGE SITUATIE

Ruimte voor ontwikkeling

Hoewel er hier en daar bebouwing in het plangebied staat, ontbreekt een duidelijk samenhangend, stedelijk weefsel. De aansluitingen worden gehinderd door grootschalige infrastructuur in het plangebied en aan de randen van het gebied. Er is eerder sprake van een samenraapsel van losse fragmenten bedrijventerrein, woningbouw, retail, leisure en sport. Het aantal woningen in het gebied is in vergelijking met de omgeving erg laag. De relatieve leegte van de huidige situatie, zowel wat betreft woningdichtheid als bebouwingsdichtheid, laat enorme potentie voor verdichting zien. Hierdoor zijn de sociale veiligheid in en de aantrekkelijkheid van het gebied echter niet erg groot. Mensen komen alleen in het gebied als ze ergens specifiek moeten zijn en ze blijven niet langer hangen dan nodig. Daarnaast gebeurt verblijven langs en genieten van de Nieuwe Maas maar weinig, ook niet door de omliggende wijken die wel een tekort aan (kwalitatieve) buitenruimte kennen.

- woningen
- commercieel programma
- educatie
- ziekenhuis
- religieus gebouw
- sport
- bedrijven
- industrie

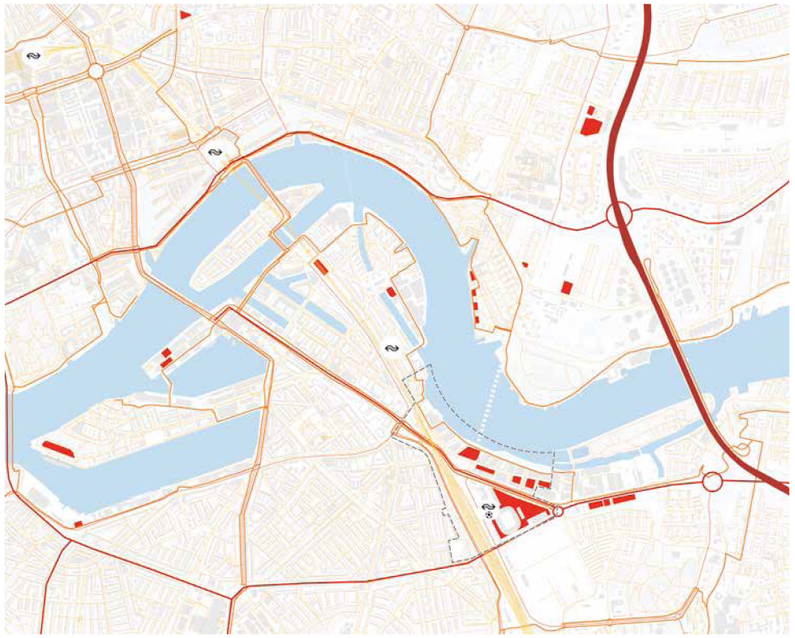


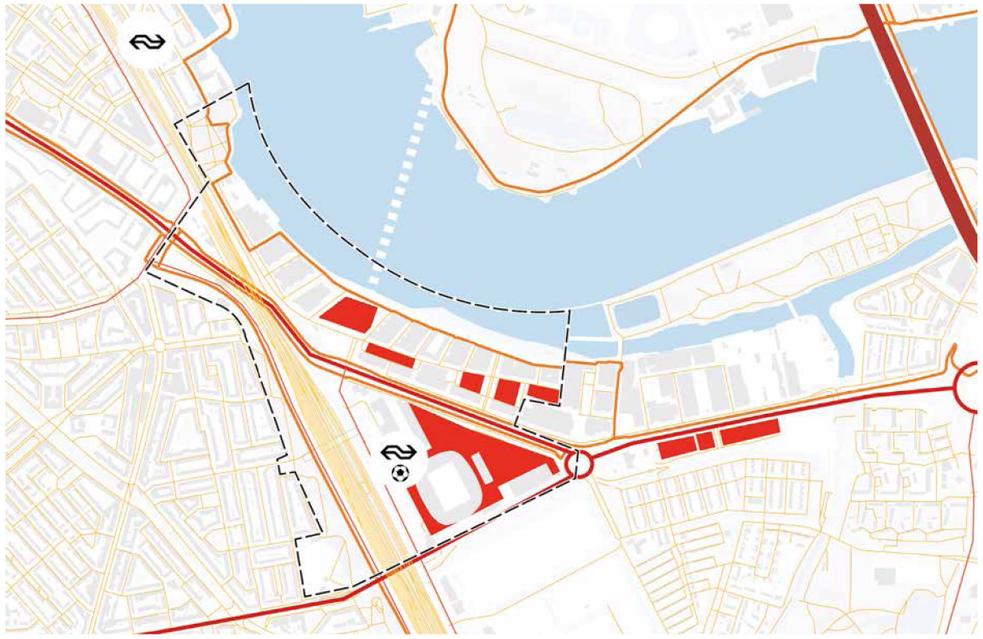


Infrastructuur dominant

De infrastructuur van spoor, water en weg in en langs Feyenoord City is van nationale en grootstedelijke orde. Op lokaal niveau heeft het gebied daar echter nauwelijks profijt van. Enkel tramlijn 23 en station Rotterdam-Zuid zijn op lokaal niveau van serieuze betekenis. Daarentegen zorgt de infrastructuur voor doorsnijdingen, fragmentering en barrièrewerking voor voetgangers, fietsers en autoverkeer. Ook domineert de infrastructuur het straatbeeld, met grootschalige parkeervoorzieningen bij de Kuip en de Veranda, met een rangeerterrein en drukke spoorverbinding, met viaducten over dat spoor en zelfs de Nieuwe Maas is een ontoegankelijke 'snelweg' over het water.

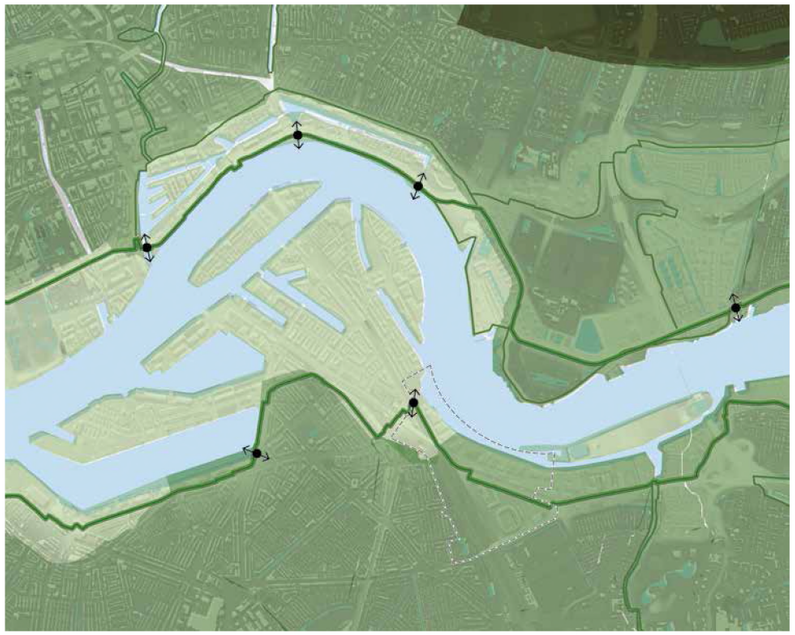
- spoor
- snelweg
- hoofdweg
- secundaire weg
- wijkwegen
- fietsroutes (fietsknooppunten netwerk)
- parkeervelden
- treinstation
- rotterdam stadion (alleen in gebruik tijdens voetbalwedstrijden)

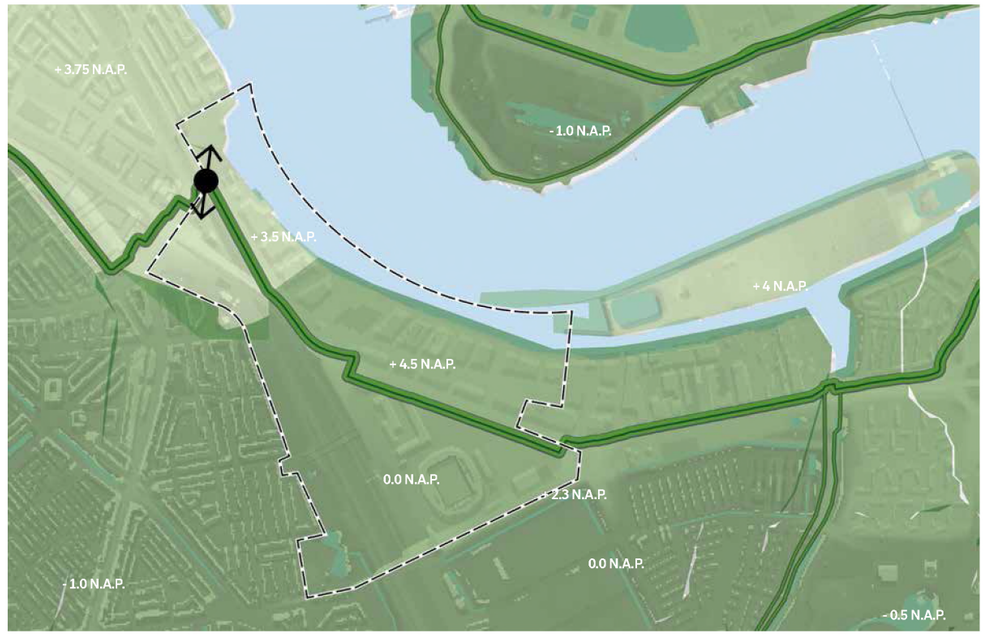




Binnendijks en buitendijks

Het plangebied kent twee verschillende ondergronden die gescheiden worden door een primaire waterkering. Het buitendijkse gebied wordt blootgesteld aan de Maas en het binnendijkse gebied is lager gelegen en bestaat uit oude, verstedelijkte polders met een kunstmatig beheerd waterpeil – een fijnmazig systeem van sloten, pompen en gemalen. Beide gebieden geven een andere context voor de stedelijke ontwikkeling, van het deels bouwen in de rivier voor het getijdenpark en Waterkant tot het balanceren van de waterhuishouding in het binnendijkse deel.

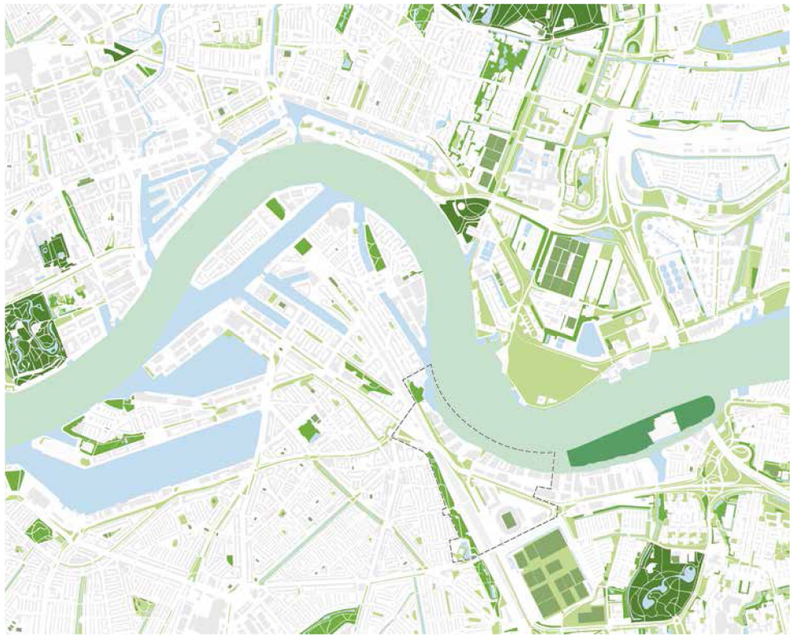




water
droogmakerijen
oud bedijkt land - veenpolders
landaanwinning
regionale dijken
primaire dijken
pompen

Contrast in natuur en landschap

Een gekanaliseerde rivier met harde oevers, een parkje aan het water bij Mallegat, stedelijke buitenruimte aan de Veranda, infralandschap en groene bermen rond de Kuip en het spoor; de ecologie en het landschap zijn momenteel van lage kwaliteit en erg gefragmenteerd. Er zijn daarnaast grote verschillen tussen enerzijds de soms ruige oevers van de Nieuwe Maas tussen Mallegat en het Eiland van Brienenoord, buitendijks, en anderzijds het gecultiveerde karakter van sport en leisure in het binnendijkse parklandschap.





ecologische waterhabitat
ecologisch park
stadspark
wijkpark
sportvelden
overig groen

1.6 VERKENNING CULTUURHISTORIE

Cultuurhistorische Verkenning
De inzet van cultuurhistorisch erfgoed en architectuur bij ontwikkelingen van de stad was één van de kernbeslissingen uit de Stadsvisie Rotterdam 2030 met het doel het versterken van de bestaande kwaliteiten van de stad bij nieuwe ontwikkelingen. Door Bureau Monumenten en Cultuurhistorie van afdeling Bouw- en Woningtoezicht van cluster Stadsontwikkeling is een quickscan gedaan naar de cultuurhistorische waarden in het plangebied. Hieronder zijn de aanbevelingen en conclusies voor het Masterplan Feyenoord City samengevat.

Structuurniveau
De structuur van rivier en zeedijk en de aangelegde structuren zoals de spoorlijn, Stadionweg, Coen Moulijnweg en Breebrug (inclusief trap) zijn belangrijke dragers van het gebied. Voorgesteld wordt om in te zetten op behoud en versterken van de structuurlijnen met de daarbij behorende hoogteverschillen.

Ensembleniveau
Het voetbalstadion stadion Feijenoord is ontworpen met een duidelijke band naar de westelijk gelegen woonwijken. De infrastructuur die ten behoeve van het stadion is aangelegd benadrukt dit. Voorgesteld wordt om bij de ontwikkeling van het gebied rond De Kuip in te zetten op (de versterking van)de oorspronkelijke opzet waarbij de nadruk duidelijk gelegd is naar de westkant. Ook het behouden en versterken van de relatie met de bijbehorende infrastructuur Breebrug (inclusief trap) en station Stadion is relevant.

Gebouwniveau
Van de historische bebouwing is weinig over in het gebied. Voorgesteld wordt om de nog aanwezige historische (beschermde) bebouwing te koesteren en om rekening te houden met de monumentale elementen die net buiten het onderzoeksgebied liggen. Stadion Feijenoord is een (gemeentelijk) monument. Een cultuurhistorische verkenning met waardestelling is een vereiste bij een herontwikkeling, zowel van het monument als zijn omgeving.

Op basis van de quickscan is het niet noodzakelijk om een uitgebreidere cultuurhistorische verkenning (CV) van het gebied te maken. Het gebied is in recente tijd geherstructureerd, waarbij de historische bebouwing grotendeels verdwenen is. De bestaande cultuurhistorisch waardevolle onderdelen zijn reeds in beeld gebracht en voldoende beschermd.

De CV's gemaakt voor Rotterdam Zuid, de wijk Hillesluis en Stadion Feijenoord zijn waardevolle input geweest bij het opstellen van dit masterplan. De CV voor Stadion Feijenoord is in paragraaf 4.4.1. beknopt samengevat.

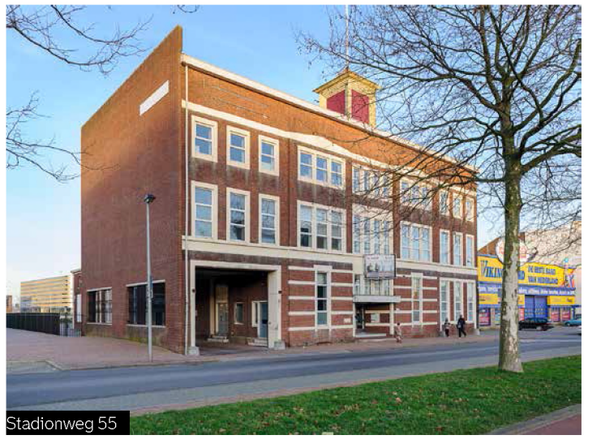

Stadion Feyenoord met op de voorgrond de Breebrug


Zicht vanaf het voormalige gemeentelijke gasterrein op het bedrijventerrein en de ankerplaats Steenplaat langs de Nieuwe Maas


Korte Stadionweg met dijkstructuur


Stadionweg, dijkstructuur en de lager gelegen Kuip


Gasfabriek Feijenoord / Mallegatpark


Stadionweg 55



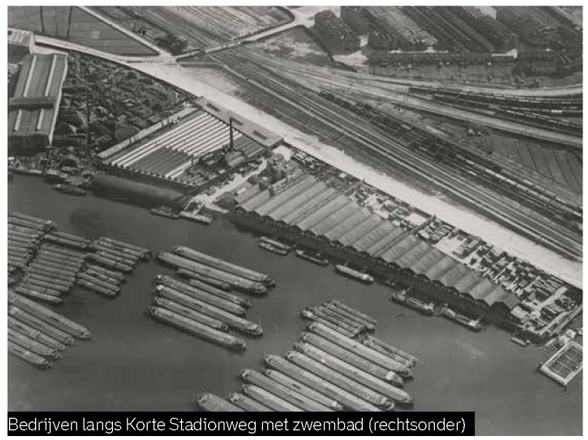
Stadion Feyenoord


Tramlus voor Stadion Feyenoord


Spooremplacement tussen Hillesluis en Stadion Feyenoord, op voorgrond de Breebrug en de Olympiaweg


Gasfabriek Feijenoord


Gasfabriek Feijenoord


Bedrijven langs Korte Stadionweg met zwembad (rechtsonder)


Zwembad nabij het Mallegat


Werf Piets Smit


Stadion Feyenoord met op de voorgrond de Breebrug. De hoofdoriëntatie op het westen, op de stadswijken van Zuid is hier duidelijk te zien.

1.7 BELEIDSKADER

De gemeente Rotterdam (en hogere overheden) heeft op vele terreinen beleid geformuleerd en vastgesteld. Dit is allemaal van toepassing, kaderstellend en input voor het Masterplan Feyenoord City. Op de volgende pagina's zijn de meest relevante beleidsdocumenten in samenvatting weergegeven, inclusief de belangrijkste punten voor Feyenoord City.



Omgevingsvisie Rotterdam 2021
De veranderstad, werken aan een wereldstad voor iedereen

In december 2021 is de nieuwe Omgevingsvisie van Rotterdam vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin staan de uitgangspositie, opgaven en koers voor de stad beschreven. Rotterdam heeft een goede uitgangspositie, maar kent ook een aantal uitdagingen. Thema's zoals klimaatverandering, zeespiegelstijging, energietransitie, circulariteit, gezondheid, biodiversiteit, bereikbaarheid en een schone, duurzame economie spelen hierbij een rol. Daarnaast zet de trek naar de stad door, wat de beschikbaarheid van woningen, werkgelegenheid en voorzieningen onder druk zet.

Om richting te geven aan het hoofddoel 'goede groei' introduceert de Omgevingsvisie het kompas met vijf perspectieven. Daarnaast worden er vijf hoofdkeuzes geïntroduceerd:

1. *Rotterdam zet in op prettig leven in de delta.* Het versterken en verbinden van groen-blauwe netwerken in de stad maakt de stad aantrekkelijker en biodiverser. Neveneffecten zijn hittestressreductie en wateropvang. Daarnaast wordt bewegen in de buitenlucht gestimuleerd en doet de auto een stapje terug ten gunste van de fietser en voetganger.
2. *Rotterdam gaat verstedelijken en verbinden.* Er wordt verdicht rondom bestaand of nieuw hoogwaardig OV. Dagelijkse voorzieningen zijn te voet of met de fiets bereikbaar en er wordt een netwerk van complementaire stedelijke centra ontwikkeld.
3. *Rotterdam zet in op vitale wijken.* Het moet niet uitmaken waar je opgroeit om dezelfde kansen te hebben op goed onderwijs, een goede woning en passend werk. Opgaven worden in samenhang opgepakt om de wijken toekomstbestendig te maken.
4. *Rotterdam zet de schouders onder de energie- en grondstoffentransitie.* Energie wordt anders en schoner opgewekt, anders verdeeld en de vraag wordt verminderd. Materiaal- en energiekringlopen worden zo veel mogelijk gesloten en de woningvoorraad, stedelijke mobiliteit en transport verduurzaamd.
5. *Rotterdam vernieuwt het verdienvermogen.* De bestaande economische sectoren blijven belangrijk voor de werkgelegenheid en het verdienvermogen, maar moeten flink vernieuwen. Er wordt ingezet op innovatie, kennisintensieve dienstverlening, nieuwe bedrijfsmodellen en de strategische plaatsing en clustering van bedrijven.



LEGENDA:
STEDELIJK GEBIED

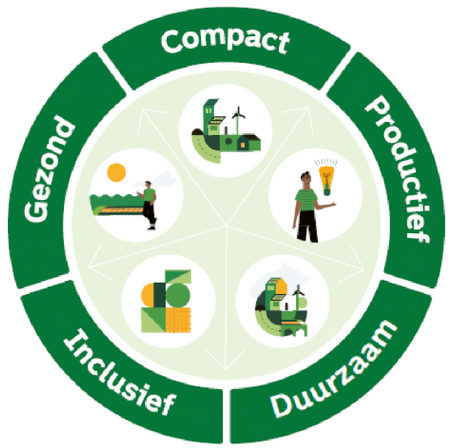
- Verdichten binnen de bestaande stad nabij hoogwaardig openbaar vervoer.
- (Lange termijn) zoekgebied voor verstedelijking.
- Schaalsprong openbaar vervoer op de Oude Lijn in combinatie met verstedelijking.
- Ontwikkelen van een stad met meerdere stedelijke centra.
- Nieuwe HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein en Centraal Station.
- Focuswijken voor stedelijke vernieuwing.
- Opheffen barrières
- Ruimte voor bedrijven
  - makersdistrict *(M4H/RDM)*
  - HMC *(hoge milieucategorie)*
- De rivieren als landschappelijke slagaders van de stad.
- Rotterdam groener: parken, singels, boulevards en straten.
- Ruim baan voor voetgangers en fietsers *(RMA)*.
- Impuls openbare ruimte in de stadsprojecten.

Kaart van de stad uit de Omgevingsvisie

Tot slot wordt benadrukt dat er blijvende aandacht moet zijn voor omgevingskwaliteit en leefomgeving en voor opgaven rondom milieu- en gezondheidsthema's. Deze stadsbrede ambities dienen in Feyenoord City gerealiseerd te worden.

Feyenoord City valt binnen twee van de drie gebiedsuitwerkingen van de omgevingsvisie: de Oostflank en Rotterdam-Zuid. Beide zijn inmiddels verder uitgewerkt in de separate documenten die beschreven worden op de pagina's hiernaast. Op de kaart uit de omgevingsvisie, zie hierboven, is te zien dat er zeer veel dynamiek en opgaven samenkomen in het gebied van Feyenoord City:

- Er komt een belangrijke nieuwe OV-knoop op de Oude Lijn (station Stadionpark), die wordt gecombineerd met een sterke verdichtings- en verstedelijkingsslag.
- Feyenoord City wordt een belangrijk knooppunt op de nieuwe HOV-verbinding tussen de Kralingse Zoom en Zuidplein.
- Feyenoord City (met name rondom het nieuwe station) wordt één van de nieuwe stedelijke centra van Rotterdam.
- Feyenoord City is omringd door een aantal focuswijken, aangewezen voor stedelijke vernieuwing. Deze focuswijken moeten nadrukkelijk gaan profiteren van de nieuwe ontwikkelingen in dit gebied.
- De barrière van het spoor tussen Hillesluis en de Stadiondriehoek wordt verminderd met nieuwe verbindingen, waardoor je vanuit Hillesluis via een prettige, directe route de rivier kan bereiken.
- De rivier wordt ingezet als landschappelijke slagader van de stad. Voor het deel van de Nieuwe Maas dat langs Feyenoord City loopt, betekent dit de toevoeging van een nieuw getijdenpark dat loopt van het Mallegatpark tot het Eiland van Brienenoord. Dit is één van de stadsprojecten van Rotterdam.
- Er komt (ingegeven vanuit de Rotterdamse Mobiliteits Aanpak (RMA)) ruim baan voor voetgangers en fietsers op de stadsboulevard die van de Laan op Zuid via het Varkenoordse Viaduct overgaat in de Stadionweg.



De vijf perspectieven van de omgevingsvisie



Oostflank

De Oostflank brengt de stad bij elkaar - gebiedsuitwerking 2040 voor het gebied van Alexander naar Zuidplein

In 2023 is de gebiedsuitwerking van de omgevingsvisie voor de Oostflank vastgesteld. Dit document bestaat uit vier delen: (1) Visie, (2) Verdieping, (3) Deelgebieden en (4) Actieplan. In het eerste deel worden de drie belangrijkste ambities ingeleid:

1. *Ongedeelde stad:* de gescheiden stadsdelen met elkaar verbinden met goed openbaar vervoer, slimme verdichting en groene verbindingen.
2. *Sterke centra:* Vier centrumgebieden, verbonden via een nieuwe openbaar vervoersverbinding: Alexander, Kralingse Zoom, Stadionpark en Hart van Zuid. Je reist er gemakkelijk naartoe én je kunt er prettig wonen, werken en vertoeven. Het zijn economische centra en levendige ontmoetingsplekken voor reizigers uit de regio én voor bewoners om de hoek.
3. *Vitale wijken:* verdichting slim combineren met het verbeteren van de leefkwaliteit voor de huidige én nieuwe bewoners.

Deze ambities worden in deel 1 en 2 vervolgens verder geconcretiseerd in twaalf gebiedskeuzes en meer gedetailleerde analyses en toekomstbeelden voor de gehele Oostflank, zowel vanuit verschillende thema's als integraal. In deel 3 wordt specifiek ingegaan op het gebied Stadionpark, waar Feyenoord City onderdeel van is. Er worden onder andere de volgende uitgangspunten meegegeven:

- Het bestaande profiel van het gebied van gemengd woon-werk-sportgebied versterken met een groot aantal nieuwe woningen en een sterk stedelijk centrum voor sport en leisure; het functieprofiel van het gebied blijft sterk gericht op recreatie en (top)sport.
- Een breed palet aan functies met grote toegevoegde waarde voor buurt, stad en regio: een mix - van grootstedelijk wonen, kantoren, winkels, leisure, cultuur, zorg, horeca, onderwijs en bedrijfsruimten; nieuwe arbeidsplaatsen en voorzieningen waar de omliggende wijken de vruchten van kunnen plukken; en er is een sterke wens voor een nieuwe bij het DNA van het gebied passende (culturele) trekker om de magneetfunctie echt waar te maken.
- Een hoge bebouwingsdichtheid met een bruisend pallet van centrumstedelijke, hoogstedelijke en stedelijke woonvormen voor iedereen; kans om het grote tekort aan levensloopbestendige woningen op Zuid te compenseren met nieuwe, moderne woonvormen voor alle inkomensgroepen, gecombineerd met moderne inclusieve voorzieningen voor bewegen, zorg en ontmoeting in de buurt.
- In Feyenoord City is voorlopig geen ruimte voor veel nieuwe detailhandel, want het doel is het versterken van specifieke voorzieningen en detailhandel in de omliggende wijken. Nieuwe bewoners dragen bij aan het draagvlak van de voorzieningen in de aanliggende wijken.
- Samen met de regio en het rijk inzetten op de komst van station Stadionpark aan de spoorlijn Leiden-Dordrecht, waardoor het gebied permanent wordt verbonden met de rest van Zuid-Holland. Het station krijgt een gelijkwaardige entree aan de Oost- en Westzijde (ambitie doorgroei naar IC station, afhankelijk van uitkomst MIRT-verkenning Oude Lijn).
- Oost-West relaties versterken voor verbinden Bloemhof en Hillesluis met de rivier door (1) langzaamverkeerroute van Hillesluis via station Stadionpark, door de Stadiondriehoek en Veranda naar het getijdenpark en de Nieuwe Maas, (2) verbinden Colloseumplot en Waterkant met overkluizing spoor ter hoogte van de Roseplot en (3) Varkenoordsviaduct herinrichten met meer groen en meer ruimte voor fietser en voetgangers.
- Versmallen spooremplacement door verplaatsen opstelterrein goederenvervoer. Aandachtspunt: geluidswerende maatregelen langs spoor, bijv. in gevels nieuwbouw in stationsomgeving.
- Recreatieve (en ecologische) verbindingen maken tussen grotere groenstructuren op Zuid, o.a. Rivierpark Zuid, Rondje Stadionpark en Zuiderpark. Het Varkenoordse Park krijgt een kwaliteitsimpuls en er komt een doorlopende wandel- en fietsroute langs de rivier (het Maasparcours).
- Creëren van de 'stad op ooghoogte' met aandacht voor interactie en ontmoeting; tegelijkertijd geeft een goed opgezette openbare ruimte grote bezoekersstromen ruimte om vlot en zonder moeite naar de juiste plekken te gaan.
- Oplossen van en omgaan met klimatologische bestaande problematiek, zoals hittestress en een tekort aan biodiversiteit (vooral in de Stadiondriehoek), overstromingsrisico's in het buitendijks gebied van de Veranda en Waterkant, een grote elektriciteits-, warmte- en koudevraag (integraal oplossen met Hillesluis en Bloemhof) en het zoekgebied aquathermie bij de aanlanding van de nieuwe brug.



Programma van Uitgangspunten en aanzet ontwikkelvisie Stadionpark uit de Oostflank; 1. Nieuwe HOV-lijn tussen Zuidplein-Kralingse Zoom, 2. Rivierpark Zuid, 6. Stationsproject Stadionpark, 8. Beperken impact grootschalige infrastructuur, A. Nieuwe programmatische trekker Zuidelijke oever



Gebiedsvisie Stadionpark

Het gebied Stadionpark ligt op een prominente plek in Rotterdam. Het ligt tussen de Kop van Zuid, dat met de laatste ontwikkelingen van de Wilhelminapier en Parkstad zijn voltooiing nadert, IJsselmonde, de stadswijken op Zuid en de Nieuwe Maas. Ook vormt Stadionpark een kruispunt van verschillende belangrijke bestaande (spoorlijn, stedelijke hoofdontsluitingswegen) en nieuwe (nieuwe stadsbrug en station Stadionpark) stedelijke infrastructurele lijnen. Het is daarmee een bijzonder gebied dat een zorgvuldige benadering vraagt. Het kan het scharnierpunt vormen van lopende ontwikkelingen en de aanjager zijn van nieuwe.

De gebiedsvisie Stadionpark uit 2017 vormde lange tijd het inhoudelijk kader voor het beoordelen van initiatieven, op te stellen masterplannen en bestemmingsplannen en de samenwerking met Feyenoord en andere initiatiefnemers in het gebied. Inmiddels zijn we bijna tien jaar verder en er is veel gebeurd. Veel van de toenmalige plannen zijn inmiddels al ver in de planvorming, in uitvoering of ze zijn zelfs al uitgevoerd. Mooie voorbeelden van uitgevoerde plannen zijn Park de Twee Heuvels en het Eiland van Brienenoord. Daarnaast zijn er ook delen van het plan die zo fundamenteel gewijzigd zijn dat een herziening van de gebiedsvisie noodzakelijk is. Het nieuwe Feyenoordstadion gaat niet door, de Kuip blijft in gebruik als voetbalstadion en er zijn inmiddels besluiten genomen dat de nieuwe oeververbinding in dit gebied gaat landen en dat er een nieuw treinstation komt naast de Kuip. Vandaar dat de gebiedsvisie in 2024 wordt herzien tegelijkertijd met het Masterplan Feyenoord City.

Het hoofddoel van de gebiedsvisie Stadionpark betreft het creëren van een aantrekkelijk stadsdeel met een grote meerwaarde voor de stad en de omliggende wijken. Hiertoe wordt ingezet op een gebied met een sterke identiteit, herkenbaar in sfeer en programma: het gebied is een bestemming! Een analyse van de context en stedelijke opgaves zijn vertaald in vier samenhangende ambities voor de ontwikkeling van het Stadionpark:

1. Stadionpark als vrijetijdsgebied.
De ambitie is dat het gebied een aantrekkelijk vrijetijdsgebied voor Rotterdam en Rotterdam-Zuid in het bijzonder wordt. Door Stadionpark meer als één gebied te profileren, de aanwezige functies zichtbaarder te maken en nieuwe functies en kwaliteiten in het gebied in te brengen, wordt de aantrekkingskracht voor bezoekers vergroot. Bestaande en nieuwe trekkers en iconen, zoals de Kuip, station Stadionpark, het Getijdenpark Feyenoord, het Topsportcentrum en de nieuwe stadsbrug, helpen hierbij.

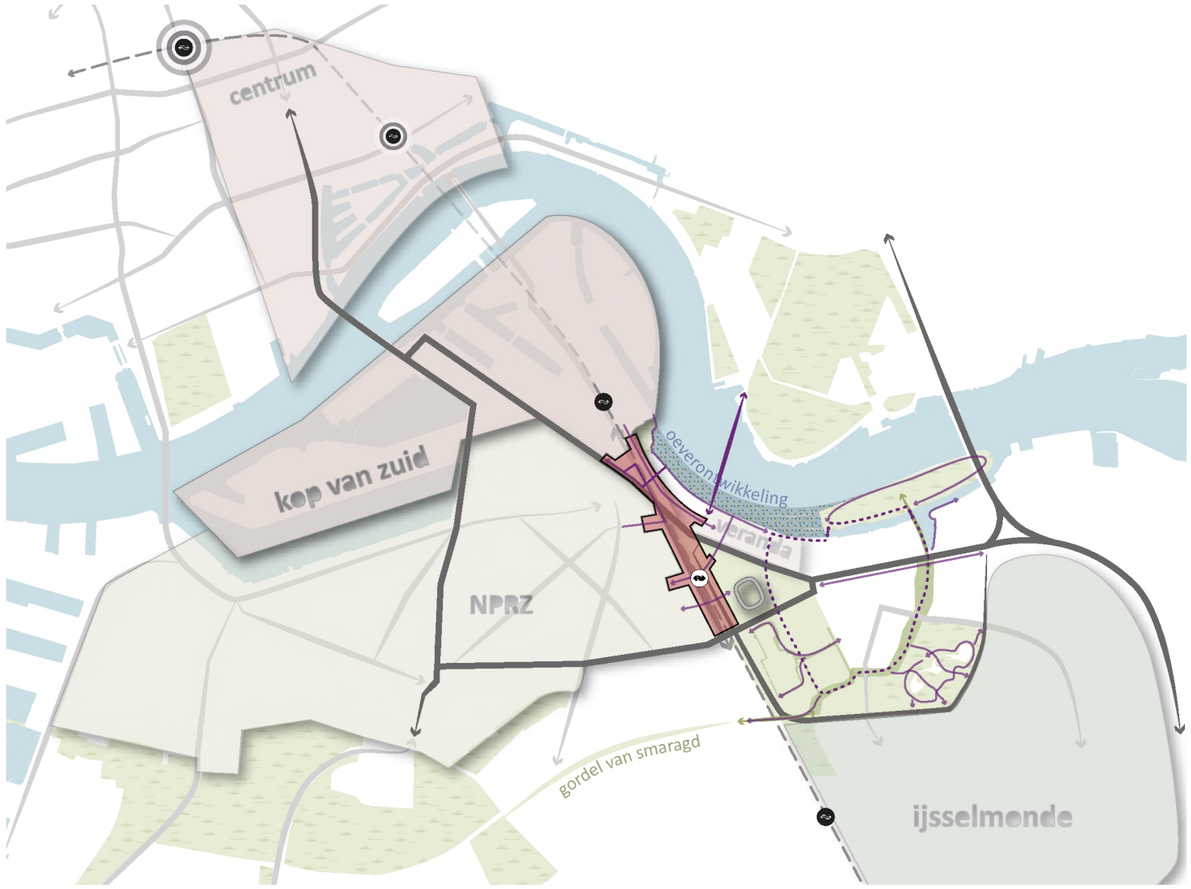
2. Stadionpark als onderdeel van Rotterdam woonstad.
De ambitie van Stadionpark is woonmilieus toe te voegen die in Rotterdam nog weinig aanwezig zijn; bijzonder wonen in een sportieve en recreatieve omgeving is daarbij de leidraad. Juist in Rotterdam-Zuid met een redelijk eenzijdig woningaanbod kan dit bijdragen aan het gewenste gedifferentieerde woningaanbod, waarmee de mogelijkheden voor wooncarrière in Rotterdam-Zuid groeien. De toevoeging van woningen biedt voor Stadionpark kansen qua draagvlak voor voorzieningen, levendigheid en sociale veiligheid.

3. Stadionpark als economische motor.
Het versterken van het Stadionpark als economische motor voor Zuid kan sterk bijdragen aan de doelstellingen van NPRZ. Met het versterken van de huidige voorzieningen en toevoeging van (commerciële) sport, leisure, horeca en nieuwe bedrijvigheid zullen de werkgelegenheid en bestedingen in het gebied toenemen. Naast de focus op het gebied als vrijetijdsknoop wordt er ook gewoon gewerkt in het bedrijventerrein Stadionweg. In de Noorderhelling is de nieuwe Gamma met P+R al gerealiseerd en is er ruimte voor toevoeging van verdere bedrijvigheid, net als bij het Zuiddiepje. Beide kunnen worden ontwikkeld om plek te bieden aan te verplaatsen of nieuwe bedrijven. De inzet is een aantrekkelijk en vitaal bedrijvenpark en dat dit bedrijventerreinen blijven, met als kans het verdichten van het gebied (bijvoorbeeld bedrijven stapelen) en het toevoegen van een circulaire hub.

4. Stadionpark als mobiliteitsknoop.
Het gebied kent een goede bereikbaarheid voor de auto. De OV-bereikbaarheid is redelijk met de langskomende tramlijnen. De komst van de nieuwe HOV-lijn van Kralingse Zoom naar Zuidplein, met het nieuwe Station Stadionpark en de nieuwe oeververbinding als onderdelen, maken van Stadionpark een belangrijke knoop in het stedelijk netwerk, met een flinke impuls in bereikbaarheid (en daarmee toegang tot meer banen) voor Rotterdam-Zuid.

Stadionpark bestaat uit twee herkenbare delen: het Waterfront en de Sportstad. Het Waterfront bestaat uit de Veranda, Waterkant, het getijdenpark en het Eiland van Brienenoord (buitendijks gebied). Sportstad omvat de Sportcampus en Park de Twee Heuvels en strekt zich uit tot in de Stadiondriehoek met de Kuip en het Topsportcentrum (binnendijks gebied). De diverse delen worden met elkaar verbonden door het 'Rondje Stadionpark', een rondje van ca. 4 km dat ruimte biedt voor sport/recreatie en daarmee een belangrijke identiteitsdrager van het Stadionparkgebied is.

Deze gebiedsvisie geeft de lange termijn koers voor het Stadionpark weer. De gebiedsvisiekaart hiernaast vormt de verbeelding van het document.



Stadionpark als verbindende gebiedsontwikkeling. Structuurkaart

Gebiedsvisiekaart Stadionpark



Koers op Zuid

Veranderen en toch jezelf blijven - Uitwerking Omgevingsvisie Rotterdam

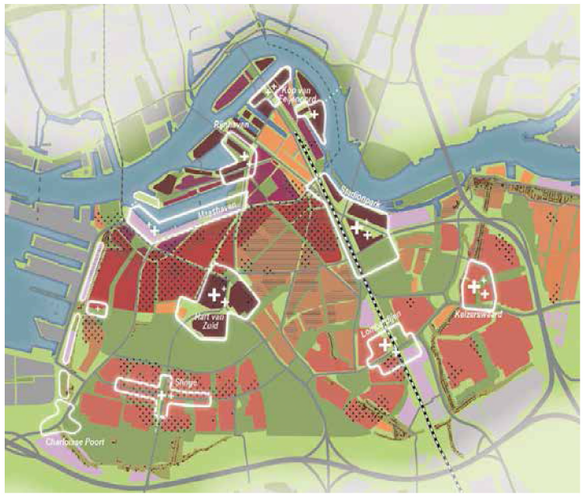
In 2023 is Koers op Zuid vastgesteld, de gebiedsuitwerking van de omgevingsvisie voor Rotterdam-Zuid. Zuid heeft ruim 200.000 inwoners en de kracht van Zuid nu is de grootstedelijke energie, een divers straatleven en een unieke diversiteit aan culturen met sterke multiculturele netwerken en tradities. Veel mensen, van alle leeftijden, voelen zich sterk verbonden met Zuid en voelen zich er thuis. Hoe kan Zuid veranderen en toch zichzelf blijven? Hoe kan het een plek worden waar bewoners zich thuis blijven voelen en nieuwe bewoners zich welkom voelen? De ambitie is om het DNA van Zuid als basis te gebruiken om verder te bouwen aan Zuid. De drie karakteristieke eigenschappen van Zuid zijn:

1. *Experiment:* Zuid bestaat uit verschillende werelden en sociale netwerken, ontstaan vanuit vernieuwingsbewegingen
2. *Ondernemerschap:* sociale betrokkenheid, innovatie, voruitstrevende sociale woningbouw, het organiserend vermogen van bewoners
3. *Open stad:* telkens weer een plek waar nieuwe groepen inwoners hun thuis vonden, samenleven (soms harmonie, soms frictie), sterke jongerencultuur

In het document worden drie hoofdkeuzes gemaakt voor de doorontwikkeling van Zuid:

1. *Een verbonden, groen en gezond Zuid:* We pakken de buitenruimte en infrastructuur op Zuid groots aan en zetten in op meer groen in de wijken, ontmoeting, gezondheid en klimaatadaptatie.
2. *Zuid maakt werk van de toekomst:* We zetten fors in op de versterking van de economie van Zuid. De innovatie- en veerkracht van Zuid groeit. Ieder een kan meedoen en meewerken in de economische transitie.
3. *Thuis op Zuid in je eigen wijk:* Nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan karakteristieke en vertrouwde woonbuurten. Met hart voor sociale cohesie en het belang van huidige bewoners. Verduurzaming zetten we in om wijken toekomstbestendig te maken. Zo blijft het aantrekkelijk wonen op Zuid.

Wat er over Feyenoord City wordt gezegd, overlapt grotendeels met de stukken uit de Oostflank. Een belangrijke aanvulling is echter dat de parkgordels in de Oost-West richting de ruggengraat vormen van het groennetwerk op Zuid, terwijl het groen langs de spoorzone de parken Noord-Zuid met elkaar verbindt. Dit laatste wordt ook wel de Willems-as genoemd, die loopt van de Willemsbrug tot Lombardijen.



Kaart 'Thuis op Zuid in je wijk' uit de Oostflank



Rotterdams Weerwoord

De gemeente Rotterdam, het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, waterschap Hollandse Delta, Hoogheemraadschap van Delfland en Evides Waterbedrijf bouwen de komende jaren verder aan een klimaatbestendig Rotterdam. Dit doet de gemeente samen met de bewoners, in stad, straat en tuin op basis van het programma Rotterdams Weerwoord. Als stad in de delta van Nederland met een dalende bodem is Rotterdam kwetsbaar voor de gevolgen van klimaatverandering. Klimaatadaptatie is nodig, want de gevolgen van extremer weer raken iedereen. Om hevige regenval, maar ook langdurige droogte en hitte, grondwateronder- en overlast en bodemdaling aan te pakken zijn sneller en meer ingrepen noodzakelijk in openbaar gebied en op particulier terrein. Nu maatregelen nemen vermindert schade straks. Tegelijkertijd is flexibiliteit nodig om de aanpak bij te kunnen stellen op basis van nieuwe inzichten. Het Programmakader Rotterdams WeerWoord 2030 bevat plannen en acties die nodig zijn om Rotterdam klaar te maken voor klimaatverandering. In de bijbehorende Klimaatwijkkaart van Oud Ijsselmonde en Beverwaard staan de belangrijkste klimaatopgaven voor Feyenoord City op een set kaarten. De Uitvoeringsagenda Rotterdams WeerWoord 2023-2026 is ook gekoppeld aan het programmakader en beschrijft concrete acties en maatregelen. Het document Klimaatopgaven in Kaart 2030 geeft achtergrondinformatie waarop het programmakader is gebaseerd.



Woonvisie 2040

De Rotterdamse Woonvisie is een toekomstige blik op Rotterdam als aantrekkelijke woonstad in 2040; een betaalbare stad voor iedereen, een diverse en inclusieve stad en een innovatieve woonstad met lef. Deze ambitie, de brede maatschappelijke ontwikkelingen en de 10 uitgangspunten uit het Woonakkoord komen samen in vier pijlers:

1. *Meer en betaalbare woningen:* 3500-4000 nieuwbouwwoningen per jaar, waarvan 65% betaalbaar (sociaal- en middensegment)
2. *Toekomstbestendige en vitale wijken*
3. *Huisvesting van doelgroepen:* aandacht voor groepen Rotterdammers die minder kansen hebben op de woningmarkt en woningen passend bij inkomen/ zorgbehoefte
4. *Betere positie op de woningmarkt:* toegankelijke, inclusieve en eerlijke huurmarkt



NPRZ

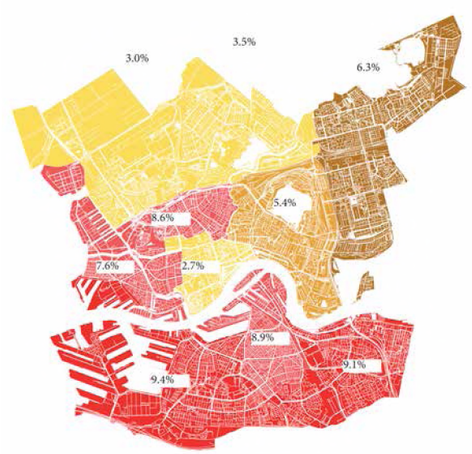
In het Nationaal Programma Rotterdam Zuid (NPRZ) werken Rijk, de gemeente Rotterdam, corporaties, zorginstellingen, schoolbesturen, bedrijfsleven, politie en Openbaar Ministerie aan een gezonde toekomst voor Rotterdam-Zuid. Samen willen deze partners ervoor zorgen dat opleidingsniveau, arbeidsparticipatie en woonkwaliteit in 20 jaar stijgen naar het gemiddelde van de vier grote steden in Nederland. De weg die Zuid moet afleggen staat beschreven in de uitvoeringsplannen. Het resultaat na tien jaar NPRZ is dat het beter wordt op Zuid. Dit stemt zeer hoopvol en geeft bewoners en de partners in het NPRZ het bewijs dat hun inspanningen effect hebben. Maar het zijn nog broze verworvenheden. De uitdagingen op Zuid zijn legio. Daarom is het belangrijk dat de komende jaren wordt doorgepakt, op zijn Rotterdams!

1.8 UITDAGINGEN EN KANSEN ROTTERDAM ZUID

Rotterdam Zuid is, onder andere met het NPRZ en de extra focus van de omgevingsvisie op dit stadsdeel, bezig met een inhaalslag. Het stadsdeel liep en loopt op een aantal vlakken achter bij de stad Rotterdam als geheel en ook in vergelijking met de andere grote steden. Met ongeveer 200.000 inwoners is Rotterdam-Zuid namelijk even groot als Eindhoven. Dit is bijvoorbeeld het geval op het gebied van onderwijs, werkgelegenheid, gezondheid, sport en openbare ruimte. Dat geldt ook, hoewel in mindere mate, voor het plangebied van Feyenoord City. Dit is te zien in de kaartjes hieronder die in het Masterplan van 2019 waren opgenomen en nog steeds illustratief zijn voor de opgave De laatste decennia is voor Rotterdam-Zuid veel beleid ontwikkeld en zijn er vele plannen gemaakt en gerealiseerd (o.a. Kop van Zuid), die daadwerkelijk tot positieve veranderingen hebben geleid.

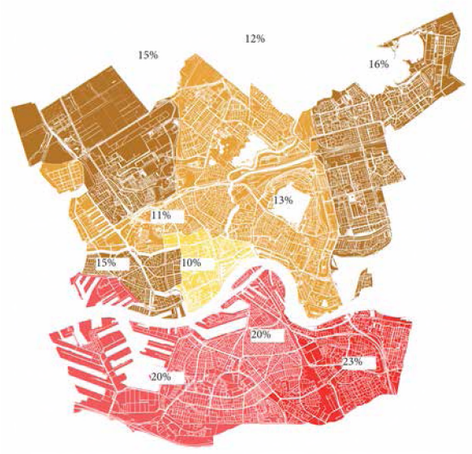
Het plangebied Feyenoord City heeft daar tot op heden nog weinig van geprofiteerd en aan bijgedragen, op de realisatie van de Veranda na. En dat terwijl de potentie van het gebied groot is, met veel ruimte voor herontwikkeling, verdichting en verbetering en met een aantal belangrijke iconen en trekkers. Kortom, het latente potentieel van het plangebied is in afwachting van verdere ontwikkeling! De gebiedsontwikkeling Feyenoord City kan fungeren als katalysator voor de ontwikkeling van Rotterdam Zuid en als aanjager van positieve sociale verandering door het scheppen van banen, de realisatie van sociale voorzieningen en betaalbare en hoogwaardige woningbouw. Daarnaast kan de inrichting van (groene) recreatiegebieden voor en nabij dichtbebouwde wijken, actieve vrijetijdsinvullingen en een gezonde levensstijl ondersteunen en bevorderen.

Bron: Gemeentelijke Gezondheidsdienst Rotterdam-Rijnmond (cijfers 2017)



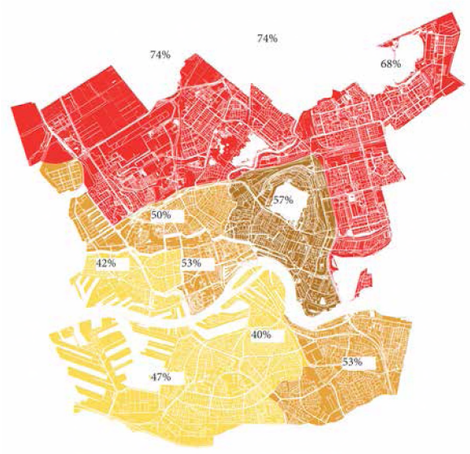
#werk

18% van de bevolking
is werkeloos of op zoek naar een baan



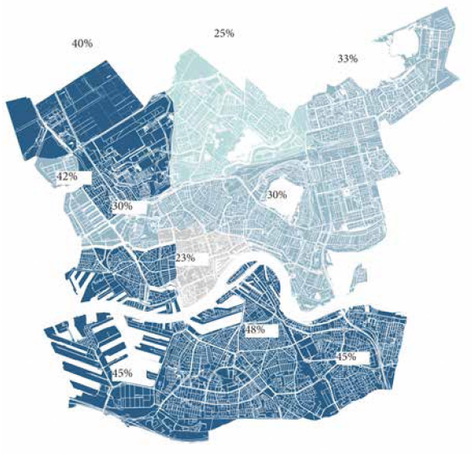
#gezondheid

1 op de 5 inwoners
is te zwaar



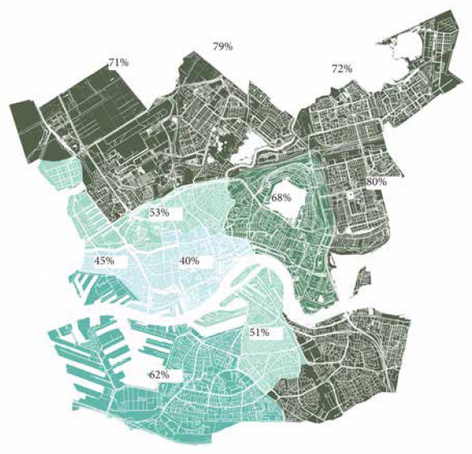
#sport

60% van de bevolking
is geen lid van een sportclub



#onderwijs

1 op de 2 inwoners
heeft geen HAVO/VWO/MBO-diploma



#openbare ruimte

1 op de 2 inwoners
vindt dat de groenvoorziening niet voldoende is


stadion feyenoord

02

AMBITIE

2.1 OPGAVE

Er zijn veel conclusies te trekken uit het vorige hoofdstuk die belangrijke input vormen voor de te formuleren opgave voor de gebiedsontwikkeling Feyenoord City, die in de volgende hoofdstukken in een masterplan gevat wordt. In de naaststaande figuur is de belangrijkste input samengevat in een SWOT-analyse.

Het is de opgave om de zwaktes aan te pakken door barrières te slechten en van Feyenoord City een continue, sociaal veilig en aantrekkelijk stedelijk weefsel te maken. Hierbij worden de sterktes optimaal benut, door bestaande kwaliteiten en energie te gebruiken, de drie grote trekkers duidelijk te positioneren en Feyenoord City op de kaart te zetten als hét sport- en leisuregebied van Rotterdam.

De kansen worden hierbij ook maximaal benut: de vele onbebouwde ruimte, de nieuwe stedelijke projecten (HOV-lijn en station Stadionpark) waardoor de bereikbaarheid verbetert en een centrumknoop kansrijk is, de ligging aan de rivier en de nieuwe ontwikkelingen en dynamiek die de kwaliteit van de stad op ooghoogte verder vergroten, zoals het getijdenpark. Tegelijkertijd wordt ervoor gewaakt dat de bedreigingen geen realiteit worden. Feyenoord City wordt een inclusieve plek en verbetert de kwaliteit van leven van de omliggende wijken. Daarnaast wordt het gebied klimaatadaptief en duurzaam ingericht.

strengths

- Er zijn drie grote trekkers in het gebied aanwezig: de Kuip, het Topsportcentrum en de Pathé bioscoop met de (ondersteunende) leisure eromheen.
- Het gebied heeft nu al een sport- en leisure-imago; dit kan, aangevuld met maatschappelijk programma, een aantrekkelijke basis vormen voor het gebied.
- In de afgelopen jaren zijn er al verschillende initiatieven ontpopt in het gebied (o.a. placemaking rond het thema urban sports), waardoor er al bestaande kwaliteiten en energie aanwezig zijn, die ingezet kunnen worden als aanjager voor verdere verlevendiging en identiteitsvorming.

weaknesses

- Het gebied is geen continue stad, het stedelijk weefsel is niet aangehecht; de ruimte en het functioneren zijn versnipperd.
- Grote, stedelijke infrastructuren doorsnijden het gebied als sterke barrières.
- Op het gebied van onder andere onderwijs, werkgelegenheid, gezondheid, sport en openbare ruimte loopt Rotterdam Zuid achter ten opzichte van de rest van Rotterdam en andere steden.
- De sociale veiligheid in en de aantrekkelijkheid van het gebied zijn niet groot.
- De hoofdwegen en het Varkenoordseviaduct zijn onaantrekkelijk, versteend ingericht en niet goed begeleid door bebouwing, met onaantrekkelijke gevels (of geen gevels), geluidsoverlast en maar weinig oversteekmogelijkheden.
- Er is veel zichtbaar parkeren op maaiveld in het gebied, wat de visuele kwaliteit en het efficiënt ruimtegebruik niet ten goede komt.

opportunities

- Dit is een groot gebied met veel onbebouwde ruimte, die herontwikkeld kan worden, tussen de grote en belangrijke stedelijke infrastructuurbundels.
- De nieuwe HOV-verbinding met de stadsbrug en het station, vormt een kans voor de connectiviteit van het gebied.
- De komst van het nieuwe Station Stadionpark vormt een kans voor de ontwikkeling van een centrumstedelijke knoop, met een mix van grootstedelijk wonen, kantoren, winkels, leisure, cultuur, zorg, horeca, onderwijs en bedrijfsruimten (met nieuwe arbeidsplaatsen), en voor het leggen van de Oost-Westverbinding tussen Hillesluis en de rivier; zo profiteert de omgeving van de aanwezigheid van het spoor in plaats van dat het slechts een barrière vormt.
- De ligging aan de Nieuwe Maas en de komst van het getijdenpark vormen belangrijke kansen voor een aantrekkelijke rivieroever met bestemmingen en recreatieve routes (zoals het Maasparcours en Rondje Stadionpark) waar de wijken in en rondom Feyenoord City van kunnen profiteren; de rivier kan zo meer worden dan slechts een watersnelweg.
- Herontwikkeling en verdichting creëert kansen voor het realiseren van een veilige, gezonde en comfortabele 'stad op ooghoogte' met aandacht voor interactie en ontmoeting; waarin tegelijkertijd ruimte is voor grote bezoekersstromen om vlot en zonder moeite naar de juiste plekken te gaan.
- Er zijn wensen voor een nieuwe (culturele) trekker, een kwaliteitsimpuls in het Varkenoordsepark, het verbinden van Colloseumplot en Waterkant met een spooroverkluizing en versmalling van het spooremplacement wat extra ruimte geeft voor nieuwbouw in de stationsomgeving.

threats

- Het is belangrijk dat Feyenoord City geen opzichzelfstaand gebied wordt, maar dat het een inclusieve plek wordt en de omliggende wijken juist profiteren van Feyenoord City, bijvoorbeeld door middel van doorgroeimogelijkheden qua woningen en nieuwe bewoners die gebruik maken van de detailhandel op de Beijerlandselaan (in Feyenoord City komt daarom niet veel nieuwe detailhandel). Zo is het gebied niet alleen voor de nieuwe bewoners, maar wordt de kwaliteit van leven voor de omliggende NPRZ-wijken ook verbeterd. Concreet voorbeeld: het is niet inclusief als je moet inchecken via poortjes om vanuit Hillesluis het spoor over te kunnen lopen langs het station. Het is belangrijk om op dit soort zaken te letten bij de planontwikkeling.
- Vanuit klimaat en duurzaamheid is er bestaande problematiek, zoals hittestress en een tekort aan biodiversiteit (vooral in de Stadiondriehoek), overstromingsrisico's in het buitendijks gebied van de Veranda en Waterkant, een grote elektriciteits-, warmte- en koudevraag (integraal oplossen met Hillesluis en Bloemhof) en er is een zoekgebied aquathermie bij de aanlanding van de nieuwe brug.

Kop van Zuid-Entrepot

Feijenoord

De Esch

Katendrecht

Eiland van Brienenoord

Afrikaanderbuurt

Bedrijvenpark
Stadionweg

Zomerland

Bloemhof

Hillesluis

Sportdorp

Sportcampus

Park De Twee Heuvels

Kreekhuizen

Vreewijk

2.2 DOELSTELLINGEN

Op basis van de SWOT-analyse zijn de volgende doelstellingen voor Feyenoord City bepaald, die samengebracht zijn in de ambitieroos hiernaast:

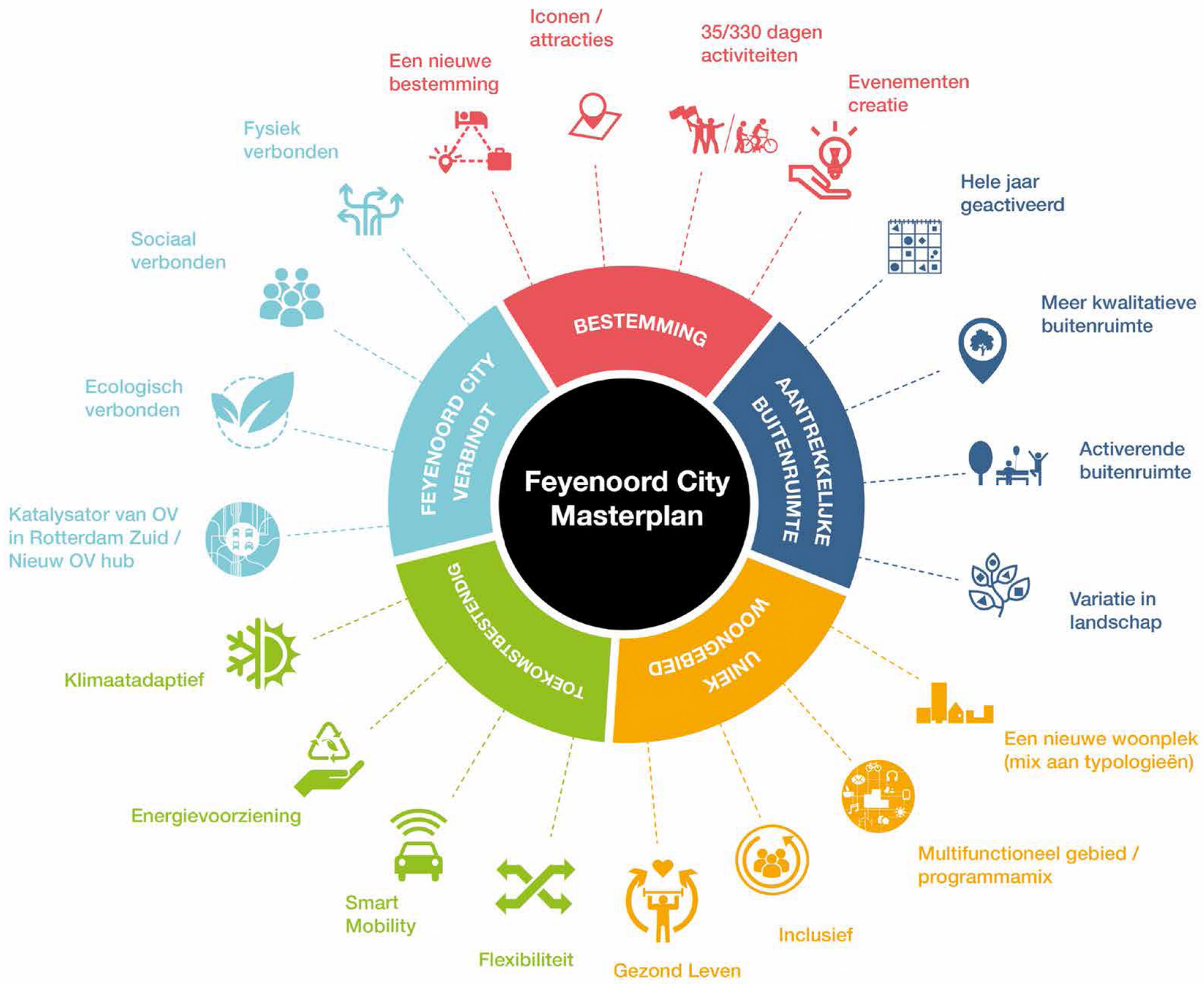
Feyenoord City verbindt
Verbonden en open met een inzichtelijk netwerk van straten, ruimtes, gebouwen en activiteiten dat de omringende gemeenschappen samenbindt.

Bestemming
Een gebied dat bewoners uit de omliggende wijken en mensen uit Rotterdam, Nederland en de rest van de wereld graag bezoeken en dat om verschillende redenen en door een veelheid aan activiteiten aantrekkelijk is om te verblijven.

Levendig netwerk van aantrekkelijke buitenruimtes
Een duurzaam en gezond gebied, met groene routes en ruimtes die uitnodigen tot bewegen, sporten en andere activiteiten. Met actieve ontspanning, wandelen, hardlopen en fietsen en het uitrusten daarvan, proberen we een gezonde levensstijl te ondersteunen en te bevorderen.

Uniek woongebied
Feyenoord City wordt een nieuw stadsdeel waar een belangrijk deel van de woningbouwopgave van Rotterdam wordt ingevuld. Een uniek gebied met natuur, sport, leisure en horeca, goed bereikbaar per OV, werk op loopafstand en nabij het centrum van Rotterdam, waarin mensen van alle leeftijden en achtergronden kunnen wonen, werken, leren en recreëren.

Toekomstbestendig
Blijvend en flexibel met ruimtes en gebouwen voor de lange termijn, waar plaats is voor groei en verandering. Een gebied dat klaar is voor nieuwe energieconcepten, voorbereid op klimaatverandering en veranderingen in mobiliteit en gebruik.



2.3 STRATEGIEËN

FEYENOORD CITY VERBINDT

Feyenoord City wil Zuid, de stad en de Maas verbinden. Daarbij gaat het zowel om het verbeteren van fysieke verbindingen in Rotterdam-Zuid, door betere fiets- en voetgangersverbindingen, aaneengesloten groengebieden en beter OV, als ook om sociaal maatschappelijke verbindingen. Mensen verbinden en ze de kans geven zich te ontwikkelen staat centraal in Feyenoord City.

Fysiek Verbonden

De ruimtelijke structuur van Feyenoord City slecht barrières voor voetganger en fietser. Er komt een doorlopend stedelijk weefsel, waardoor nieuwe verbindingen ontstaan. Er komen nieuwe openbare ruimtes en focuspunten bij, maar zeker zo belangrijk: het project zoekt de verbinding met de aangrenzende wijken en met de Nieuwe Maas. Zo komt de rivier ineens op loopafstand te liggen van buurten die nu nog tegen het spoor aan liggen. Onder andere de nieuwe HOV-verbinding van Kralingse Zoom tot Zuidplein, het nieuwe station Stadionpark met publiek toegankelijk stationsplein en Oost-Westroute tussen Hillesluis en de rivier, de nieuwe brug, het verhoogde maaiveld dat via de Stadskant over het spoor naar Waterkant loopt, het getijdenpark met het Maasparcours, het Rondje Stadionpark en de directe lijn van de Oranjeboomstraat door Waterkant naar het Cor Kieboomplein maken deze nieuwe verbindingen mogelijk.

Sociaal Verbonden

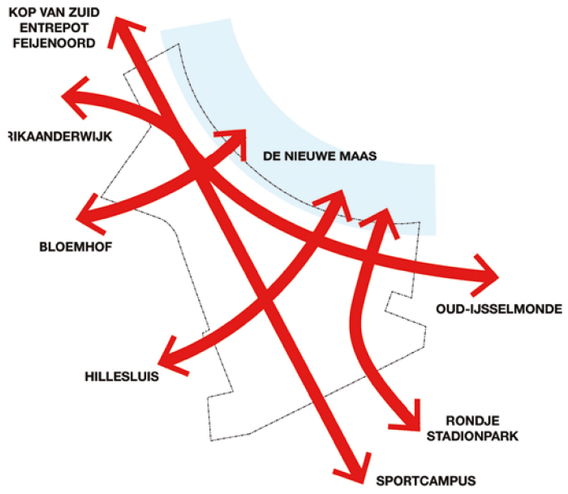
Feyenoord City brengt mensen in Rotterdam-Zuid samen door het creëren van een inclusieve omgeving vanuit een ruimtelijk en programmatisch perspectief. Dit gebied verbindt mensen van alle leeftijden en achtergronden en wordt een aantrekkelijke plek om te wonen, werken en recreëren. Centraal staan de 'urban activities' leisure en sport, met hun kracht om een positieve bijdrage te leveren, waarmee Feyenoord City gezond leven, onderwijs, kansen voor werk en talentontwikkeling ondersteunt en promoot.

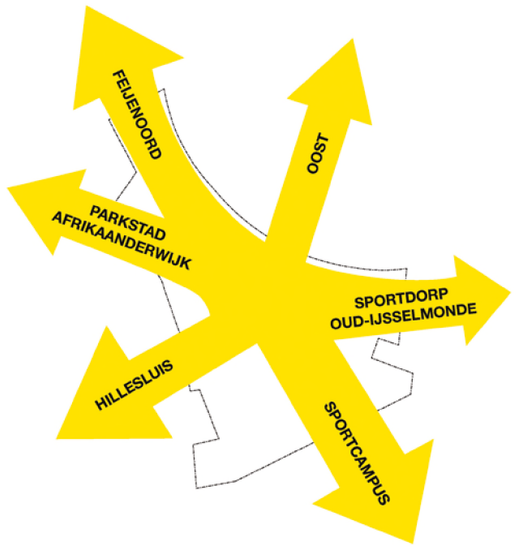
Ecologisch Verbonden

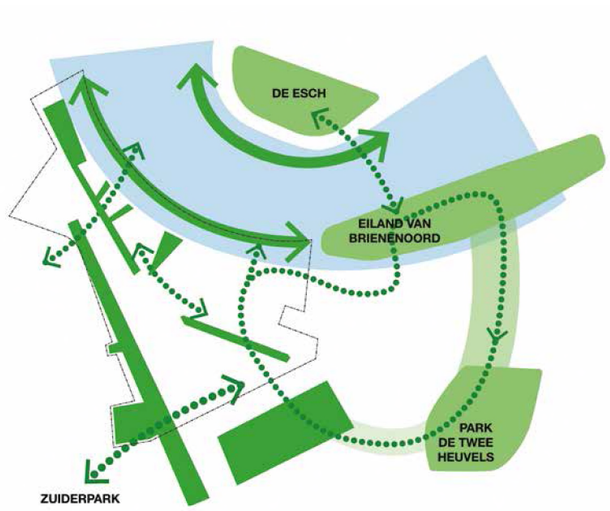
In Rotterdam-Zuid speelt de Nieuwe Maas een grote rol bij het creëren van nieuwe ecologische en recreatieve kwaliteiten. Parken en sportterreinen op Zuid vormen nu al een netwerk van meer gecultiveerd groen, de Gordel van Smaragd genoemd, met onder andere het Zuiderpark en park de Twee Heuvels. Feyenoord City, samen met het Eiland van Brienenoord, voegt daar een derde grote groene, ecologische structuur aan toe: een getijdenpark van Mallegat tot en met het Eiland van Brienenoord, dat in zichzelf een ecologische verbinding is met hoge natuurwaarde als intergetijdennatuur. Het biedt de huidige en nieuwe bewoners van Feyenoord City de mogelijkheid de riviernatuur die straks aan hun voordeur ligt zelf te ervaren. Voor de natuur worden daarin luwe plekken gecreëerd. Ook een groene/ecologische inpassing van de brug hoort hierbij. Aanvullend wordt de Willemsas versterkt als groene, ecologische structuur, krijgt het Varkenoordsepark een kwaliteitsimpuls, worden er groene pleinen, straten en netwerken gerealiseerd in- en tussen de deelgebieden (verbonden met de omgeving) en dragen de gebouwen bij aan de ecologische kwaliteit in het gebied.

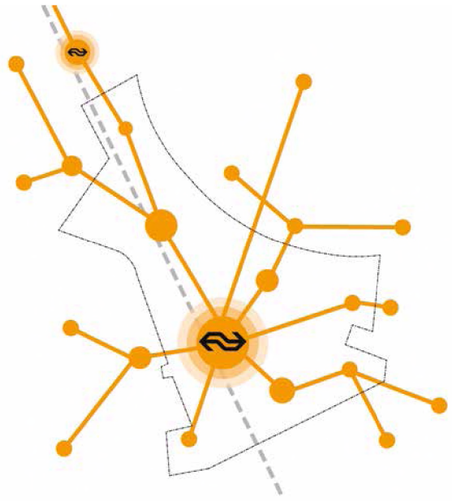
Katalysator van OV in Rotterdam-Zuid / Nieuw OV Hub

De eerdere plannen voor Stadionpark en Feyenoord City hebben, door de potentie van het gebied te laten zien, gewerkt als katalysator voor het besluit dat er een nieuwe HOV-lijn gaat komen van Kralingse Zoom tot Zuidplein, met in dit gebied het nieuwe station Stadionpark en de nieuwe stadsbrug. Andersom is de komst van station Stadionpark weer een katalysator voor het ontwikkelen van een stevige stationsknoop. Er komt een hoogstedelijk centrumgebied met nieuwe woningen en voorzieningen voor bewoners en bezoekers. Dit leidt weer tot kansen voor de realisatie van nieuwe mobiliteitsvoorzieningen, zoals P&R-voorzieningen, fietsparkeerplaatsen en innovatieve deelsystemen voor fietsen en auto's, waardoor Feyenoord City gefaseerd kan uitgroeien tot een hoogwaardige regionale 'mobility hub' waar alle bewoners van Rotterdam-Zuid in de toekomst gebruik van kunnen maken. Hiermee wordt Rotterdam-Zuid beter verbonden met de rest van Rotterdam en met heel Nederland. Tevens biedt de omvang van het programma kansen voor het versterken van de OV/busstructuur in de omliggende wijken. Daarnaast leent deze waterfrontontwikkeling zich uitstekend voor vervoer over water, denk aan openbaar vervoer over water, watertaxi's en rondvaarten.









BESTEMMING

Als multifunctionele ontwikkeling, op een unieke locatie, met iconische gebouwde en landschappelijke elementen en veelzijdige en flexibele functies en buitenruimtes, heeft Feyenoord City alle ingrediënten in zich om een gewilde bestemming voor bezoekers uit Rotterdam-Zuid, Rotterdam en daarbuiten te worden.

Een Nieuwe Bestemming

Feyenoord City moet een interessant stuk Rotterdam worden waar gewoond, gewerkt, gesport en gerecreëerd wordt, waar iedereen naartoe kan gaan om te ontspannen én waar je deel uitmaakt van het sociale leven van Rotterdam. Het wordt een plek waar je vrienden ontmoet, nieuwe mensen leert kennen en 'waar je ziet en gezien wordt', een plek waar je consumeert, werkt, uitgaat of waar je graag bent omdat het er prettig verblijven is. Daarmee draagt Feyenoord City bij aan een inclusieve stad omdat het een brede, ongedwongen interactie mogelijk maakt. Om deze ambitie te verwezenlijken zijn de inrichting van de openbare ruimte (flexibel te programmeren, aangenaam en toegankelijk) en het realiseren van goede verbindingen met de omgeving net zo belangrijk als de realisatie van een goede stedelijke mix van functies/trekkers en een plek met een sterke eigen identiteit.

Iconen / Attracties

Met de Kuip heeft Feyenoord City een grote, beeldbepalende trekker, waarmee het gebied op de kaart wordt gezet. Daarnaast zijn er meer attracties, zoals het Topsportcentrum en de Pathé bioscoop, en komen er nog meer bij, zoals het getijdenpark, de nieuwe brug en station Stadionpark. De Kuip, de thuishaven van de voetbalclub Feyenoord, is een gemeentelijk monument en een belangrijk ankerpunt in de omgeving, zowel visueel (uitzicht op de Kuip wordt door velen gewaardeerd) als programmatisch (op wedstrijddagen is het hier erg druk). Feyenoord blijft voetballen in de Kuip. Om dat mogelijk te maken is een renovatie van het gebouw in de nabije toekomst noodzakelijk. Dit biedt kansen om de Kuip niet alleen intern efficiënter te organiseren, maar ook meer de relatie aan te gaan met de omgeving. De Kuip krijgt zo een centrale plek in de bruisende Stadiondriehoek en de verschillende zijden worden benaderbaar en aantrekkelijk geprogrammeerd. Het Getijdenpark Feyenoord is prachtig ontworpen in aansluiting op de verschillende waterniveaus, waarbij bij inkomend en uitgaand tij verschillende soorten waterplanten tevoorschijn komen. Binnen het door de dam beschermde gedeelte van het getijdenpark kunnen voetgangers vanaf drijvende vlonders, die de voetgangerservaring laten doorlopen tot in het water, genieten van de meeslepende ervaring die de Maas biedt. Vanuit het getijdenpark is er ook uitzicht op de brug, een nieuw icoon van de stad Rotterdam, die de verbinding legt met de noordoever. Vanaf de brug, maar ook vanaf de Riederlaan in Hillesluis, zie je de stationskap van station Stadionpark al liggen. Samen vormen deze iconen/attracties de levensader van Feyenoord City.

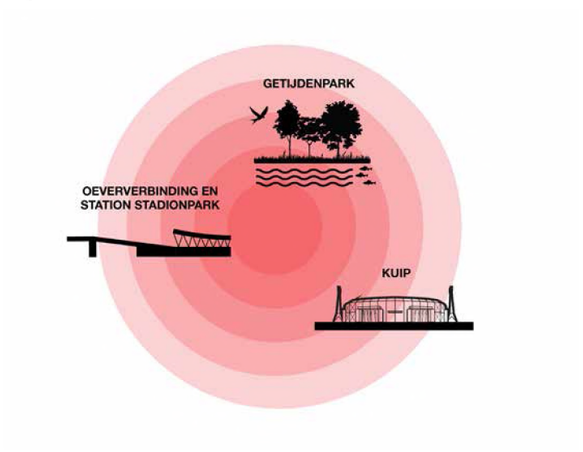
35 / 330 Dagen Activiteiten

Feyenoord City is een plaats vol levendige activiteiten en evenementen; op circa 35 dagen per jaar worden in de Kuip voetbalwedstrijden gespeeld, wat merkbaar is in het gehele gebied. Op de normale dagen waarop geen wedstrijd wordt gespeeld, biedt Feyenoord City een gevarieerde reeks attracties en evenementen, waar bezoekers zich ook uitgenodigd voelen om zelf dingen te doen. Er is plaats voor spontane activiteiten waar andere mensen met plezier naar kunnen kijken: optreden en gezien worden! De hoogteverschillen in het gebied vormen een soort 'minitheaters' en nodigen uit tot bewegen en samen sporten. Het waterfront met het getijdenpark zal veel spontane en georganiseerde activiteiten uitlokken, net als het multifunctionele Mallegatpark, waar activiteiten zoals (kinder)markten en informele sportevenementen kunnen worden georganiseerd. Het rivierfront is één lange route langs de Maas (het Maasparcours) waar inwoners van het gebied elke dag van kunnen genieten en waar ze zich kunnen ontspannen. De openbare ruimtes kennen een veelzijdig ruimtelijk ontwerp en actieve, diverse programmering van de omliggende plinten en bebouwing, waardoor sociale veiligheid gegarandeerd wordt en er het hele jaar door verschillende activiteiten mogelijk zijn.

Evenementencreatie

Feyenoord City is een plek voor mensen, waar het heden wordt verbonden met het verleden, en waar het ruimtelijk ontwerp een combinatie biedt van straten en ruimtes die samen belangrijke centra voor activiteiten en bijeenkomsten vormen. Er zijn ruim genoeg plekken waar informele evenementen kunnen plaatsvinden; de openbare ruimte is ontworpen om verschillende typen evenementen te kunnen huisvesten, van sportevenementen in de buitenlucht en culinaire festivals tot nieuwe lokale initiatieven. De drie belangrijkste groene parken, het Mallegatpark, het Varkenoordsepark en het getijdenpark, bieden diverse gebruiksmogelijkheden, van sportactiviteiten tot culturele of educatieve activiteiten. Het zijn plekken om samen te komen en te verblijven, maar daarnaast ook gedenkwaardige overgangsgebieden. Met hun combinatie van verschillende landschappen, ondersteund door cafés, restaurants, kiosken en gemeenschapscentra rond de groenstructuur, vormen ze een bestemming en een centrum om te sporten, vrienden te ontmoeten, te zonnen in de zomer, te ontspannen tijdens de lunchpauze of te genieten van een picknick.









AANTREKKELIJKE BUITENRUIMTE

Feyenoord City biedt buitenruimtes die aantrekkelijk zijn zowel voor bewoners en bezoekers van het gebied zelf als voor bewoners en bezoekers van de omliggende wijken. Er ontstaat een aantrekkelijke mix en zonering van levendig en rustig, actief en relaxed, stedelijk en natuurlijk. Samen vormen ze een aaneengesloten netwerk van toegankelijke buitenruimtes die zich doorzetten tot in de aangrenzende stadsdelen. Het getijdenpark verbindt Mallegat met het Eiland van Brienenoord, Hillesluis wordt via het stationsplein en het Varkenoordsepark verbonden met de Stadiondriehoek en over het spoor zijn de Stadskant en Waterkant met elkaar verbonden.

Hele Jaar Geactiveerd

Feyenoord City is het hele jaar een bestemming waar wat te zien en te beleven is: never a dull moment. Bestaande organisaties zoals Feyenoord en het Topsportcentrum zullen hier een rol in spelen met grotere en kleinere evenementen in de Stadiondriehoek. Maar ook culturele en commerciële activiteiten vinden een plek in Feyenoord City. Behalve de grotere events, worden er ook diverse kleinschalige activiteiten en evenementen met betrekking tot sport, spel, educatie, cultuur en beleving, georganiseerd vanuit het gebied en/of door mensen uit de omgeving.

Meer Kwalitatieve Buitenruimte

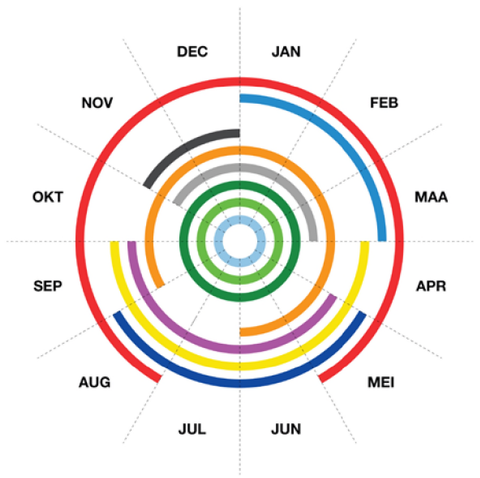
Voor een groot deel zal de huidige functionele buitenruimte vervangen worden door een kwalitatief goede buitenruimte met groen en een afwisseling van plekken met zon en schaduw, waar het goed verblijven is en die voor een veelheid aan activiteiten te gebruiken is. De oude en nieuwe gebouwen worden omgeven door een grotendeels autovrije, groene en hoogwaardig ingerichte buitenruimte die bestaat uit voetgangersstraten, pleintjes en trappen. Er worden parken en plantsoenen gerealiseerd die de bewoners en bezoekers van Feyenoord City fraai ingerichte, gezonde, groene, klimaatadaptieve ruimte bieden. Daarnaast wordt er een veilige en comfortabele ‘stad op ooghoogte’ gecreëerd met aandacht voor interactie en ontmoeting, waarin tegelijkertijd ruimte is voor grote bezoekersstromen om vlot en zonder moeite naar de juiste plekken te gaan.

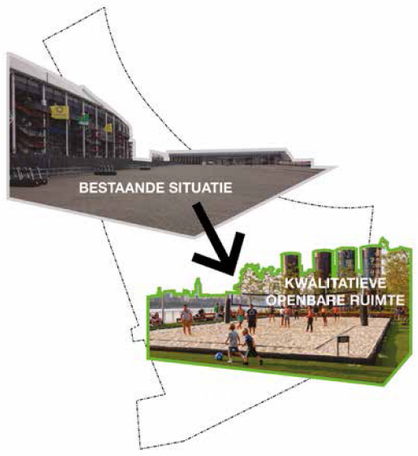
Activerende Buitenruimte

Sport en leisure activiteiten vinden plaats op zorgvuldig ontworpen locaties. Elk van deze plekken heeft een eigen specifiek karakter, van recreatieplek aan het water tot aan topsport in de Kuip. De sportbeleving in het gebied is vanzelfsprekend manifest en komt speels terug in de openbare ruimte. In sommige gevallen is deze specifiek bestemd, maar er is toch vooral ook aanleiding tot (kijken naar) bewegen, proberen, sport en spel door de hoogteverschillen, trappen, daken, groen en water die het hele projectgebied straks te bieden heeft. De buitenruimte in Feyenoord City zal uitnodigen om actief te worden, te bewegen, mee te doen, er naartoe te komen en te genieten.

Variatie in Landschap

Feyenoord City ligt tussen gebieden met verschillende landschappelijke kenmerken, die de beleving en uitstraling van het stedelijk gebied beïnvloeden. Wat nu nog de rand van de Nieuwe Maas is zal transformeren in een gevarieerd getijdenpark. De naastgelegen rivieroever is een aaneenschakeling van openbare ruimtes die sterk georiënteerd is op deze lange lijn. Er zijn groene binnenhoven in de woonwijken Waterkant, Veranda en Stadskant en er zijn koele plekken en groene hofjes, pleinen, straten, gevels en daken in de Stadiondriehoek en het gebied rond het station. Kortom: een grote variatie in landschappelijke elementen en structuren verrijkt het gebied en maakt het biodiverser, klimaatadaptiever en gezonder.









UNIEK WOONGEBIED

Feyenoord City wordt voor allerlei doelgroepen een unieke en aantrekkelijke plek om te wonen, met een reeks verschillende woningtypes, een combinatie van levendige openbare en commerciële programma's en een netwerk van hoogwaardige openbare ruimtes waarmee de toplocatie langs het bekendste kenmerk van Rotterdam, de Nieuwe Maas, ten volle benut wordt.

Een Nieuwe Woonplek
(Mix aan Typologieën)

De typologieën van het woningbouwprogramma in Feyenoord City zijn divers, waarmee kan worden voldaan aan verschillende voorkeuren en eisen. Het omvat verschillende soorten bebouwing en woontypologieën, die samen zorgen voor een hoogstedelijke woonervaring. De dichtheid en diversiteit aan programma loopt op vanaf de omliggende buurten richting het nieuwe station, waar het gebied het meest hoogstedelijk is. De Stadskant, Waterkant en de Veranda worden voornamelijk woonbuurten met interessant plintprogramma, terwijl het gebied rond het station veel gemengder is. Hier is wonen onderdeel van een diverse, hoogstedelijke programmering. Zo ontstaat er een mix van typen woonmilieus met verschillende sferen: van rustigere woongebieden tot wonen in een bruisende centrumomgeving. Er is in het bijzonder aandacht voor een goede overgang van de bestaande woonwijken naar het nieuwe hoogstedelijke gebied. Aangezien Feyenoord City een hoogbouwzone is, wordt er met verschillende, strategisch gepositioneerde en zorgvuldig ingepaste, hoogte-accenten een nieuwe skyline gecreëerd. Vanuit de stad ga je Feyenoord City ervaren en herkennen. Wandelend, fietsend of rijdend in of naar het gebied kan je je daarddor makkelijk oriënteren. Er is aandacht voor het creëren van een veilige en comfortabele 'stad op ooghoogte', met thema's als wind, bezonning en de menselijke maat.



Multifunctioneel Gebied
(Programmamix)

Feyenoord City is een afwisselend multifunctioneel gebied. Het is een gezonde leefomgeving met een grote verscheidenheid aan woningen voor een gevarieerde en inclusieve gemeenschap met mensen van uiteenlopende leeftijden en levensstadia. Het is een gebied waar allerlei voorzieningen voor bewoners bij de hand zijn: natuur, parken, rivier, zorg, onderwijs, winkels en werk, alsmede een aantal stedelijke functies zoals de Kuip, uitgaansgelegenheden, onderwijslocaties en hotels. De drie grote parken - Mallegatpark, Varkenoordsepark en het getijdenpark - dragen net als het netwerk aan kleinere plekken bij aan de kwaliteit en multifunctionaliteit van het gebied. Ze bieden kansen om stad en natuur met elkaar te verbinden.



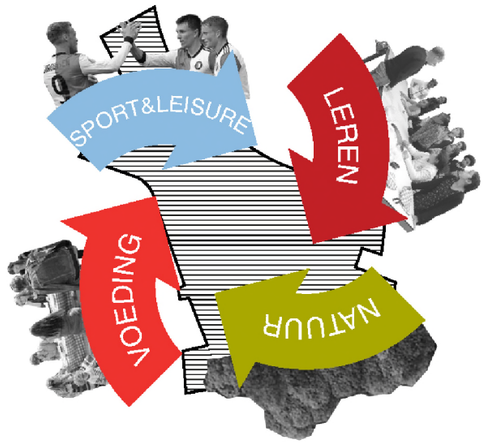
Inclusief

Feyenoord City wil een gebied zijn waar iedereen zich thuis voelt. Dit is ook terug te vinden in de woningen. We creëren woningen voor onder andere studenten, starters, jongeren, ouderen, alleenstaanden, doorstromers, en gezinnen. Ook voor woonzorgconcepten, collectieve woonvormen en bijzondere doelgroepen is het gebied geschikt. Het woningaanbod zal sociale huur en koop en huur in verschillende prijscategorieën omvatten, volgend uit de Rotterdamse Woonvisie. Feyenoord City wil een toevoeging zijn aan het woningaanbod in de omliggende wijken, een kans bieden om wooncarrière in de eigen omgeving te maken en een inclusief, gemixt, multicultureel gebied zijn, naadloos aansluitend bij de kwaliteiten van Rotterdam-Zuid.



Gezond Leven

Feyenoord City is een plek met een buitenruimte die uitnodigt tot bewegen en daardoor tot gezond leven. Hier worden mensen gemotiveerd een gezondere levensstijl na te streven door integratie van een veelheid aan ruimtes om regelmatig of incidenteel te bewegen, verbetering van sociale cohesie en ondersteunende sociale netwerken, betere toegang tot hoogwaardige huisvesting, hoogwaardige voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur, ontspanning, voeding en retail en stimulering van een aantrekkelijke woonomgeving. De vraag of iemand gaat sporten, hangt namelijk niet alleen af van de aanwezige sportfaciliteiten, maar ook van de sociaal-maatschappelijke context. Naast de voor beweging ingerichte buitenruimtes, hebben grote sportfuncties als de Kuip, het Topsportcentrum en de naastgelegen Sportcampus een sterk sportieve uitstraling en inspirerende werking. Je ziet aan alles: hier staan sport en beweging centraal.



TOEKOMSTBESTENDIG

Door flexibel ontwerp te combineren met oplossingen voor slimme mobiliteit en energiezuinige en klimaatadaptieve maatregelen wil Feyenoord City de norm bepalen voor een duurzame en toekomstbestendige ontwikkeling, met minimale impact op het milieu en flexibel genoeg om te voldoen aan veranderende maatschappelijke en economische behoeften en zich aan te passen aan klimaatveranderingen en onvoorziene stress veroorzakende factoren.

Flexibiliteit

Het Masterplan is een flexibel kader voor ontwikkeling. Het gaat om een wendbare gebiedsontwikkeling in de verschillende fases van het ontwikkelingsproces. Flexibiliteit maakt groei en aanpassing mogelijk, bijvoorbeeld door te kiezen voor een gezamenlijk rasterontwerp voor de gebouwen, die daardoor flexibel kunnen worden aangepast aan eventueel veranderende functies in de nabije en verre toekomst. Zo kunnen parkeervoorzieningen dankzij een flexibel, modulair ontwerp in de toekomst worden aangepast aan een veranderende modal split, doordat parkeerruimte ook voor andere programma's kan worden gebruikt. Dankzij de veelzijdigheid en het flexibele ontwerp ontstaat een dynamische, levendige en duurzame plek. De open ruimte in het plan kent dezelfde flexibiliteit en is op verschillende manieren te gebruiken of spontaan in gebruik te nemen.

Smart Moblity

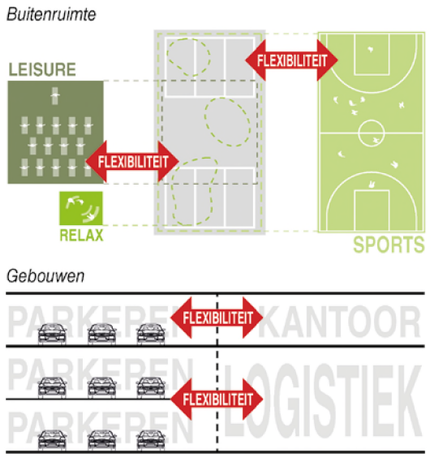
Uitstootvrij (zero-emissie), goed bereikbaar, uitstekend toegankelijk voor iedere huidige en nieuwe bewoner en bezoeker, comfortabel, flexibel en veilig zijn de zes belangrijkste doelen voor een stedelijk weerbaar en toekomstbestendig mobiliteitssysteem. De gebiedsontwikkeling Feyenoord City draagt bij aan deze doelstellingen door alle modaliteiten en de infrastructurele voorzieningen optimaal te ontwikkelen en te benutten, barrières voor fietsers en voetgangers te slechten, goede fietsparkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers te realiseren, entrees goed te positioneren, de randvoorwaarden te scheppen die ervoor zorgen dat zoveel mogelijk modaliteiten in de toekomst schoon kunnen zijn en een goede basis te leggen voor verdere versterking van het openbaar vervoer. Toekomstige bewoners zullen gebruik kunnen maken van moderne mobiliteitsdiensten zoals 'Mobility as a Service (MAAS)'.

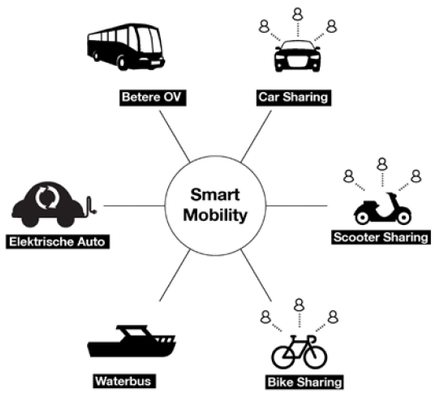
Energievoorziening

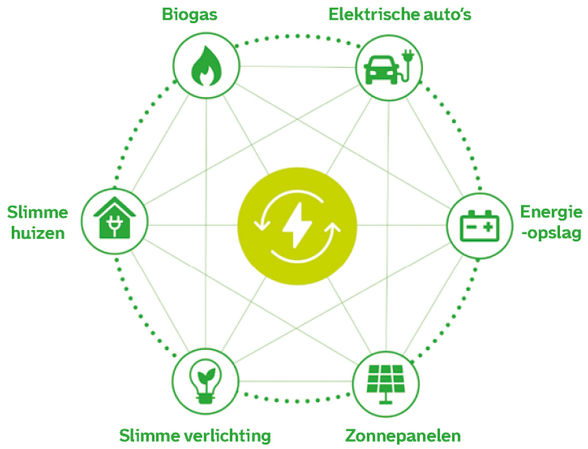
De ambitie is een CO2-neutrale energievoorziening. Dat betekent dat Feyenoord City idealiter zelfvoorzienend is wat betreft het verwarmen en koelen van gebouwen en energieneutraal wat betreft elektriciteit. En dat de jaarlijkse gemiddelde vraag naar energie voor gebouwen en faciliteiten in Feyenoord City in het gebied wordt opgewekt. Dit kan worden uitgewerkt met een warmte- en koudenet op basis van warmte-koude-opslag in de bodem of restwarmte van een duurzaam stadsverwarmingssysteem, al dan niet aangevuld met warmte uit de Nieuw Maas, en grootschalige elektriciteitsopwekking door middel van PV-panelen op daken en gevels. Aa-nvullend kan elektriciteit vanuit duurzame windparken elders worden aangevoerd. Het installeren van batterijen voor buffering en als back-upvoorziening voor de Kuip kan bijvoorbeeld ook bijdragen aan de stabiliteit van het energienetwerk van de stad. Feyenoord City ziet het als een uitdaging om in het gebied zichtbaar te maken hoe en hoeveel energie wordt opgewekt en gebruikt.

Klimaatadaptief

Het klimaat verandert en dat heeft onder andere tot gevolg dat de zeespiegel stijgt, dat temperaturen stijgen, dat de hoeveelheid neerslag die in korte periode valt toeneemt en dat langere periodes van droogte kunnen optreden. Bij het ontwerp van Feyenoord City wordt hier rekening mee gehouden. Feyenoord City ligt gedeeltelijk buitendijks en daarom zal bij de uitwerking rekening worden gehouden met de mogelijkheid van grotere afvoeren van de rivier en hogere waterstanden. Daarnaast zijn, ook binnendijks, in de toekomst stevigere hoosbuien te verwachten en geldt voor de gehele stedelijke omgeving dat zij voorbereid moet zijn op hittestress en langdurige periodes van droogte. Architectuur en landschap raken steeds meer op elkaar betrokken vanuit de noodzaak om nieuwe leefomgevingen aan de veranderende uitdagingen van het klimaat aan te passen. Van driedubbel glas en buitenzonwering tot regenwaterbuffering, van natuur inclusief bouwen tot adaptieve en passieve architectuur; gebouwen worden steeds meer een levend systeem dat met de elementen meewerkt en niet zozeer ertegenin. Ook het microklimaat in de openbare ruimte qua zon/schaduw, wind, hitte en geluid wordt meegenomen in het ontwerp. Een comfortabel, gezond en veilig microklimaat is namelijk essentieel voor het realiseren van leefbare en levendige plekken.









03

MASTERPLAN

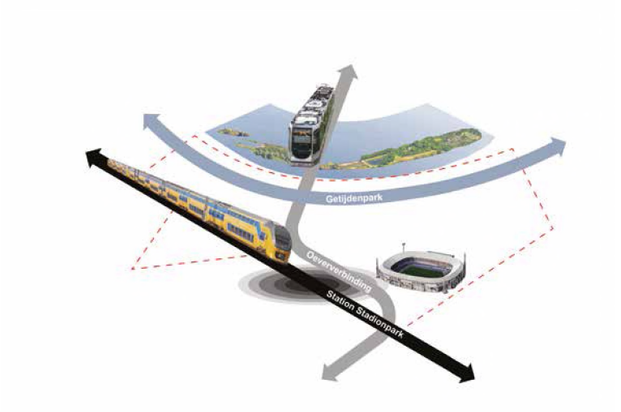
3.1 PLANOPZET

Feyenoord City wordt een levendige, hoogstedelijke stationsknoop gecombineerd met prachtig wonen aan het water. Het is een inclusieve plek waar zowel bestaande als nieuwe bewoners van Rotterdam-Zuid zich welkom voelen en waar ingezet wordt op de versterking van het bestaande sport- en leisure imago. Hierbij is er niet alleen ruimte voor georganiseerde sport- en leisurefuncties, maar worden ongeorganiseerde, spontane activiteiten nadrukkelijk gefaciliteerd en aangemoedigd. Het bruist en leeft hier, mensen komen elkaar tegen, ontmoeten, ontspannen, leren en inspireren elkaar.

De gemengde stationsknoop wordt voornamelijk geconcentreerd rondom het nieuwe station Stadionpark, terwijl de focus langs de rivier meer op wonen ligt. Hoewel er geen nieuw stadion komt, zijn de eerdere plannen een belangrijke aanleiding geweest om te starten met de ontwikkeling van dit gebied en zijn er in de tussentijd nieuwe aanjagers bijgekomen en concreter gemaakt; met als belangrijkste het Getijdenpark Feyenoord, de nieuwe stadsbrug en het station Stadionpark. Deze nieuwe aanjagers bieden Feyenoord City een enorme bereikbaarheidsimpuls en groene recreatievoorziening, waardoor het de potentie krijgt om sterk te verdichten (wonen én niet-wonen) en een grote kwaliteitsslag te maken.

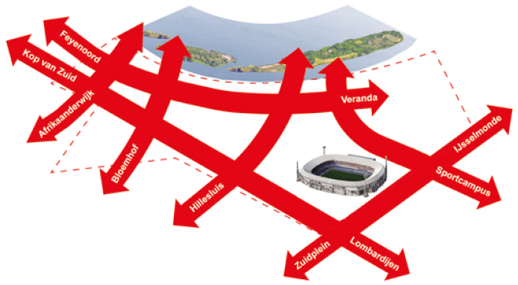
Op de pagina hiernaast is een vogelvluchttekening van het gehele Oostflankgebied te zien. Door hier een aantal lagen uit te destilleren, wordt het duidelijk dat de hoofdvorm van Feyenoord City gevormd wordt door de lange lijnen en stedelijke context, met de stadsboulevards, Willemsas en Nieuwe Maas met getijdenpark. Nieuwe langzaamverkeerverbindingen met de omgeving zullen het stedelijk weefsel van Feyenoord City aan de omgeving hechten en directe routes mogelijk maken in en door het plangebied, met als hoofdfocus het verbinden van de oude stadswijken op Zuid met de rivier. Deze verbindingen zijn aantrekkelijk vormgegeven en worden goed begeleid door bebouwing, waardoor er comfortabele, veilige en gezonde routes en plekken ontstaan. Door een slimme ruimtelijke structuur, die inspeelt op de bestaande hoogteverschillen en de infrastructurele barrières in het gebied, ontstaan nieuwe verbindingen naar de omliggende wijken en langs de rivier. Feyenoord City past naadloos in het Stadionpark en versterkt het Rondje Stadionpark.

Daarnaast laat de vogelvluchttekening zien dat Feyenoord City een belangrijke schakel is in de HOV-lijn van Alexander naar Zuidplein. Dit gebied wordt één van de belangrijke stedelijke centra van Rotterdam, zeer strategisch gelegen, niet alleen aan de HOV-lijn, maar ook aan het spoor met het nieuwe treinstation Stadionpark. Feyenoord City wordt een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsgebied voor haar bewoners en bezoekers. Er ontstaat een nieuw stuk stad met hoogwaardige openbare ruimte en een mix van functies die tezamen een daadwerkelijke toevoeging aan Rotterdam zijn. Daarnaast betekent Feyenoord City een impuls voor de omliggende wijken. De nieuwe woningen zorgen voor draagvlak voor voorzieningen en doorstromingskansen voor bewoners. Met Feyenoord City ontstaat een nieuw stuk aantrekkelijke oever, die zich mogelijk in Feijenoord verder kan doorontwikkelen. Met scholing, werk en voorzieningen worden ook de omliggende wijken aantrekkelijker om te (blijven) wonen.



GETIJDENPARK, NIEUWE STADSBRUG EN STATION ALS AANJAGERS

De komst van drie nieuwe aanjagers biedt Feyenoord City een enorme bereikbaarheidsimpuls en groene recreatievoorziening, waardoor het de potentie krijgt om sterk te verdichten (wonen én niet-wonen) en een grote kwaliteitsslag te maken. Bewoners en bezoekers kunnen straks makkelijk en snel per trein of HOV-lijn het gebied bereiken. Het getijdenpark verandert de rivier van een harde grens in een ecologische en recreatieve trekpleister voor de omliggende buurten en alle bewoners van Rotterdam om te verblijven, sporten, spelen, ontmoeten en doorheen te wandelen of fietsen.



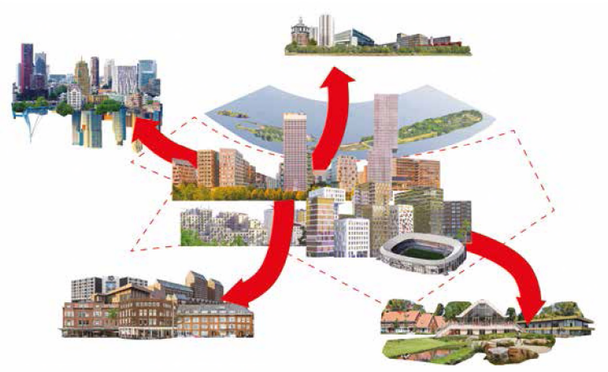
VERBINDINGEN MET DE OMGEVING

Nieuwe langzaamverkeerverbindingen worden toegevoegd om Feyenoord City aan de omgeving te hechten en directe routes mogelijk maken in en door het plangebied. De hoofdfocus ligt hierbij op het verbinden van de oude stadswijken op Zuid met de rivier door middel van comfortabele, veilige en gezonde routes en plekken. Het spoor wordt op strategische plekken overbrugd en ook de andere aanwezige barrières worden verzacht. Feyenoord City past naadloos in het Stadionpark en versterkt het Rondje Stadionpark.



HOOGSTEDELIJK WOON-, WERK- EN VERBLIJFSGEBIED MET FOCUS OP SPORT EN LEISURE

Heel Rotterdam-Zuid is op de tekentafel ontstaan en heeft altijd een heel eigen karakter gehad; bekend van zijn experimenten en bijzonder vanwege zijn diverse en jonge bevolkingsopbouw. Dit unieke karakter wordt voortgezet in Feyenoord City: open, direct, rauw, robuust, menselijk. Feyenoord City transformeert een onaantrekkelijke en relatief lege plek met loodsen en bedrijventerreinen in een hoogstedelijk en hoogwaardig gebied voor iedereen met een focus op sport en leisure. Er ontstaat een nieuw stuk stad met hoogwaardige openbare ruimte en een mix van functies die tezamen een daadwerkelijke toevoeging aan Rotterdam zijn; een aantrekkelijk woon-, werk- en verblijfsgebied voor haar diverse bewoners en bezoekers.



IMPULS VOOR RIVIEROEVER EN OMLIGGENDE WIJKEN

De nieuwe routes en bouwwerken zorgen in de traditie van Zuid voor een aaneengeschakeld geheel van straten, pleinen, trappen, winkels, zichten en torens die de zuidoever visueel en ruimtelijk dichter bij de noordoever zal brengen en die net als de Kop van Zuid een nieuwe standaard zet in het stadsleven voor de directe omgeving. Iedereen is welkom en hoort erbij. Hillesluis, Feijenoord, De Veranda en Sportdorp krijgen er een levendige buur bij. De openbare ruimte van Feyenoord City is voor iedereen, het hele jaar rond toegankelijk en te gebruiken. De openbare ruimte op Zuid is altijd het theater van sport en spel geweest, de voetbalclub Feyenoord, geboren aan de Oranjeboomstraat, is daar bijvoorbeeld uit voortgekomen. Het talent van Rotterdam-Zuid is op straat te vinden – en straks ook in de nieuwe straten van Feyenoord City.

PASSTUK FEYENOORD CITY
Stationsknoop (roze)
Wonen aan het water (oranje)

SUBCENTRA VERBONDEN DOOR HOV
Zuidplein - Feyenoord City - Kralingse Zoom
- Alexander

LANGE LIJNEN EN STEDELIJKE CONTEXT
Feyenoord City ontleent zijn structuur, inrichting, positionering en identiteit aan de stadsboulevards, de Willemsas en Nieuwe Maas met zijn rivieroeverparken.

DE OOSTFLANK
Vogelvluchttekening van de Oostflank, waar de gebiedsontwikkeling Feyenoord City onderdeel van is



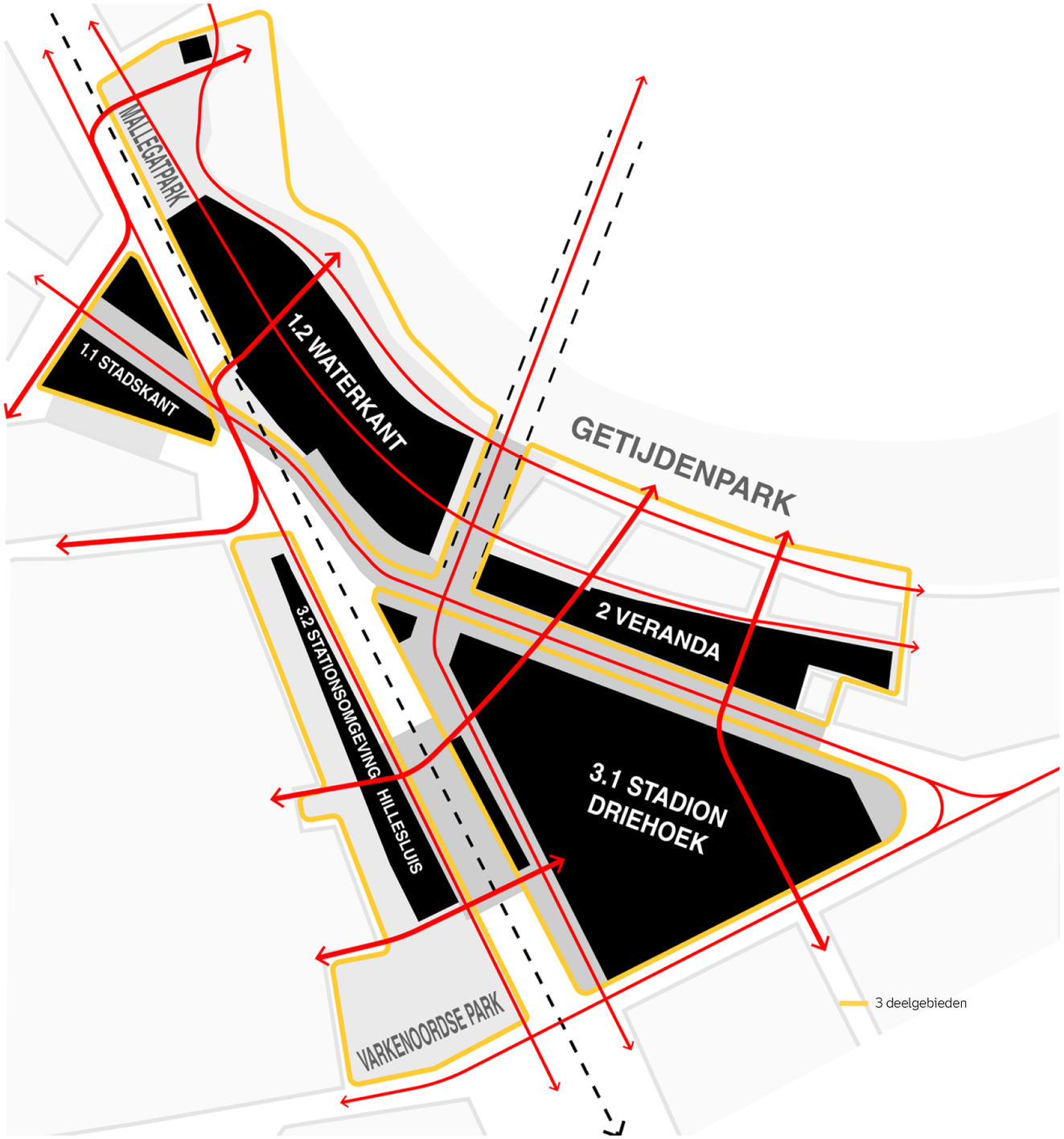
3.2 GEBIEDSONTWIKKELING

Feyenoord City bestaat uit 3 onderscheidende, onafhankelijke, maar onderling samenhangende deelgebieden. Samen vormen zij een unieke, gevarieerde, geactiveerde en verbonden stedelijke ontwikkeling. Het Masterplan legt verbindingen op meerdere niveaus: dat van de stad door middel van de skyline en dat van de buurt door middel van de ervaring van de gebruikers, de menselijke maat. De drie gebieden zijn:

1. Stadskant (1.1) en Waterkant (1.2)
In deelgebied 1 staan het slechten van barrières en het leggen van verbindingen tussen de bestaande stadswijken en de rivier centraal. Hier wordt hoogstedelijk gewoond in de nabijheid van de rivier. Deelgebied 1 bestaat uit twee delen. De Stadskant (1.1) vormt de entree naar Feyenoord City en zorgt met de zorgvuldige aansluiting op het Varkenoordseviaduct voor een vloeiende overgang vanaf de Laan op zuid en het Vredesplein het gebied in. Waterkant (1.2) zorgt op zijn beurt voor een vloeiende (hoogte-)overgang van het Varkenoordseviaduct naar de Nieuwe Maas met het getijdenpark. Dit wordt een groen, autoluw woongebied, georiënteerd op het water en nauw verbonden met de omliggende buurten en stedelijke structuren.

2. De Veranda
De Veranda zal transformeren naar een echte woonbuurt. Hoogwaardige woningbouw en voorzieningen voor de buurt vormen een mooie aanvulling op het bestaande aanbod en versterken het gemeenschapsgevoel en gevoel van nabuurschap. Daarnaast begeleidt de nieuwe bebouwing de aangrenzende stedelijke structuren en wordt de aansluiting gezocht met de omliggende buurten.

3. Stadiondriehoek (3.1) en Stationsomgeving Hillesluis (3.2)
Deelgebied 3 vormt het centrum van de hoogstedelijke stationsknoop rond station Stadionpark. Dit deelgebied bestaat uit twee delen, gelegen aan weerszijden van het nieuwe station Stadionpark. Hoewel hier ook gewoond wordt, zijn de niet-woonfuncties in dit gebied in de beleving dominant. De Stadiondriehoek (3.1) heeft nu al twee belangrijke trekkers in zich: de Kuip en het Topsportcentrum. Deze worden aangevuld met hoogstedelijk programma en buitenruimtes van hoge kwaliteit. Het Rondje Stadionpark wordt afgemaakt, de nieuwe HOV-lijn wordt zorgvuldig ingepast en er komen meer verbindingen richting de rivier en Hillesluis. In de Stationsomgeving Hillesluis (3.2) staat de aansluiting tussen het nieuwe station en de bestaande woonwijk Hillesluis centraal. Er worden nieuwe verbindingen gerealiseerd tussen Hillesluis en de rivier, de openbare ruimtes en parken krijgen een kwaliteitsimpuls en de barrière van het spoor wordt geslecht door het aanhechten van het stedelijk weefsel met nieuwe bebouwing, straten en pleinen.





3.3 PROGRAMMA

Feyenoord City moet een ontwikkeling zijn met meerwaarde voor Rotterdam-Zuid. Juist bij het programma betekent dit dat de bewoner van Rotterdam-Zuid centraal staat. In de participatie is veel input opgehaald die richting geeft aan het programma. De verdere invulling, met name van de voorzieningen en buitenruimte zal de komende jaren met de omgeving samen verder worden uitgewerkt. Feyenoord City omvat een gebouwd programma, een sociaal-economisch programma en een programma buitenruimte. Deze drie programmalagen samen dienen ter ondersteuning en versterking van een gebied als:

1. Met de stad verbonden stadsdeel als onderdeel van Rotterdam-Zuid
De programmacombinaties en daaraan toegewezen onderdelen leiden tot synergie waarmee wordt voortgebouwd op de bestaande kenmerken van het gebied, waardoor een aantrekkelijk en levendig gebied voor wonen, sport, ontwikkeling en vrijetijd ontstaat.

2. Unieke woonomgeving
Feyenoord City biedt een gevarieerd aanbod aan woonmilieus en daarbij behorende kwaliteiten en woningen van verschillende types en groottes, waarmee wordt voorzien in de behoeften van vele verschillende gebruikersgroepen: jong, oud, gezinnen, studenten, etc. Een deel hiervan bestaat uit sociale woningbouw en middeldure woningen. Uit de omgeving wordt een grote behoefte aan betaalbare woningen, maar ook specifiek woningen voor ouderen en jongeren aangegeven. Dankzij de mengeling en diversiteit van het voor het gebied beoogde programma zullen huidige en nieuwe bewoners van het gebied kunnen profiteren van een unieke en levendige omgeving alsmede (een netwerk van) hoogwaardige open ruimtes en routes voor langzaam verkeer.

3. Talentontwikkeling
Talentwontwikkeling en de mogelijkheid geven aan de inwoners van Rotterdam-Zuid om zich te ontplooien staat centraal in Feyenoord City. Sport op alle niveaus, van beginners tot sport op wereldniveau, krijgt een plek in Feyenoord City. Toegankelijke voorzieningen in gebouwen en de buitenruimte stimuleren bewegen en sporten. Maar in Feyenoord City brengen we ook werk en opleiding dicht bij de omliggende wijken. Er is ruimte voor onderwijs, bedrijfsruimte en vooral voor leerwerkplaatsen. De makersspace die nu in de tijdelijke ruimtes ontstaat zal in de gebiedsontwikkeling terugkomen en staat symbool voor deze ambitie van Feyenoord City.

4. Bestemming
Als multifunctionele ontwikkeling wordt Feyenoord City een unieke bestemming waar Rotterdammers, bezoekers, toeristen en Feyenoord-fans kunnen genieten van diverse programma's en evenementen. De Kuip en het nieuwe getijdenpark en rivierpromenade zijn blikvangers en zullen veel bezoekers trekken. Maar ook de het Topsportcentrum, de Urban Street Culture Campus, de bioscoop en de vele kleinere (culturele) voorzieningen in gebouwen en in de buitenruimte zullen veel mensen trekken. Met name rond het station is ruimte voor een extra trekker, in de vorm van een hoger onderwijsinstelling of andere potentiële trekker, passend in het gebied

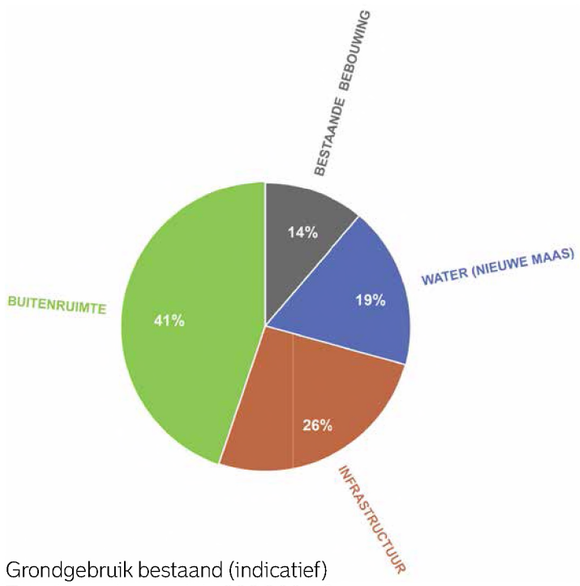
5. Aanjager voor Bereikbaarheid
Het totale programma, en de daarmee samenhangende aantallen bewoners en bezoekers, dat in Feyenoord City wordt gerealiseerd vormt een goede basis voor het nieuwe station Stadionpark en de verdere doorontwikkeling van het openbaar vervoer op Zuid.

Het totale grondgebied dat de gebiedsontwikkeling Feyenoord City omvat is ongeveer 90 hectare. In naaststaande figuur is geillustreert hoe het grondgebruik zal wijzigen door de gebiedsontwikkeling. Het oppervlak gebouw programma neemt toe van 14 naar 20%, dat geldt ook voor het oppervlak buitenruimte dat met 9% stijgt naar 50%. Die toenames gaan ten koste van het oppervlak water (door de realisatie van het getijdenpark) en infrastructuur (het opheffen van het emplacement).

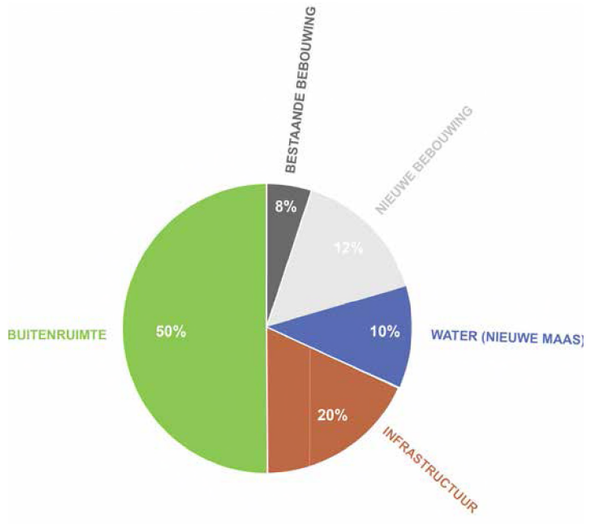
Gebouwd programma
Het gebouwd programma van Feyenoord City in dit Masterplan bestaat in totaal uit circa 1.100.000 m² bvo exclusief parkeren, waarmee in Rotterdam-Zuid een veelzijdig, levendig en aantrekkelijk gebied ontstaat. In totaal kunnen in Feyenoord City maximaal circa 7.000 – 9.500 woningen worden gebouwd, verdeeld over koop en (sociale) huur en in verschillende groottes en prijsklassen. In het gebouwde programma is ook voldoende ruimte voor maatschappelijke voorzieningen. Hierbij worden referentienormen maatschappelijk vastgoed gehanteerd en specifiek uitgewerkt voor dit gebied. Deze uitwerking zal per deelgebied plaatsvinden op het moment dat er meer duidelheid is over het exacte woningbouwprogramma en de beoogde doelgroepen. De maatschappelijke voorzieningen en het commercieel programma zullen met horeca en andere functies synergie tussen de verschillende programmaonderdelen genereren, met goed functionerende ondernemingen. Bedrijfruimtes, leerwerkbedrijven en onderwijs zorgen voor maatschappelijke impact en dragen er aan bij om het gebied aantrekkelijk en compleet te maken.

Sociaal-economisch programma
Tezamen met het andere gebouwd programma beoogt het sociaaleconomisch programma de maatschappelijke impact van Feyenorod City te vergroten. De gebiedsontwikkeling moet daadwerkelijke betekenis hebben voor de bewoners van Rotterdam-Zuid. We willen de mensen van Rotterdam-Zuid stimuleren tot meer actieve participatie aan het sociale, culturele en maatschappelijke leven, door mensen te betrekken bij de ontwikkeling van Feyenoord City, aan het werk te helpen en aan te zetten tot bewegen en sporten en daarmee tot een gezonde levensstijl. Het sociaal-economisch programma kent een aanpak die op korte termijn tot resultaten moet leiden en op de lange termijn structureel in de gebiedsontwikkeling doorwerkt.

Met Feyenoord City ontwikkelt Rotterdam een gebied waar sport, bewegen en talentontwikkeling centraal staan, midden in dit nieuwe centrum van de stad op Zuid. De gebiedsontwikkeling is veel meer dan alleen bakstenen en infrastructuur. Feyenoord City wil Rotterdam letterlijk en figuurlijk in beweging brengen. Het wil met de kracht van sport Rotterdam, en met name Rotterdam-Zuid, sterker, gezonder en veerkrachtiger maken. Sport is de inspiratie in Feyenoord City. Sport is de katalysator van een gezonde levensstijl, talentontwikkeling en nieuw toekomstperspectief en sterke gemeenschappen. En op Zuid is dat hard nodig. De impact en uitstraling van de gebiedsontwikkeling, de potentie van en de noodzaak voor Zuid, de kracht van sport en de kracht van de ondernemers



Grondgebruik bestaand (indicatief)
Totaal grondoppervlak: 903.000 m²



Grondgebruik na gebiedsontwikkeling (indicatief)
Totaal grondoppervlak: 903.000 m²



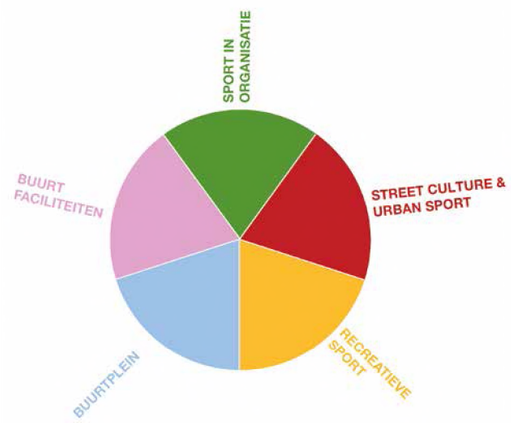


en instellingen in het gebied maken dat Feyenoord City een motor kan zijn voor verandering.

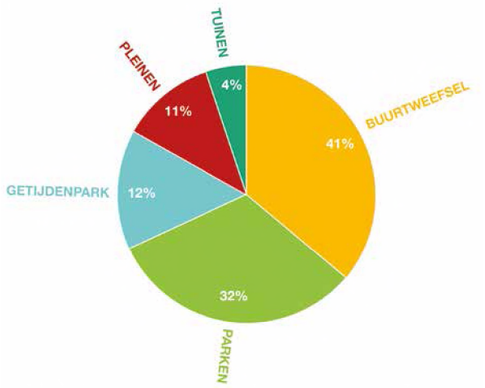
In Feyenoord City komen de verschillende ambities van Rotterdam en haar partners in de gebiedsontwikkeling samen. Feyenoord City is de aanjager voor een bredere herontwikkeling in Rotterdam-Zuid die in nauwe relatie staat met de rest van de stad.

Buitenruimte
De buitenruimte van Feyenoord City krijgt een omvangrijk en divers programma. De buitenruimte staat in het teken van verbinden, ontmoeten en bewegen. De hoogteverschillen in het gebied gebruiken we voor een nieuw soort buitenruimte in Rotterdam met spectaculaire uitzichten en leuke doorkijken. Er zijn daktuinen, plintgevels en binnenhoven. Het getijdenpark is een nieuw groengebied in Rotterdam en zal tezamen met de Waterkant en haar rivierpromenade en zwembad een nieuwe attractie in Rotterdam worden. Nieuwe pleinen, straten, gevels, daken, parken, oevers en bruggen vragen om een heldere zonering en sterke onderlinge relaties om verschillende soorten gebruik op verschillende momenten in de tijd mogelijk te maken. Deels zullen die activiteiten sterk afgebakend zijn, zoals de plek en omvang van een horeca-terras; evenzoveel zal de buitenruimte er zijn om 'mogelijk te maken', om ruimte te bieden aan evenementen, of aan straatvoetballers of skaters, aan straattheater of gewoon om lekker te genieten van de omgeving en de activiteiten van anderen.

Met de bewoners en die van de omliggende wijken zal worden bekeken waar behoefte aan is, zodat de programmering in co-creatie tot stand zal komen. Het tussenliggende programma bestaat uit publieke parken, semi-openbare buitenruimtes en besloten binnentuinen. En in totaal ontstaan zo een aantrekkelijke mix en zonering van levendig en rustig, actief en relaxed, stedelijk en natuurlijk. Samen vormen ze een aaneengesloten netwerk van buitenruimtes die zich doorzetten tot in de aangrenzende stadsdelen.

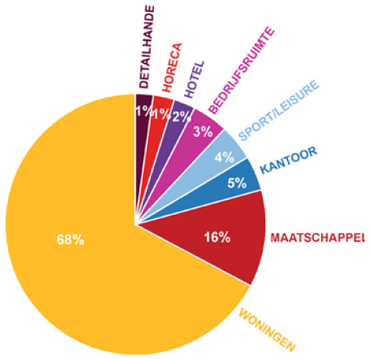


Sociaal-economisch Programma (Indicatief)

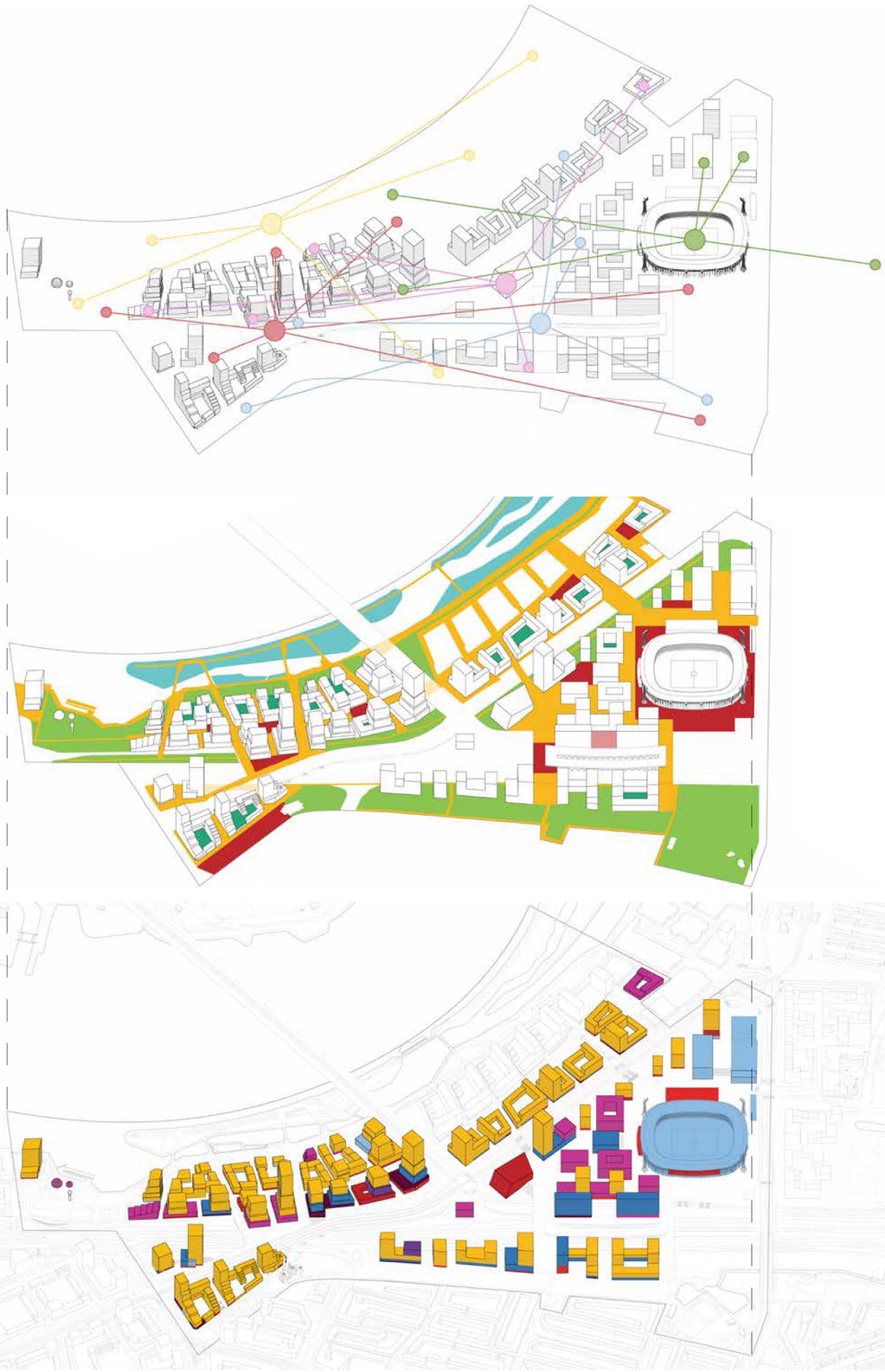


Buitenruimte Programma (Indicatief)

Totaal programma: 453.600 m²



Gebouwde Programma (Indicatief)
Gebouwde programma (indicatief)
Totaal programma: 1.100.000 m² (excl. parkeren)



3.4 GEBOUWD PROGRAMMA

Het gebouwd programma van Feyenoord City in dit Masterplan bestaat in totaal uit circa 1.100.000 m² bvo, exclusief parkeren. Dit programma is verdeeld over drie deelgebieden:

- Deelgebied 1: Stadskant en Waterkant
- Deelgebied 2: Veranda
- Deelgebied 3: Stationsknoop (bestaande uit Stationsomgeving Hillesluis, station en Stadiondriehoek).

De invulling van de gebieden ligt nog niet vast. Wel worden in dit Masterplan de identiteiten, kenmerken en contouren van het programma vastgelegd. Voor deelgebied 1 is het programma het meest uitgewerkt. Voor de andere deelgebieden zal het indicatiever zijn.

Onderbouwing
De omvang van het programma is allereerst gebaseerd op de ruimtelijke mogelijkheden en de in de Oostflank opgenomen koers en programma voor dit gebied. De woningbouwaantallen hierin maken ook onderdeel uit van de afspraken met Rijk en Provincie.

Bij het opstellen van het programma is gebruik gemaakt van het eerder voor Feyenoord City uitgevoerde Distributief Planologisch Onderzoek (DPO). Dit DPO geeft inzicht in de marktruimte voor de ontwikkelingen in Feyenoord City voor de verschillende typen programma. Tevens laat het DPO zien dat Feyenoord City de juiste plek is om dit programma een plek te geven. Belangrijke aspecten hierbij zijn de huidige en voorziene kwaliteiten van het gebied, het gebied als (toekomstige) stationslocatie, de onderlinge synergie tussen de functies en de meerwaarde voor de omliggende wijken. Bij dit laatste betreft het uiteraard de meerwaarde voor de NPRZ-wijken, maar ook specifiek de versterking van het bestaande winkelgebied Beijerlandselaan.

Bij het vaststellen van het programma zijn verder de Referentienormen Maatschappelijk Vastgoed, actieplan Bedrijfsruimtes en het Rotterdams hotelbeleid als uitgangspunt genomen. Bij de uitwerking van de deelgebieden zal middels actualisatie van het DPO de onderbouwing verdiept worden.

Op basis van de Milieu Effect Rapportage (MER) behorende bij Feyenoord City 1.0 is veel inzicht opgedaan in de milieueffecten. Voor Deelgebied 1 is een MER-beoordeling opgesteld, op basis waarvan geconcludeerd kan worden dat het programma in Deelgebied 1 verantwoord kan worden gerealiseerd. In het Rotterdams OmgevingsEffectRapport (ROER) bij de Oostflank is de ontwikkeling in de hele Oostflank onderzocht, waarbij het totale programma in dit Masterplan is meegenomen. Hierbij blijken de belangrijkste effecten aanvaardbaar te zijn bij de realisatie van de voornemens in de Oostflank. Voor de omgevingsplannen zal een verdere verdieping van de onderzoeken gebaseerd op de gedetailleerdere uitwerking van de plannen plaatsvinden.

Woningbouw
In het hele gebied zijn 7.000 tot 9.500 woningen voorzien. De precieze aantallen worden bepaald door het beschikbaar komen van het spooremplacement en de verhouding tussen wonen en andere functies in deelgebied 3. Voor deelgebied 2 (Veranda) is vooral van belang of de bioscoop met de bijbehorende functies verhuist naar de stadiondriehoek of niet.

Deelgebied 1 is het meest uitgewerkt en bevat 4.300 tot 5.000 woningen. Het precieze aantal zal worden bepaald op basis van het stedenbouwkundig plan Waterkant. Het te realiseren volume passend bij de kwaliteit in het gebied, de benodigde ruimte voor bovengronds parkeren en de gemiddelde woninggrootte zullen het uiteindelijke aantal bepalen.

De inzet van Feyenoord City is om een gemengd woongebied te zijn voor alle doelgroepen. Dat moet ook tot uiting komen in de prijsklassen en verhouding koop/huur. Voor deelgebied 1 zijn duidelijke afspraken gemaakt, gebaseerd op het Masterplan Feyenoord City 1.0. Gezien de ligging naast wijken met een groot aandeel sociaal in de woningvoorraad, is het niet gewenst te veel sociale woningbouw in dit deel van de stad toe te voegen. Tegelijkertijd willen we de doorstroming vanuit de omliggende woonwijken mogelijk maken en daarmee ook voor de omliggende wijken kansen bieden om deze meer in balans te brengen. Dit doen we door sociale woningbouw te realiseren, maar ook door kansen voor doorstroom te bieden door een groot aanbod van middenduur. Voor de eerste 3.700 woningen in deelgebied 1 geldt dat er minimaal 450 sociale woningen gerealiseerd dienen te worden en minimaal 40% middenduur. Hierbij wordt op een goede mix van huur en koop ingezet. Met de ontwikkelaars kijken we hoe we deze woningen, binnen de regelgeving, zoveel mogelijk voor de mensen uit de omliggende wijken beschikbaar kunnen laten zijn. Met name de ouderen vragen daarbij een gerichte aanpak.

Afhankelijk van de ontwikkelingen in de omliggende wijken en de huidige situatie op de woningmarkt wordt bekeken of er aanleiding is om het aandeel sociaal te vergroten, waarbij dit wel in balans moet zijn met de impact op de private grondexploitatie. Voor de woningen in deelgebied 1 (boven de 3.700) en deelgebied 2 en 3 wordt 25% sociaal, 40% middenduur en 35% duur aangehouden. Bij de uitwerking van het woonprogramma wordt specifiek met de omgeving besproken welke behoefte er is. Uit de participatie is bijvoorbeeld een sterke behoefte aan ouderenwoningen naar voren gekomen, zowel zelfstandig wonen als in een woon-zorgcentrum. Dit geldt ook voor jongerenhuisvestig en starterswoningen. In het woonprogramma zal dan ook aan specifieke groepen aandacht worden besteed, waarbij ook dit gebied zijn aandeel in beschermd wonen zal nemen.

Niet-woonprogramma
In het gebied wordt ingezet op een goede mix van commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Hierbij zitten voorzieningen behorend bij een woongebied van een dergelijke omvang, zoals scholen, huisartsen, gemakswinkels, horeca en een huis van de wijk. Maar Feyenoord City moet een levendig gebied worden. De aantrekkelijkheid van het gebied en met name de routes door het gebied, die straks van belang zijn voor vele mensen uit Rotterdam-Zuid, vragen programma dat voor bezoekers en voor een goede sfeer op straat zorgt. De visie op het commercieel programma is om te zorgen voor maximale synergie tussen programmaonderdelen, om te komen tot een aantrekkelijk gebied met goed functionerende ondernemingen.

In de Waterkant en de Veranda zijn de voorzieningen met name gericht op een levendig woongebied en een aantrekkelijk waterfront, waar het aangenaam toeven is. Hierbinnen is ook ruimte voor sport, culturele functies en een hotel. In de eerste fase wordt er bewust voor gekozen beperkt dagelijkse detailhandel in Feyenoord City op te nemen, juist om niet te concurreren met het huidige winkelgebied Beijerlandselaan. Afhankelijk van de ontwikkeling in dit deel van Rotterdam-Zuid en de detailhandel in algemene zin kan een grotere toevoeging, wellicht in de vorm van een supermarkt in latere fases alsnog wenselijk zijn.

In deelgebied 3 (Stationsknoop) is een groter niet-woonprogramma gewenst. Hier zoeken we, naast de Kuip, naar één of meerdere trekker passend bij het stedelijk gebied dat we voor ogen hebben. Dit kan een hoger-onderwijsinstelling of een datacampus zijn, maar andere opties zijn ook denkbaar. Zeker als de bioscoop verplaatst, is nachthoreca hier een goede optie. In het hele gebied geven we ruimte aan bedrijvigheid. Bedrijfsruimtes, gericht op werkgelegenheid voor de omgeving en leer-werkbedrijven vinden in deelgebied 1 en deelgebied 3 een plaats. We maken hierbij gebruik van de kenmerken van het gebied, zodat de ruimtes op voor deze functie geschikte plekken terecht kunnen komen.

Op basis van de referentienormen zullen In het hele gebied ca 40.000 m2 maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd worden. Voor het andere niet-woonprogramma (leisure, horeca, detailhandel, kantoor, onderwijsinstellingen, bedrijfsruimtes) is 200.000 - 410.000 m² beschikbaar.

60.000-95.000 m² van het niet-woonprogramma bevindt zich in deelgebied 1 (met name in Waterkant). Het grootste deel zal zich in deelgebied 3 (Stationsknoop) bevinden, direct rond het station, waar ook goede synergie met de Kuip gevonden kan worden (bijvoorbeeld dubbelgebruik parkeren). Dit deelgebied wordt een echt stedelijk gebied met een grote mix aan functies. Hierbij hoort wonen, zeker voor bijvoorbeeld studenten, maar het wonen krijgt hier niet de overhand.

Wonen

Stadskant	1050 woningen (85.000 - 105.000 m² BVO)
Waterkant	3125 – 3750 woningen (310.000 – 340.000 m² BVO)
Mallegat	190 woningen (15.000 - 20.000 m² BVO)
Veranda	750 – 1250 woningen (80.000 – 120.000 m² BVO)
Stadiondriehoek	750 – 2000 woningen (60.000 – 150.000 m² BVO)
Stationsomgeving Hillesluis	1000 – 1500 woningen (80.000 – 140.000 m² BVO)
Totaal	6.865 – 9.740 woningen (630.000 – 875.000 m² BVO)

Voor deelgebied 1:
- *min. 50% betaalbaar = sociaal + middensegment*
- *450 sociaal van de eerste 3700 woningen*
- *daarboven 25% sociaal, 40% middensegment, 35% vrije sector*

Voor overige deelgebieden:
- *25% sociaal, 40% middensegment, 35% vrije sector*

Niet-wonen

Stadskant	5.000 - 6.900 m² BVO
Waterkant	50.000 – 90.000 m² BVO
Mallegat	max. 1.100 m² BVO
Veranda	10.000 – 30.000 m² BVO
Stadiondriehoek	120.000 - 220.000 m² BVO
Stationsomgeving Hillesluis	60.000 – 100.000 m² BVO
Totaal	246.000 - 448.000 m² BVO

NB: in het niet-wonen programma zit een grote bandbreedte, met name in de Stadiondriehoek. Dit betreft uitwisseling met wonen, waarbij de komst van een grote trekker of onderwijsinstelling en de eventuele verhuizing van de bioscoop grote invloed hebben op het aandeel niet-wonen.

Totaal

circa 7.000 – 9.500 woningen
circa 875.000 – 1.325.000 m² BVO (wonen + niet-wonen)

NB: dit is allemaal nieuw toe te voegen programma. Bestaande, blijvende bebouwing, zoals de Kuip, is hier niet in meegenomen.



Programma
(indicatieve voorbeelduitwerking)

3.5 SOCIAAL ECONOMISCH PROGRAMMA

Visie
Feyenoord City moet meer zijn dan een gebiedsontwikkeling. Feyenoord City beoogt een maatschappelijke impuls voor de omliggende wijken en haar bewoners te zijn. Daarom is er een maatschappelijke inzet voor Feyenoord City opgesteld. In de ambitieroos zijn de integrale ambities voor het project geformuleerd, welke zowel ruimtelijk programmatisch als maatschappelijk richting geven aan het project. Voor de maatschappelijke kant hebben we deze vertaald in de onderstaande ambities:

Onderdeel van Zuid: we ontwikkelen een gebied dat sociaal en fysiek verbonden is met Rotterdam-Zuid. De huidige barrières (zowel fysiek als mentaal) overbruggen we, waarbij we zorgen dat ook de inwoners uit de omliggende wijken graag naar Feyenoord City komen en zich daar welkom voelen. We bevorderen dit door voorzieningen en goede routes, met een nieuw recreatiegebied aan de rivier waar iedereen samenkomt als visitekaartje.

Maatschappelijke Meerwaarde voor Zuid: we ontwikkelen een nieuw gebied. Dit moet een gebied worden met meerwaarde voor Rotterdam-Zuid en de inwoners. We sluiten aan op behoeften, zorgen voor passende voorzieningen en bieden mensen perspectief, of dit nu een woning, opleiding of een baan is. We besteden hierbij extra aandacht aan de groepen die vaak minder aan bod komen bij dit soort ontwikkelingen.

Participatieve Ontwikkeling op Zuid: we ontwikkelen het gebied samen met de inwoners en ondernemers in het gebied en de omliggende wijken. Samen met gebruikers en omliggende wijken wordt onderzocht waar de behoeften liggen en wat nodig is om het gebied te activeren. Door planvorming, realisatie en straks ook exploitatie/beheer samen met de lokale partners vorm te geven creëren we eigenaarschap in het gebied.

Op basis van participatie en ervaringen in de programmering van de huidige leegstaande ruimtes is geconcludeerd dat de gebiedsontwikkeling een duidelijke meerwaarde wil bieden aan de volgende zaken, die in de context van de planontwikkeling spelen:

1. Meer betaalbare woningen voor de mensen uit de omliggende wijken;
2. Behoefte aan betere maatschappelijke voorzieningen;
3. Een beter perspectief voor de Rotterdammers;
4. Een plek bieden aan startende en sociaal-maatschappelijke ondernemers;
5. Meer plek om te ontmoeten, te bewegen en te sporten in een aantrekkelijke omgeving, aangesloten op de wensen van de bewoners.

Speerpunten
In de maatschappelijke visie is dit vervolgens vertaald in 6 speerpunten om hier invulling aan de geven:

1. Eigenaarschap stimuleren
Wij stimuleren eigenaarschap, door samen met bewoners en lokale ondernemers plannen te maken en uit te voeren (co-creatie). Buurtinitiatieven krijgen een plek in de nieuwe ontwikkeling.

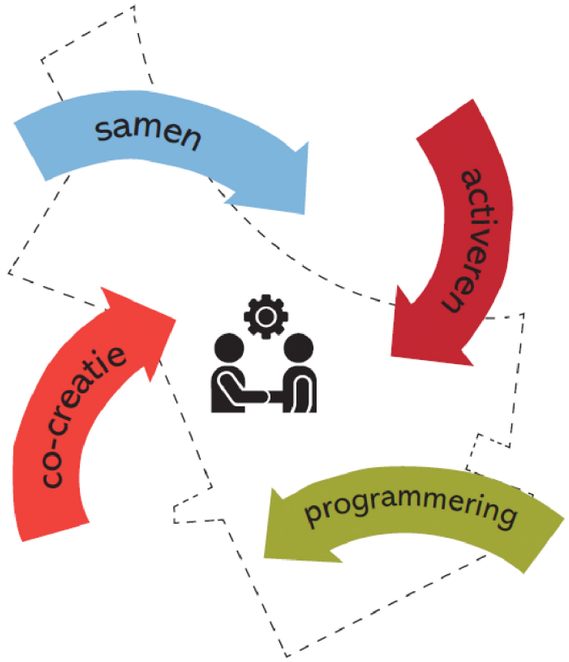
2. Ruimte voor experiment
Samen met lokale ondernemers en initiatieven uit de aangrenzende wijken geven we bestaande gebouwen tijdelijke invulling en bieden we ruimte voor placemaking en nieuwe programmering in het gebied. Dit pioniersprogramma zorgt voor talentontwikkeling en ondernemerschap.

3. Kansen voor de jeugd
Middels talentontwikkeling, het creëren van nieuwe werkgelegenheid samen met lokale ondernemers, het bieden van laagdrempelige ontmoetingsplekken voor jongeren en nieuwe rolmodellen richten wij onze aandacht op de jeugd van Zuid.

4. Creëren van werkgelegenheid
Het hebben van werk betekent primair dat mensen een inkomen hebben, waardoor ze kunnen voorzien in hun basisbehoeften zoals voedsel, huisvesting en gezondheidszorg. Dit leidt tot een grotere economische veerkracht in de gemeenschap als geheel. Inzetten op het creëren van werk is essentieel om de verbindingen met de wijken te verstevigen. Lokale en maatschappelijke ondernemers spelen een belangrijke verbindingsrol bij het ontwikkelen van werk.

In Feyenoord City leggen we de focus op het creëren van geschikte banen op basis van skills; dat betekent het erkennen van competenties en vaardigheden bij mensen. Hiervoor zoeken we naar combinaties van leren en werken en richten we ons op nieuwe (lokale) maatschappelijke ondernemers die kansen voor omwonenden bieden. Naast jongeren is er op Zuid een grote groep inwoners met een grote afstand tot de arbeidsmarkt. Voor deze groep is maatwerk en goede begeleiding nodig. Hierbij spelen sociale ondernemingen/maatschappelijke ondernemers een grote rol omdat zij vanwege de professionele begeleiding en de focus op arbeidsparticipatie in staat zijn om met mensen met een (grote) afstand tot de arbeidsmarkt te werken.

5. Focus op lokaal
Wij bieden kansen voor doorstroming vanuit de aangrenzende wijken naar het gebied door een breed woningaanbod, ook voor bijzondere doelgroepen, zoals



ouderen en jongeren. Wijkbewoners kunnen, onder voorwaarden, voorrang krijgen voor woningen. Wij zetten in op zoveel mogelijk lokale ondernemers en het versterken van de lokale economie.

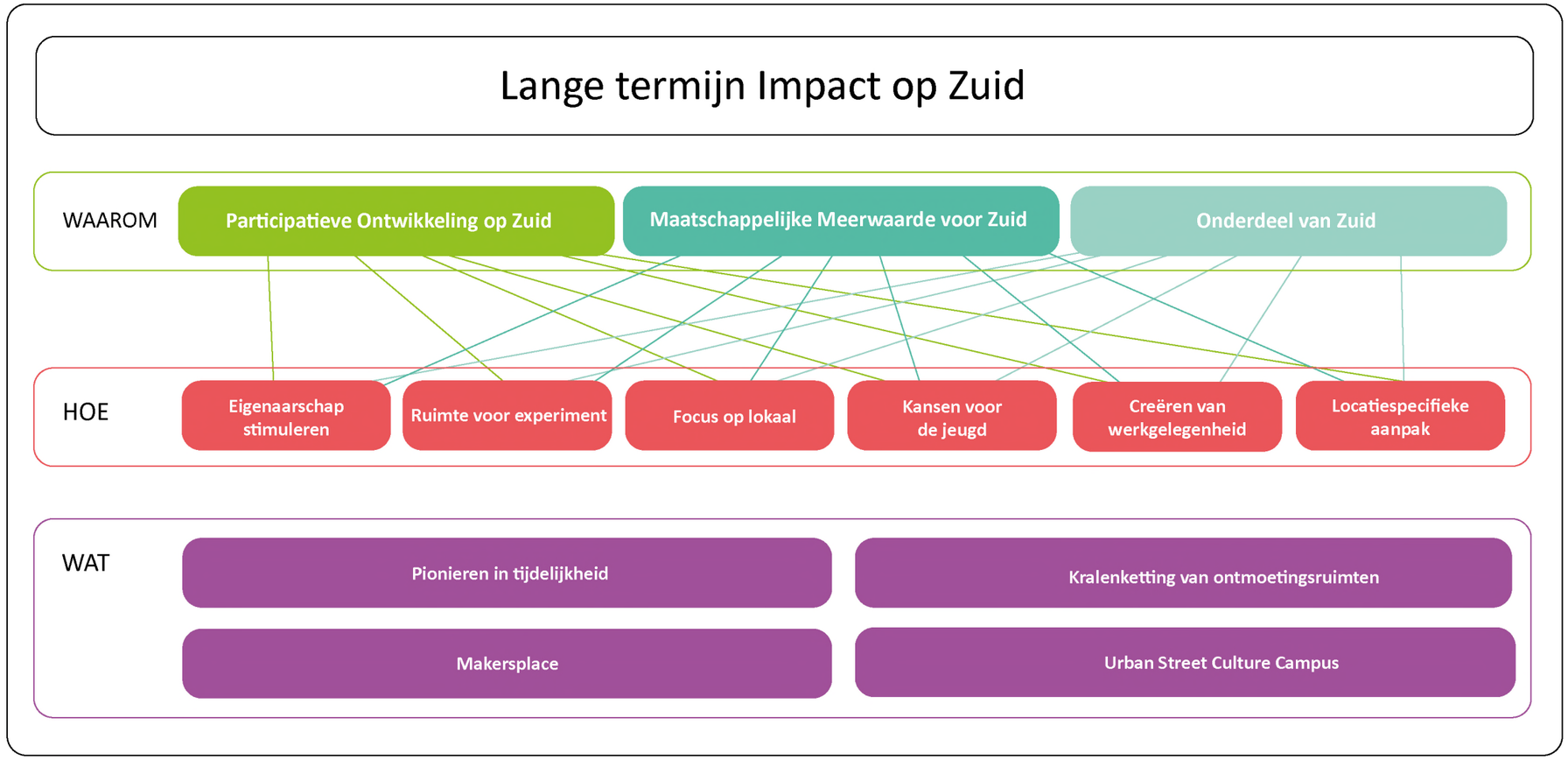
6. Locatiespecifieke aanpak
Nieuwe maatschappelijke programmering wordt toegevoegd, passend bij de plek. Er is aandacht voor de soorten en mix van verblijfsfuncties, de positionering van verbindingsplekken, de invulling van plinten en de inrichting en koppeling van de buitenruimte.

De aanpak is samenwerken met sociale partners en bewoners. Feyenoord City is een stedelijke gebiedsontwikkeling voor en met de bewoners van Rotterdam-Zuid. Bewoners en stakeholders worden daarom al jarenlang betrokken bij het vormgeven en uitwerken van de plannen. Sterker nog, zonder hen is een goede ontwikkeling niet mogelijk. Wel leert de ervaring dat het niet voor iedereen makkelijk of vanzelfsprekend is om te participeren. Om mensen te betrekken bij de ontwikkeling heb je toegang tot de juiste doelgroepen nodig. Daarom gaan wij in gesprek met een breed en divers palet aan rolmodellen, partners, bewoners en organisaties. Hierdoor kunnen we ook bij moeilijk bereikbare doelgroepen input en kennis ophalen. Wij zijn doorlopend in gesprek met steeds meer mensen en nodigen iedereen uit om met ons mee te denken en te doen. In de verdere ontwikkeling zal deze participatieve samenwerking centraal blijven staan en ook doorgegeven worden aan de ontwikkelpartners in de toekomst.

De aanpak is gericht op het structureel ophalen van input, samenwerken aan het verzilveren van kansen, gezamenlijk de juiste keuzes maken, oplossen van zorgpunten en creëren van draagvlak voor de ontwikkelingen. Dit geldt voor het ontwerpen, het bouwen en het uiteindelijk gebruiken van het totale gebied. Werken aan een stevige verbinding met de omgeving is de basis voor het inrichten van het proces. Dit geldt in het bijzonder voor de openbare ruimte, maar bijvoorbeeld ook voor het goed organiseren van kansen voor werkgelegenheid.

Impactversterkers
Binnen Feyenoord City zien we een aantal kansen om de maatschappelijke impact van de gebiedsontwikkeling te vergroten. In samenwerking met partners die al in het gebied of de omliggende wijken actief zijn is ervoor gekozen dat er heel praktische, specifieke ingrepen en ontwerpen nodig zijn om impact te versterken. Bewoners, ondernemers, initiatiefnemers, welzijnsorganisaties en maatschappelijke partners uit Zuid hadden hier een belangrijke stem. Initiatieven vanuit de wijken krijgen hier een plek. En lokale ondernemers hebben de mogelijkheid hier hun toekomst op te bouwen.





Pionieren in de tijdelijkheid
De tijdelijke ruimtes bieden kansen aan ondernemers en startups. Het laat ondernemingen naar volwassenheid groeien en tegelijkertijd schept het werkgelegenheid en dagbesteding voor de mensen die het hard nodig hebben. Daarnaast wordt er gebouwd aan een sociaal netwerk, er wordt kennis gedeeld en samengewerkt aan arbeidsontwikkeling voor mensen op Zuid.

Met deze ondernemers, die verenigd zijn in de Impacthub, en verschillende partners werkt de Stichting Gebiedsontwikkeling aan de Maas nauw samen om vernieuwende concepten te ontwikkelen die mee kunnen groeien met de gebiedsontwikkeling. Dit is de manier om nu al invulling te geven aan de maatschappelijke doelstellingen, een impact monitor te ontwikkelen en lessen voor de toekomst te leren. Hierbij wordt ook gekeken wat in de fasering nodig is om 'mee te reizen' met de gebiedsontwikkeling tot de definitieve situatie.

Makersplace
In het gebied realiseren wij een Makersplace: een multifunctioneel leer-werkcentrum naar voorbeeld van de Impacthub. Het is een plek waar sociaal ondernemers, maatschappelijke organisaties, scholen en gemeentelijke diensten op een innovatieve wijze samenwerken om mensen uit omliggende wijken met afstand tot de arbeidsmarkt te begeleiden en op te leiden naar duurzaam werk. Er wordt aansluiting gezocht bij de competenties en vaardigheden van de mensen, bij de kansrijke en essentiële beroepen en bij de beoogde functies in de gebiedsontwikkeling. De focus ligt hierbij op het ontwikkelen van skills om een eerste stap richting werk te kunnen maken. Het concept geeft invulling aan de werkgelegenheidsvisie van de gebiedsontwikkeling. Denk aan een combinatie van (gratis) kinderdagverblijf, taalopleiding, leer-/werkbedrijven en schuld/hulpsanering. Het is een mix aan diensten om synergievoordelen te kunnen behalen.


Veilige routes voor iedereen


Meer en betere fietsroutes in het gebied


Speelplekken


Stadstuinieren (buurtactiviteit) draagt bij aan sociale verbondenheid en een gezonde levensstijl

Urban Sports & Street Culture Campus
Jongeren en urban sports communities zijn op zoek naar goede en betaalbare binnen- (overdekte) en buitenfaciliteiten; een centrale plek in de vorm van een Street Culture Campus, waarbij alle facetten van urban culture aan bod komen. Sporten is de rode draad, maar het is veel meer dan dat. Het is een plek waar jongeren op een laagdrempelige manier kunnen participeren en hun talenten kunnen laten zien, op welk niveau dan ook. Het geeft invulling aan belangrijke thema's zoals bewegen, sociale cohesie, diversiteit, zelfontplooiing en samenwerken. Wanneer hier ook functies aan gekoppeld worden als hulpverlening, huiswerkbegeleiding, kantoorruimte, muziekstudio's en scholing, ontstaat er een verbindende, actieve plek.

Kralenketting van ontmoetingsplaatsen
Door fysieke verbindingen sterk te koppelen aan een breed scala van sociaal- maatschappelijke ontmoetingsplaatsen, werken we actief aan een zowel ruimtelijk als maatschappelijk met zijn omgeving verbonden ontwikkeling. Zo brengen we letterlijk en figuurlijk iedereen in beweging die in en rond dit gebied woont, werkt of er op een andere manier bij betrokken is. Zo kan je in de toekomst in Feyenoord City fietsen, hardlopen, wandelen, maar ook skaten, panna of 3x3 basketbal spelen. De functies in de buitenruimte en in de plinten corresponderen met elkaar en vullen elkaar aan. Het maatschappelijke programma dat zich in gebouwen en de buitenruimte bevindt wordt zo toegankelijk en bereikbaar voor de omgeving gemaakt. Binnen Feyenoord City zal daartoe ook een fijnmazig netwerk van routes tot stand worden gebracht, waardoor de wijken onderling worden verbonden met elkaar en met de belangrijke fysieke buitenruimte in het gebied. De daadwerkelijke inrichting van de fysieke buitenruimte moet ontworpen en ingericht worden samen met de organisaties die deze plekken gaan programmeren. Bij het opstellen van het programma van eisen (PvE's) en Inrichtingsplannen (IP's) van de verschillende plekken in Feyenoord City zal dit worden opgepakt.




Plek voor ontmoeting


Flexibel programma op de pleinen


Ruimte voor manifestaties en evenementen


Urban sports en street culture

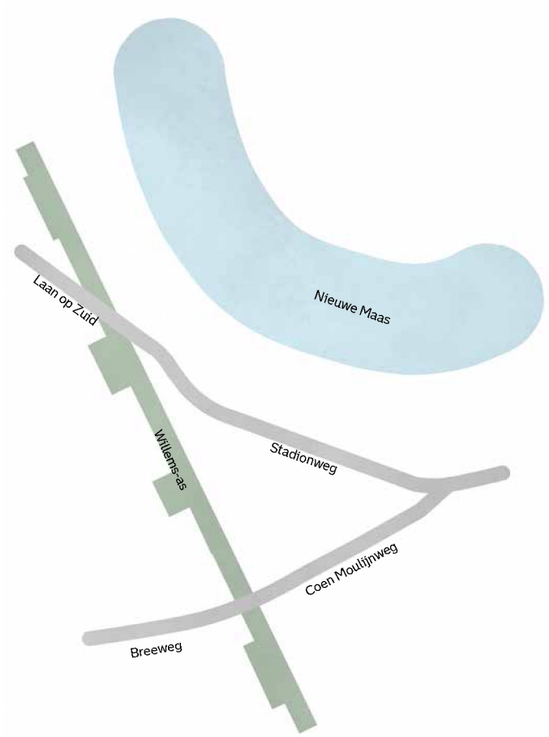
Feijenoord
Kop van Zuid-Entrepot
de Esch
Mallegatpark
Roseplot
Getijdenpark
Afrikaanderwijk
Colosseumplot
Waterkant
Eiland van Brienenoord
de Veranda
Hillesluis
Station Stadionpark
Stadiondriehoek
de Kuip
Bloemhof
Sportcampus
Sportdorp
Vreewijk
N

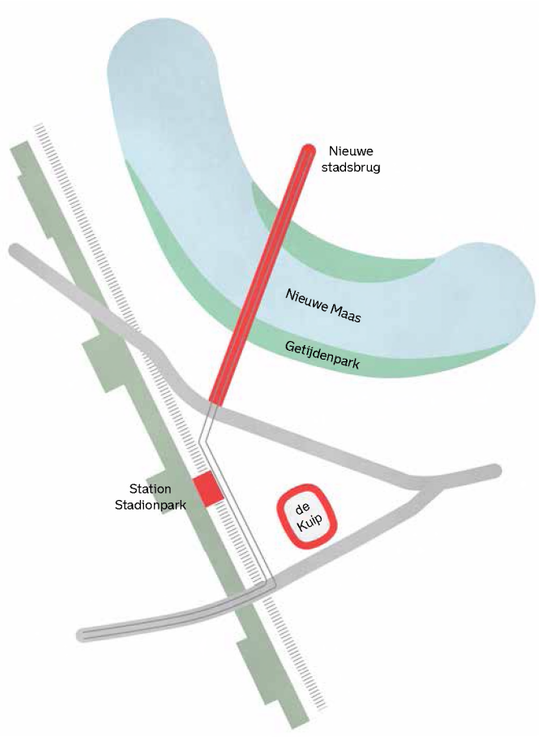
3.6 OPENBARE RUIMTE

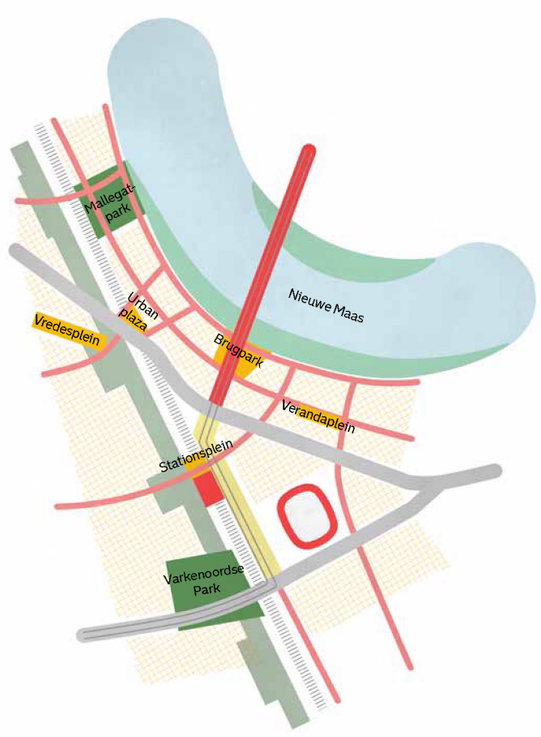
Met de gebiedsontwikkeling Feyenoord City wordt een groot stuk stad getransformeerd. De bestaande openbare ruimte binnen het projectgebied is nu heel stenig, heeft vaak geen functie of is vooral voor de auto ingericht. Groene plekken zoals het Mallegatpark of het Varkenoordsepark liggen naast infrastructuur die een barrière vormen naar omliggende wijken. Openbare ruimte die wel verblijfskwaliteit heeft zoals de Piet Smitkade ligt geïsoleerd. Door de aanwezig infrastructuur, bedrijfsruimtes en grote parkeerterreinen mis je de menselijke maat.

Het omvormen van de openbare ruimte met heldere groenstructuren, goede verbindingen en verschillende soorten verblijf- en recreatieplekken is een cruciale stap om samen met nieuwe stedenbouwkundige structuren een succesvolle gebiedsontwikkeling te realiseren. Om die ambities waar te maken is er nood aan een hoofdstructuur die verschillende verbindingen en ruimtes definieert. In de Rotterdamse Stijl beschrijven we de typologieën van de openbare ruimte met lijnen en plekken. Die methodiek gebruiken we ook in het masterplan. Zo sluiten we aan op bestaand beleid van de stad en ontstaat er een logisch raamwerk van de openbare ruimte.

Voor elke lijn en plek beschrijven we de uitgangs- en aandachtspunten in het hoofdstuk 'openbare ruimte'. Bij het uitwerken van de stedenbouwkundige plannen van de verschillende deelgebieden worden die meegenomen en wordt de openbare ruimte verder uitgewerkt. Met het vervolgens maken van inrichtingsplannen wordt de openbare ruimte tot in detail uitgewerkt. De beschrijving van het raamwerk van de openbare ruimte gebeurt van de grote naar de kleine schaal. De hoofdstructuur wordt hier in dit hoofdstuk beschreven.







Bestaande hoofdstructuur

Binnen de gebiedsontwikkeling van Feyenoord City zijn er een aantal bestaande lange lijnen die de basis zijn voor de hoofdstructuur van de openbare ruimte. Dat zijn de twee stadsboulevards Laan op Zuid – Varkenoordseviaduct - Stadionweg en de Coen Moulijnweg, Stadionviaduct, Breeweg. De Willemsas met de Rosestraat – Colosseumweg en natuurlijk de rivier met zijn oevers en Eiland van Brienenoord. Die bestaande structuur zal deels worden getransformeerd in samenhang met de nieuwe stedelijke inrichting. De Stadionweg zal bijvoorbeeld als stadsboulevard verder doorontwikkelen naar een boulevard waar wordt gewoond en gewerkt.

Toevoeging station, stadsbrug en getijdenpark versterken de hoofdstructuur

Met de komst van de nieuwe stadsbrug, het station Stadionpark en het Getijdenpark Feijenoord wordt die hoofdstructuur versterkt en ontstaan er nieuwe fysieke, ecologische en sociale verbindingen. Die nieuwe verbindingen zoals de stadsbrug zorgen ervoor dat Zuid nog beter is verbonden met Noord. Het Getijdenpark is straks een zwierige boog van het Eiland van Brienenoord via Waterkant tot aan het Mallegatpark. Station Stadionpark zorgt voor een nieuwe toegangspoort tot Zuid. Zo ontstaat er een nieuwe voorkant aan de Kuip en Hillesluis.

Nieuwe pleinen, parken en fysieke verbindingen zorgen voor een fijnmazig netwerk van openbare ruimtes

Het nieuwe stadsdeel Feyenoord City zal een leemte vullen tussen de wijken van de stadsuitbreidingen op Rotterdam-Zuid. Nieuwe functionele en sociale relaties worden gecreëerd, nieuwe buurten, parken en torens verrijzen naast de Kuip, station stadionpark en langs de rivier. De openbare ruimte legt relaties tot diep in de omringende wijken, ook aan de overzijde van het spoor. De Veranda en de stationsomgeving worden ontwikkeld tot een nieuwe stedelijke entree vanaf de Stadionweg. De Stadiondriehoek transformeert van parkeerplaats in een nieuw stadsdeel sterk verbonden met zijn omgeving.





Sportvoorzieningen in de buitenruimte
Het Feyenoord City project draait om sportiviteit, en dat toont in het voorzieningenniveau maar ook de landschappelijke mogelijkheden van het hele gebied. De trappen en hellingen van Waterkant; het rondje stadionpark, maar ook diverse trapveldjes en workout stations. Watersporten in het getijdenpark (suppen en zwemmen bijvoorbeeld). In Waterkant zijn verschillende openbare ruimtes waar mogelijkheden zijn voor urban sports.

Doelgroepen:
- Sporters individueel en in klasjes
- Maatschappelijk programma m.b.t. sport en bewegen
- Feyenoord Foundation
- Straatvoetballers, parkours, buitengymmers, etc.
- Watersporten
- Hardlopers, wandelaars
- Urban sports, o.a. skateboarden en streetdance

Speelplekken
Buitenspelen en buiten sporten zijn geen vanzelfsprekendheid in kwetsbare wijken.
De gebiedsontwikkelaars willen die enorme hoeveelheid buitenruimte maximaal interessant maken. Behalve specifieke speelplekken en diverse buurtparken is ook het landschap een grote speelaanleiding: de ruige strandjes en getijdenpark bijvoorbeeld, of de diverse trappartijen. Het Cor Kieboomplein en de Promenade krijgen ook een specifieke speelplek.

Doelgroepen:
- Bewoners uit de bestaande en nieuwe buurten
- Feyenoord Foundation
- Wijkorganisaties
- Sportklasjes en individuele sporters uit de omgeving die evenementen, toernooien en wedstrijden bezoeken.

Kunst
Kunst is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte in Rotterdam. Het is een kans om het grote publiek kennis te laten maken met internationale en lokale kunstenaars. Sommige kunst geeft een tijdsbeeld weer, andere weerspiegelt de identiteit van de stad of zorgt voor interactie met de plek. Thans is er een disbalans tussen de noord- en zuidoever van de stad: op Zuid is er relatief minder kunst. De gebiedsontwikkeling van Feyenoord City geeft een uitgelezen kans om te kijken hoe meer kunst een plek kan krijgen op Zuid, waardoor die balans meer in evenwicht komt.

Om kunst te realiseren in de openbare ruimte is er één gemeentelijk richtlijn, namelijk op de hoofdstructuur gaan we voor internationale kunst en op wijk- en buurtniveau is er ruimte voor lokale kunst. Beiden kunnen een plek krijgen in Feyenoord City. Momenteel zijn er nog geen concrete projecten om kunst een plek te geven, wel is er een inventarisatie gedaan waar in Feyenoord City de meest logische en geschikte plekken hiervoor zijn. Dit zal verder uitgewerkt worden wanneer die plekken opgepakt worden en/of zich initiatieven aandienen.

De financiering van kunst is ook nog niet concreet. Hiervoor zijn meerdere opties, die allen inzetbaar zijn: vanuit budget gebiedsontwikkeling, vanuit Feyenoord en partners in de gebiedsontwikkeling, extern budget/financiering en/of extern initiatief (met name plek faciliteren). Daarom is het goed om in gesprek te gaan met Sculpture International Rotterdam (SIR), Centrum Beeldende Kunst Rotterdam (CBK Rotterdam) en natuurlijk de Feyenoord Foundation. De ambitie is dat kunst in de openbare ruimte mede de identiteit van Feyenoord City gaat vormgeven.



Waterspeelplek



Locatie voor een Cruyff Court



Ruimte voor streetart en murals



Digitaal kunstwerk van live-streams met internationale nieuwslezers op de Media Markt (bestaand)



Urban sports in de buitenruimte



Klimnet als uitdagend speelelement



Kunst gerelateerd aan voetbalhelden



Sport als thema voor nieuwe kunstwerken



Trampolines

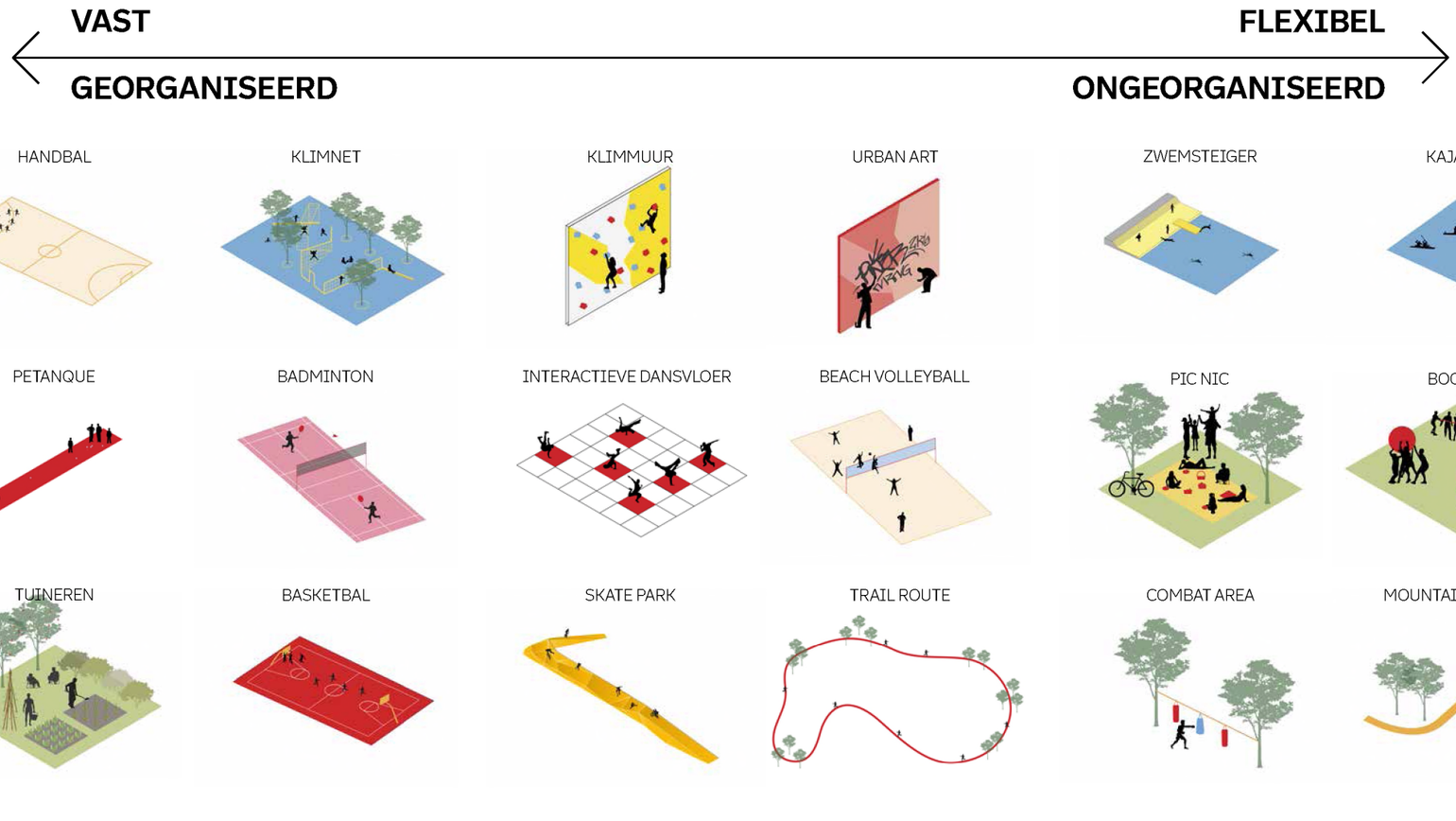


Tijdelijke speelplek in de openbare ruimte



#sterkerdoorsport

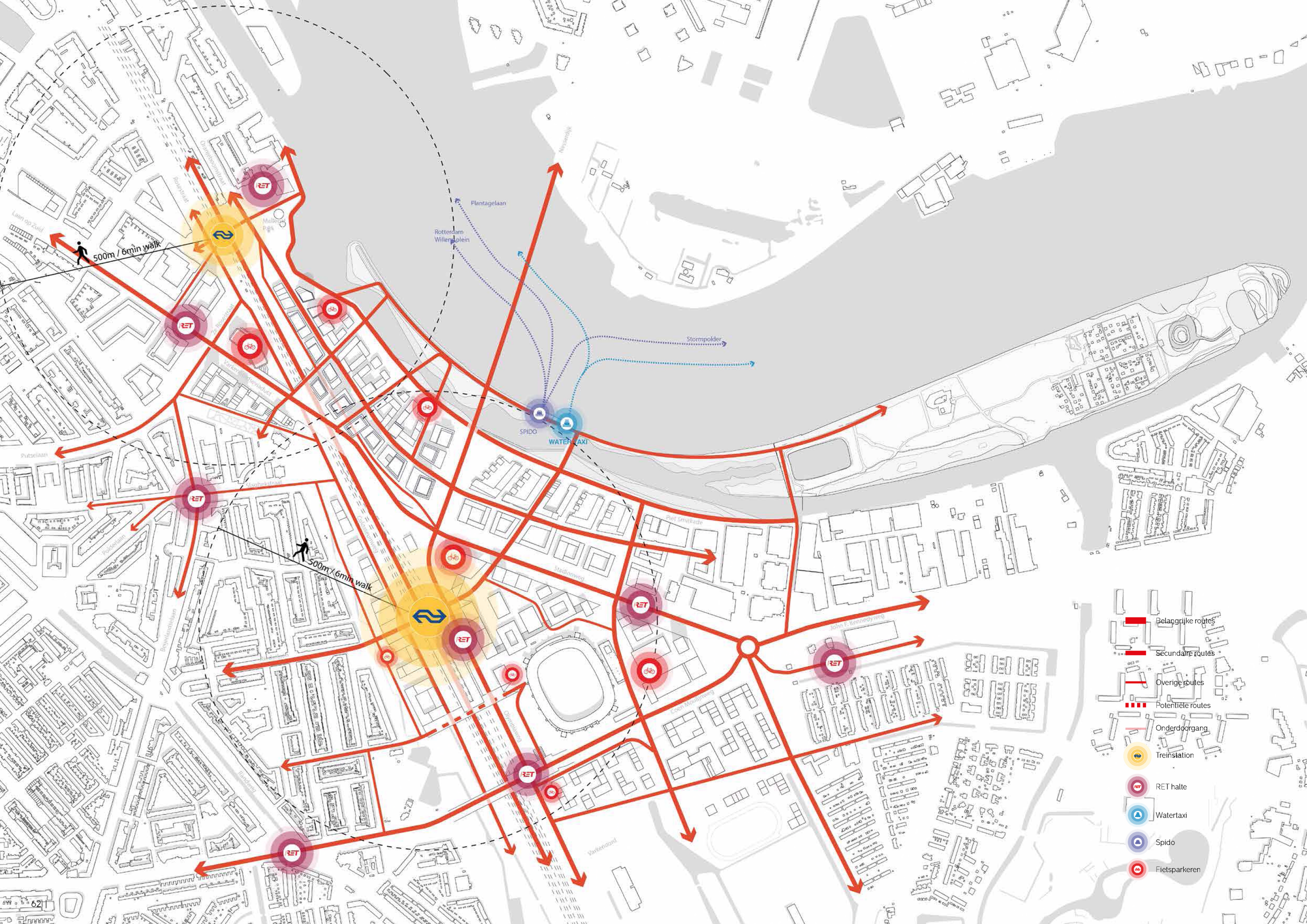
Actieve buitenruimte
Sport en bewegen is een belangrijk thema in Feyenoord City. We willen dit stimuleren en faciliteren door het prominent mee te nemen in het ontwerp van de buitenruimte. Het doel is om nieuw sport en leisure programma toe te voegen, maar ook ruimte te geven voor bestaande (wijk)initiatieven. De verschillende buitenruimtes van het masterplan hebben elk een eigen karakter die kansen bieden voor een unieke sport-, spel- en leisurebeleving. Voorbeelden zijn: skaten op de verharde trappen in Waterkant, balsporten en spelaanleidingen in Mallegatpark, een zwemsteiger langs de Nieuwe Maas en picknicken langs de Promenade. Het programma gaat van vast naar flexibel en het totaalpakket moet uiteindelijk alle doelgroepen aanspreken.




Ruimte voor wijkinitiatieven met betrekking tot beweging


Efficiënte aantrekkelijke ruimte die sociale interactie stimuleert


Sociale buitenruimte met sportgelegenheid voor alle doelgroepen



500m / 6min walk
500m / 6min walk
Plantagelaan
Rotterdam Willemsplein
Stormpolder
SPIDO
WATERTAXI
Belangrijke routes
Secundaire routes
Overige routes
Potentiele routes
Onderdoorgang
Treinstation
RET halte
Watertaxi
Spido
Fietsparkeren

3.7 BEREIKBAARHEID

Feyenoord City wordt een nieuw OV-knooppunt in de stad. Met het nieuwe station Stadionpark, de nieuwe HOV-lijn Kralingse Zoom-Zuidplein en de huidige tramlijnen (23, 25) en station Rotterdam-Zuid is er sprake van een uitstekende OV-bereikbaarheid. Met de in dit Masterplan voorziene toevoeging van programma wordt optimaal geprofiteerd van deze bereikbaarheid. Maar ook andersom wordt er met deze verdichting gezorgd voor meer OV-reizigers, waardoor het OV naar het gebied voldoende vervoersstromen kent (en er dus voldoende draagvlak is) voor een goede frequentie.

Passend bij deze uitstekende OV-bereikbaarheid en het Rotterdamse mobiliteitsbeleid (gericht op een betere balans tussen de verschillende vervoerswijzen), zetten we er op in de verkeerstoename te laten plaatsvinden met de fiets, het openbaar vervoer (inclusief lopen) en deelvervoer om de groei van het autoverkeer te beperken. De routering voor langzaam verkeer zal worden ingericht op het goed bereikbaar maken van de stations en OV-haltes.

Mobiliteit is daarbij integraal onderdeel van de volgende algehele ambities/doelstellingen uit de ambitieroos van Feyenoord City: ‘Feyenoord City verbindt’, ‘Bestemming’, ‘Uniek woongebied’, ‘Levendig netwerk van aantrekkelijke buitenruimtes’ en ‘Toekomstbestendig’. In het gebied zetten we in op goede fietsvoorzieningen en goede voetgangersroutes. Met de brug wordt een nieuwe fietsverbinding naar de noordoever gecreëerd. In het gebied creëren we daarnaast nieuwe verbindingen voor fiets en voetganger. Denk hierbij aan de nieuwe entree vanaf de Roseknoop over het spoor, de interwijkverbinding vanaf de Riederlaan via het station het gebied in en het doortrekken van de Colosseumweg naar de Rosestraat. Tevens zorgen we met het overbruggen van de hoogteverschillen in het gebied voor verbindingen waar deze nu nog niet zijn. Deze verbindingen sluiten aan op de al bestaande netwerken.

In de openbare ruimte proberen we de auto zo min mogelijk zichtbaar te laten zijn. Dit betekent niet dat het gebied niet per auto bereikbaar is. Het gebied kent een aantal doorgaande routes, die gehandhaafd blijven. De doortrekking van de Colosseumweg leidt tot een nieuwe verbinding voor het autoverkeer.

Parkeren doen we zoveel mogelijk op centrale plekken. Daarbij hanteren we een flexibele parkeerstrategie. Vanwege de optimale OV-bereikbaarheid en de doelstellingen voor het gebied, zetten we in op beperking van de toevoeging van parkeren conform de mogelijkheden die de Rotterdamse beleidsregels daarvoor bieden. Daarbij hebben we in de planopzet flexibiliteit om bij de daadwerkelijke realisatie meer of minder parkeren op te nemen afhankelijk van de daadwerkelijke vraag die we zien.

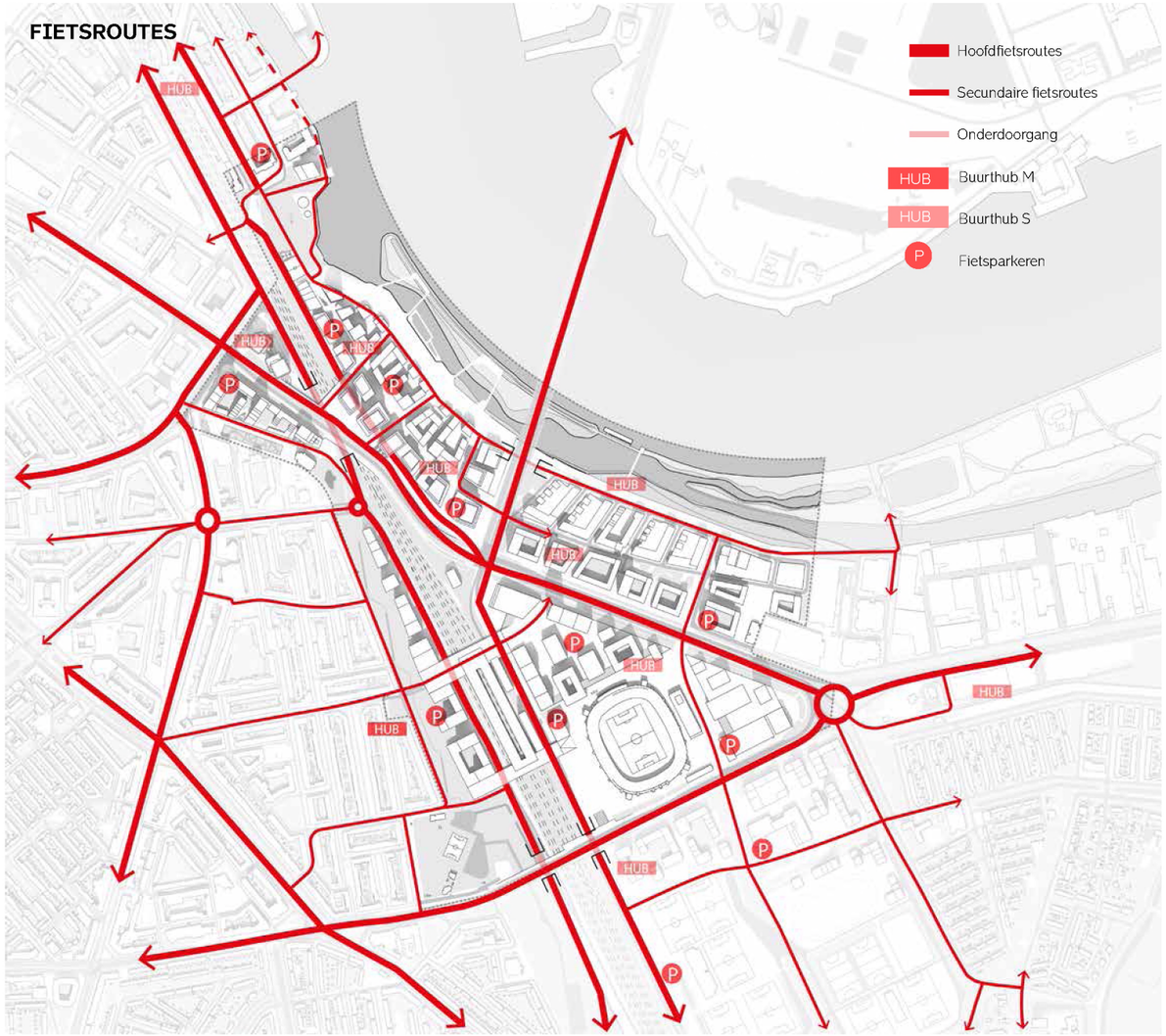


Met de aanwezigheid van de Kuip als voetbalstadion in het gebied dient rekening gehouden te worden met de mobiliteit rond wedstrijden en evenementen. Hierin gaan we door op de ingezette doelstellingen, met als doel de overlast in de omliggende wijken te verminderen en het netwerk in en rond het gebied zo goed mogelijk te laten functioneren.

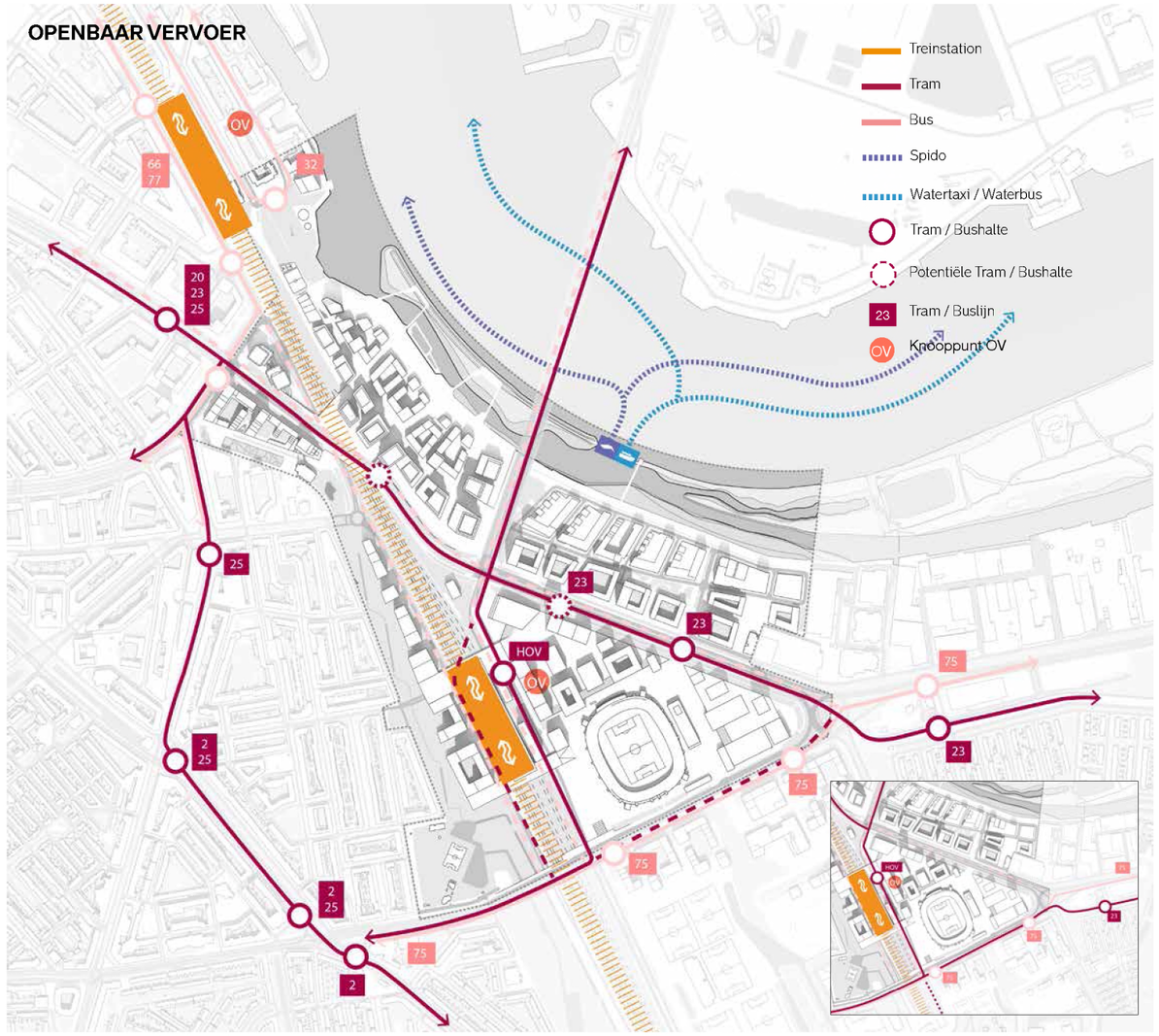
Onderzoeken
In dit Masterplan worden de basisuitgangspunten voor mobiliteit en de bijbehorende verbindingen voor alle modaliteiten vastgelegd. Hierbij is nog niet alles duidelijk, gezien de planning- en studiefase die komende jaren plaatsvindt voor de brug, station Stadionpark en HOV-lijn Kralingse Zoom-Zuidplein. Belangrijke vraagstukken die hierbij nog beantwoord moeten worden zijn:

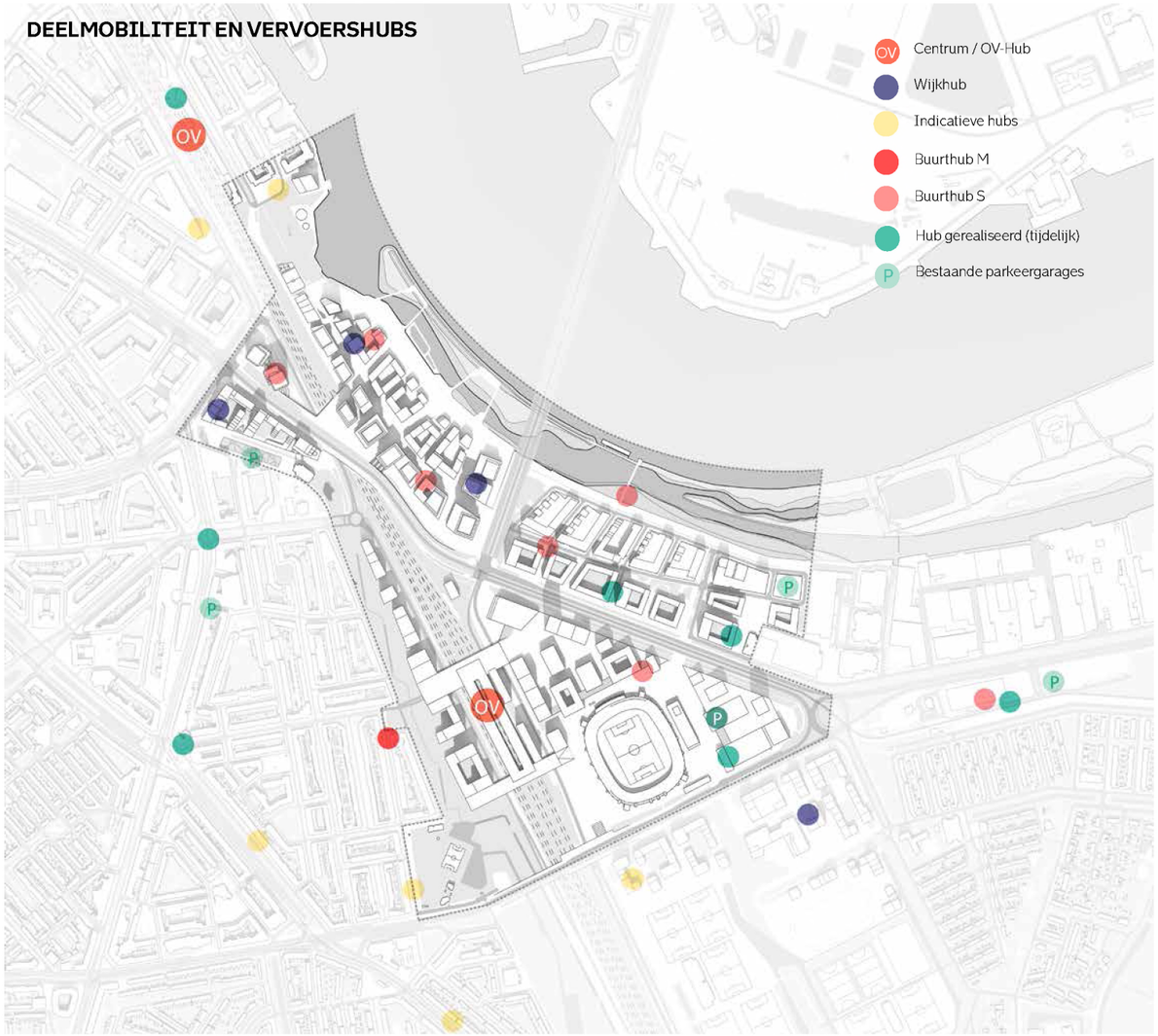
- De uitwerking van de nieuwe stadsbrug tussen de Esch en Feyenoord City: deze landt aan bij de Burgerhoutstraat (aanlanding Burgerhoutstraat) en is bestemd voor hoogwaardig OV (met tramkwaliteit), langzaam verkeer en beperkt autoverkeer (autoluwe verbinding). De uitwerking van het concept ‘auto te gast’ dient nog plaats te vinden. Ook de verdere vormgeving van de aanlanding van de brug (bijvoorbeeld hoogteligging) en de impact op de lokale verkeerstructuur is nog niet duidelijk. Met name de wijze van aansluiten van Waterkant en de Veranda op het wegennet is hierbij een aandachtspunt. In dit Masterplan is rekening gehouden met de verschillende scenario’s die hierbij mogelijk zijn. De uitwerking van de plannen voor de deelgebieden moet gelijk oplopen met de planvorming voor de brug.
- Met het nieuwe station en de HOV-lijn Kralingse Zoom-Zuidplein ontstaan ook verschillende mogelijkheden voor het tramnetwerk in het gebied. Ten eerste betreft dit de wijze waarop de nieuwe HOV-lijn via station Stadionpark richting Strevelsweg gaat. Dit kan via de Olympiaweg en het Stadionviaduct, maar het is, zeker bij het weghalen van het spooremplacement, ook een mogelijkheid om eerder het spoor te kruisen. Verder zal de overstap op station en hoogteligging van de tram verder uitgewerkt worden, in samenhang met de gebiedsontwikkeling. Ook voor lijn 23 worden de routering en haltes bekeken, om de gewenste overstappen op trein en HOV op een goede manier vorm te geven. In de planning- en studiefase zal dit verder uitgewerkt worden.





- Een hoogwaardige inrichting van de buitenruimte alsmede voldoende fietsparkeervoorzieningen zorgen voor een gebied dat aantrekkelijk en prettig in gebruik is voor fietsers en voetgangers. Hierbij is rondom de OV-stations/haltes nog extra aandacht voor deze doelgroep, om het OV-gebruik nog aantrekkelijker te maken.
- Er komen nieuwe, aantrekkelijke routes die werkelijk iets toevoegen aan de beleving en voldoende ruim gedimensioneerde routes die de toekomstige groei van zowel het aantal voetgangers als fietsers met het behoud van kwaliteit kunnen faciliteren. Ook is het netwerk en de inrichting dusdanig flexibel dat het kan anticiperen op nieuwe ontwikkelingen qua type vervoersmiddelen. Belangrijk hierbij is de nieuwe recreatieve route langs de rivier en het Ronde Stadionpark als recreatieve route binnen het gebied.
- Barrières worden geslecht (dit draagt bij aan de ambitie 'Feyenoord City verbindt'):
  - De nieuwe stadsbrug verbindt Rotterdam-Noord (Kralingen) met Zuid (Feijenoord) ook voor langzaam verkeer.
  - Realisatie traverse over spoor (gekoppeld aan station Stadionpark) waarmee een nieuwe langzaam verkeer verbinding ontstaat tussen Hillesluis en Feyenoord City en de realisatie van een toegang van de Roseknoop middels overkluizing van het spoor bij het Varkenoordseviaduct.
  - Verbeteren bestaande voetgangersoversteken op de verkeersbundels (o.a. Stadionweg).
  - Verbeteren bestaande verbindingen en overbruggen hoogteverschillen (tunnel Station-Zuid, Vredesplein-Varkenoordseviaduct, Varkenoordse-viaduct-rivier.
- Fietsparkeren
  - De fietsparkeer locaties voor bezoekers van Feyenoord City zijn gesitueerd op strategische plekken langs de fietsroutes en bij bestemmingen van fietsers (o.a. treinstations Rotterdam-Zuid en Stadionpark en bij de Kuip).
  - Fietsparkeren voor bewoners gebeurt nabij de entrees van de woongebouwen en bij voorkeur zo direct mogelijk langs een fietsroute, om het gebruik van de fiets optimaal te faciliteren. Fietsparkeren wordt in principe op de plot zelf opgelost of in een voorziening voor meerdere plots (in dat geval zijn een korte loopafstand en toegankelijkheid extra belangrijk).
  - De fietsparkeer opgave wordt bepaald aan de hand van de 'Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2022'.
- Voorzieningen voor fietsers en voetgangers bieden waar mogelijk ook ruimte aan alternatieve vervoerswijzen als de step, scooter en speed pedelec en voor deelmobiliteit (al dan niet in een vervoershub). De stallingen worden ook zoveel mogelijk gecombineerd met kleinschalige aanvullende functies, als pakketwand, koffiecorner etc.



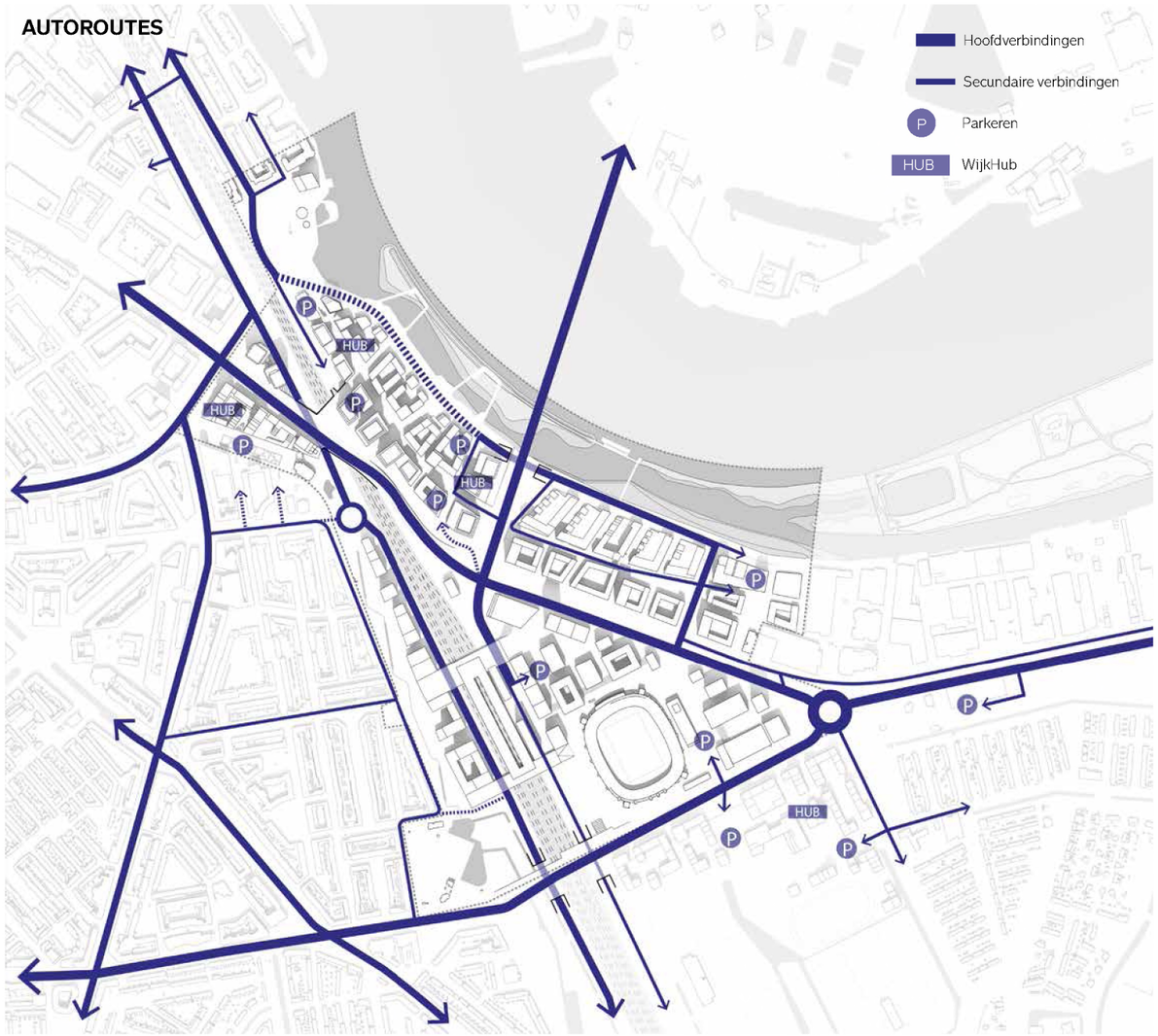


- Feyenoord City is per trein bereikbaar via treinstation Rotterdam-Zuid en in de toekomst via het nieuwe treinstation Stadionpark (transformatie van bestaande evenemententreinstation naar permanent treinstation). Dit wordt in eerste instantie een stoptrein, maar deze kan op termijn mogelijk doorgroeien naar een IC-station.
- De toegankelijkheid van station Rotterdam-Zuid wordt verbeterd voor langzaam verkeer door verbetering van de entree van het tunneltje aan de zuidzijde van het station
- Per tram is het gebied bereikbaar met de tramlijnen 23 en 25, die allen in of nabij het plangebied haltes hebben. In het kader van 'Plan Toekomstvast Tramnet 2030' worden deze lijnen versterkt door deze te versnellen en de frequentie te verhogen.
- De nieuwe stadsbrug maakt een nieuwe HOV-verbinding (met tramkwaliteit) tussen Kralingse Zoom en Zuidplein mogelijk. Voor het verloop van de route door het gebied zijn nog 2 opties.
- Buslijnen 32, 66, 75 en 77 bedienen op dit moment Feyenoord City. De infrastructuur wordt zo ingericht dat veranderende lijnvoering kan worden gefaciliteerd. Gezien het station en de omvang van de ontwikkelingen kunnen busnetwerken in de omliggende wijken wellicht verbeterd worden.
- Aan de rivier bij Waterkant/ Veranda worden voorzieningen voor de aanlanding van Spido, waterbussen, watertaxi's en rondvaartboten gerealiseerd.

Auto's, scooters en fietsen staan voor het grootste deel van de tijd stil. Samen een auto gebruiken of een ander deelvoertuig, al of niet in combinatie met OV en fiets, is efficiënter qua parkeerruimte. En dat is belangrijk want (parkeer)ruimte in Rotterdam is schaars. Daarom moedigen we bij woningbouw het plaatsen van deelvervoer door ontwikkelaars aan en zetten we in op vervoershubs in gebiedsontwikkeling. Zodoende kan de parkeerdruk worden verlaagd.

De volgende vervoershubs zijn te onderscheiden: Buurt-/, Privé-/ , Wijk-/, OV-/ en Regio vervoershub.

In Feyenoord City zetten we dan ook in op deelmobiliteit en op verschillende soorten vervoershubs. In onderstaand kaartje staan de potentiële locaties voor vervoershubs weergegeven. De locaties zijn indicatief en nog nader te bepalen.



- Feyenoord City is via de Stadionweg, Laan op Zuid en Coen Moulijnweg aangesloten op het nationale wegennet en het netwerk van de stad. Deze wegen hebben hoofdzakelijk een functie voor de doorstroming. Via de Olympiaweg, Verlengde Colosseumweg-Rosestraat en de Oranjeboomstraat lopen de verbindingen met de andere wijken van Rotterdam-Zuid.
- De nieuwe stadsbrug zorgt voor een nieuwe autoluwe verbinding tussen de Esch en Feyenoord City.
- De Colosseumweg wordt doorgetrokken onder het Varkenoordseviaduct naar de Rosestraat en via de Rosestraat aangesloten op de Laan op Zuid. Hiermee worden de belangrijkste (auto)verkeersstromen tussen de Ruit en het centrum ontvlochten van elkaar.
- Het gebied biedt een kans voor een logistieke hub, een overslagpunt voor logistieke stromen in het gebied/de stad. Daarvoor wordt breder in Stadionpark gekeken (Noorderhelling en bedrijventerrein Stadionweg) om deze functie goed te kunnen faciliteren.
- Verder onderzoek is nodig naar de wijze waarop het (doorgaand) autoverkeer in de diverse deelgebieden van de gebiedsontwikkeling wordt opgenomen. Dit onderzoek zal samen met de bewoners van de omliggende wijken en de wijkraden worden uitgevoerd. Te starten met Waterkant in samenhang met de nieuwe stadsbrug.
- Zero-emissiezone (ZE-zone) stadslogistiek: Het grootste deel van Feyenoord City valt vanaf 1 januari 2025 binnen de zogenaamde Zero-emissiezone. Vanaf 2025 moeten in de ZE-zone alle nieuwe zakelijke bestel- en vrachtauto's uitstootvrij zijn. Uiterlijk in 2030 mogen er helemaal geen zakelijke bestel- en vrachtauto's met brandstofmotor de ZE-zone meer binnenrijden.

Overzicht typen mobiliteitshubs





	Buurt-vervoershub	Privé-vervoershub	Wijkvervoershub	OV-knooppunthub	Regio-vervoershub
Verzorgingsgebied	200m, op buurtniveau	Gebouw (doorgaans)	400m, op wijkniveau	Bij grote OV-haltes	Bij P+R aan de rand van de stad
Voornaamste doel v.d. vervoershub	Tegengaan van overlast en verrommeling	Bijdragen aan verdichtings-opgave door vervoer te bieden bij lagere parkeernorm	Efficiënter ruimtegebruik draagt bij aan verdichtingsopgave	Bevorderen van ketenvervoer	Bevorderen van ketenvervoer
Functionaliteiten	5-20 deelvoertuigen, de focus ligt op deel-tweewielers	Kleinschalig deelvervoer	Ruim aanbod deelvervoer (20-80 fietsen, 10-30 scooters, 20-100 auto's), OV, Infocentrum	Trein of metro, 100-300 deelfietsen, 50-150 deelscooters en evt. deelauto's, Infocentrum	OV, deelauto's en evt. deel-tweewielers
Samenhangend vervoersprogramma	Privé parkeren (fiets en scooter), laadpalen	Privé parkeren, laadpalen	Privé parkeren (fiets, scooter, auto), laadpalen, Mobiliteitsservice (bijv. fietsenmaker)	Privé parkeren (fiets, scooter, auto), laadpalen, Mobiliteitsservice (bijv. fietsenmaker)	Privé parkeren (fiets, scooter, auto), laadpalen
Aanvullend programma	Kleinschalige voorzieningen (bijv. Kiosk)	Pakketwanden, energietransitieobjecten[6]	Energietransitieobjecten[6], internet, economische en maatschappelijke voorzieningen	Energietransitieobjecten[6], internet, economische en maatschappelijke voorzieningen	Energietransitieobjecten[6], flexwerkpekken
Openbare ruimte	Groen met ontmoetings-plaatsen (bijv. picknicktafels)	n.v.t. vanwege private grond	Groen met ontmoetings-plaatsen (bijv. picknick-tafels), speeltuinen, sportvoorzieningen, openbare toiletten	Voorzieningen gericht op ruimtelijke kwaliteit en ontmoeting, openbare toiletten	Afhankelijk van P+R
Rol van de gemeente	Regisserend	Stimulerend, regulerend en regisserend	Stimulerend en regisserend	Stimulerend	Stimulerend

- Auto parkeren :
  - Het auto parkeren zal zo veel mogelijk in centrale voorzieningen en buiten het zicht worden vormgegeven. Waar dit minder mogelijk is, zorgen we voor een goede inpassing, een aantrekkelijk ontwerp en medegebruik van o.a. het dak door andere functies/gebruikers. De stallingsvoorzieningen dienen flexibel en transformeerbaar, daarmee toekomstbestendig te zijn. Ook niet te grootschalig, dan is compartimentering (bijvoorbeeld per gebruikseenheid) ervan wenselijk.
  - Het streven is om de auto parkeerbehoefte vanuit de ontwikkelingen te beperken. Het Rotterdams parkeerbeleid biedt daarvoor ruimte door middel van kortingsmogelijkheden op de parkeereis (zoals nabijheid OV-stations, extra fietsparkeercapaciteit en inzet op deelmobiliteit).
  - Er komt een flexibel /adaptief systeem om steeds op de behoefte vanuit ontwikkelingen in te spelen. We stimuleren ontwikkelaars om het aantal parkeerplekken te beperken, passend bij de OV-bereikbaarheid van deze plek. Daarbij zoeken we aansluiting bij de doelgroepen, monitoren we de daadwerkelijke behoefte en kunnen we gedurende de gefaseerde ontwikkeling bijsturen.
  - De parkeervoorzieningen zijn uitgerust met voldoende laadmogelijkheden en biedt plaatst voor het deelvervoer.

Mobiliteit op wedstrijddagen / tijdens evenementen
In Feyenoord City is de Kuip, die als stadion blijft functioneren, een belangrijke trekker. Op wedstrijddagen en bij evenementen bezoeken ca 45.000 mensen de Kuip. Het is belangrijk dit op een goede manier te faciliteren, waarbij de omliggende infrastructuur kan blijven functioneren en de overlast voor de omliggende wijken beperkt blijft.

Daartoe is een mobiliteitsstrategie ontwikkeld, gebaseerd op de volgende vier belangrijke pijlers :
- het bewerkstelligen van een modal shift;
- belonen van gewenst gedrag;
- peak shaving: spreiden van bezoekers in de tijd;
- het scheiden en spreiden van bezoekersstromen.

Deze pijlers zijn ook de basis voor het mobiliteitscontract, dat in september 2018 door de gemeente met Stadion Feyenoord is vastgesteld. Met Stadion Feyenoord zal een vernieuwde strategie worden opgesteld, passend bij het door functioneren van de Kuip, de voorziene ontwikkelingen in de omgeving en de verbeterde bereikbaarheid met de nieuwe stadsbrug en station Stadionpark.

Modal Shift (verandering van modaliteiten)
Mede gezien alle toekomstige gebiedsontwikkelingen in de omgeving, is het van belang de ambitie voor de modal shift voort te zetten om daarmee de toekomstige bereikbaarheid van het gebied op een acceptabel niveau te houden tijdens wedstrijddagen/evenementen. De nieuwe stadbrug en de invoering van betaald parkeren in de omgeving zijn daarbij een goede stimulans om de gewenste verandering in vervoerswijzekeuze tot stand te brengen. Te zien is dat de inspanningen van de afgelopen jaren al geleid hebben tot een verschuiving van de modal split (minder parkeren in de wijken, meer parkeren op afstand incl. pendel, meer fiets+scooters, meer tram). Het aandeel langzaamverkeer en openbaar vervoer is toegenomen van ca 33% naar ruim 40%. Dit heeft geleid tot een afname in het ongereguleerde parkeren in de omgeving,

De verwachting is dat de 'modal shift' blijft doorzetten. De toekomstige nieuwe stadsbrug en het nieuwe permanente treinstation Stadionpark hebben mede ook invloed op de modal shift. Hierbij zien we de volgende kansen:
- Het aandeel 'fiets+scooter' zal in de toekomst nog verder toenemen; enerzijds door de algemene groei van het fietsgebruik die we de laatste jaren zien in Rotterdam en anderzijds als gevolg van de langzaamverkeersverbinding over de nieuwe stadsbrug, waarmee het vanuit Kralingen en Alexander aantrekkelijker wordt om met fiets of scooter naar het stadion te komen. Dit betekent ook dat in de directe omgeving van de Kuip (de Stadiondriehoek) rekening moet worden gehouden met een toename van de stallingscapaciteit hiervoor. Slim dubbelgebruik met bestaande en nieuwe functies biedt die mogelijkheid.
- De nieuwe stadsbrug voorziet ook in een tramverbinding tussen Kralingen en de Kuip en tussen Zuidplein en de Kuip. Dit biedt kansen voor een toename van het aandeel 'tram' en 'parkeren op afstand i.c.m. pendel' (P+R Kralingse Zoom <=> de Kuip)
- Het nieuwe treinstation Stadionpark (onderdeel MIRT Oude Lijn) en de frequentieverhoging op de Oude Lijn betekent dat er meer mensen een directe treinverbinding naar het stadion krijgen.
- Georganiseerd busvervoer van supporters (al dan niet georganiseerd door Feyenoord) zal ook in de toekomst blijven plaatsvinden. De beschikbare bus parkeercapaciteit op de Olympiaweg is voldoende om dit vervoer ook in de toekomst te kunnen garanderen.
- Daarnaast zal ook vervoer over water een rol kunnen spelen in het vervoeren van supporters.

Auto parkeren
- Directe omgeving: Uitgaande van de norm van 0,04 parkeerplaats per 'zitplaats' dienen er in de directe omgeving van De Kuip 2000 parkeerplaatsen (met dubbelgebruik) beschikbaar te zijn. Voor een deel wordt hierin voorzien middels de Verandagarage en de Noorderhelling. Verder wordt bekeken welke dubbelgebruik mogelijkheden er in de deelgebieden Waterkant en Stationsomgeving Hillesluis zijn. In de toekomstige ontwikkelingen van de Stadiondriehoek dient rekening te worden gehouden met het in voldoende mate compenseren (al dan niet via dubbelgebruik) van de benodigde parkeerplaatsen voor de Kuip en het Topsportcentrum.
- Parkeren op afstand: Gezien de ligging in de verdichtende stad, is de inzet van Parkeren op afstand gewenst. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van reguliere P+R-terreinen of aparte terreinen (al dan niet privaat). Het aansluitend vervoer kan plaatsvinden via de tram of specifiek ingezette pendels. Parkeervoorzieningen waar in ieder geval aan gedacht kan worden (en welke deels op dit moment ook al gebruikt worden zijn:
  - P+R en parkeren op afstand Beverwaard
  - P+R Kralingse Zoom
  - Parkeerterrein Ahoy
  - Parkeergarage Zorgboulevard
  - Parkeerterrein Erasmus Plaza
- Bekeken wordt of met de komst van de nieuwe stadsbrug en de voorziene ontwikkelingen in de Oostflank nog meer parkeervoorzieningen in aanmerking komen.



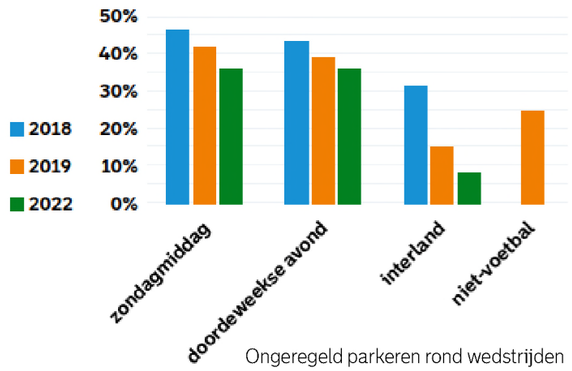






Peak shaving (spreiden van bezoekers in de tijd)
Met peak shaving wordt bedoeld dat met activiteiten en voorzieningen gepoogd wordt om bezoekers gespreider in de tijd te laten aankomen en vertrekken. Hiermee wordt de infrastructuur in de omgeving minder belast. De afgelopen jaren zijn hier al resultaten mee behaald, met name voor aanvang van de wedstrijden. De voorzieningen in de Kuip zijn echter beperkt. Stadion Feijenoord bekijkt welke mogelijkheden er zijn om de voorzieningen te verbeteren, nu besloten is in de Kuip te blijven. Tevens wordt met Stadion Feijenoord gekeken welke kansen de verdere ontwikkeling in de omgeving en met name de Stadiondriehoek biedt om hier invulling aan de geven.

Scheiden en spreiden van bezoekersstromen
Op dit moment is te zien dat veel verkeerstromen (auto, tram, fiets, voetganger) elkaar in de weg zitten rond evenementen. Kruisende stromen zorgen voor oponthoud voor alle bezoekers. In de uitwerking van de plannen proberen we de stromen waar mogelijk te scheiden. Mogelijkheden hiervoor zijn:
1. Fietspad aan de rand van Waterkant, gescheiden van het Varkenoordseviaduct en de voetgangersroutes door het gebied.
2. Stallingen zo positioneren dat vanuit de fietsroutes geen extra verkeerstromen gekruist hoeven te worden.
3. Een eventuele verlegging van lijn 23 leidt tot minder kruisingen met andere stromen
4. De uitgang van het station aan de oostzijde van de Olympiaweg.



Ongeregeld parkeren rond wedstrijden

3.8 DUURZAAMHEID

Feyenoord City wordt een gebied waar je aangenaam, comfortabel en gezond verblijft en woont, met een minimale impact op de wereld.

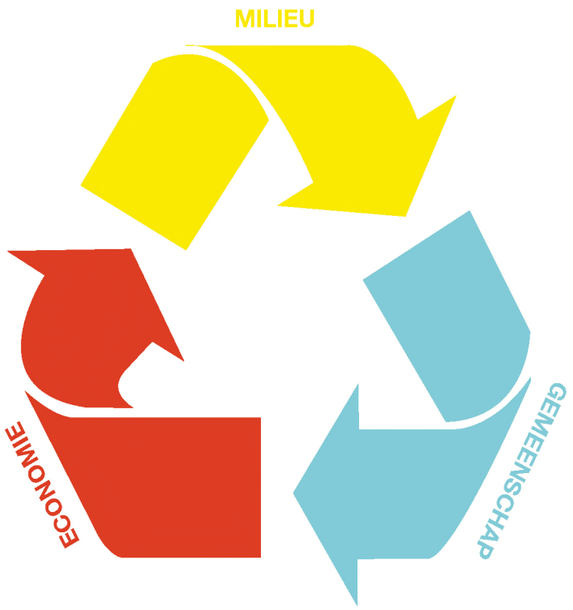
Voor Feyenoord City is duurzaamheid meer dan alleen redeneren vanuit (technische) normen. Het is een integraal onderdeel van de sociaal-economische agenda en van alles wat we doen. Of het nu gaat om het ontwerpen en bouwen, energie- en mobiliteitsvraagstukken, het slim omgaan met afval of het promoten en faciliteren van een actieve levensstijl bij jongeren; Feyenoord City wil op alle gebieden een vooruitstrevend en tot de verbeelding sprekend project zijn in Rotterdam.

In deze duurzaamheidsparagraaf wordt beschreven hoe we willen komen tot een volledig duurzaam gebied. In de onderstaande figuur zien we hoe de duurzaamheidsvisie voor Feyenoord City geleidelijk resulteert in een duurzaam en gezond gebied. We willen daarbij borgen dat we niet alleen naar de standaard van nu duurzaam zijn, maar ook de ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid de komende jaren continu integreren in de ontwikkeling van het gebied. Per deelgebied uitwerking zal op basis van de stand van dat moment een uitgewerkte duurzaamheidsambitie worden geformuleerd.

Het is belangrijk om duurzaamheid niet alleen op projectniveau, maar ook op gebiedsniveau te beschouwen. We werken in deze gebiedsontwikkeling dan ook met BREEAM-gebiedsontwikkeling. Initieel is de minimumeis BREEAM Very Good (drie sterren), maar met de geformuleerde ambities en inspanningen lijkt een hogere score haalbaar. Dit geldt in ieder geval voor het deelgebied Waterkant, maar dit zal ook de insteek zijn bij de uitwerking van de overige deelgebieden.

Duurzaamheidsthema's
Binnen de duurzaamheidsvisie voor het Masterplan voor Feyenoord City worden zes thema's onderscheiden:
1. Energietransitie
2. Circulaire economie
3. Gezonde en vitale leefomgeving
4. Duurzame mobiliteit
5. Klimaataadaptatie
6. Natuur en biodiversiteit

De duurzaamheidsambities zijn geborgd in het Masterplan. Duurzaamheid krijgt een prominente plaats bij de uitwerking van de plannen voor de deelgebieden en ook bij de uitwerking van bouwplannen op de percelen. Gedurende de ontwikkeling van Feyenoord City wordt bij ieder deel- en/of vastgoedproject aangegeven hoe de duurzaamheidsambitie wordt ingevuld. Zo wordt gegarandeerd dat duurzaamheid een integraal onderdeel uitmaakt van de gebiedsontwikkeling, terwijl er tegelijkertijd ruimte is om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.



Energietransitie

De ambitie is een CO2-neutrale energievoorziening. Feyenoord City wil zelfvoorzienend zijn voor wat betreft het verwarmen en koelen van gebouwen en energieneutraal voor wat betreft elektriciteit. Dat betekent dat de jaarlijkse gemiddelde vraag naar energie voor gebouwen en faciliteiten in Feyenoord City in het gebied wordt opgewekt. Dit kan worden uitgewerkt met een warmte- en koudenet, op basis van warmte-koude-opslag in de bodem of restwarmte van een duurzaam stadsverwarmingssysteem, al dan niet aangevuld met warmte uit de Nieuwe Maas, en grootschalige elektriciteitsopwekking door middel van PV-panelen. Aanvullend kan elektriciteit vanuit duurzame windparken elders worden aangevoerd.

Het installeren van accu's voor buffering en als back-upvoorziening voor de Kuip kan ook bijdragen aan de stabiliteit van het energienetwerk van de stad. Voor deelgebied 1 wordt samen met de Stichting Gebiedsontwikkeling aan de Maas gewerkt aan een gebiedsenergiesysteem. Hierbij wordt onderzocht hoe dit uitgebreid kan worden naar de andere deelgebieden.

Feyenoord City ziet het als een uitdaging om in het gebied zichtbaar te maken hoe en hoeveel energie wordt opgewekt en gebruikt. Dit om ook het bewustzijn rondom energie en energiegebruik te vergroten.



Circulaire economie

Binnen Feyenoord City wordt de circulaire economie op verschillende manieren vormgegeven. Ten eerste wordt ingezet op hergebruik van vrijkomende materialen in het gebied. Er zal in een materialenbank worden bijgehouden wat met de vrijkomende materialen gebeurt. De principes van circulair ontwerp worden toegepast op de ontwikkeling van Feyenoord City. De aanwezige basismaterialen worden beoordeeld op mogelijk hergebruik. Dit zal vanaf het begin gestalte krijgen bij het slopen van de aanwezige bebouwing en bij het opbreken van verhardingen, maar er wordt ook gezocht naar het hergebruik van (leiding) infrastructuur voor nieuwe functies. Tevens wordt ingezet op het bouwen met materialen met een minimale milieubelasting. Binnen het thema circulair bouwen wordt daarom gekeken naar de materiaalgebonden CO2-emissie en het verlagen van de Milieu Prestatie Gebouwen (MPG). Voor dit onderwerp is te zien dat er op dit moment grote verschillen zijn tussen gebouwtypen qua mogelijkheden, maar dat de ontwikkelingen hierin snel gaan. In Feyenoord City zetten we er op in om zoveel mogelijk state of the art te ontwikkelen en daarbij te streven naar een betere milieuprestatie dan waar de wetgeving om vraagt. Tevens wordt bijvoorbeeld ingezet op hergebruikte materialen. Deze materialen hebben een lagere milieu-impact, omdat de productiefase niet van toepassing is.

Ten slotte wordt ingezet op circulariteit in de exploitatieperiode van het project. De afvalstromen in het gebied worden tot een minimum beperkt, gescheiden en hergebruikt. Maar ook in de keuzes van programma wordt naast maatschappelijke impact gekeken naar circulaire activiteiten. Voorbeelden hiervan zijn in de huidige tijdelijke programmering te vinden, bijvoorbeeld met bedrijven die textiel en sneakers voor hergebruik gereed maken.



Gezonde en vitale leefomgeving

Feyenoord City ademt gezondheid en sport. Het openbaar gebied nodigt uit tot bewegen. De gezonde uitstraling van Feyenoord City zal een inspiratiebron zijn voor geheel Rotterdam. Feyenoord City wordt een omgeving waarin gezondheid bevorderd wordt, gezond gedrag gestimuleerd wordt en gezondheid beschermd wordt door vermindering van de negatieve invloed van luchtvervuiling en geluidsoverlast. Dit komt onder andere tot uiting in de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de verbindingen voor voetgangers en fietsers binnen het gebied, van het gebied naar de omliggende wijken en naar de stad.

Ook de maatschappelijke inzet in het gebied die erop is gericht om mensen uit de directe omgeving van het plangebied aan het werk, dus in beweging, te krijgen, zal bijdragen aan de gezondheid van de bewoners in Feyenoord City en de omgeving daarvan. Daarnaast zal er aandacht zijn voor gezond eten, een andere belangrijke pijler voor gezondheid. De horecagelegenheden in het gebied zullen worden uitgedaagd hun assortiment gezonder te maken.

Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit is een van de speerpunten van Feyenoord City. Het Masterplan is ontworpen vanuit de wens om het gebied duurzaam bereikbaar te maken, zowel op wedstrijddagen als gedurende de rest van het jaar. En om het gebied goed te verbinden met de omliggende wijken en de stad voor langzaam verkeer. Dit is onder andere vertaald in de doorgevoerde scheiding van vervoersstromen, waardoor het bij wedstrijden en evenementen, maar ook op andere momenten, gemakkelijk wordt om te voet, op de fiets of met het OV vanuit de omliggende wijken en de stad snel en veilig bij Feyenoord City te komen. Hierdoor worden deze duurzame vormen van mobiliteit aantrekkelijker dan de auto.

In de nieuwbouw zullen royale fietsenstallingen op logische plaatsen worden gepositioneerd om het gebruik van de fiets te bevorderen. Een nieuw treinstation, Rotterdam Stadionpark, zal naast station Rotterdam Zuid bijdragen aan de OV-bereikbaarheid van het gebied en aan het bevorderen van het OV-gebruik door de nieuwe bewoners.
Bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen voor bewoners zal hiermee rekening worden gehouden en zal hierop worden geanticipeerd. Nieuwe vervoersconcepten zoals Mobility as a Service (MAAS), waaronder het aanbieden van elektrische deelauto's en voldoende hoogwaardige oplaadpunten, zullen worden ingericht en zullen hun weerslag hebben op het aantal benodigde parkeerplaatsen en het gebruik van de auto.

Klimaatadaptatie

Het gebied rond Feyenoord City is veerkrachtig en speelt in op het veranderende klimaat. De doelstellingen van het Rotterdams Weerwoord worden in de gebiedsontwikkeling geïntegreerd door er vanaf het begin van de planontwikkeling aandacht aan te besteden. Dit betekent bijvoorbeeld dat het gebied in staat moet zijn om meer en zwaardere regenbuien te verwerken, te fungeren als waterbuffer en hittestress te voorkomen. Met het getijdenpark en de groene inrichting van de buitenruimte zorgen we hiervoor. Maar er zal meer nodig zijn.

Naast piekbuien wordt het met pieken ook heter. Daarom moet Feyenoord City zodanig worden ingericht dat hittestress zoveel mogelijk wordt voorkomen. Hittestress dient te worden tegengegaan door het toepassen van groen (schaduw en verkoeling), het toepassen van materialen met een lichte kleur, te ontharden en gebiedsventilatie te bevorderen.

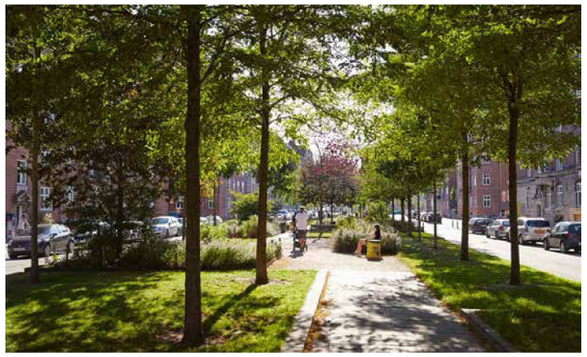
De deelgebieden kennen verschillende kenmerken, bijvoorbeeld ten aanzien van waterveiligheid. De Waterkant en Veranda liggen buitendijks en kennen grotendeels een woonprogramma. De overige gebieden met meer mixed use programma liggen binnendijks en kennen een andere opgave. Bij de uitgangspunten voor de deelgebieden in dit Masterplan wordt aandacht besteed aan de gebiedsspecifieke opgaven. In de verdere uitwerking van de deelgebieden zullen de verschillende aspecten van dit onderwerp per deelgebied verder worden geconcretiseerd, in ambitiedocumenten en/of stedenbouwkundige plannen

Natuur en biodiversiteit

Feyenoord City fungeert als groene verbinding in de stad. Dankzij de ontwikkeling van het gebied wordt een groene verbinding gelegd tussen het Zuiderpark en Eiland van Brienenoord. Het getijdenpark aan de Nieuwe Maas en het Mallegatpark zijn de belangrijke dragers van de groenstructuur van het gebied. Er is ruimte voor natuur in de stad in de vorm van parken en gemeenschappelijke tuinen (bijvoorbeeld op de daken van gebouwen) en voor natuurinclusief bouwen, wat inhoudt dat de natuur bij de bouw wordt geïntegreerd. Voor de gidssoorten moeten de 5 V's beschikbaar zijn: voedsel, variatie, veiligheid, verbinding en verplaatsing. Voor het gebied wordt een ecoloog aangesteld die de inzet en samenhang van de maatregelen voor natuur en biodiversiteit bewaakt, een soort 'ecologische supervisor'. De ambities worden vertaald naar voorwaarden voor het leefmilieu van de gidssoorten, welke per deelgebied worden uitgewerkt.









3.9 PARTICIPATIE

Dit Masterplan is gebaseerd op alle input die de afgelopen jaren uit de participatie is opgehaald. Dit betreft alle participatie rond het vorige Masterplan en bestemmingsplan voor Feyenoord City 1.0. Tevens is in 2023 uitgebreid geparticipeerd voor Waterkant, het Getijdenpark Feyenoord en de Maatschappelijke Visie. Al deze input is meegenomen in dit Masterplan

De gebiedsontwikkeling staat aan het begin van een doorstart met dit geactualiseerde Masterplan. Om de gestelde ambities en doelen te kunnen realiseren en de maatschappelijke impact van de ontwikkeling zo groot mogelijk te maken is aansluiten bij de behoeften van de inwoners uit de omliggende wijken van essentieel belang. De inwoners en ondernemers van Rotterdam-Zuid staan centraal bij de verdere uitwerking voor de plannen.
Het project raakt velen: omwonenden, ondernemers, bezoekers van het gebied, allerlei organisaties met een belang in het gebied, omliggende wijken, eigenaren en gebruikers en de gemeente. De participatie is erop gericht om samen met deze belanghebbenden, op basis van wederzijds vertrouwen, een relatie op te bouwen. Om vervolgens structureel te werken aan het ophalen van input, verzilveren van kansen, het oplossen van zorgpunten en het creëren van draagvlak voor de ontwikkelingen. Dit geldt voor het ontwerpen, het bouwen en het uiteindelijk gebruiken van het gebied. We werken aan een stevige verbintenis met de omgeving.

Dit wordt onder andere bereikt door te werken in meerdere kleinschalige verbanden (werkgroepen). Hierin staan specifieke thema's centraal, zoals parkeren, verkeersmanagement, MER-onderzoeken en uitwerking Masterplan. Stakeholders kunnen advies en inzichten geven, elkaar helpen en de plannen beïnvloeden door hierop te reflecteren en kennis te delen. Tijdens informatieavonden worden de uitkomsten in bredere groep besproken. De gebiedservaring die nodig is voor de gebiedsontwikkeling wordt tevens opgehaald in de wijkgerichte bijeenkomsten en tijdens de voortgangsbijeenkomsten. Wijk/buurt gerelateerde ontwikkelingen worden in verdiepingssessies met elkaar besproken. Door de actieve betrokkenheid van de omliggende wijken kan de waarde van de ontwikkelingen voor de wijken onderzocht worden. Dit zal de komende periode alleen nog maar intensiever worden, aangezien het daadwerkelijke inrichten van het leefgebied alleen met de (toekomstige) eindgebruikers mogelijk is.

Voor deelgebied 1 wordt met de Stichting Gebiedsontwikkeling aan de Maas een gezamenlijke aanpak opgesteld, wat door het gezamenlijke team zal worden opgepakt. Dit vanuit de overtuiging dat het alleen door echt samen te werken met de diverse stakeholders en toekomstige gebruikers mogelijk is om een gebied te ontwerpen en te ontwikkelen dat daadwerkelijk aansluit bij de behoeften uit de omgeving. Extra aandacht besteden we daarbij aan de doelgroepen die normaal gesproken minder in de participatie vertegenwoordigd zijn. We sluiten daarbij aan bij evenementen en bijeenkomsten die zij organiseren, werken met organisaties (met name de ondernemers en partners in het maatschappelijk programma) die deze groepen goed kennen en kunnen bereiken en waar nodig initiëren we zelf activiteiten die aansluiten bij deze doelgroepen. Ook voor de andere deelgebieden zal deze proactieve en transparante aanpak worden voortgezet. Daarover zullen we met de partners in die ontwikkelingen goede afspraken maken.

Met het participatieproces wordt gewerkt aan het realiseren van relaties op basis van wederzijds vertrouwen tussen inwoners, ondernemers, supporters en andere relevante belanghebbenden. Vroegtijdige participatie, op basis van duidelijke afspraken en verwachtingen, zorgt ervoor dat belangen en creativiteit op tafel komen, waarbij de omgeving als kennisbron en ervaringsdeskundige wordt ingezet. Mensen kunnen advies en inzichten geven, elkaar helpen en beïnvloeden door op voor hen relevante onderdelen van het project samen te werken. Op deze manier vormt participatie de basis voor een brede verbintenis, met ondersteuning van het project als resultaat.





















Brede participatie: diverse bijeenkomsten / events



Participatiebijeenkomst consultatiedocument Waterkant



Diverse werksessies met FXL voor Masterplan



Participatiebijeenkomst voor Masterplan in Topsportcentrum

04

DEELGEBIEDEN

4.1 DEELGEBIEDEN

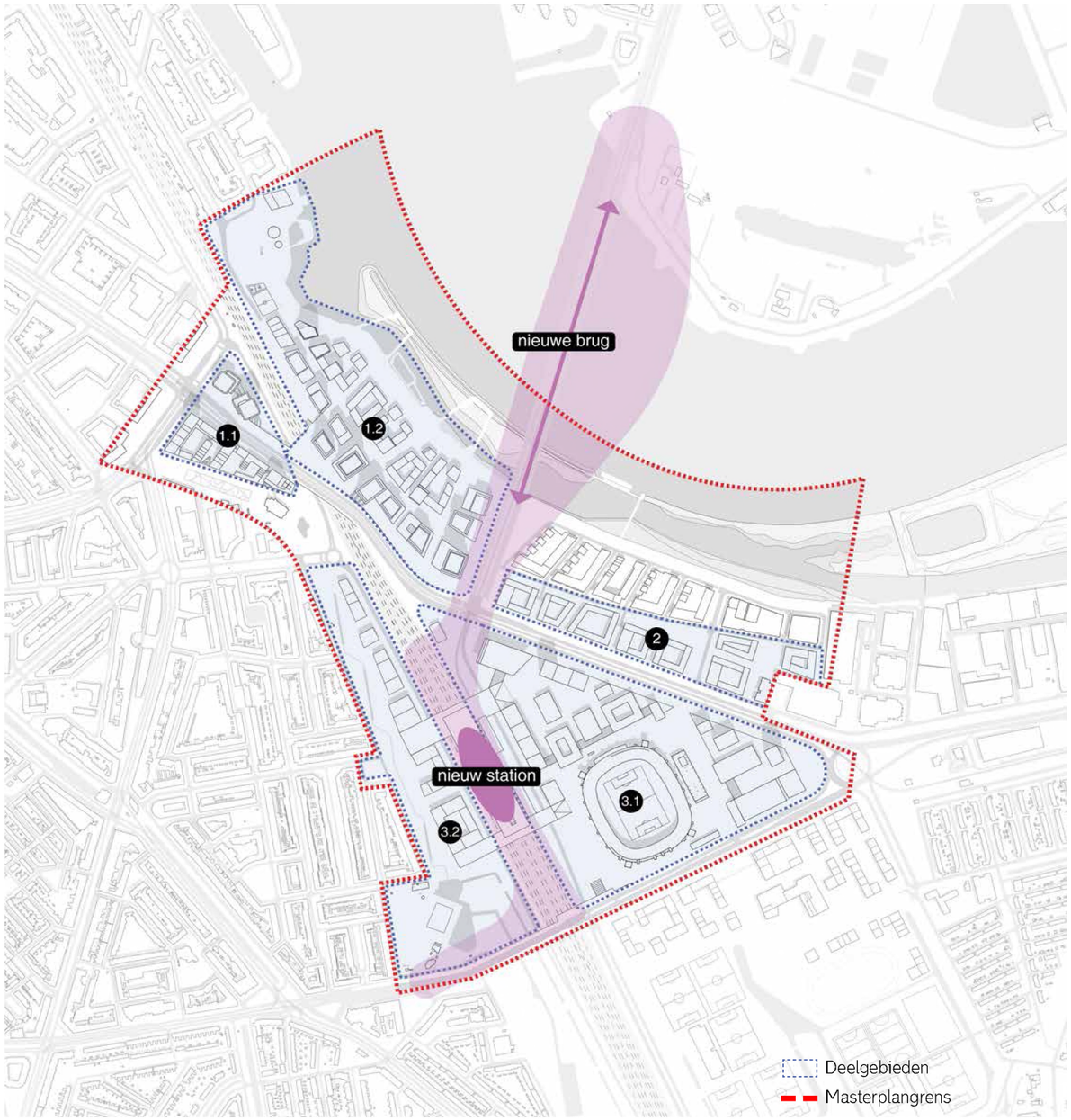
3 deelgebieden
In het plangebied van Feyenoord City worden drie verschillende deelgebieden onderscheiden. Twee van deze deelgebieden hebben ook nog een verdeling in subonderdelen. In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke en functionele randvoorwaarden en de uitgangspunten voor het ontwerpen van de bebouwing en buitenruimtes toegelicht. Andere randvoorwaarden die uit de MER / ROER Oostflank volgen zijn in hoofdstuk 6 samengevat en op de buitenruimte wordt verder ingegaan in hoofdstuk 5.
De drie deelgebieden binnen de gebiedsontwikkeling Feyenoord City zijn:

1. Stadskant (1.1) en Waterkant (1.2)
2. Veranda
3. Stadiondriehoek (3.1) en Stationsomgeving Hillesluis (3.2)

Aansluiting structuren op grotere schaal
In de kaart hiernaast is de begrenzing van alle deelgebieden te zien. Vanzelfsprekend is het belangrijk dat er aandacht is voor de overgangen tussen de deelgebieden onderling en de aansluiting met de bestaande omliggende wijken. Daarnaast zijn er een aantal stedelijke structuren die tussen de deelgebieden doorlopen, of in sommige gevallen zelfs er dwars doorheen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de stadsboulevard Laan op Zuid die via het Varkenoordseviaduct dwars door de Stadskant overgaat in de Stadionweg. Het is belangrijk om rekening te houden met deze bestaande structuren op grotere schaal en ze op passende wijze te verbinden met de wijk- of buurtschaal van het desbetreffende deelgebied.

Een belangrijke nieuwe stedelijke structuur is de HOV-lijn die loopt van Kralingse Zoom tot Zuidplein.
De nieuwe stadsbrug en het nieuwe Station Stadionpark zijn onderdeel van deze HOV-lijn, die dwars door en tussen de deelgebieden van Feyenoord City loopt. Deze HOV-lijn wordt verder uitgewerkt in een ander traject, dat zal leiden tot extra input en randvoorwaarden voor de deelgebieden. Op dit moment wordt de HOV-lijn daarom op abstracte wijze meegenomen in dit masterplan en worden er ruimtereserveringen gedaan om een goede inpassing in de toekomst mogelijk te maken. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt concreet gemaakt hoe de HOV-lijn met brug en station precies ingepast gaat worden, waarbij de mobiliteitsopgave natuurlijk integraal wordt bekeken met andere ruimtelijke uitgangspunten, onder andere de bevindingen uit dit masterplan.

Leeswijzer per deelgebied
In de volgende pagina's wordt separaat ieder deelgebied in meer detail omschreven en in beeld weergegeven.
Er wordt ingegaan op de uitgangspunten voor de bebouwing en buitenruimte, gevolgd door het indicatieve programma, bouwenvelop, voorbeelduitwerkingen, beeldkwaliteit en kwaliteit van de buitenruimte.



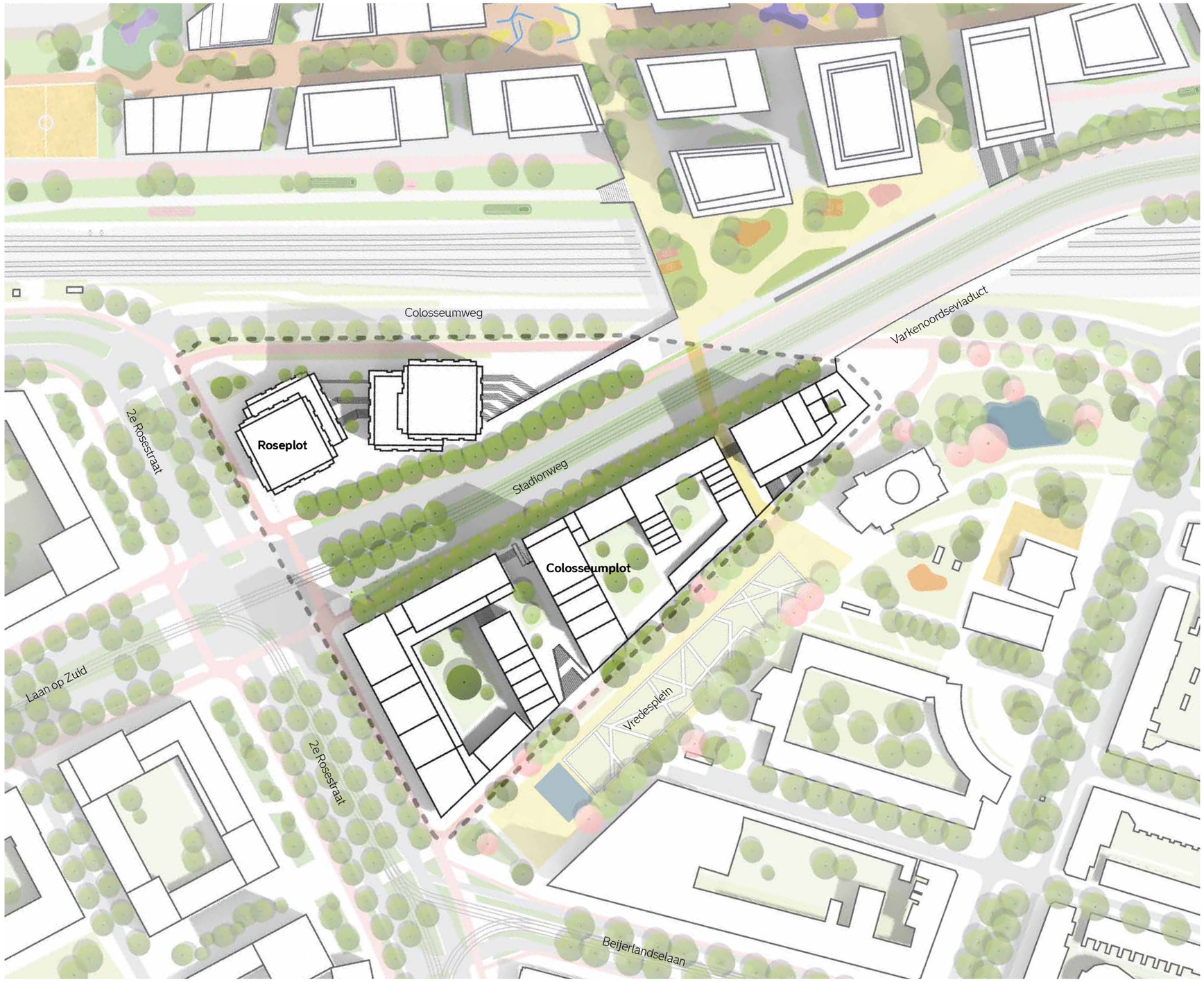
1. Stadskant (1.1) en Waterkant (1.2)
2. Veranda
3. Stadiondriehoek (3.1) en Stationsomgeving Hillelsuis (3.2)



4.2.1 STADSKANT

Deelgebied 1.1
De toegang tot Feyenoord City bestaat uit twee ontwikkelingen aan weerszijden van een verlengde ‘Stadsboulevard’ van Laan op Zuid naar de Stadionweg: de plot Rosestraat als entree naar Waterkant en de plot Colosseumweg als verbindende schakel naar Parkstad, Hillesluis en de Beijerlandselaan. De twee ontwikkelingen samen fungeren daarmee als overgang tussen de bestaande wijken en het nieuwe Feyenoord City. Door op beide te reageren, ontwikkelen ze hun eigen logica met betrekking tot connectiviteit, programma, bouwmassa, typologie en materiaalgebruik. Aan de ene kant zijn ze gericht op het samenbrengen van wijken en de ambitie van de continue stad, terwijl ze aan de andere kant blijk geven van de ambitie om als toekomstige ontwikkeling een spectaculaire toegang te verschaffen tot een nieuw deel van de stad.

De twee ontwikkelingen, plot Rosestraat en plot Colosseumweg, sluiten naadloos aan op het Varkenoordseviaduct en overbruggen de hoogteverschillen op vloeiende wijze, waardoor dit niet meer voelt als een losstaand viaduct, maar als een continuering van de Laan op Zuid richting Feyenoord City. Komende vanaf de Kop van Zuid worden er lange vergezichten gecreëerd en fungeert dit deelgebied als het ware als een toegangspoort en visuele kennismaking met Feyenoord City, een hoogstedelijk, nieuw centrumgebied. De buitenruimte ondersteunt dit met doorlopende bomenrijen en veel ruimte voor voetgangers en fietsers. Met een actief, divers programma van woningen en andere functies, wordt deze toegangspoort geactiveerd, waardoor er niet slechts een indrukwekkende skyline ontstaat, maar ook een comfortabel en aantrekkelijk gebied dat de omliggende wijken verbindt.



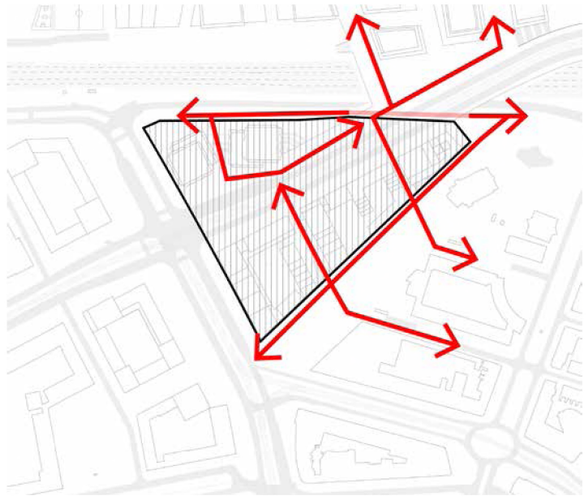


Uitgangspunten

- locatie specifiek
- fysieke verbinding
- sociale verbinding
- activerende openbare ruimte
- zicht verbindingen
- diverse landschappen
- nieuwe bestemmingen
- diverse woningtypologieën
- inclusief
- ecologisch verbonden



1. Continueren van het karakter van de Laan op Zuid over het Varkenoordseviaduct, definiëren van de pleinruimte Vredesplein en met bebouwing begeleiden van de Roseknoop, Putselaan en Colosseumweg



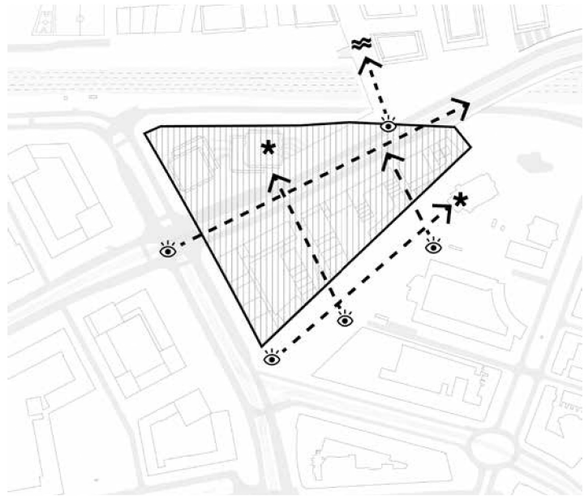
2. Verbindingen maken van oude stadswijken naar Waterkant, getijdepark en Nieuwe Maas



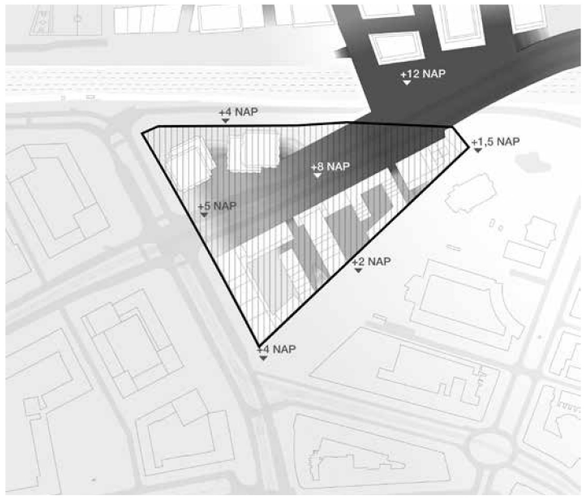
3. Groene structuren versterken, ecologische verbindingen leggen vanuit omliggende wijken, bestaande bomenrijen doortrekken en groene plekken en hofjes maken met een prettige verblijfskwaliteit



4. Een levendige, inclusieve openbare ruimte door ontwerp en programmering van plinten, bebouwing en buitenruimtes zorgt voor ontmoetingsplekken, bestemmingen en sociaal veilige routes



5. Met zichtrelaties verbindingen tot stand brengen tussen oude en nieuwe wijken en belangrijke visuele ankerpunten benadrukken



6. De hoogteverschillen in het gebied (gecreëerd door het Varkenoordseviaduct over het spoor) overbruggen en ontwerpen als vloeiende overgangen; de ruimte onder de verhogingen op slimme wijze benutten

Programma / Bouwenvelop
voorbeelduitwerking

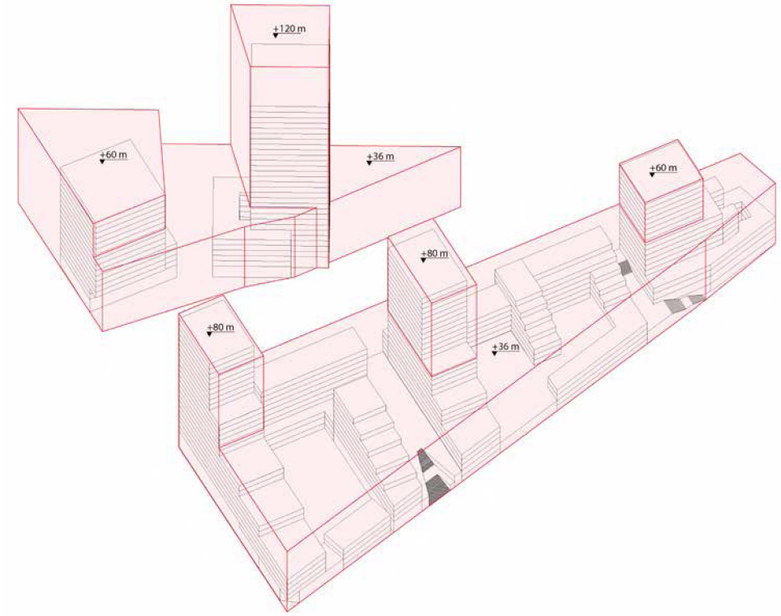
indicatief programma

Rosestraat Plot

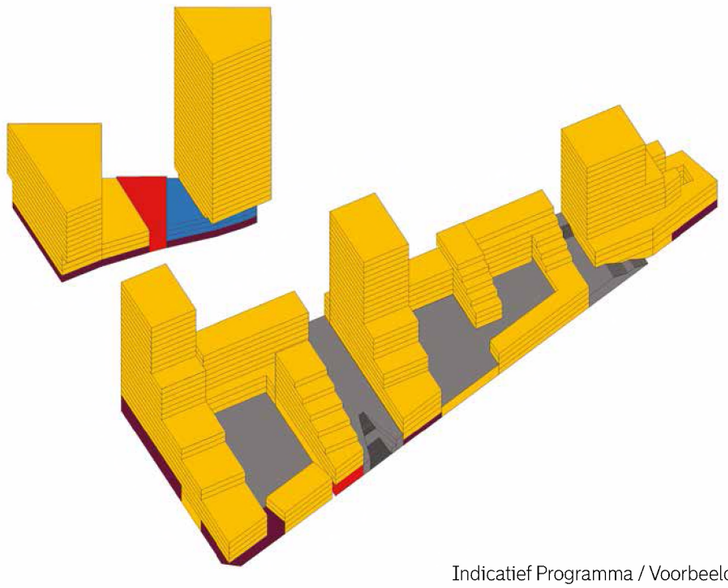
BVO	35.000 - 45.000 m² (excl. parkeren)
Aantal Woningen	circa 400 circa 65 m² gbo gemiddeld *min. 40% betaalbaar in middensegment; sociaal deelgebied 1 is momenteel in Colosseumplot en Waterkant voorzien, maar is hier wel denkbaar*
Niet-wonen	Maatschappelijk/dienstverlening: max. 1.600 m² Horeca: max. 1000 m² Gemakswinkel, 2 vestigingen: max. 400 m²

Colosseumweg Plot

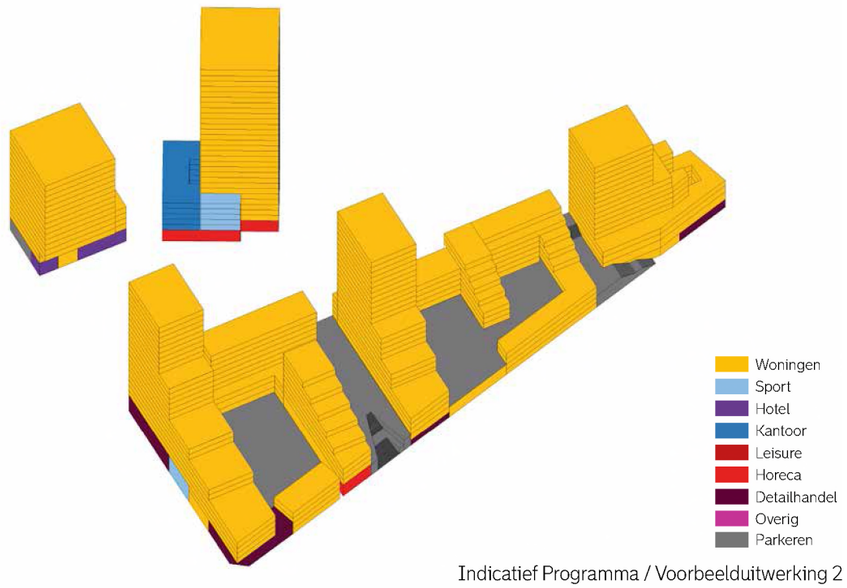
BVO	55.000 - 65.000 m² (excl. parkeren)
Aantal Woningen	max. 650 circa 60 m² gbo gemiddeld *min. 40% middensegment;* *75 - 140 sociale woningen*
Niet-wonen	*Maatschappelijk/dienstverlening: max. 2.750 m²* *Horeca: max. 650 m²* *Gemakswinkel, 2 vestigingen: max. 500 m²*



Bouwenvelop



Indicatief Programma / Voorbeelduitwerking 1



Indicatief Programma / Voorbeelduitwerking 2



Beeldkwaliteit

Begeleiding van de stadsboulevard
De volume-opbouw van beide plots zorgt voor een duidelijk herkenbaar gebied dat reageert op het karakter en de bebouwing van zowel Parkstad en Hillesluis als Feyenoord City. Met hoogte-accenten aan het Varkenoordseviaduct wordt de stadsboulevard begeleid en geaccentueerd als belangrijke route en 'poort' naar Feyenoord City. Terwijl de hoogste toren van het Roseplot omhoog reikt naar de verhoogde Feyenoord City skyline, vormt de plot Colosseumweg een samenstel van volumes, waardoor uitzichten en doorzichten ontstaan.

Activerende en verbindende podia
Het concept van de bebouwing is een getrapte opbouw met hoogte-accenten op lagere podia. Het speelse ontwerp van de daken op de Colosseumplot biedt zowel een voor publiek toegankelijk 'landschap' verbonden met het Vredesplein en de kop van de Beijerlandselaan als een particulier gemeenschappelijk dak dat plaats biedt aan voorzieningen voor de bewoners. De verschillende gebruiksmogelijkheden van de podia vormen een fascinerende stedelijke omgeving met een uniek karakter waarin door de hoogte van de locatie opgeworpen obstakels worden overwonnen door duidelijke openbare verbindingen en routes tussen het Vredesplein en het Varkenoordseviaduct en de inbrenging van openbare functies. Het ontwerp van het Roseplot past naadloos in de omgeving en sluit aan op zowel de bebouwing rond de Roseknoop als op de naastgelegen bebouwing van Waterkant. Loopstromen worden begeleid en de openbare ruimtes en overgangen naar de bebouwing worden zorgvuldig vormgegeven, passend bij de allure van de stadsboulevard, maar ook met een prettige menselijke maat en microklimaat. Commerciële voorzieningen en gemeenschapsfaciliteiten in de onderste bouwlagen verlevendigen het gebied.

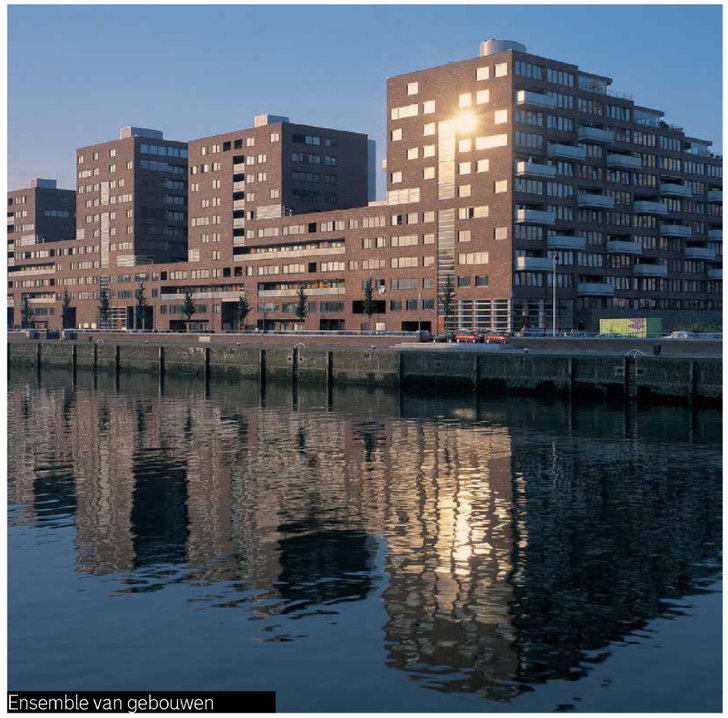

Groene dakterrassen
Mountain Dwellings, Kopenhagen, Denemarken


Getrapte bouwblokken
251 1st Street, Brooklyn, New York City


Groene binnentuinen
Modular Housing, Dijon, Frankrijk


Publieke trapverbinding
Nasjonalmuseet, Oslo, Noorwegen


Geactiveerde plint
Alexander, Sydney, Australië


Ensemble van gebouwen
Landtong Kop van Zuid, Rotterdam


Ensemble van gebouwen
S-west, Eindhoven

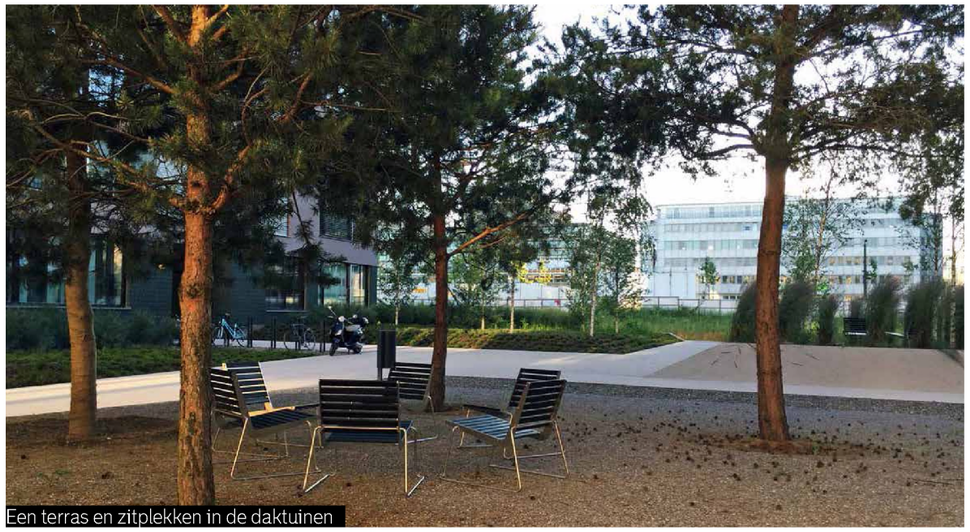

Bouwblok met trapverbinding
Poortmeesters, Delft



Impressie Vredesplein

Kwaliteit van de buitenruimte

- De Stadskant is de zijde van Feyenoord City die gericht is op het centrum
- De Stadskant sluit aan op de oude wijk Hillesluis en de relatief nieuwe wijk Parkstad, langs de stadsas via de Laan op Zuid
- De Roseknoop en de Spoorzijde zijn de drukkere randen, de zijde aan het Vredesplein is een park/ pleinachtige voetgangersruimte
- Bij de stadsblokken en torens is een sterk contrast tussen de binnenwereld van daken en hoven enerzijds, en de publieke wereld van de stadse zijde, waar veel
- infrastructuur ligt.
- Langs het Varkenoordse viaduct ligt de zogenaamde Stedelijke Lijn die het Varkenoordseviaduct laat aansluiten op de aangrenzende bebouwing met een hoogwaardig voetgangersgebied.
- De stadsblokken en torens van de Stadskant krijgen een levendige plint, ook aan de zijde van viaduct en spoor.
- Tussen de blokken en torens, maar ook onder het viaduct zijn voetgangersverbindingen via trappen en opgangen, met daaraan ook adressen van woningen en voorzieningen
- Waar mogelijk worden op het opgetilde maaiveld groenvoorzieningen en bomen voorzien
- Daktuinen en hoven zijn gericht op de bewoners
- Een aantal plekken in de openbare ruimte, tussen de torens, aan het Vredesplein en op de overkluizing aan het spoor krijgen publieke voorzieningen, zoals terrassen, sport- en spelvoorzieningen
- Wijkactiviteiten op het plein voor de moskee



Een terras en zitplekken in de daktuinen

Opfikon Glattbrugg, Zurich, Zwitserland



Semi-publieke daktuin verbonden met het groene **plein**

St Andrews, Bromley-by-Bow, London, VK



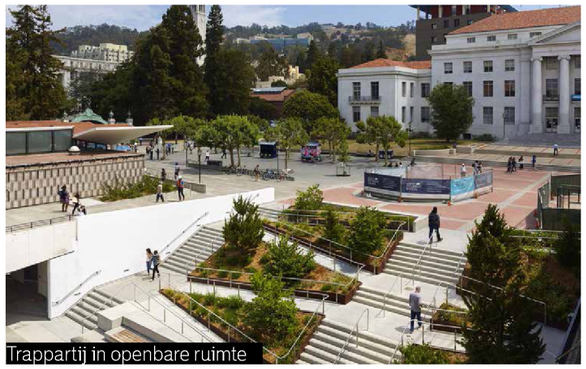
Speelaanleidingen op de daken

Parc 'n' Play, Kopenhagen, Denemarken



Integratie van bestaande parken

Vredesplein, Rotterdam



Trappartij in openbare ruimte

Berkley, VS



Levendige plint aan plein / verblijfsplek

Deliplein, Rotterdam



Wijkactiviteiten op het plein voor de moskee

Noordplein, Rotterdam



Impressie opgang vanaf Vredesplein naar Waterkant

4.2.2 WATERKANT

Deelgebied 1.2
Waterkant wordt een hoogstedelijk gebied met een divers programma van woningen, maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Mede door de ligging aan de Maas en het toekomstige getijdenpark Feyenoord kan Waterkant een bestemming in de stad voor iedereen worden. De ligging aan het water en het getijdenpark geeft de kans om een bijzondere nieuwe wijk en stedelijke plek te maken, die fysiek én sociaal verbonden is met de omliggende wijken Feijenoord en de Veranda en, aan de andere zijde van het spoor, met Parkstad-Afrikaanderwijk en Hillesluis. Een wijk die bewoners en omwonenden, letterlijk en figuurlijk, uitnodigt om in beweging te komen en te ontspannen door een veelheid aan mogelijkheden tot ontmoeten, bewegen en sporten in de openbare ruimte en met werkgelegenheid die aansluit op de behoeftes en mogelijkheden van bewoners en omwonenden van de omliggende wijken.

Waterkant krijgt grootse vergezichten over een actief plezierwater. Naast de drukbevaren Nieuwe Maas ontstaat een beschut getijdengebied vanaf het Eiland van Brienenoord tot Mallegatpark. Hier ontmoet Feyenoord City de Nieuwe Maas en ontstaat de plek voor recreëren en ontspannen in het contrast van stad en natuur, waar je ziet en gezien wordt. Het Mallegatpark loopt van de Mallegatplot en tunneltje bij Station Zuid tot aan de bebouwing van Waterkant. Er is volop ruimte in het park voor urban sports, spel en ontmoeting. Langs de oever is er de aansluiting met het Getijdenpark en het Maasparcours.
Waterkant wordt een centrale plek voor allerlei urban sportactiviteiten, zoals parkour, skate, straatvoetbal, 3x3 basketbal, (kleine) concerten en een kinderprogramma. De openbare ruimte in Waterkant wordt ingericht op de fietser en voetganger, terwijl bewoners gebruik kunnen blijven maken van hun auto. Dat draagt ook bij aan het ontstaan van een echte Waterkant community: een vriendelijke en sociale plek, waar je je buren ontmoet en groet; waar kinderen én jongeren op straat kunnen spelen.

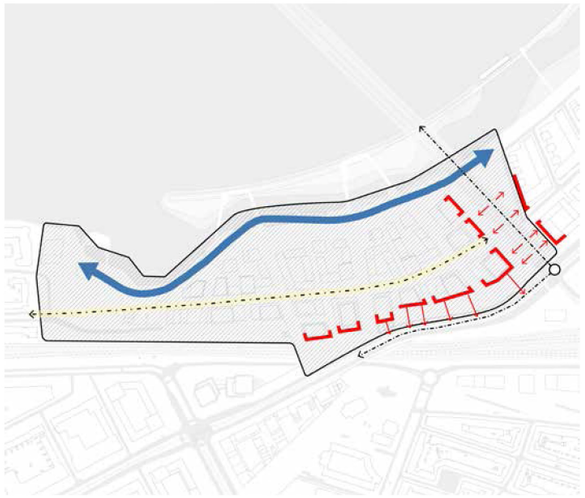
Met Waterkant ontstaat in Feyenoord City een nieuw stedelijk centrum dat fysiek en sociaal is verbonden met de omgeving. De identiteit van Rotterdam-Zuid wordt meegenomen en er zal samen worden gewerkt aan het toekomstige programma en de publieke ruimten. Een nieuwe wijk ontwikkelen betekent vormgeven aan een nieuwe identiteit in een bestaande stad; gewenst zijn nieuwe vormen die verrassend vertrouwd aanvoelen en in het verlengde liggen van de bestaande aaneenschakeling van verschillende typen wijken die Rotterdam-Zuid is. De toekomst van Rotterdam wordt bepaald door de keuzes van nu. Waterkant wordt voorbereid op klimaatverandering. Bewoners, flora en fauna verdienen een bestendige toekomst.



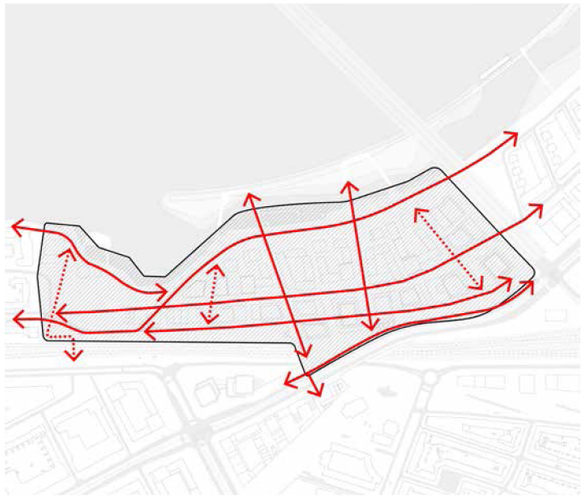


Uitgangspunten

- locatie specifiek
- fysieke verbinding
- sociale verbinding
- activerende openbare ruimte
- zicht verbindingen
- diverse landschappen
- **nieuwe bestemmingen**
- diverse woningtypologieën
- inclusief
- ecologisch verbonden
- gezond leven
- klimaatadaptief



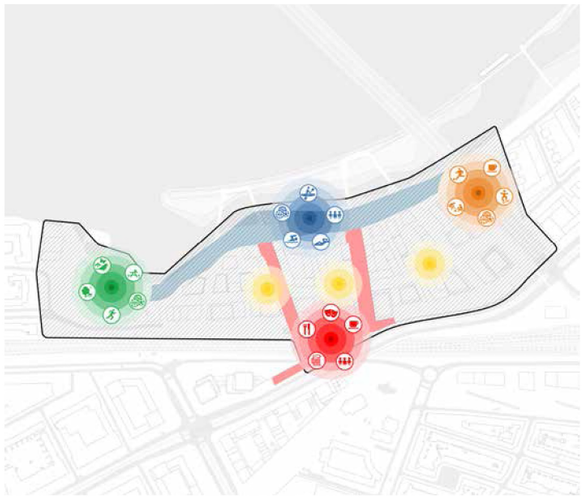
1. Begeleiden van de stadsboulevard en nieuwe brug als grotere stadsstructuren; met het getijdenpark de ontbrekende schakel in het Maasparcours maken en de Oranjeboomstraat en het Cor Kieboomplein verbinden met een continue lijn.



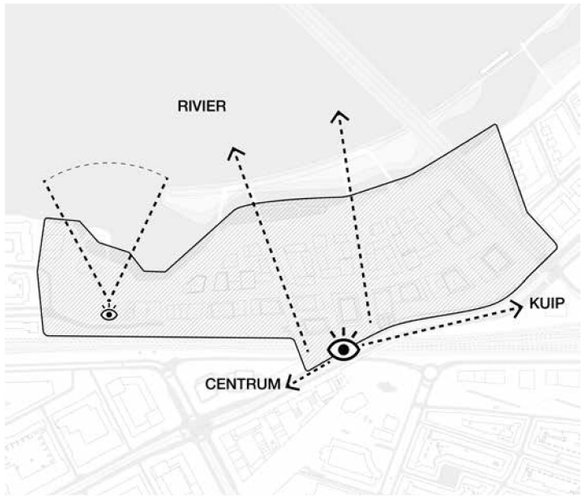
2. Missing-links invullen van de lange lijnen parallel aan de rivier en dwarsverbindingen realiseren tussen oude wijken en de rivier, vooral voor voetgangers en fietsers.



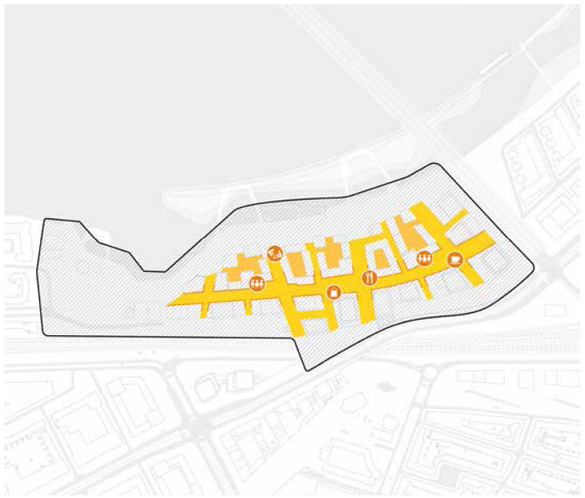
3. Met het getijdenpark een aaneengesloten rivieroeverpark realiseren van Mallegatpark tot Eiland van Brienenoord, groene verbindingen leggen met omliggende wijken en de zeer groene wijk Waterkant als verbinder inzetten tussen de getijdenatuur en de stad(snatuur).



4. Door programma te concentreren op bepaalde plekken in bebouwing en buitenruimtes worden er bestemmingen met verschillende karakters gerealiseerd voor de buurt en omgeving, wat samen met uitgebreide aandacht voor microklimaat (bezonning, hitte, wind) zorgt voor een zeer comfortabele, veilige en gezonde omgeving.



5. Vanaf het hooggelegen plein op het spoor zijn er zichtrelaties met de rivier, de Kuip, het stadscentrum en de omliggende wijken; vanuit het Mallegatpark is er vrij zicht op de rivier.



6. Een autoluwe woonomgeving, waar langzaam verkeer en ruimte voor ontmoeting, groen en spelen het primaat hebben. Maar ook een buurt waar de auto wel degelijk een plek heeft/krijgt, doordat het parkeren grotendeels onder het maaiveld, uit het zicht vanuit de openbare ruimte, worden opgelost.

Programma / Bouwenvelop
voorbeelduitwerking

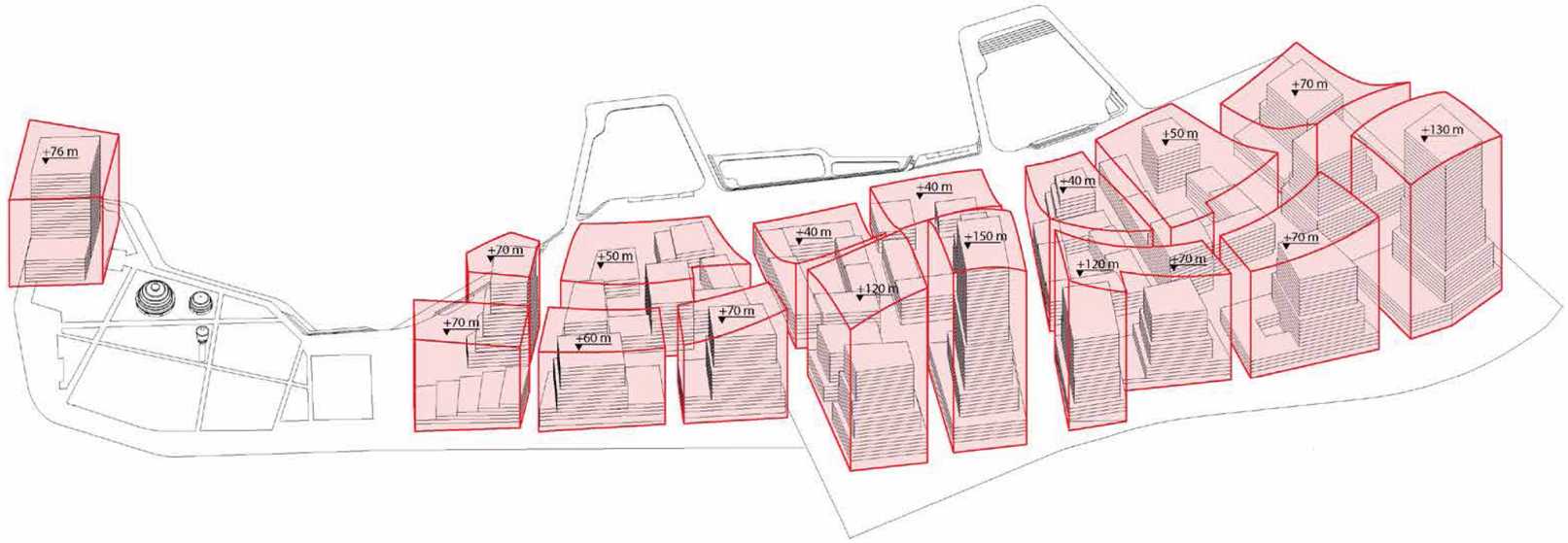
indicatief programma

Waterkant (excl. Mallegatplot)

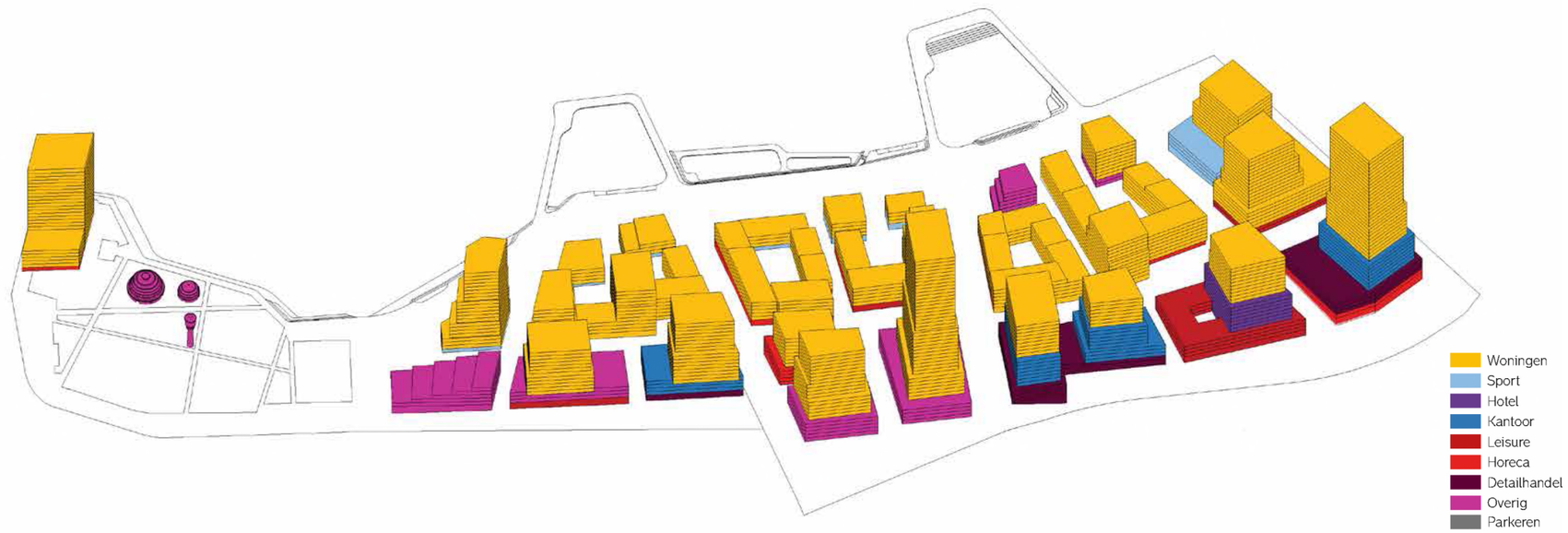
BVO	ca. 450.000 m² totaal (incl. parkeren) ca. 400.000 m² totaal (excl. parkeren)
Aantal Woningen	3.125 - 3.750 (ca. 310.000 - 340.000 m² BVO) circa 60 m² gbo gemiddeld *min. 50% betaalbaar = sociaal+middensegment* *minimaal 16 % sociaal* *minimaal 40 % midden* *circa 40% vrije sector (30% hoger, 10% top)*
Niet-wonen	totaal ca. 50.000 - 90.000 m²
	Maatschappelijk/dienstverlening: 20.000 - 40.000 m²
	Commercieel: ca. 30.000 - 50.000 m²
	Horeca: ca. 2.500 - 7.500 m² *Gemakswinkels, min. 8 vestigingen: max. 2.000 m²* *(full service supermarkt uitgesloten)* *Hotel: 200 kamers, max. 10.000 m²* *Bedrijfsruimte/makerspace: ca. 7.500 - 20.000 m²* *Kantoor: ca. 5.000 - 15.000 m²* *Sport / leisure: ca: 2.500 - 15.000 m²*
	Parkeren: ca. 40.000 - 60.000 m²

Mallegatplot

BVO	ca. 15.000 – 20.000 m² (excl. parkeren)
Aantal Woningen	max. 193 circa 60 m² gbo gemiddeld *40% betaalbaar = sociaal + middensegment;* *middensegment, geen sociaal*
Niet-wonen	*Maatschappelijk/dienstverlening: max. 570 m²*
	Commercieel: ca. 600 m² *Horeca: max. 630 m²*



Bouwenvelop



Indicatief Programma / Voorbeelduitwerking



Beeldkwaliteit

Buurt met een eigen identiteit
Een nieuwe buurt ontwikkelen betekent vormgeven aan een nieuwe identiteit in een bestaande stad. Rotterdam Zuid bestaat uit een aaneenschakeling van verschillende buurten die naast elkaar gebouwd zijn in verschillende tijdsperiodes. Waterkant wordt een nieuwe buurt in dit geheel. De bestaande bebouwing van Rotterdam Zuid kan als inspiratiebron dienen voor de architectuur van Waterkant, maar tegelijkertijd wordt er ook een nieuw, eigentijds gebied neergezet, met een hogere dichtheid en stevige duurzaamheidsambities die duidelijk af te lezen en te voelen zijn wanneer je door het groene, aangename gebied beweegt.

De diversiteit van Rotterdam samen op één plek
De architectuur en typologieën van Waterkant worden net zo divers als de beoogde leefstijlen. Het gebied heeft een inclusieve, uitnodigende uitstraling en een mix van grote, middelgrote en kleine gebouwen. Er komen stadsblokken, hoven, straten, midden- en hoogbouw met torens, galerijwoningen en kleinere appartementengebouwen; alles wat Rotterdam biedt, samengebracht op één plek. In Waterkant is er voor ieder wat wils en wordt de diversiteit gevierd.


Groen hoogstedelijk gebied
Clichy-Batignolles, Parijs, Frankrijk


Diverse gebouwtypologien
Aarhus Docklands, Aarhus, Denemarken


Gesloten blokken langs groene wiggen
Barcode, Oslo, Noorwegen


Houtbouw, ook in middenhoogbouw
Haut, Amsterdam


Hoogstedelijk aan het water
Little C, Coolhaven, Rotterdam


Gevarieerd gesloten blok
Houthavens, Amsterdam


Midden-hoogbouw en hoogbouw
Nordhavn, Kopenhagen, Denemarken


Groen terassenlandschap
79&Park, Stockholm, Zweden



Impressie hoofdstraat Waterkant

Kwaliteit van de buitenruimte

- Vrijwel alle open ruimte binnen de Waterkant is openbare ruimte
- Deze openbare ruimte heeft een aantal sterk verschillende identiteiten, afhankelijk van ligging, functie en ondergrond
- Er is het getijdenpark met daaraan open water en een havenbad
- Daarlangs loopt een 20-30 meter brede boulevard tussen Mallegatpark en Veranda
- Er zijn een serie (dwars)straten en pleinen op het opgetilde maaiveld, vaak onder een helling en met trappen
- Verder een centrale shared space die als een ruggengraat vanaf Oranjeboomstraat tot aan het Cor Kieboomplein
- Ook onder en rond de oeverbinding is het de bedoeling een hoogwaardige openbare ruimte aan het water te creëren.
- Tenslotte is er naast het opgetilde maaiveld een 'derde' laag van daktuinen op de lagere blokken (tot circa 50 m).



Een havenbad aan de waterkant

Havenbad, Aarhus, Denemarken



Urban street culture

Westblaak, Rotterdam



Groene buitenruimte

South Boulevard, Kopenhage, Denemarkenn



Stedelijke daktuinen

Ostergro, Kopenhagen, Denemarken



Groene daken

Dakendagen, Rotterdam



Tijdelijke programmering

Reffen, Kopenhagen, Denemarken



Activiteiten onder brug en viaduct

Underground at Ink Block, Boston, VS



Impressie Mallegatpark vanuit Oranjeboomstraat

4.3 DE VERANDA

Deelgebied 2
De Veranda is een vrij recent ontwikkeld stuk stad op het voormalig Piet Smit-terrein, tussen de Stadionweg en de Nieuwe Maas. Het bestaat uit twee langgerekte stroken gebouwd programma met daartussen centraal gelegen het Cor Kieboomplein, dat ook de hoofdontsluiting van de wijk vormt. De Puck van Heelstraat is naast de entree naar de wijk een belangrijk deel van de verbinding tussen de Kuip en de Nieuwe Maas en onderdeel van het Rondje Stadionpark. Een nieuwe belangrijke wijkentree wordt gevormd door de te realiseren route van Hillesluis via het nieuwe station naar het getijdepark. De nieuwe stadsbrug landt in het gebied tussen de Veranda en Waterkant, waarna deze aansluit op de Stadionweg.

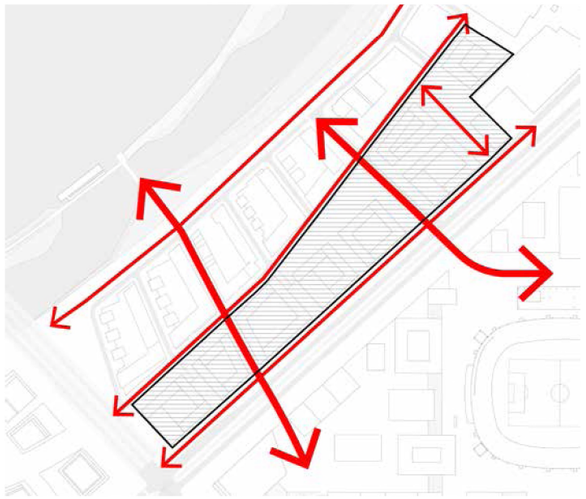
De noordelijke strook aan de Nieuwe Maas bestaat uit zes woonblokken en een parkeergarage, alle met een commerciële plint aan de Cor Kieboompleinzijde. De zuidelijke strook kent louter commerciële functies en is verdeeld in vijven. In het midden zit een Pathé bioscoop met in de gebouwen daaromheen vooral en steeds meer horeca en leisurefuncties. De succesvolle doorontwikkeling van het gebied met meer leisurefuncties legt steeds meer de conflicterende milieus/belangen van wonen en leisure bloot. Met de ontwikkeling van Feyenoord City wordt daarom voorgesteld de leisurefuncties voor een groot deel te verplaatsen naar de Stadiondriehoek en het vrijgekomen gebied te verdichten met een divers woningaanbod en buurtfuncties. Met een groene inrichting van de buitenruimte, herinrichting van de Piet Smitkade, de aanleg van het getijdenpark en woningen met een voordeur aan de straat zal er een kwalitatief hoogwaardig en prettig woonmilieu ontstaan. Door de nieuwbouw vorm te geven met woonblokken sluit deze goed aan op de huidige bebouwing van de Veranda, wat een sterke verwantschap en buurtidentiteit ten goede komt. Daarnaast is een aantal ambities ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit in deze typologie goed vorm te geven: een verbindend stadsweefsel realiseren, rekening houden met bestaande kwaliteiten (zoals uitzicht), een passende begeleiding van de stedelijke invalswegen en rustige, groene binnentuinen.

Een gezonde en bloeiende ontwikkeling voor actief gebruik in het publieke domein is het doel bij de Veranda: buurtvoorzieningen, (beperkt) commercieel programma, horeca en een basisschool, allen met actieve plinten, worden rond een centraal buurtplein gepositioneerd en genereren zo activiteit, betrokkenheid en identiteit. Er wordt hierbij voortgebouwd op de huidige kwaliteiten, bijvoorbeeld door de unieke kwaliteit en het speelse imago van de volumes en bouwkundige expressie van de bestaande Veranda zich te laten weerspiegelen in de nieuwe ontwikkeling.





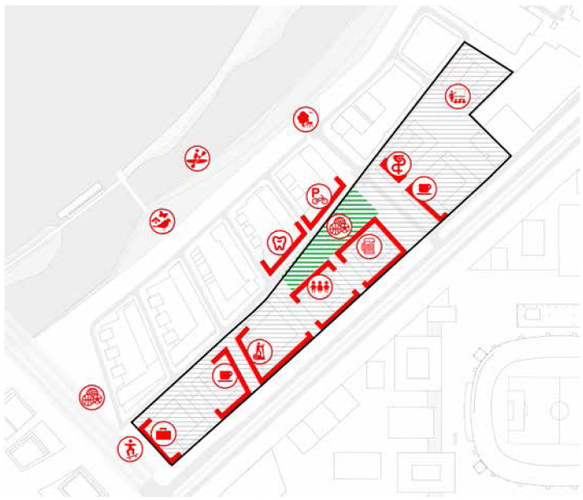
1. De stadsboulevard en aanlanding van de nieuwe brug begeleiden met stedelijke wandbebouwing en een stedelijke wand realiseren aan het Cor Kieboomplein



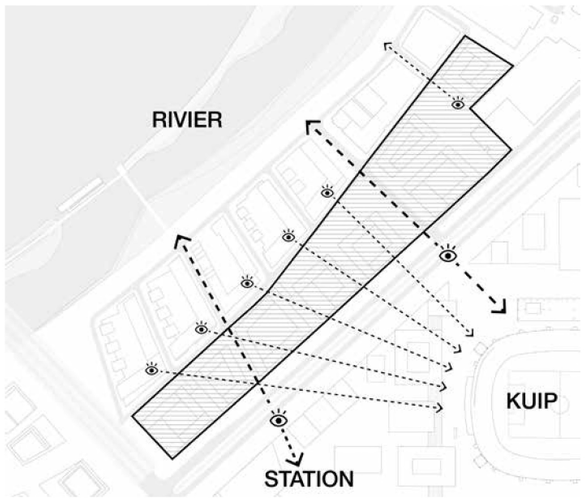
2. Verbindingen tussen de stadiondriehoek en de rivier versterken met het afmaken van het Rondje Stadionpark en de route van de rivier naar het nieuwe station en Hillesluis



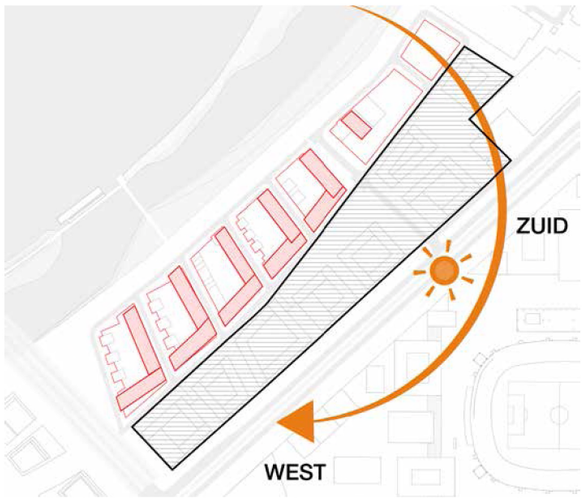
3. Groen buurtplein en binnentuinen realiseren voor een prettig woonmilieu en ruimte bieden aan een royaal groen Rondje Stadionpark en aan een groene en aantrekkelijke route van het getijdenpark naar het nieuwe station en Hillesluis



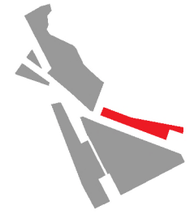
4. Een ontmoetingsplein realiseren als actieve buurthub en het creëren van (plint)programma ter verlevendiging van belangrijke plekken en lijnen in en langs het gebied



5. Zichtrelaties door het gebied faciliteren van de Kuip en het nieuwe station richting de Nieuwe Maas; en daarnaast rekening houden met het uitzicht op de Kuip vanuit de bestaande (hoger gelegen) woningen



6. Rekening houden met de bezonning van bestaande woningen in de Veranda bij het bepalen van de nieuwe gebouwvolumes



Uitgangspunten

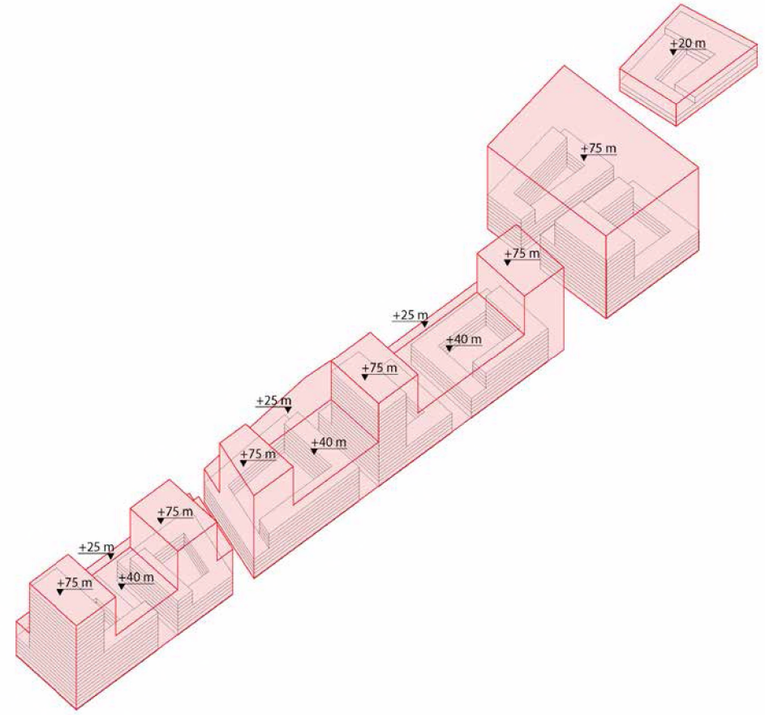
- locatie specifiek
- fysieke verbinding
- visuele verbinding
- sociale verbinding
- ecologische verbinding
- diverse woningtypologieën
- inclusief
- activerende openbare ruimte

Programma / Bouwenvelop
voorbeelduitwerking

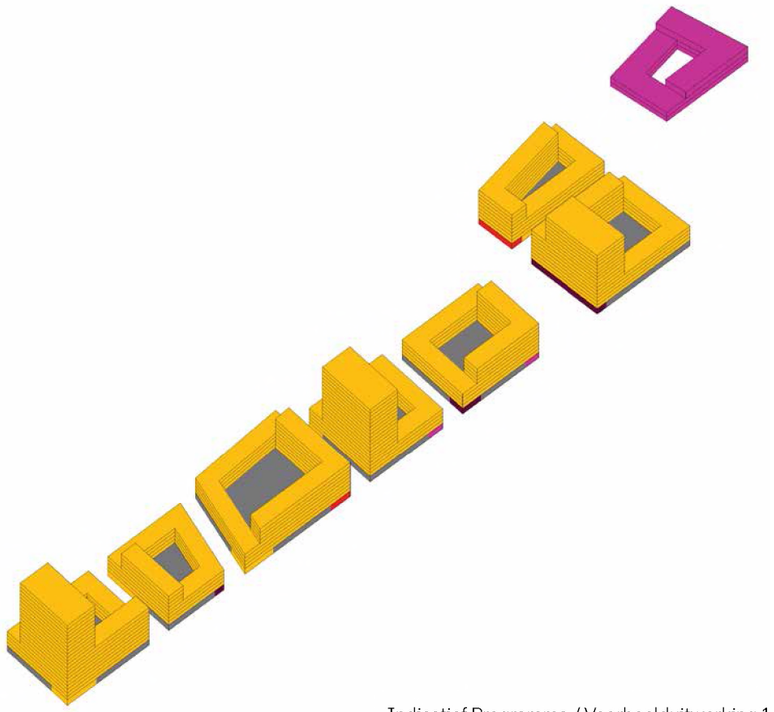
indicatief programma

De Veranda

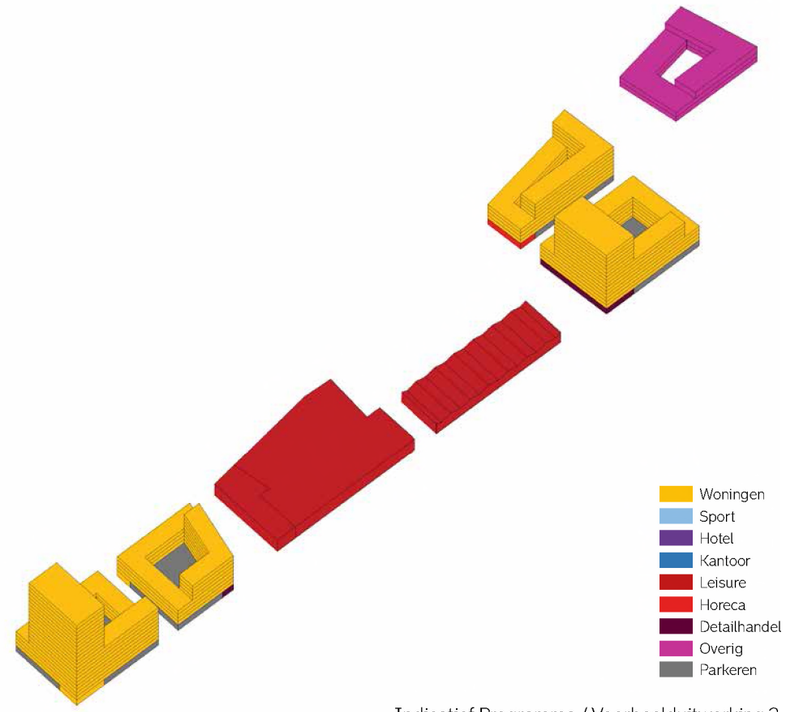
BVO	ca. 110.000 – 150.000 m² bvo totaal (incl. parkeren) ca. 95.000 – 135.000 m² bvo totaal (excl. parkeren)
Aantal Woningen	750 – 1.250 (ca. 80.000 – 120.000 m²) circa 75 m² gbo gemiddeld *25% sociaal* *40% middensegment* *35% vrije sector*
Niet-wonen	totaal ca. 10.000 - 31.000 m²
	Maatschappelijk/dienstverlening: ca. 2.500 - 7.500 m² *(waaronder basisschool)*
	Commercieel: ca. 7.500 - 27.500 m² *waarvan:* *Horeca: ca. 1.500 - 4.000 m²* *Gemakswinkels, min. 3 vestigingen: max. 1.000 m²* *Bedrijfsruimte/makerspace: ca. 2.500 - 10.000 m²* *Kantoor: ca. 2.500 m2 – 5.000 m²* *Sport / leisure: ca. 1.500 – 17.500 m²*
	ca. 12.500 – 17.500 m² parkeren



Bouwenvelop



Indicatief Programma / Voorbeelduitwerking 1



Indicatief Programma / Voorbeelduitwerking 2



Beeldkwaliteit

In lijn met de bestaande woonblokken
De nieuwbouw op de Veranda wordt aan één kant begrensd door de Stadionweg en aan de andere kant door de bestaande Veranda woongebouwen. De nieuwe ontwikkeling volgt de lijn van de stedelijke woonblokken van de huidige Veranda. Het nieuwe deel van de Veranda bestaat daarom uit gesloten bouwblokken met omsloten, groene binnenterreinen en hier en daar een hoogte-accent.

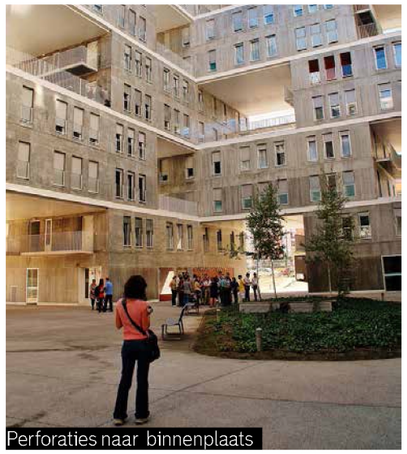
Speelsheid
Als reactie op de unieke kwaliteit en het speelse imago van de bestaande Veranda weerspiegelt de nieuwe ontwikkeling deze kenmerken in de toepassing van volumes en bouwkundige expressie. Kleuren, verschillende materialen en variatie in gevels verbinden en verlengen het karakter en de identiteit van de bestaande buurt. Daarnaast worden er duurzame ontwerpmaatregelen, zoals groene daken en binnentuinen, toegepast en staat woonkwaliteit hoog op de agenda, met prettige buitenruimtes en gemeenschappelijke plekken. Zo ontstaat een karakteristieke, unieke en toekomstbestendige woonwijk aan de Maas, met sterke connecties met de rest van de stad.


Gesloten bouwblokken
Zeeburgereiland, Amsterdam

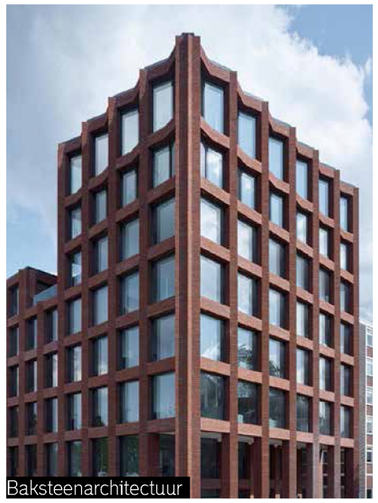

Vides en gemeenschappelijke ruimtes
Bosrijk, Eindhoven



Doorlatende binnenwereld
Waalfront, Nijmegen


Perforaties naar binnenplaats
Celosia, Madrid, Spanje


Baksteenarchitectuur
Zuiderspoor Parkstad, Rotterdam


Baksteenarchitectuur
House 72, Lubeck, Duitsland



Balkons
Ladbroke Grove, Kensington, Londen, UK



Voorzieningen in een hoekplint
Anne&Max, Apeldoorn


Gevarieerde bouwhoogte
De Landtong, Rotterdam



Impressie Cor Kieboomplein, kijkend vanaf de Puck van Heelstraat

Kwaliteit van de buitenruimte

- De Veranda is momenteel een gebied met wtwee gezichten aan het Cor Kieboomplein, maar het wordt straks één woongebied met levendige plinten en inpandig parkeren.
- Er is straks meer ruimte voor langzaamverkeer en het Cor Kieboomplein wordt een ontmoetingsplein met bijvoorbeeld speelvoorziening en bomen.
- Dit plein is een natuurlijke beeindiging van de langzaamverkeerroute die als een ruggengraat helemaal via Waterkant doorgaat in de Oranjeboomstraat.
- Ook de randen van de Veranda zijn doorgaande verbindingen:
- Langs het water als Maasparkours tussen Brienenoordeiland en Persoonshaven
- Langs de Stadionweg vanaf de aansluiting A16 tot aan De Hef en Noordereiland
- De Veranda heeft een aantal straten haaks op de rivier en dit zijn relatief rustige straten met een buurtkarakter
- De binnenhoven zijn groen op een parkeerdek en semiprivaat



Speelplekken

Tikkurila Waterfront, Åvik, Finland



Brede langzaamverkeersverbindingen

Passeig Sant Joan, Barcelona, Spanje



Groene verbinding

St Andrews, Bromley-by-Bow, Londen, VK



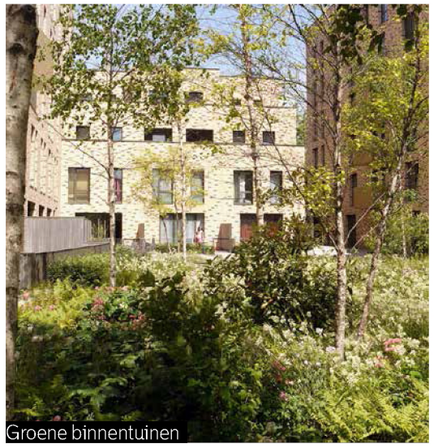
Groene Wijkstraat

St Andrews, Bromley-by-Bow, Londen, VK



Semi-private binnentuinen

Docks de Saint Ouen ZAC, Frankrijk



Groene binnentuinen

Semi-private courtyard, Londen, VK



Attractief wijkplein met divers programma

Deliplein, Rotterdam



Ontmoetingsplein in woongebied

South park, Los Angeles, VS



Impressie Puck van Heelstraat, gezien vanaf de dijk

4.4.1 STADIONDRIEHOEK

Deelgebied 3.1
De Stadiondriehoek vormt het oostelijke deel van de nieuwe Stationsknoop. De samenhang met deelgebied 3.2 is sterk. Het wordt een centrumgebied met een duidelijk eigen karakter. Het vormt de entree naar de stad vanuit zuidoostelijke richting, een aantrekkelijk welkom in het hoogstedelijke Rotterdam. De bestaande stadsboulevards, Stadionweg en Coen Moulijnweg, worden begeleid met bijzondere bebouwingsranden. Dit is geen primair woongebied met traditionele bouwblokken, maar de bebouwing valt op ten opzichte van de omgeving en straalt uit: dit is een centrumgebied.

De aanwezigheid van een aantal grote trekkers en iconen vormt de basis van deze uitstraling. De Kuip is een grote trekker en een spectaculair icoon, wiens aanwezigheid zichtbaar en voelbaar is in het hele gebied. Er komen zorgvuldig gepositioneerde zichtlijnen richting de Kuip en haar lichtmasten en de ruimte rond de Kuip wordt aantrekkelijk ingericht zodat de verblijfskwaliteit verhoogd wordt en interactie met het gebouw mogelijk wordt. Aan de westzijde komt de Kuip te liggen aan de vernieuwde Olympiaweg, die wordt omgevormd tot een representatieve plein- en verblijfsruimte. Ook gelegen aan deze ruimte is een tweede trekker in het gebied: het nieuwe Station Stadionpark. Het station komt met een mooie, opvallende kap uit op het publieke stationsplein dat boven het spoor gelegen is en de verbinding vormt tussen Hillesluis en de Stadiondriehoek. Een derde trekker is het topsportcentrum Rotterdam. Het topsportcentrum wordt uitgebreid tot aantrekkelijke bebouwing en levendige tussenliggende openbare ruimtes. Het Rondje Stadionpark wordt afgemaakt als route tussen de Kuip en het Topsportcentrum. Naast deze drie trekkers is er ruimte voor meer nieuwe, diverse stedelijke/regionale bestemmingen in de Stadiondriehoek.

De grote schaal van deze trekkers/iconen vraagt om zorgvuldige maatregelen voor een prettige menselijke maat, verblijfskwaliteit en sociale veiligheid in (de interne wereld van) de Stadiondriehoek. Er worden ook woningen en kleinschaliger programma toegevoegd, waardoor er 24/7 levendigheid is in het gebied. Er komt een heldere openbare ruimte structuur, waar je je makkelijk kan oriënteren en die goed begeleid wordt door de bebouwing. Daarnaast wordt er rekening gehouden met de invloed van klimatologische aspecten (zoals wind, zon, geluid, hitte en luchtkwaliteit) en zijn er goede plinten en overgangszones en geen onveilige, ongedefinieerde ruimtes. Om dit alles te kunnen realiseren, is gebouwd parkeren en zo veel mogelijk dubbelgebruik van parkeerplekken noodzakelijk. Daarnaast moet de inrichting van het gebied grote groepen mensen en bijzondere evenementen kunnen faciliteren, terwijl het tegelijkertijd ook aantrekkelijk is om er op informele wijze te sporten, spelen, ontmoeten en verblijven.



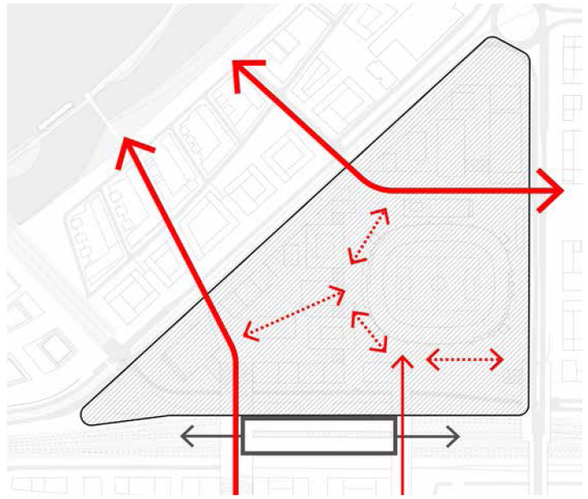


Uitgangspunten

- locatie specifiek
- fysieke verbinding
- visuele verbinding
- sociale verbinding
- ecologische verbinding
- activerende openbare ruimte
- iconen / attracties
- nieuwe bestemmingen
- gezond leven
- klimaat adaptief
- diverse landschappen



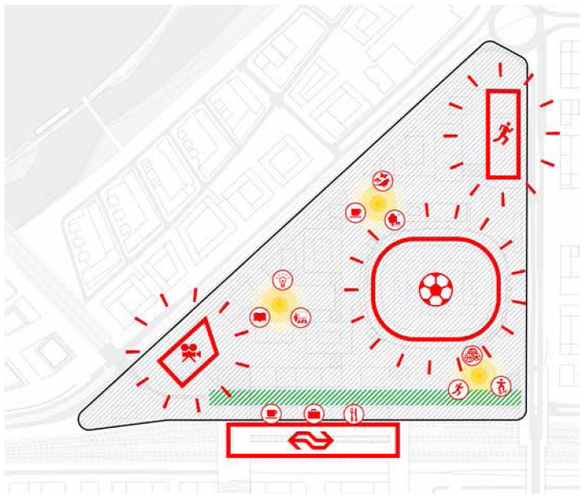
1. De stadiondriehoek vormt de entree naar de stad en representeert zijn centrumfunctie met opvallende bebouwing ten opzichte van de omgeving; de stadsboulevards (de Stadionweg en de Coen Moulijnweg) worden begeleid met een herkenbare randbebouwing



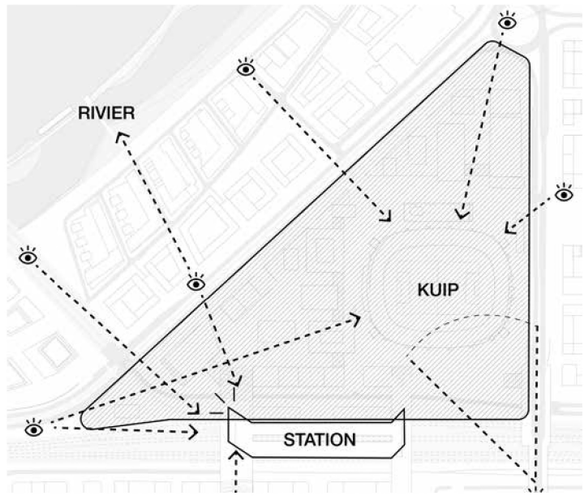
2. Het nieuwe treinstation Stadionpark introduceert een belangrijk OV-knooppunt in dit gebied; Hillesluis wordt met een directe, aantrekkelijke en veilige langzaamverkeersroute via het stationsplein verbonden met de rivier, het Rondje Stadionpark wordt afgemaakt en intern komen er langzaamverkeersroutes tussen de Kuip en ankerpunten in zijn directe omgeving



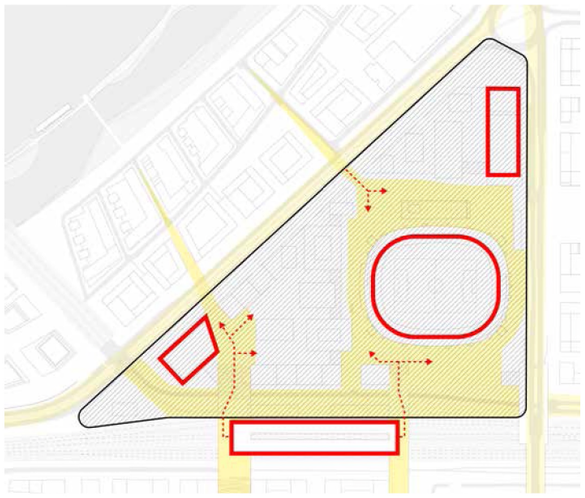
3. De dijk wordt als groenstructuur behouden, het Rondje Stadionpark wordt als groene route afgemaakt, de Olympiaweg wordt omgevormd tot representatieve plein- en verblijfsruimte, de Kuip wordt omringd met attractieve openbare ruimte en de route Hillesluis-rivier wordt aantrekkelijk vormgegeven



4. De nieuwe en bestaande stedelijke/ regionale bestemmingen vragen om een heldere openbare ruimtestructuur, aandacht voor comfortabele en sociaal veilige pleinen en straten en de toevoeging van programma, bebouwing en openbare ruimte met een prettige menselijke maat



5. Zichtrelaties met de Kuip en het nieuwe Station Stadionpark als bestaande en nieuwe iconen in het gebied



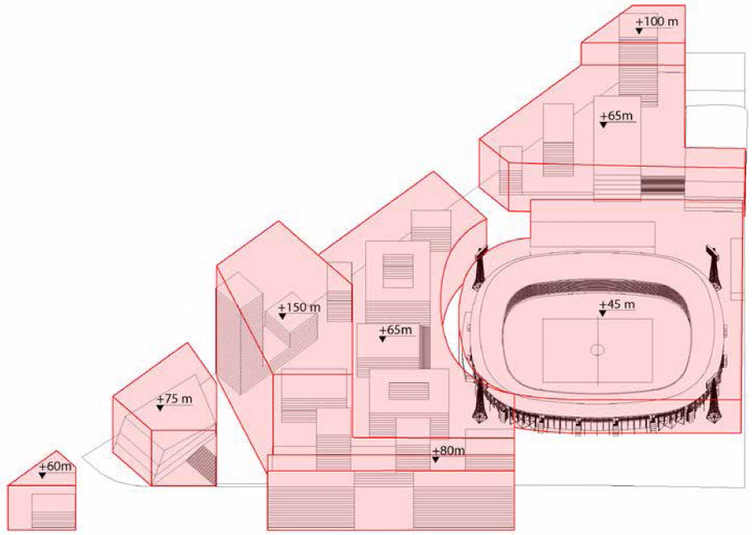
6. De grote trekkers in het gebied vragen om zo veel mogelijk dubbelgebruik van parkeren, een passende inrichting van het gebied en de openbare ruimtes met voldoende ruimte voor grote groepen mensen en een sterke samenhang met deelgebied 3.2

Programma / Bouwenvelop
voorbeelduitwerking

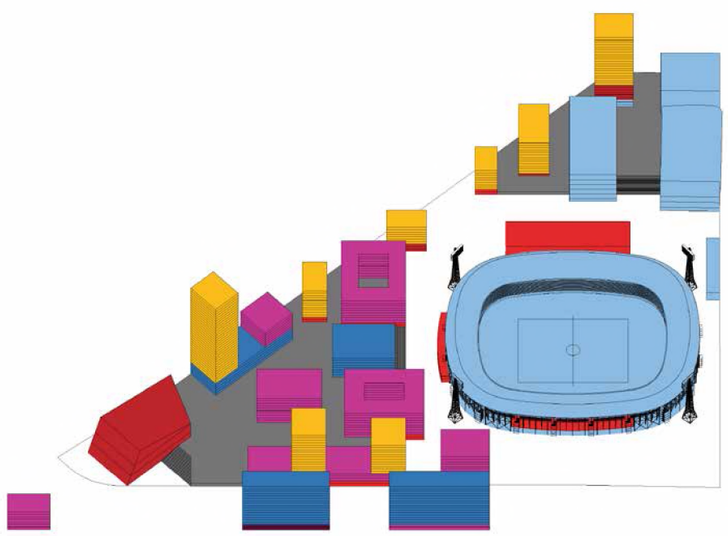
indicatief programma

De Stadiondriehoek

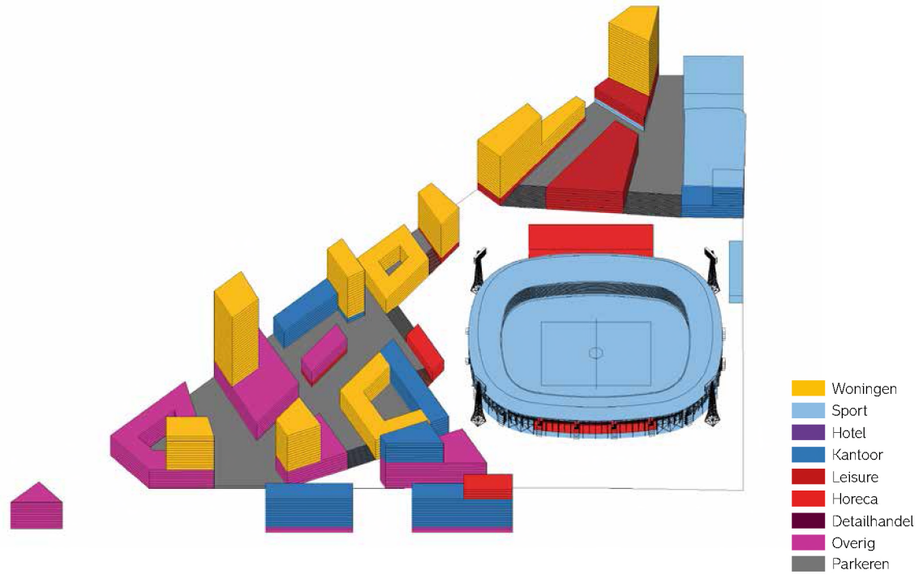
BVO	ca. 280.000 – 320.000 m² totaal (excl. parkeren)
Aantal Woningen	750 – 2.000 woningen (ca. 60.000 – 150.000 m²) circa 55 m² gbo gemiddeld *25% sociaal* *40% middensegment* *35% vrije sector* *Het aantal en de gemiddelde grootte wordt fors beïnvloed door de omvang van het aantal studentenwoningen in dit deelgebied*
Niet-wonen	totaal ca. 120.000 - 220.000 m²
	Maatschappelijk / cultureel / dienstverlening: Ca. 90.000 – 150.000 m2 , waaronder ruimte voor grote onderwijsinstelling, culturele instelling en/of andere trekker(s)
	Commercieel (30.000 - 75.000 m²) *waarvan:* *Horeca: 2.500 – 7.500 m²* *Hotel: 12.500 – 20.000 m²* *(1 regulier max. 200 kamers / 2 sport/shortstay)* *Gemakswinkels, min. 4 vestigingen: 1.000 m²* *Bedrijfsruimte/makerspace: 0 – 15.000 m²* *Kantoor: 10.000 – 25.000 m²* *Sport / leisure: 5.000 – 25.000 m²*



Bouwenvelop



Indicatief Programma / Voorbeelduitwerking 1



Indicatief Programma / Voorbeelduitwerking 2

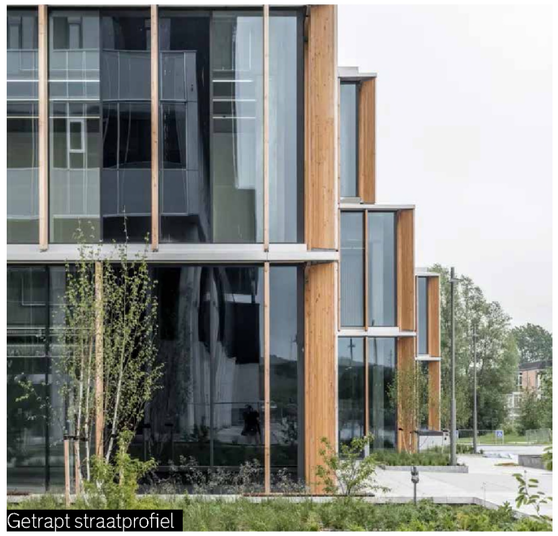
Beeldkwaliteit

Opvallende bebouwing: dit is een centrum!
Dit gebied is een driehoek, gevormd door de Stadionweg, Olympiaweg en Coen Moulijnweg. De stadiondriehoek vormt de entree naar de stad en representeert zijn centrumfunctie met opvallende bebouwing ten opzichte van de omgeving. De bebouwing in de Stadiondriehoek straalt uit: dit is een hoogstedelijke knoop, een centrumgebied. Het is dus duidelijk anders dan de wijken eromheen, die voornamelijk op wonen gericht zijn. Dit is te zien in de stedenbouw en architectuur van het gebied. Ondanks de vele verschillende programma's die gecombineerd worden in deze knoop, heeft de stadiondriehoek een bepaalde ruimtelijke eenheid, die tot uiting komt in de gebouwvolumes en openbare ruimtes. De Stadiondriehoek gaat daarnaast een zichtbare relatie aan met de andere kant van het spoor, deelgebied 3.2. Welk stedenbouwkundig en architectonisch concept er precies gekozen wordt, wordt pas in een latere fase bepaald.

Inclusief en menselijke maat
De extreme mix van verschillende soorten programma, van grote trekkers tot woningen en alles ertussenin, vraagt om een heldere openbare ruimtestructuur, aandacht voor comfortabele en sociaal veilige pleinen en straten en bebouwing en openbare ruimte met een prettige menselijke maat. Er wordt bij het ontwerpen van de stedenbouwkundige opzet nadrukkelijk rekening gehouden met zaken als windhinder, hittestress, wateropvang, geluidsoverlast en luchtkwaliteit. En in het ontwerp van de individuele gebouwen en buitenruimtes komen deze thema's ook terug. Bebouwing en programma worden daarnaast zo ontworpen dat er voldoende sociale controle is. Er zijn 'ogen op de straat' en het is veilig en aantrekkelijk om in of door het gebied te wandelen, ook 's avonds, en bijvoorbeeld vanuit Hillesluis via het stationsplein door de Stadiondriehoek naar de rivier te lopen. Naast een aantrekkelijke en beschutte binnenwereld, waar het fijn vertoeven is, hebben de stadsboulevards (de Stadionweg en de Coen Moulijnweg) een meer representatieve uitstraling en worden deze begeleid met een herkenbare randbebouwing.


Woontorens aan het eind van de laan
Lille FCB, Frankrijk


Gelaagd maaiveld zorgt voor stedelijkheid en menselijke maat
Watermark, Southampton, VK


Getrapt straatprofiel
Aalborg Universiteit, Denemarken


Dynamische openbare ruimte door speelse compositie
Design District, London, VK


Transparantie en publieke ruimten binnen de plots
Melopee School, Gent, Belgie


Dijkpark met vloeiende overgang bebouwing
HEC Paris, Versailles, Frankrijk


Stedelijk centrum met diverse hoogbouwaccenten
Maritiem District, Rotterdam


Hoogstedelijk sportcluster aan de dijk
Paris-Saclay, Frankrijk



ImpressieStadiondriehoek met De Kuip, gezien vanaf de Puck van Heelstraat

Kwaliteit van de buitenruimte

- De Stadiondriehoek wordt nu gedomineerd door de Kuip met de grote omliggende parkeerterreinen. Straks wordt het een campus waar sport, onderwijs en wonen samenkomen met parkeren onder het verhoogde maaiveld.
- Het stadion blijft prominent aanwezig maar wordt vergezeld door nieuwe functies en een groene buitenruimte.
- Er is meer zitgelegenheid in de buurt en vergroening zorgt voor een prettigere verblijfsomgeving.
- Het grote karakter van het gebied blijft behouden en dit vertaalt zich naar een openbare ruimte waar zowel ruimte is voor grootschaligheid als intieme plekken.
- De verbinding met het station wordt gelegd door een plein boven het spoor direct te verbinden met de buurt en deze verbinding groen in de richten. Zo wordt dit naast een plek voor mobiliteit ook een prettige verblijfsruimte
- Aan de noordzijde wordt het gebied begrenst door de dijk die naast zijn huidige waterkerende functie ook als groene randzone gaat dienen, waar naast de dijk ruimte is voor meer beplanting.



Voldoende zitmogelijkheden in een groene omgeving

SUND nature park, Kopenhagen, Denemarken



Groene rand langs de dijk

Novartis Campus, Basel, Zwitserland



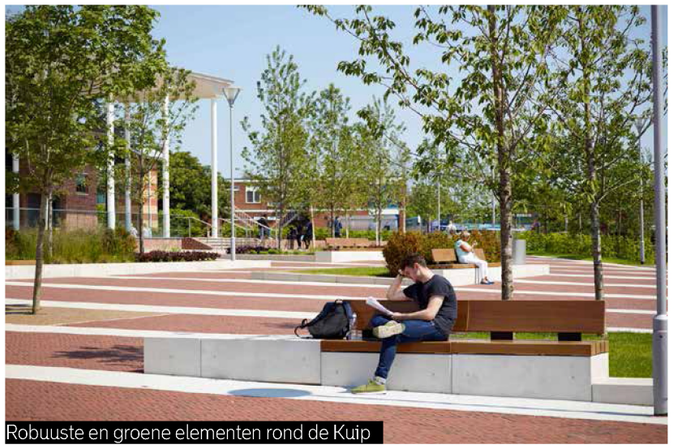
Groene straten

University of Sydney, Sydney, Australië



Een open en flexibele groene openbare ruimte

Central Park, Sydney, Australië



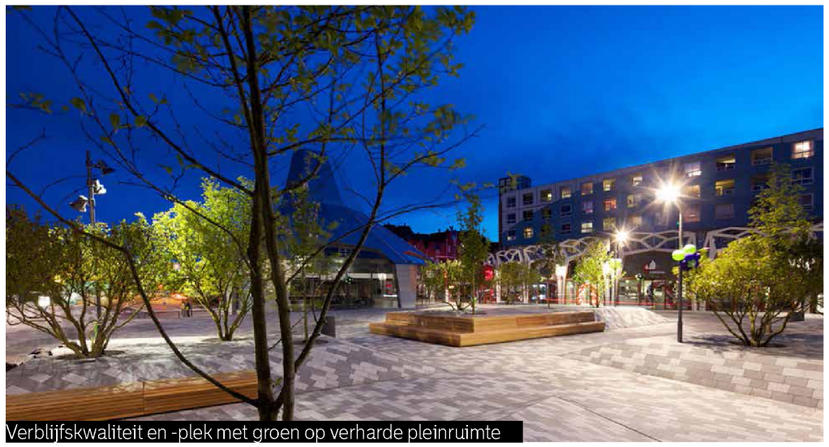
Robuuste en groene elementen rond de Kuip

Heart of the Campus, Nottingham, VK



Plein verbonden met het station

Culver Steps, Los Angeles, VS



Verblijfskwaliteit en -plek met groen op verharde pleinruimte

Nieuwegein. Utrecht



Groen plein met zitgelegenheid

Novartis Campus, Basel, Zwitserland



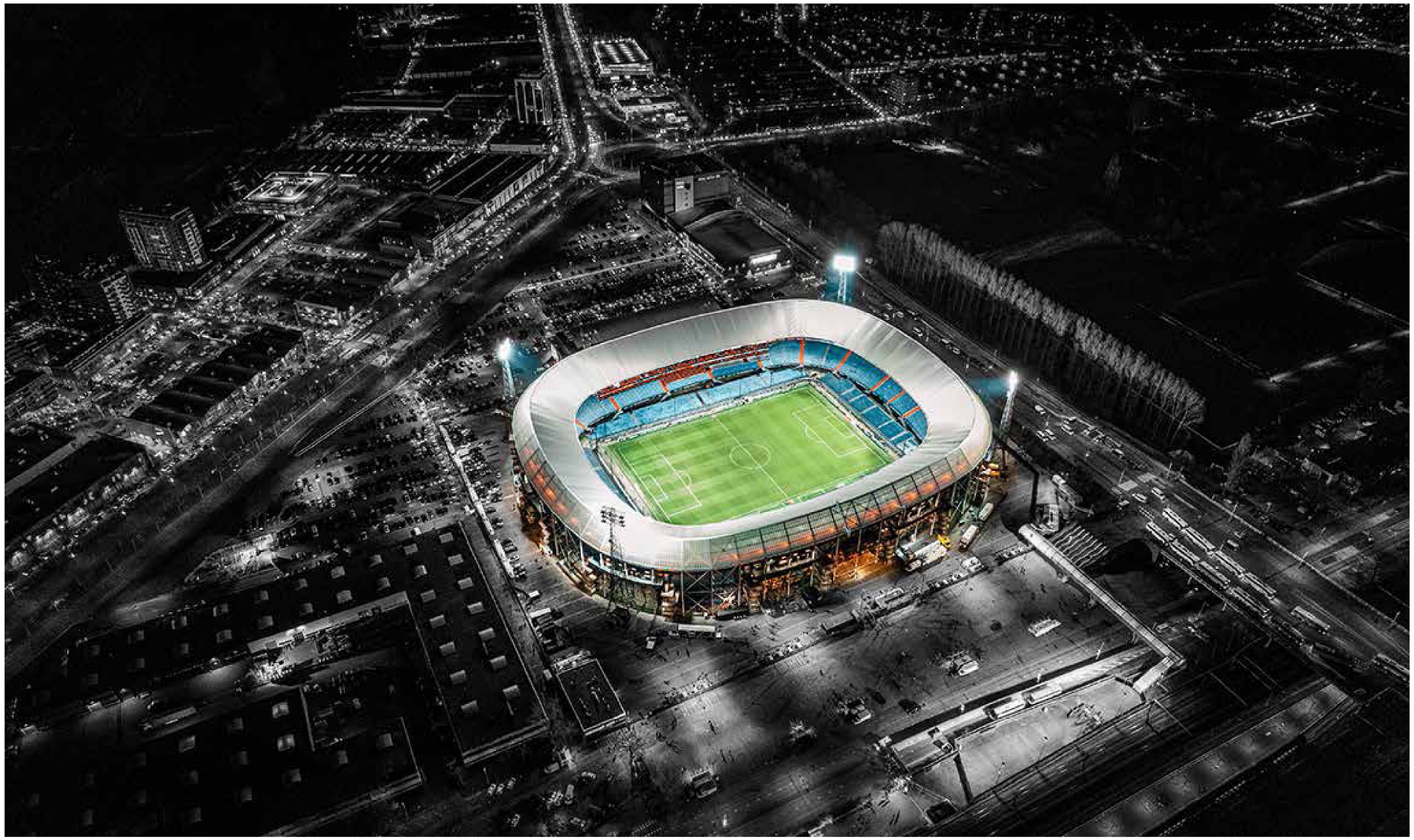
Impressie pleintje in de Stadiondriehoek

De Kuip in de stadiondriehoek

Stadion Feijenoord 'De Kuip' als voetbalstadion en monument is één van de, zo niet hét icoon in Feyenoord City. Op wedstrijddagen bruist en kolkt het. Tegelijk is het op niet-wedstrijddagen een gesloten en doods gebouw dat nauwelijks relatie met zijn omgeving aangaat. En domineren de voorzieningen en terreininrichting, nodig voor wedstrijddagen, de omgeving. Met de ontwikkeling van de stadiondriehoek tot een centrumgebied dient het nieuwe programma, terreininrichting en de Kuip elkaar te versterken. Verdichten waarbij het monument gerespecteerd en beleefbaar blijft van uit stad, als boegbeeld van/ voor Zuid. De CV Stadion Feijenoord, opgesteld door Steenhuismeurs, geeft daarvoor een leidraad met onder andere zes kernwaarden (zie hiernaast). Tegelijkertijd biedt de ontwikkeling in de Stadiondriehoek ook kansen voor de Kuip waar het gaat om het verbeteren van de exploitatie. Voetbalstadion De Kuip stelt ook specifieke eisen vanuit mobiliteit, geluid en veiligheid aan de gebiedsontwikkeling.

Stedenbouwkundige structuur
In de Stadiondriehoek wordt de ontwikkeling zo vormgegeven dat de Kuip vanuit alle richtingen goed beleefbaar blijft. Tevens is het belangrijk om de routes naar het stadion goed in het plan vorm te geven. Denk aan de routes vanaf de verschillende parkeervoorzieningen in de omgeving, vanaf het station, de tramhaltes en vanaf de rivier (vervoer over water). Specifieke aandacht heeft hierbij de route vanaf de Puck van Heelstraat, waarbij de positionering van de bebouwing in de Stadiondriehoek deze dient te versterken. De nieuwbouw wordt rond het stadion gevouwen in een 'losse' configuratie, waarbij zowel interactie met De Kuip als meer eigenstandige plekken kan ontstaan. Rond de Kuip houden we afdoende ruimte om het monument te kunnen beleven: een spectaculair icoon en dé hoeksteen van dit deelgebied.

Buitenruimte
In de gebiedsontwikkeling dient gewaarborgd te worden dat aan de eisen vanuit veiligheid kan worden voldaan, zoals afldoende ruimte voor het goed faciliteren van de bezoekersstromen (ook eventuele noodzakelijke evacuatieruimte). Tegelijk is het de ambitie om de buitenruimte aantrekkelijker en groener te maken; nodig voor een centrum stedelijk milieu met verblijfskwaliteit, klimaatadaptatie en kan bijdragen aan de exploitatie op niet-wedstrijddagen. We gaan met Stadion Feijenoord onderzoeken hoe dit vorm te geven, met specifieke aandacht voor de overgang van stadion naar de openbare ruimte: hoe deze vormgeven dat deze op niet-wedstrijddagen aangenaam en open is, en tegelijkertijd op wedstrijddagen de benodigde toegangscontroles en veiligheidsmaatregelen kunnen plaatsvinden.



Mobiliteit
Met Stadion Feijenoord wordt de mobiliteitsstrategie voor wedstrijden / evenementen verder uitgewerkt. Deze zal in lijn liggen met de reeds ingezette mobiliteitsaanpak (meer fiets, parkeren op afstand, meer OV) die ondermeer verlichting van de druk op de omliggende wijken en het gebied als resultaat moet hebben. Hierbij kan rekening gehouden worden met de toekomstige verbeteringen in bereikbaarheid met de nieuwe Stadsbrug, de HOV-lijn Kralingse Zoom-Zuidplein en het station Stadionpark. In de gebiedsontwikkeling zullen voldoende faciliteiten qua fietsparkeren en autoparkeren aanwezig moeten zijn, al dan niet via dubbelgebruik. Specifieke aandacht behoeft het transport van de uitsupporters en de mogelijkheid om die rechtstreeks naar het uitvak te geleiden.

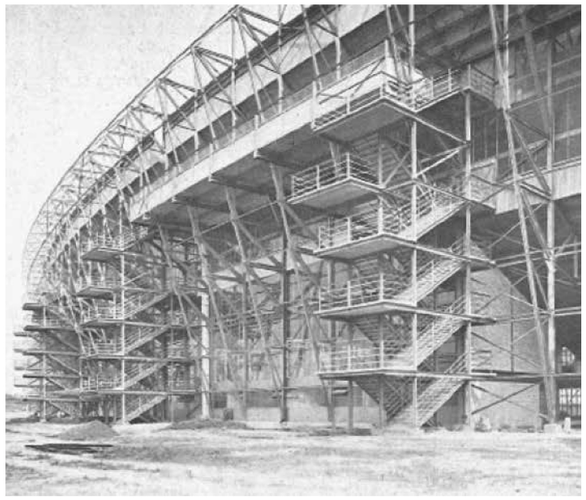
Ontwikkeling van de Kuip
Bij het vaststellen van dit masterplan zijn er geen uitgewerkte plannen voor de toekomst van de Kuip. Met stadion Feijenoord zullen we de komende jaren de planvorming van dit deelgebied en de toekomstvisie op de Kuip in samenhang ontwikkelen. In dit Masterplan blijft ruimte voor verschillende opties, passend bij de Kuip als monument. De westzijde van het stadion houden we daarbij open, aangezien dit de meest monumentale zijde is. De andere zijden van het stadion hebben de mogelijkheid om met respect voor de waarden van het monument functies toe te voegen, die zowel de exploitatie van het stadion als de beleving van het hele gebied kunnen versterken. De CV en waardestelling is hierbij het toetsingskader op de monumentwaarde.



A. Klassiek type
Stadion Feijenoord is in essentie een sublieme bewerking van het type van een klassiek amfitheater tot voetbalstadion. De tribunes liggen als een dubbele schaal, dicht op het speelveld. De binnenzijde is volledig gericht op de voetbalbeleving, de interactie tussen het alom aanwezige legioen en de spelers op het veld. De buitenzijde toont de constructie en de beweging van het publiek.



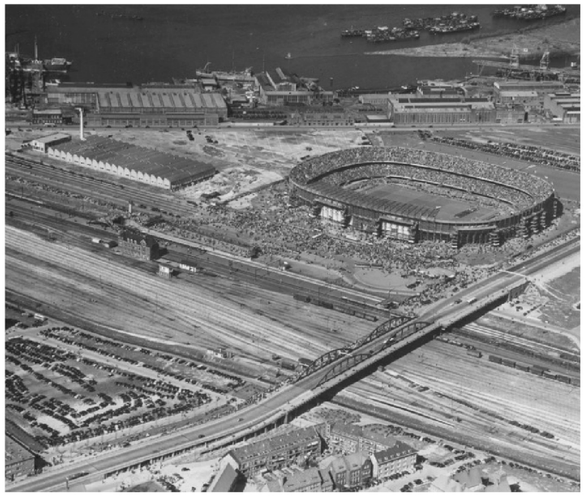
B. Geoliede Machine
Het stadion is toegerust om mensenmassa's snel en in goede banen te leiden, wat terug te vinden is in de logistieke opzet en de architectuur. De stromen van bezoekers worden op een vanzelfsprekende manier gebundeld en verdeeld via de 22 schaartrappen zodat eenieder gemakkelijk zijn plek vond, van de wedstrijd kon genieten met optimale zichtlijnen zonder obstakels op het hele speelveld en na afloop vlot weer buiten stond.



C. Een verfijnde megaconstructie
Stadion Feijenoord is een grootse megaconstructie, met een soms broos aandoende verfijning. Bijvoorbeeld te zien aan de ragfijne spanten en de (verdwenen) grote glasvlakken tussen de tribunes. Het is te voelen tijdens de wedstrijden, wanneer het stadion met de supporters mee trilt en stampt. De later toegevoegde dakconstructie leunt als een balanceeract over het bestaande stadion heen leunt, steunend op 58 hoge kolommen.



D. Voetbaltempel
Voor de supporters ontpopte De Kuip zich tot een haast heilige plaats, een voetbaltempel. De locatie (op Zuid), de vorm (compact) en de capaciteit (groot) maakte het stadion tot een van de meest uitgesproken en geliefde voetbalaccommodaties van het land, met een geheel eigen sfeer en een massale intimiteit. Stadion Feijenoord is gemaakt om de twaalfde man te bedienen en in het spel te betrekken: als steun voor de ploeg,



E. Boegbeeld van Zuid
Het stadion lag buiten de woonstad en hoorde niet bij de haven; het had zijn eigen plek er tussenin. En dat in díe tijd het grootste stadion van Nederland op Zuid werd gebouwd, had grote symbolische waarde. Het stadion speelde een belangrijke 'emanciperende bijdrage' aan het verminderen van de culturele achterstelling van Zuid. Geleidelijk transformeert De Kuip van een autonoom boegbeeld tussen woonstad en havengebied, naar een hoeksteen en boegbeeld van Feyenoord City aan de rivierzone.



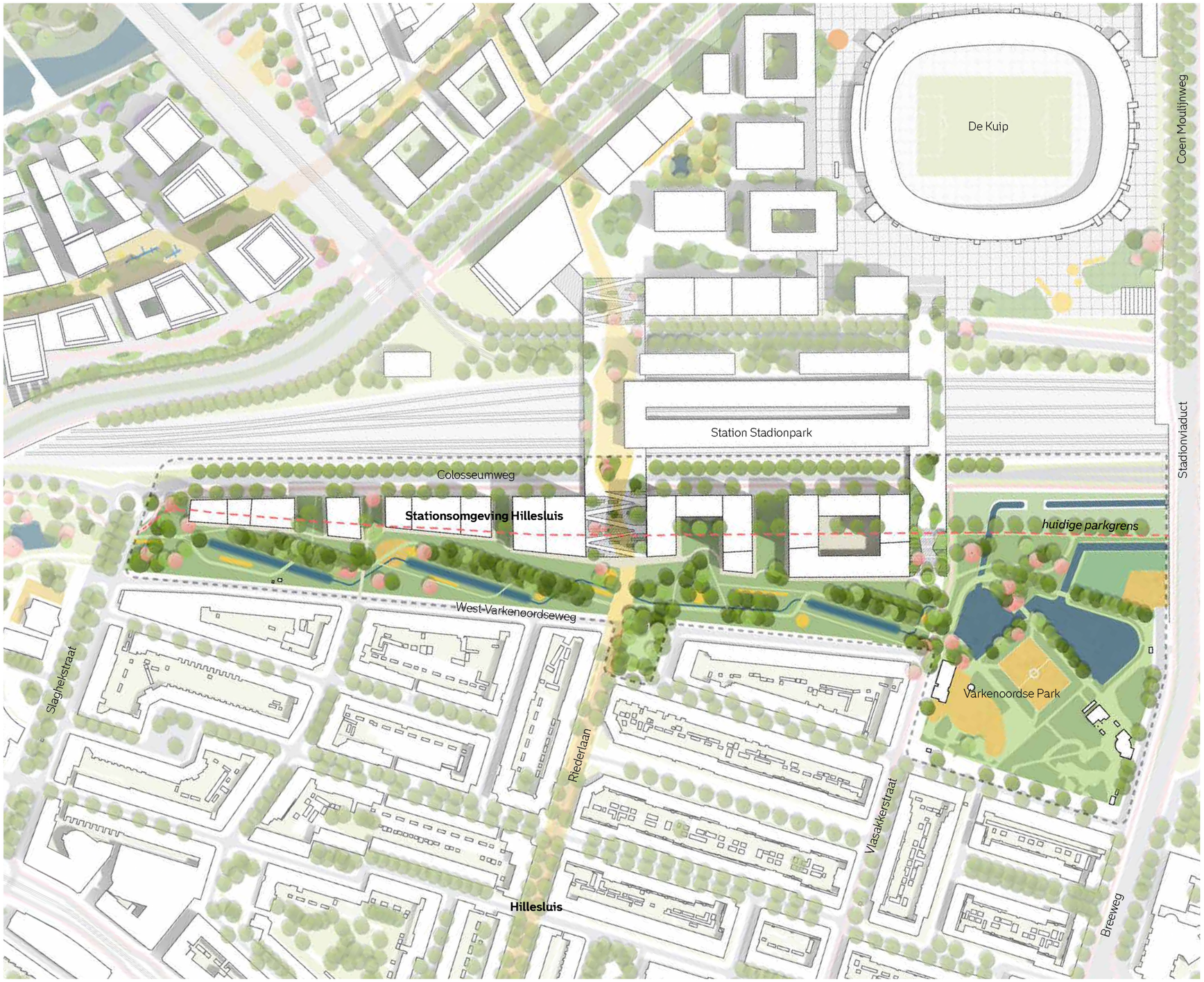
F. De verbinder
Tussen Zuid en Noord, arm en rijk, privaat en publiek, de betekenis als plek van verbinding voor Rotterdam krijgt op vele manieren zijn beslag. De rol van verbinder tussen bewoners, zakenleven en gemeente is een constante in de geschiedenis van Feijenoord gebleven. Het stadion is, zeker na de verbouwing in 1994, toegerust als ontmoetingsplek en 'clubhuis' voor ondernemend Rotterdam.

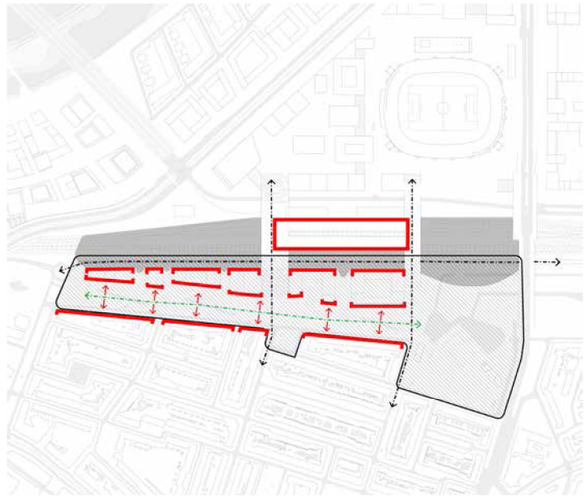
4.4 STATIONSOMGEVING HILLESLUIS

Deelgebied 3.2
De Stationsomgeving Hillesluis vormt het Westelijke deel van de nieuwe Stationsknoop. De samenhang met deelgebied 3.1 is sterk. De Stationsomgeving wordt de overgang van de stadswijk Hillesluis naar het centrumgebied rond het station en in de Stadiondriehoek. Met Station Stadionpark wordt een belangrijke OV-knoop geïntroduceerd in het gebied, waardoor de gehele omgeving beter verbonden wordt met de stad, regio en heel Nederland. Het station komt met een mooie, opvallende kap uit op het stationsplein, een centrale publieke ruimte op het spoor. Via dit publiek toegankelijke plein wordt de lijn van de Riederlaan als directe, aantrekkelijke, veilige en groene verbinding doorgezet, zodat je op een prettige en snelle manier vanuit Hillesluis door de Stadiondriehoek en Veranda naar het Getijdenpark en de Nieuwe maas kan lopen en fietsen. De Riederlaan wordt dan ook ingericht en geprogrammeerd als ontsluiting voor het station en toegang van Feyenoord City naar de Beijerlandselaan. Op deze manier kunnen beide gebieden (Hillesluis en Feyenoord City) van elkaar profiteren en elkaar versterken.

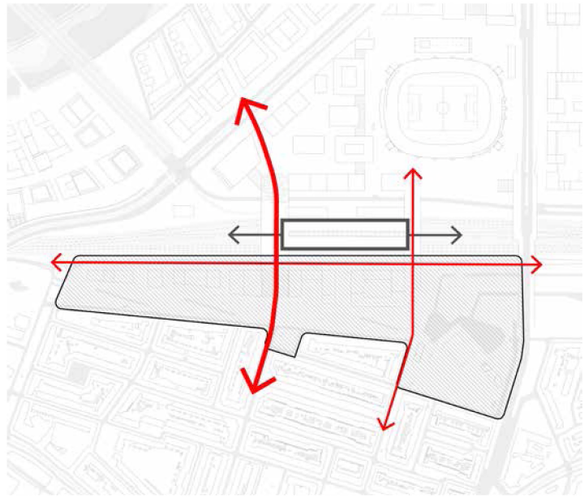
Aan de Westzijde van het station zorgt een nieuwe strook bebouwing (grotendeels gebouwd op de grond waar nu spoorlijnen liggen die weggaan) ervoor dat het spoorgeluid geblokkeerd wordt en dat zowel het zicht vanuit Hillesluis als de sociale veiligheid in het gebied verbeteren. Er komt namelijk meer programma bij, wat zorgt voor meer levendigheid en meer zicht op de publieke ruimtes. Tussen de nieuwe bebouwing en de bestaande rand van Hillesluis ligt de Willemsas. Deze as wordt met de realisatie van Feyenoord City een doorlopende route van de Willemsbrug tot Lombardije. Het wordt een groene ruimte van hoge kwaliteit met waterberging, biodiversiteit en wandel- en fietspaden. Aangezien klimaatadaptatie een belangrijke uitdaging is voor Hillesluis, is er speciale aandacht voor de optimalisatie van het watersysteem, het beperken van hittestress en het bieden van een koele, comfortabele groene openbare ruimte. De drukkere Colosseumweg loopt achter de gebouwen langs aan de spoorzijde.

Het Varkenoordsepark wordt voornamelijk geconcentreerd ten Zuiden van het station, tegenover de Kuip. Vanuit het park kan je straks (langs een extra uitgang van het station) richting de Kuip wandelen en mogelijk wordt het park zelfs uitgebreid over het spoor. Het park krijgt een kwaliteitsupgrade: het wordt een prachtig groen park, waarin waardevolle (bestaande) wijk/buurtfuncties een plek krijgen en er volop ruimte is voor (informeel) ontmoeten, sporten, spelen en ontspannen. Daarnaast wordt het zicht op de Kuip vanaf het park en de Coen Moulijnbrug vrijgehouden. Dit verstevigt de historische relatie tussen de Kuip en Hillesluis (Oud Zuid). Net als in de Stadiondriehoek is er in dit gebied aandacht voor de menselijke maat, verblijfskwaliteit en sociale veiligheid. Het ontwerp en de programmering van de bebouwing en buitenruimtes helpt hierbij.

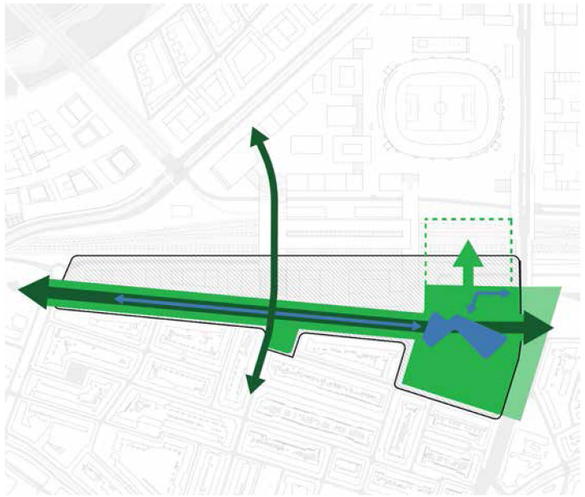




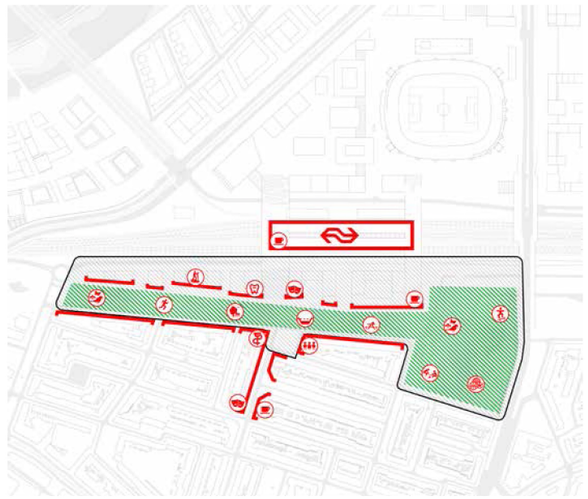
1. Hillesluis krijgt bebouwing langs het spoor voor blokkering spoorgeluid en -zicht en voor verbetering van de sociale veiligheid; daarnaast krijgt Hillesluis een adres aan de Willemsas (van Willemsbrug tot Lombardije) en ontstaat er een verbinding met de Stadiondriehoek via het nieuwe station met stationsplein (en park)



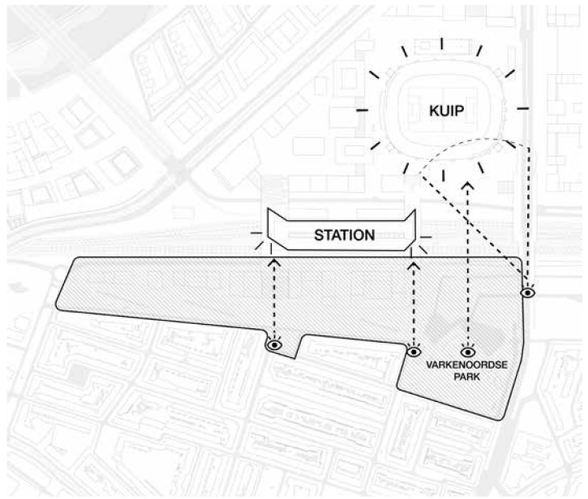
2. Het nieuwe treinstation Stadionpark introduceert een belangrijk OV-knooppunt in dit gebied, de Willemsas wordt een doorlopende route en Hillesluis wordt met een directe, aantrekkelijke en veilige langzaamverkeersroute via het stationsplein verbonden met de stadiondriehoek, veranda, getijdenpark en rivier



3. Het Varkenoordsepark wordt prachtig groen, biedt plek voor waardevolle wijk/buurtfuncties en ruimte voor ontmoeting en ontspanning; de Willemsas wordt een groene ruimte van hoge kwaliteit met waterberging/watercompensatie, biodiversiteit en wandel- en fietspaden en een aantrekkelijke route naar de rivier



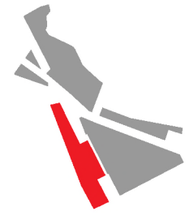
4. De Riederlaan inrichten en programmeren als ontsluiting voor het station en toegang van Feyenoord City naar de Beijerlandselaan; nieuw, divers, stedelijk/regionaal programma in deze stationsknoop; en ontwerpen en programmeren van plinten/bebouwing/buitenruimtes voor sociaal veilige en comfortabele publieke ruimtes



5. Middels het vrijhouden van het zicht op de Kuip vanaf de Coen Moulijnbrug en de kwaliteitsimpuls van het Varkenoordsepark wordt de relatie tussen de Kuip en Hillesluis (Oud Zuid) verstevigd; vanuit de Riederlaan is er een mooi en uitnodigend zicht op de stationskap en het stationsplein



6. Gezien het belang van klimaatadaptatie voor Hillesluis, wordt bij het ontwerp van de openbare ruimtes en bebouwing extra aandacht besteed aan hittestress en het watersysteem, waar ook de bestaande wijk Hillesluis van profiteert. Inzet is dat het Varkenoordsepark qua oppervlakte niet verkleind wordt en een kwaliteitsupgrade krijgt.



Uitgangspunten

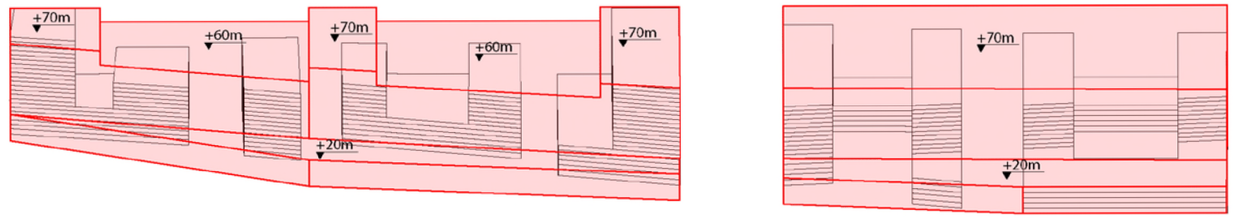
- locatie specifiek
- fysieke verbinding
- visuele verbinding
- sociale verbinding
- **ecologische verbinding**
- diverse woningtypologieën
- activerende openbare ruimte
- nieuwe bestemmingen
- gezond leven
- klimaat adaptief
- diverse landschappen

Programma / Bouwenvelop
voorbeelduitwerking

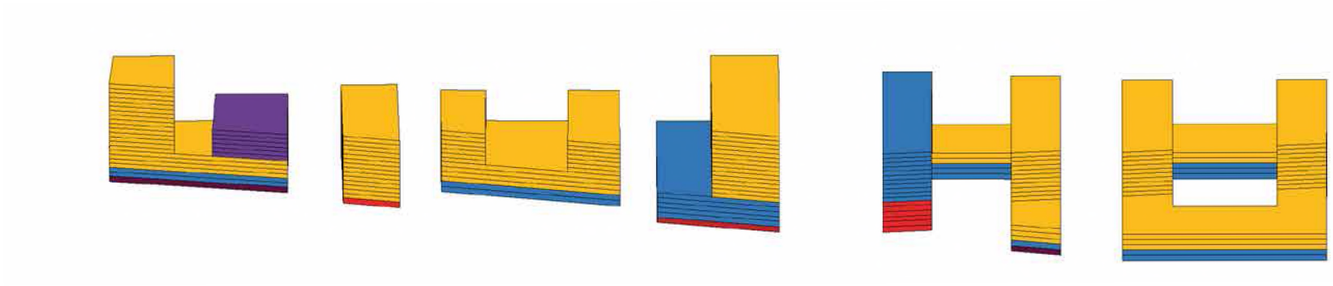
indicatief programma

Stationsomgeving Hillesluis

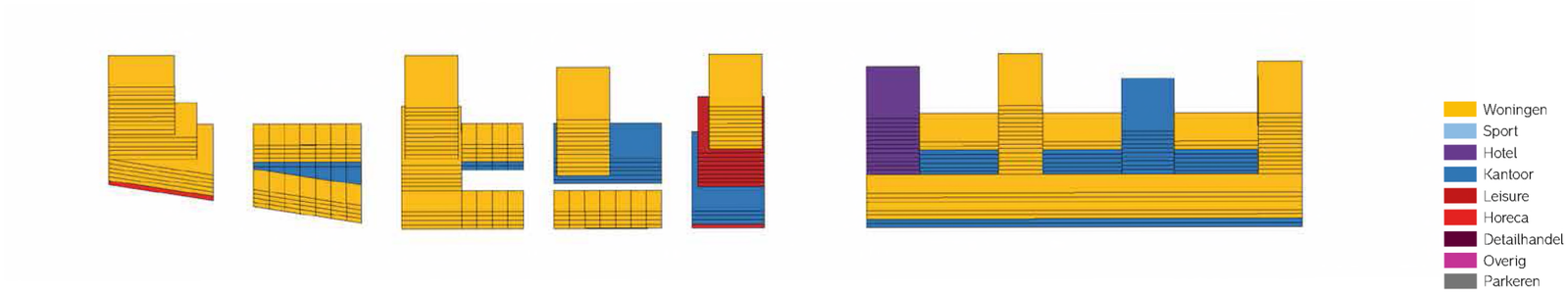
BVO	ca. 180.000 – 220.000 m² totaal (excl. parkeren)
Aantal Woningen	1.000 – 1.500 woningen (ca. 80.000 – 140.000 m²) circa 65 m² gbo gemiddeld *25% sociaal* *40% middensegment* *35% vrije sector*
Niet-wonen	totaal ca. 80.000 – 100.000 m² *Maatschappelijk/dienstverlening:* *5.000 m² (buurtvoorzieningen) – 80.000 m² (stedelijk programma)* *Commercieel ca. 2.500 - 50.000 m²* *waarvan:* *Horeca: ca. 2.000 m²* *Gemakswinkels, min. 2 vestigingen: 500 m²* *Bedrijfsruimte/makerspace: 0 – 15.000 m²* *Kantoor: 0 – 30.000 m²* *Sport / leisure: 0 - 2.500 m²*



Bouwenvelop



Indicatief Programma / Voorbeelduitwerking 1



Indicatief Programma / Voorbeelduitwerking 2

Beeldkwaliteit

Aansluiten op Stadiondriehoek en Hillesluis
Samen met de Stadiondriehoek vormt de Stationsomgeving Hillesluis de nieuwe stationsknoop van Stadionpark. De samenhang met deelgebied 3.1, met opvallende bebouwing met een centrumuitstraling, is dus cruciaal. Aan de andere kant, vormt dit deelgebied de overgang naar de bestaande stadswijk Hillesluis, waar ook nadrukkelijk aansluiting mee gezocht moet worden. De nieuwe bebouwing gaat een relatie aan met de bebouwing van Hillesluis en er zijn zorgvuldige hoogte-overgangen.

Meer kwaliteit voor Hillesluis en omgeving
De Stationsomgeving Hillesluis bestaat uit een relatief smalle strook bebouwing langs het spoor, met ritmische hoogte-accenten die in goede verhouding staan met de naastgelegen wijk Hillesluis. Deze nieuwe bebouwing langs het spoort blokkeert het spoorgeluid en -zicht, wat de omgevingskwaliteit voor Hillesluis sterk zal verbeteren. Wat betreft de architectuur, is het belangrijk dat er slim ontworpen wordt op de geluidbelaste gevels. Naast geluid en zicht, heeft deze nieuwe bebouwing met programmering ook een positieve impact op de sociale veiligheid in het gebied. Het ontwerp van de bebouwing (voornamelijk plint en lager gelegen bouwlagen) en de programmering ervan (verschillende programma's die activiteiten veroorzaken op verschillende momenten van de dag) zorgen ervoor dat er meer levendigheid is en meer zicht op de publieke ruimtes. Deze activerende functie is van extra belang bij de bebouwing langs het stationsplein, de Riederlaan en het Varkenoordsepark. De gevels langs de Colosseumweg, aan de spoorzijde, moeten echter ook niet vergeten worden. Daarnaast vragen de hoogteverschillen tussen het stationsplein en de Willemsas extra aandacht bij de gebouw- en openbare ruimte ontwerpen. En het is de ambitie om, niet alleen in het park, maar ook in de bebouwing sterk in te zetten op wateropvang en het verminderen van hittestress.

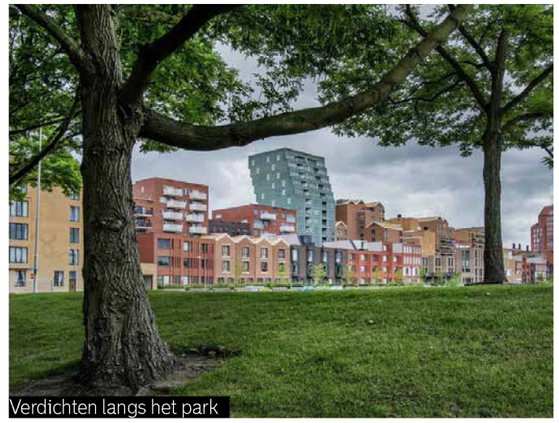

Gelaagde opbouw vanaf het park
Houthavens, Amsterdam


Verdichten langs het spoor
Europa allee, Zurich, Zwitserland


Hoge smalle bebouwing langs het station
Europa allee, Zurich, Zwitserland


Gesloten blokken met gemixt programma
Diagonal, Oslo, Noorwegen


Stationskap als opvallend accent
Rogierplein, Brussel, België


Verdichten langs het park
Nieuw Crooswijk, Rotterdam


Hoogteaccent op gemixte plint
Hotel Jakarta, Amsterdam


Woonappartementen in park
Clichy-Batignolles, Parijs, Frankrijk


Mixed use gebouwen rond het station
Het Platform, Utrrecht



Impressie route (met trappen) naar Station Stadionpark, gezien vanuit de Riederlaan

Kwaliteit van de buitenruimte

- De stationsomgeving is momenteel zeer groen ingericht in de vorm van het Varkenoordsepark. Door de ruimte voor nieuwe woningen wordt het park aan de spoorzijde in de toekomst begrenst.
- Deze woningen zullen met hun voeten in het park staan met diverse beplanting tot aan de gevel. De lagere daken en binnenhoven zijn groen ingericht.
- Door het behoud van bestaande bomen behoud het park zijn huidige stevige karakter
- Binnen het park ontstaat ruimte voor water in de vorm van een singel. Deze geeft nieuwe dimensie aan de plek waar naast de ecologische kwaliteit ook ruimte is voor sport, beweging en verblijf.
- Aan deze zijde van het spoor wordt de relatie met de overkant gelegd door de aanleg van een tweetal langzaam verkeer bruggen die zowel met de trap als hellingbaan toegankelijk zijn. Door deze groen in te richten tilt deze het Varkenoordsepark over het spoor heen.



Zitgelegenheid langs het water

Singelpark, Leiden



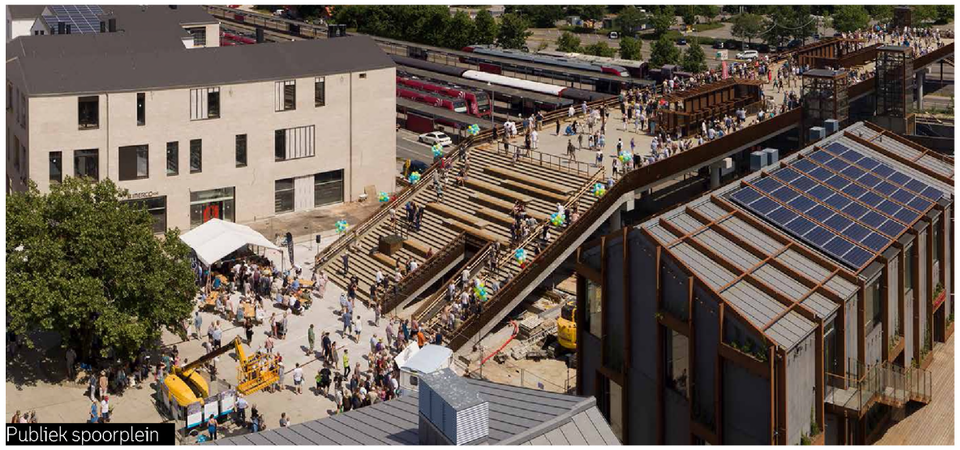
Divers groen tot aan de gevels

Urban Campus Lieven, Amsterdam



Groene route over het spoor

Paleisbrug, Den Bosch



Publiek spoorplein

Køge, Denemarken



Langzaamverkeersverbindingen door het park

Byparken, Kopenhagen



Ruimte voor sport en beweging

Solvallsparken, Uppsala, Zweden



Diverse beplanting langs en in het water

Broparken, Linkøpping, Zweden



Routes langs het water

Singelpark, Leiden



Impressie Varkenoordsepark, met rechtsa de opgang naar het station Stadionpark

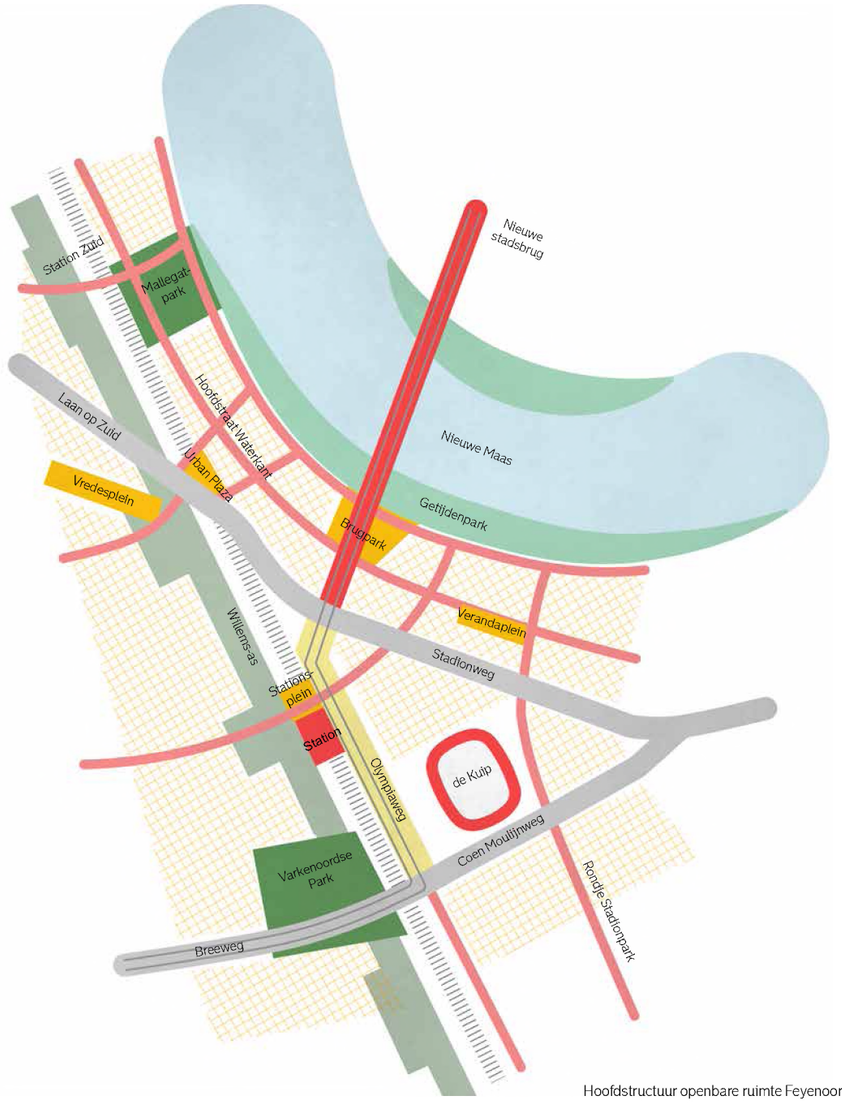
05

OPENBARE RUIMTE

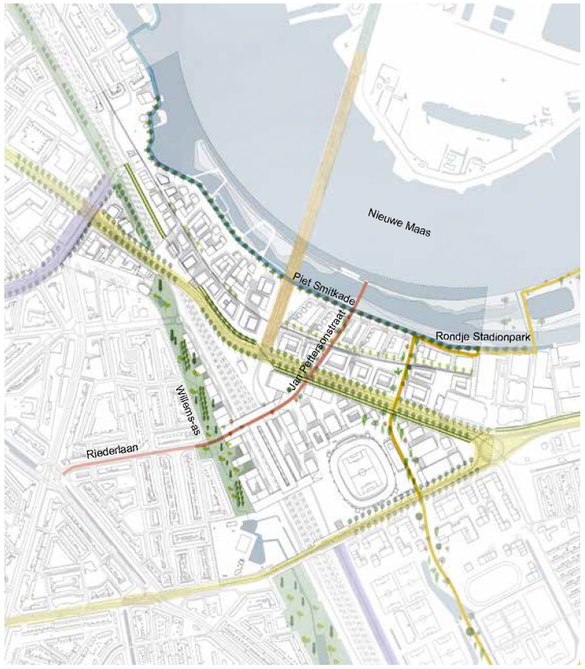


5.1 HOOFDSTRUCTUUR

Inleiding
De hoofdstructuur van Feyenoord City bestaat uit lijnen en plekken met elk hun eigen uitgangspunten en aandachtspunten. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste benoemd en toegelicht. Het doel is dat de openbare ruimte goed aansluit bij de principes en typologieën zoals beschreven in de Rotterdamse Stijl.



Hoofdstructuur openbare ruimte Feyenoord City





Lijnen
De lange lijnen voor voetgangers en fietsers zijn de hoofdaders voor de langzaam verkeersontsluiting door het gebied. Deze verbinden de verschillende deelgebieden binnen het plangebied en het plangebied met de rest van Rotterdam-Zuid en de stad. Sommige verbindingen zijn al aanwezig en worden versterkt. Andere verbindingen worden toegevoegd zodat de stadswijken beter worden verbonden met de Nieuw Maas. Zij worden ontworpen opdat zij geschikt zijn voor hun gebruik als verbinding in het nieuwe netwerk en daarnaast soms ook als verblijfsruimte. Denk aan het Rondje Stadionpark, maar ook de lijn Riederlaan via het stationsplein over het spoor, langs de Jan Pettersonstraat richting het vervoer over water in het Getijdenpark Feyenoord. De lanen en stadsboulevards combineren de voornaamste auto- en fietsverbindingen door Feyenoord City en naar de aangrenzende wijken. De toekomstige stadsbrug zorgt voor de verbinding tussen Rotterdam-Noord en -Zuid. De Nieuwe Maasoever is een gecombineerde voet- en fietsverbinding (Maasparcours) langs het getijdenpark, over de Piet Smitkade, langs Waterkant richting Mallegat. De Willemsas legt de groene verbinding van Willemsbrug tot Lombardijen.

Plekken
De openbare voetgangersgebieden zijn opgespannen tussen een aantal pleinen en parken met elk een eigen betekenis. Pleinen hebben een verblijfsfunctie, zijn gesitueerd op specifieke plekken en krijgen een inrichting die uitnodigt tot actief en meerledig gebruik. Het meest prominent zijn de Urban Plaza en het Stationsplein over het spoor, die schakelpunten vormen om de stadswijken beter te verbinden met de rivier. De ontmoetingspleinen liggen centraal in de wijken, bijvoorbeeld bij de Veranda, het Vredesplein en het Varkenoordsepark. Het Getijdenpark Feijenoord, Mallegatpark, Brugpark en de promenade zorgen voor recreatieve mogelijkheden aan en op de rivier. Ze zijn de trekkers van het gebied waar de bewoners van Zuid naar toe zullen komen. Het deel van de Olympiaweg dat ligt tussen de Stadiondriehoek en het treinstation wordt straks een levendige plek waar de voetganger en fietser alle ruimte krijgen en wordt zo onderdeel van de stationsomgeving.

Lijnen

- Stadsboulevard
- Nieuwe Maasoever
- Stadsstraat
- Willems-As
- Buurtontsluitingsweg
- Rondje Stadionpark
- Hillesluis naar Maas
- Waterkering
- Nieuwe Stadsbrug

5.2 LIJNEN

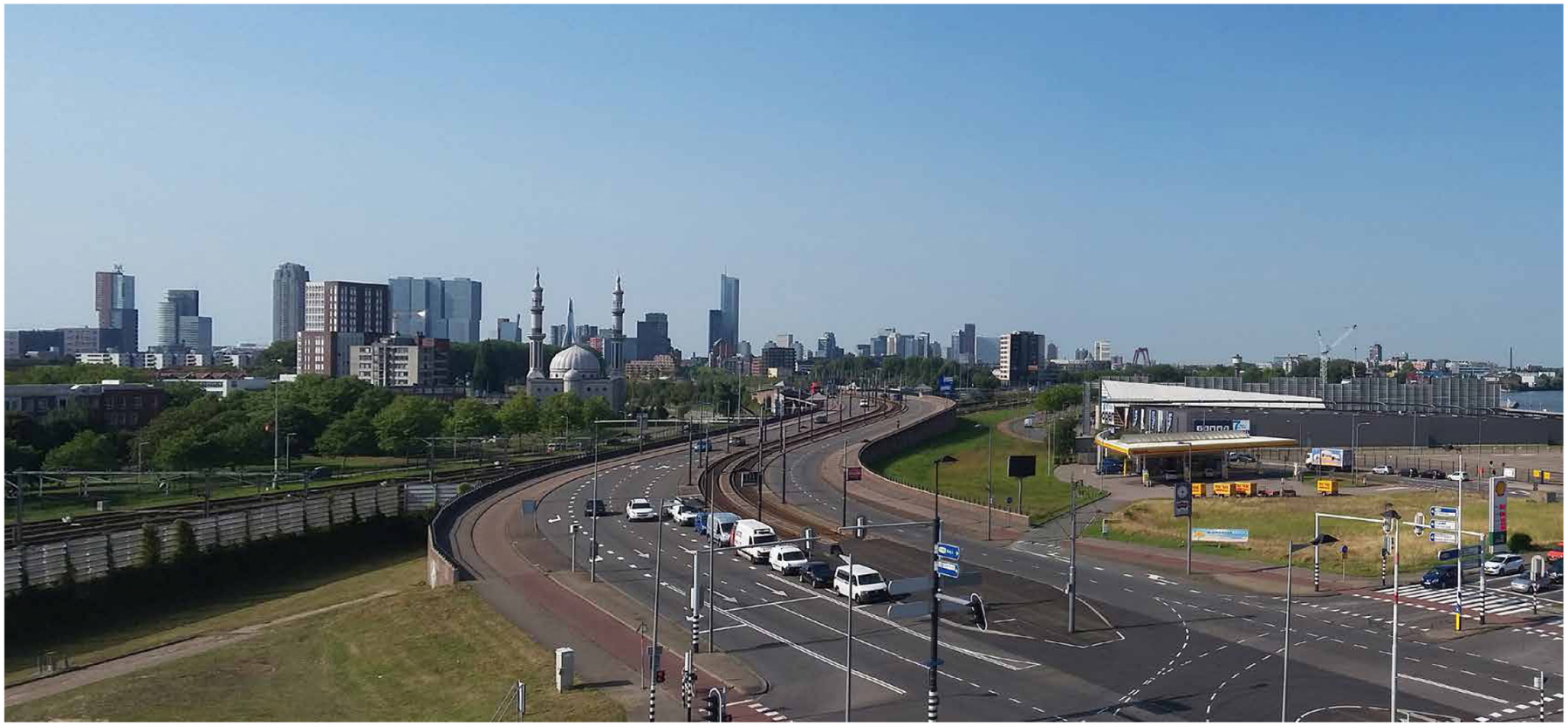
Lange lijnen komen samen in Feyenoord City, en deze lijnen maken de stad: de stadsboulevard, de Maasoever, de waterkering, het spoor. Ze bepalen in belangrijke mate de sfeer en identiteit van iedere nieuwe buurt, van iedere nieuwe woontoren. Naast verbinding zijn ze vaak ook een harde fysieke begrenzing van oud en nieuw, open en dichtbebouwd en van verschillende identiteiten die ermee gepaard gaan. Hillesluis is anders dan de Veranda, en iedere wijk is verbonden met een andere periode in de ontwikkeling van Rotterdam en van Zuid. De lijnen liggen vast, een goede aansluiting is basisvoorwaarde voor goede ontwikkeling.

Binnen de hoofdstructuur van de openbare ruimte krijgen de lijnen zoveel mogelijk een continu profiel, een eenduidige materialisering, een heldere opzet. Het handboek voor de openbare ruimte 'De Rotterdamse Stijl' onderscheidt een aantal kenmerkende lijnen voor de stad. Voor bestaande lijnen worden de uitgangspunten zo aangescherpt.

Binnen de basisstructuur van Feyenoord City vinden we de stadsboulevards en Willems-as. Daarnaast hebben we nog de stadsstraat, Nieuwe Maasoever, de waterkering, buurtontsluitingsweg en verbindende structuren.

In dit hoofdstuk worden deze lijnen één voor één toegelicht in tekst en met profielen. Daarnaast is er nog een fijnmazig netwerk van voetgangers- en fietsverbindingen binnen het plangebied en van het plangebied naar de omliggende wijken. Deze verbindingen vormen als geheel een eigen structuur.

Het Varkenoordseviaduct is een belangrijke schakel binnen de lange lijnen. De ambitie van de Stedelijke Lijn als onderdeel van de stadsboulevards Laan op Zuid en de Stadionweg is om de kwaliteiten van de stadsboulevard zo ver als mogelijk door te trekken over het viaduct. De doorgaande groenstructuur zorgt zo voor continuïteit en menselijke maat. De brede trottoirs en fietspaden voor een goede toegankelijkheid. De nieuwe bebouwing zorgt voor levendige plinten. Er is een apart ambitiedocument voor de Stedelijke Lijn opgesteld.
Voor elke verkeersstroom binnen de lange lijnen zijn er standaardmaten. Bij een nieuwe inrichting moeten die als uitgangspunt gelden als daar voldoende ruimte voor is. De maten die hieronder worden genoemd zijn minimum maten. In de doorsnedes in dit hoofdstuk worden deze maten waar mogelijk aangehouden.
Voor voetgangerszones wordt een breedte tussen de 5 en 3.5 meter aangehouden afhankelijk van het type straat. Bij een eenrichtingsfietspad is dat 3 meter en een tweerichtingsfietspad 4 meter. Dit is nodig om voldoende ruimte in de stad te maken voor veilige en comfortabele langzaam verkeer routes.

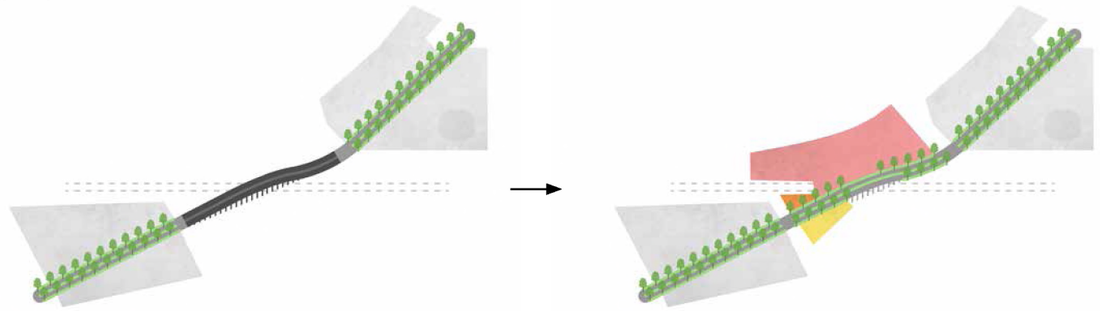


Bij een trambaan wordt uitgegaan van 6 meter ruimte en met een halte erbij is dat 12 meter.
Voor een weg met twee rijstroken is de standaard 6,5 meter en een rijbaan tussen bermen is 4,5 meter. Het minimum van een zijberm is 2.5 meter vanwege te ruimte voor bomen en verkeerslichten. Voor de breedte van een parkeervak is de minimum maat 2 meter.

Ten aanzien van het aantal en lengte van de rijstroken/ opstelvakken wordt ter plaatse van de kruispunten in goed overleg op basis van berekeningen en ruimtelijke ambities bepaald wat het meest wenselijk is op de betreffende plek.

Klimaatbestendigheid is voor alle profielen een belangrijk aandachtspunt. Goede afwatering en meer infiltratieruimte is nodig zodat hevige neerslag niet tot wateroverlast leidt. Een uitgangspunt bij klimaatbestendige inrichting is dat het hemelwater zoveel mogelijk lokaal verwerkt wordt door het in de ondergrond te infiltreren. Op deze manier komt het regenwater ook ten goede aan het grondwater en voorkomt het hiermee droogte.

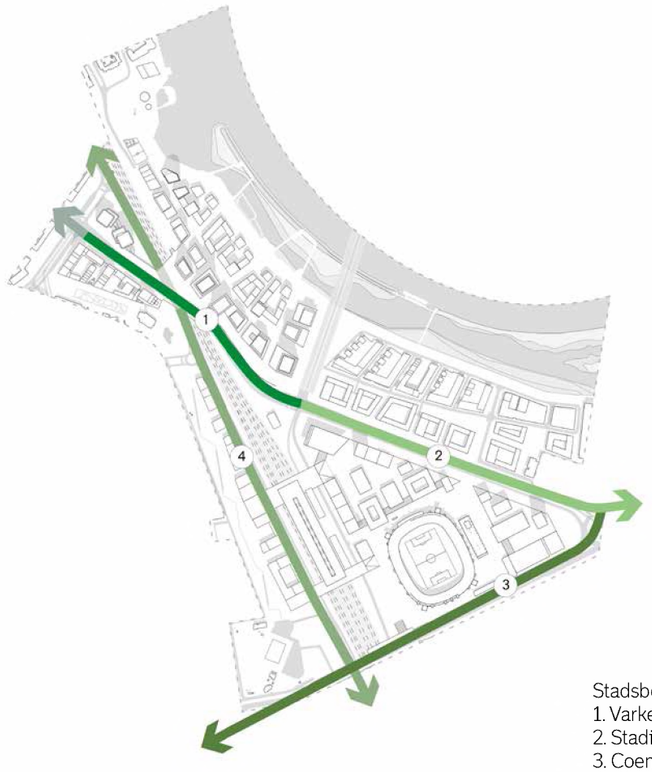
Stedelijke Lijn



Huidige situatie: Varkenoordseviaduct over het spoor

Ambitie: Viaduct onderdeel van de stadsboulevard / continue stad

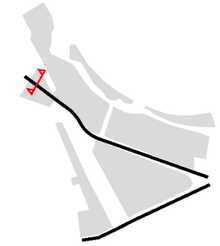
5.2.1 STADSBOULEVARD



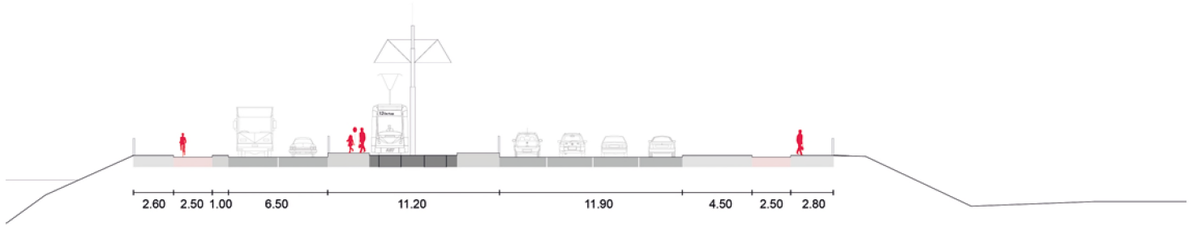
Stadsboulevards
1. Varkenoordseviaduct
2. Stadionweg
3. Coen Moulijnweg
4. Willems-as

De voornaamste stadsboulevard in het plangebied is de verbinding Laan op Zuid - Varkenoordseviaduct - Stadionweg. Maar ook de Coen Moulijnweg is een stadsboulevard. In het profiel van de stadsboulevard doen de bebouwing en 'de plint' van die bebouwing duidelijk mee. Een brede opzet, met bomenrijen waar mogelijk en groene middenbermen, met ventwegen waar nodig, fietspaden en brede trottoirs aan beide zijden en een doorgaande autoroute als centrale as kenmerkt de stadsboulevard. Stadsboulevards zijn de voornaamste verbindingen in de stad. Bestaande kwaliteiten van de stadsboulevards worden versterkt en ontbrekende kwaliteiten krijgen, waar mogelijk, een plek.

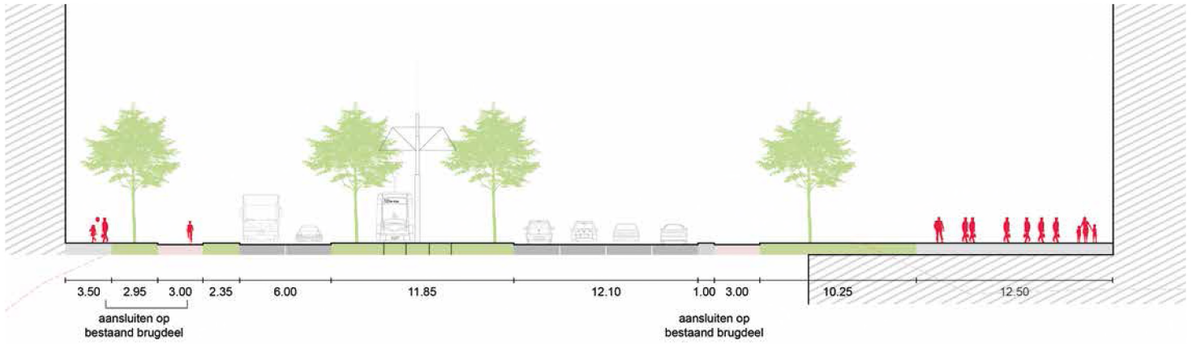
Vanuit de Rotterdamse Stijl zijn richtlijnen meegegeven die bij de uitwerking van de profielen zo goed als mogelijk worden meegenomen. De belangrijkste zijn:
- Evenwicht tussen verblijfsfunctie, ruimte voor fietsers en voetgangers en stroomfunctie van gemotoriseerd verkeer.
- Laanprofiel als basis, met centraal gelegen rijbanen en middenberm, geflankeerd door bermen en trottoirs.
- De stadsboulevards hebben ofwel een vrijliggend fietspad ofwel een parallelweg waarvan fietsers gebruik kunnen maken.
- Symmetrisch profiel.
- Profiel blijft bij kruispunten binnen de maat van bermen en rijbanen, afslagstroken worden binnen de marge van de bermen opgelost.
- Schrikstrook invoegen tussen rijbaan en fietspad.
- Bij parallelwegen enkelzijdig langsparkeren aan de trottoirzijde om uitstapstroken in de groenberm te voorkomen.
- Indien er een trambaan is, is deze centraal (midden) in het profiel gelegen.
- Robuuste boomstructuur (eerste grootte bomen) op de trottoirs, niet in de zone met parkeervakken.



1. Varkenoordseviaduct / Stedelijke lijn



huidige situatie



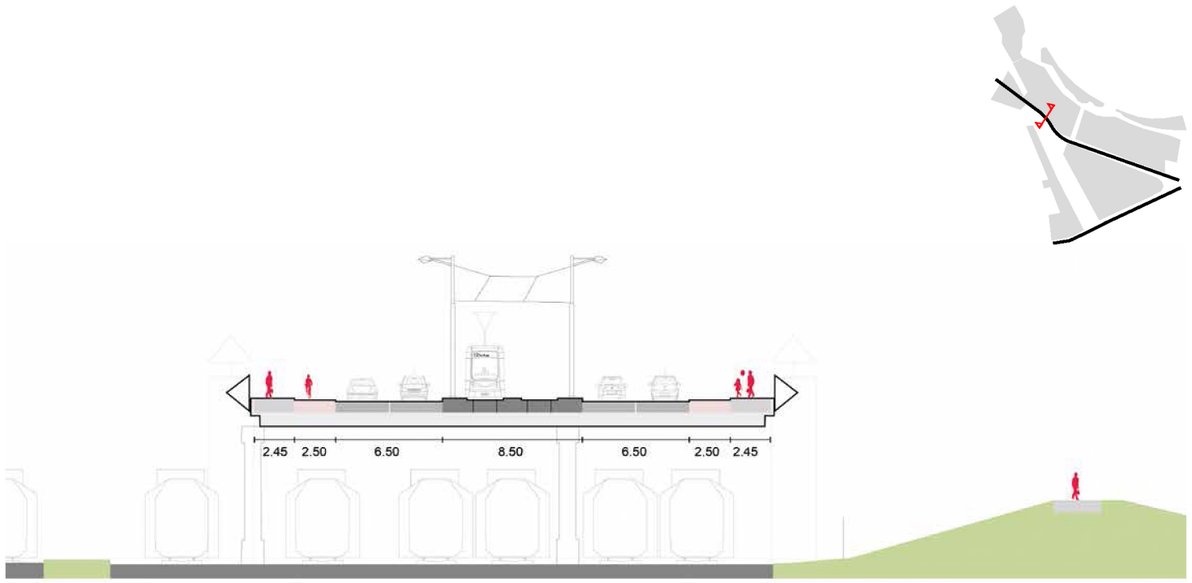
voorbeelduitwerking

De stadsboulevard van de Laan op Zuid naar de Stadionweg loopt over het Varkenoordseviaduct en langs de Urban Plaza. Kwaliteiten van de stadsboulevard willen we versterken op het viaduct waar we de ruimte vinden. Het viaduct heeft over de gehele lijn een divers profiel. Het doel is het viaduct 'te ontviaducten', dat wil zeggen zodanig in de stedelijke structuur op te nemen en in te passen dat het niet meer als een viaduct wordt ervaren. Om helder aan te geven wat de ambitie is geven we drie profielen weer: nabij Rosestraat, midden op het viaduct en nabij Burgerhoutstraat. Die ambitie wordt vertaald als de stedelijke lijn.

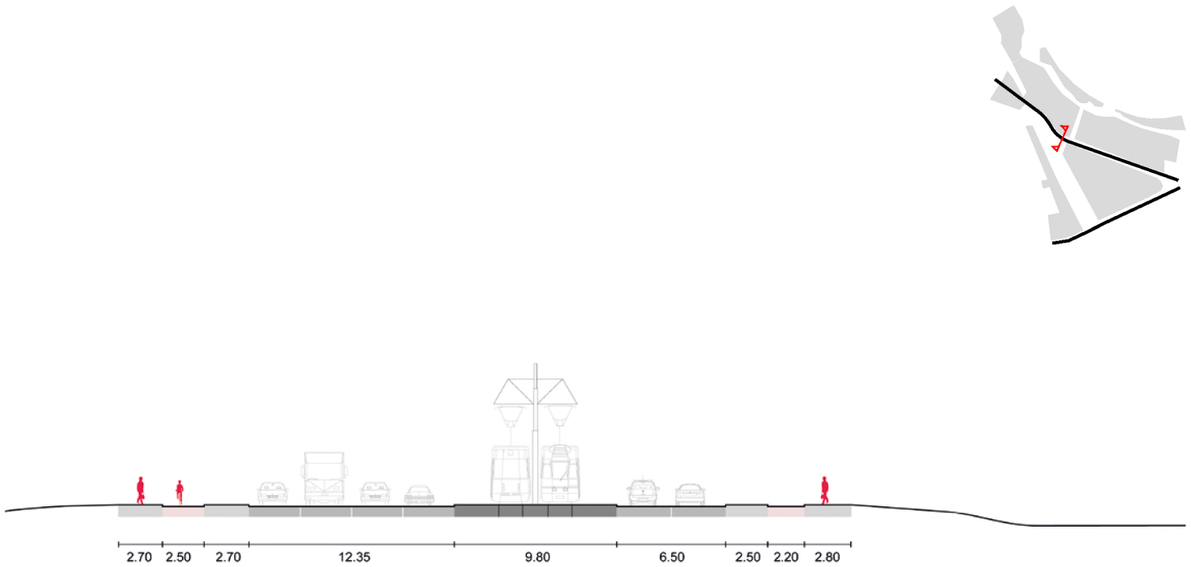
Uitgangspunten profiel nabij Rosestraat:
- De laanstructuur van de Laan op Zuid loopt zo ver als mogelijk door, waarbij we de trambaan vergroenen.
- De tramhalte wordt verplaatst naar de noordkant van het kruispunt van de Laan op Zuid.
- De opgang van de Urban Plaza loopt zo lang als mogelijk gelijk met het Varkenoordseviaduct.



- Het trottoir aan de Colosseumplot is minimum 5 meter breed.
- Onderzoeken hoe in de toekomst de oversteekbaarheid voor voetgangers kan worden verbeterd.



huidige situatie



huidige situatie



voorbeelduitwerking



voorbeelduitwerking

Uitgangspunten profiel midden:
- Indeling viaduct behouden.
- Het hoogteverschil tussen de Urban Plaza en het Varkenoordse viaduct wordt architectonisch of groen opgelost.
- Urban Plaza ontwerpen waarbij een doorgaande route mogelijk is.

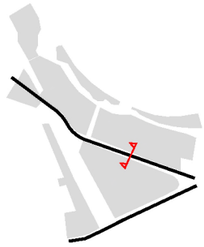
Aandachtspunten:
- Onderzoeken of een schrikstrook kan worden gecreëerd tussen het auto- en fietsverkeer.
- Onderzoeken mogelijkheden voor vergroenen trambaan.
- Bouwen op en naast de waterkering en uitbreidbaarheid van de waterkering.
- Onderzoeken of in de toekomst het viaduct kan worden verbreed zodat meer ruimte ontstaat voor voetganger en fietser.

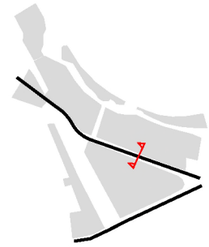


Uitgangspunten profiel nabij Burgerhoutstraat:
- Vergroenen waar mogelijk.
- Logische route vormgeven langs het viaduct naar de Urban Plaza.
- Waar mogelijk het fietspad iets breder uitvoeren.
- Waar mogelijk het trottoir van het viaduct verbreden.
- Bomenstructuur in de middenberm voorzien nabij de kruising.
- Bomenstructuur aan de zijden van het viaduct bij voorkeur tussen voet- en fietspad positioneren.

Aandachtspunten:
- De plintuitwerking van de Waterkant aan de zijde van het Varkenoordseviaduct ten behoeve van het creëren van een levendige, sociaal veilige en aangename route.



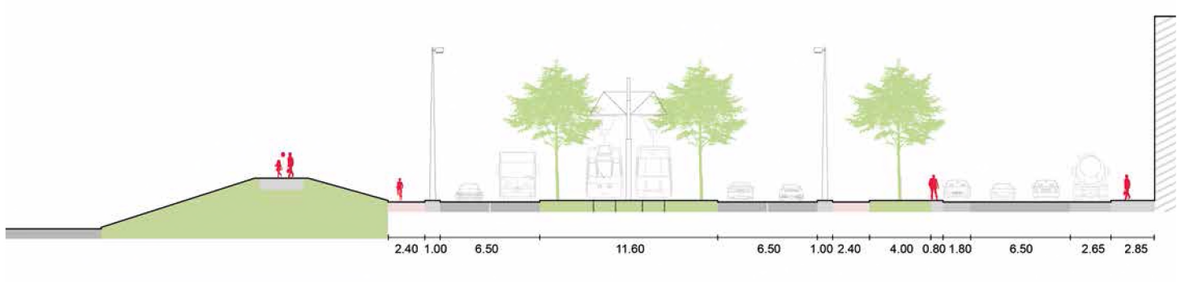




2. Stadionweg



huidige situatie



huidige situatie



voorbeelduitwerking



voorbeelduitwerking

Met de nieuwe ontwikkelingen rond de Stadionweg is het mogelijk om de kwaliteiten van de stadsboulevard te versterken door bijvoorbeeld het ventweg principe zoals aan de Laan op Zuid toe te voegen, bomenlanen door te zetten en het fietspad aan de zuidzijde meer kwaliteit te geven op het dijkprofiel. In het masterplan is de bebouwing in het dijkprofiel opgenomen. Vanuit landschappelijke en cultuurhistorische argumenten en watertechnische eisen zou de dijk juist los moeten komen te liggen. In de verdere uitwerking moet dit goed worden onderzocht. Beide profielen zijn nu opgenomen.

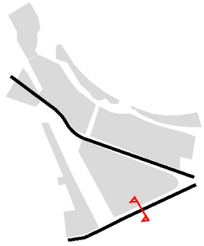
Uitgangspunten:
- De dijk is groen met een openbaar fiets- en voetgangersverbinding. Planten van bomen op de dijk is niet toegestaan.
- Minimum 5 meter brede trottoirs aan de bebouwing.
- Uitbreidbaarheid van de waterkering.

Aandachtspunten:
- Onderzoeken of noordelijk vrijliggend fietspad dichter bij de nieuwe bebouwing komt te liggen of onderdeel wordt van de ventweg.
- Het inpassen van de bomenlaan nabij de kruising Burgerhoutstraat in verband met de in de grond aanwezige kabels en leidingen.
- Het inpassen van de bomenlaan nabij de rotonde in verband met de beschikbare ruimte.
- Oversteekbaarheid voor voetgangers is van belang. Uitwerken in de stedenbouwkundige plannen.

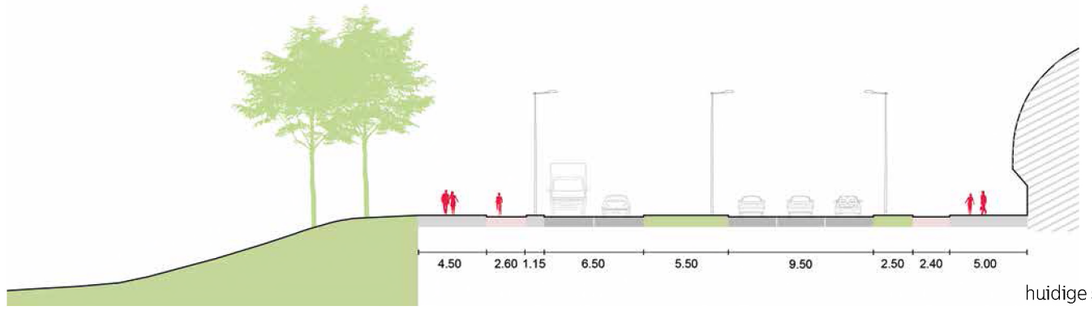
In het geval dat de waterkering als zelfstandig ruimtelijk en groen element in het profiel wordt opgenomen, wordt het profiel van de stadionweg breder en komt de rooilijn van de bebouwing verder van de weg te staan.

Extra uitgangspunten los liggende dijk:
- De bebouwing ligt minimaal 5 meter los van de teen van de dijk.
- Uitbreidbaarheid van de waterkering.

Aandachtspunten:
- Onderzoeken hoe de stedenbouwkundige wand zich aan de Stadionweg presenteert.
- Onderzoeken of een ventweg nodig is en of dan het vrijliggend fietspad onderdeel moet worden van de ventweg.
- Oversteekbaarheid voor voetgangers is van belang. Uitwerken in de stedenbouwkundige plannen.



3. Coen Moulijnweg



huidige situatie



voorbeelduitwerking

De Coen Moulijnweg wordt alleen aangepakt bij de kruising van de nieuwe ontwikkeling van Stadionpark en het Topsportcentrum. Aan de oostzijde moet ook een hoogteverschil worden opgelost met die nieuwe ontwikkeling.

Uitgangspunten profiel:

- Voorzien van afslagstroken bij kruising nieuwe ontwikkeling Stadionpark en Topsportcentrum.
- Het Rondje Stadionpark moet goed ingepast worden bij de oversteek van Stadionpark naar de Kuip.
- Maken van een wadi als verbinding naar de nieuwe ontwikkeling van Stadionpark waarbij de bestaande bomen kunnen behouden blijven. Die zijn belangrijk als ecologische verbinding.



Bebouwing langs de Stedelijke Lijn (Zetland Avenue, Sydney)



Bebouwing is onderdeel van hoogteverschil (Andreas Ensemble, Amsterdam)



Groene middenberm voor tram met oversteek (Bordeaux)



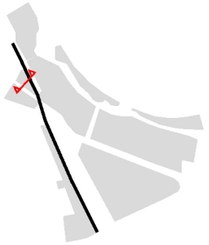
Bebouwing ligt lager dan de dijk met fietspad erop (Westzeedijk Rotterdam)



Bebouwing overbrugt het hoogteverschil tussen de dijk en het achterliggende gebied (Kunsthal, Rotterdam)



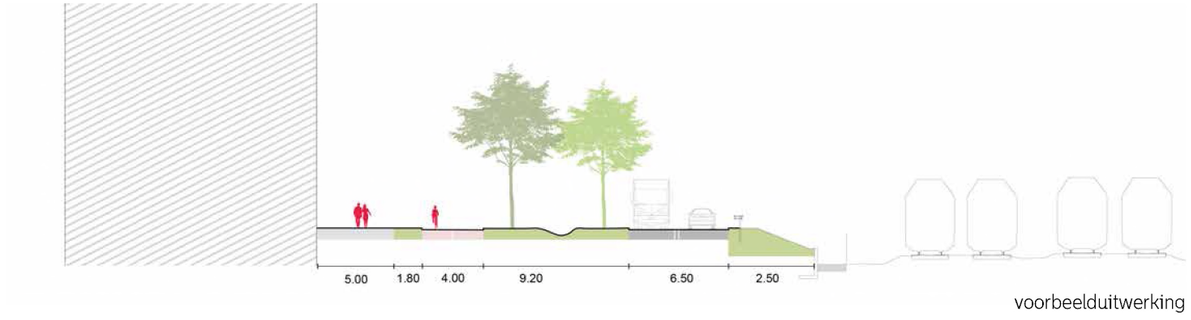
Wilde begroeiing van de dijk



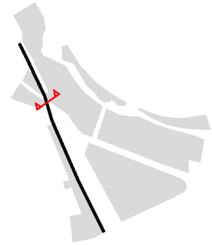
4. Willems-as, verlengde Colosseumweg ter hoogte aansluiting Rosestraat



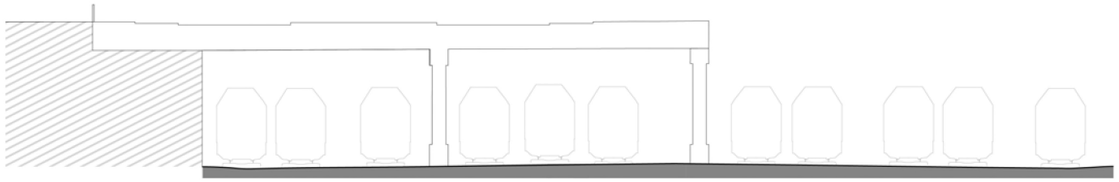
huidige situatie



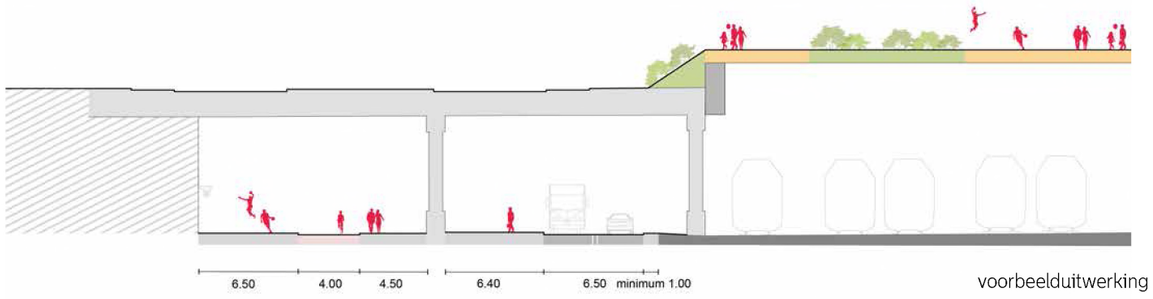
voorbeelduitwerking



4. Willems-as, verlengde Colosseumweg onder het viaduct



huidige situatie



voorbeelduitwerking

De Willems-as loopt vanaf de Willemsbrug richting Barendrecht en is heel divers in afmeting, beleving en stedenbouwkundige context. Het is een belangrijke langzaamverkeersroute en interne ontsluitingsweg voor de stadswijken. Door zijn ligging is de as uitermate geschikt voor het toevoegen van biodiversiteit en zo een ecologische verbinding te vormen. Met de komst van de nieuwe stadsbrug is er een kans dat de HOV verbinding deels over deze as richting Hart van Zuid loopt. De Rosestraat en Colosseumweg zijn onderdeel van de Willems-as, alsook de groene gebieden en pleintjes die eraan grenzen zoals het Varkenoordsepark en het Rosepark.

De Colosseumweg kan door de nieuwe ontwikkelingen doorgetrokken worden onder het Varkenoordseviaduct en zo worden verbonden met de Rosestraat, waarmee een. Naast de nieuwe rijweg, moet er ook een fietsstraat komen die de Colosseum- en Roseplot ontsluit. Om de Urban Plaza op een veilige manier te bereiken is er ook een helder vormgegeven wandelroute nodig naar de opgang van het Varkenoordseviaduct.

Uitgangspunten profiel nabij Rosestraat (1):

- Huidig autoverkeer faciliteren.
- Bestaand tweerichtings fietspad doorzetten met fietsstraat en aansluiten op fietsstructuur langs Rosestraat en Laan op Zuid.
- Brede wandelroute langs de Roseplot maken.
- Dubbele bomenrij toevoegen met brede groenstroken.

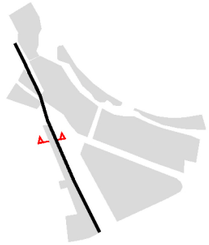


Uitgangspunten profiel onder Varkenoordseviaduct (2):

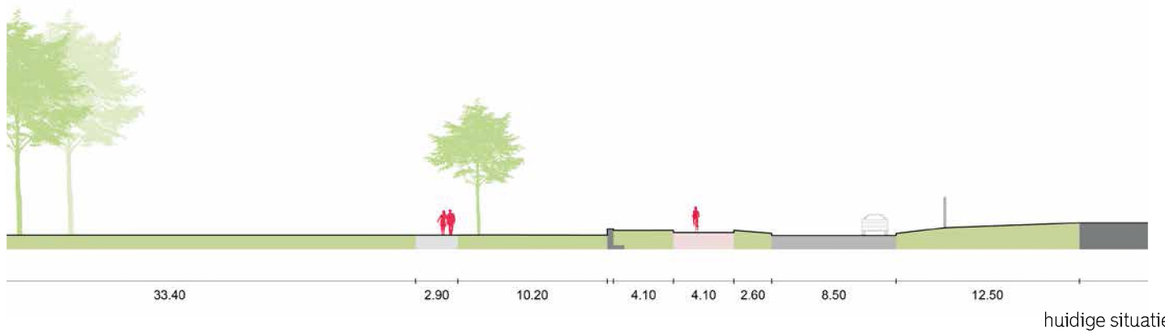
- Huidig autoverkeer faciliteren.
- Bestaand tweerichtings fietspad doorzetten onder het Varkenoordseviaduct met een fietsstraat
- Brede wandelroute onder het viaduct maken.

Aandachtspunten:

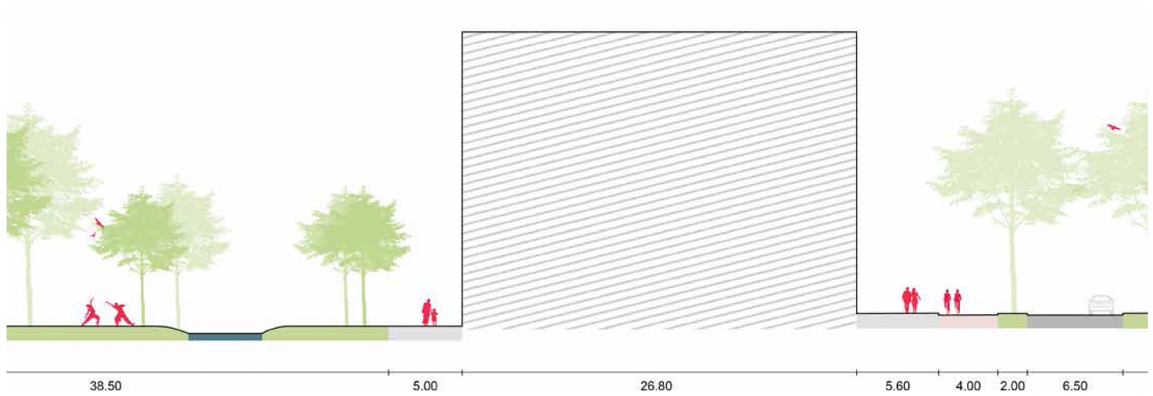
- Onderzoeken of in de ruimte onder het viaduct activiteiten in de plint kunnen plaatsvinden. Het gaat om activiteiten met een open uitstraling naar de straat ten behoeve van de sociale veiligheid.



4. Willems-as, Colosseumweg nabij Slaghekstraat



huidige situatie



voorbeelduitwerking

Met de komst van het nieuwe station Stadionpark is er ook nood aan een goede stationsomgeving. Als het emplacement wordt verplaatst, ontstaat er ruimte om te bouwen. Zo komt het Varkenoordse park tussen bebouwing te liggen en wordt de Colosseumweg deels verplaatst. Het park kan dan een nieuwe inrichting krijgen die aansluit op de nieuwe omgeving.

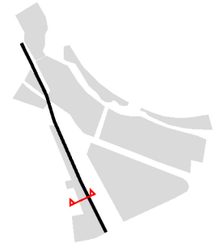
Uitgangspunten profiel Colosseumweg nabij Slaghekstraat:

- Inpassing van de wateropgave.
- Grote boomgroepen zoveel als mogelijk behouden.
- Maximale groenbeleving garanderen met logische routes.
- Voldoende brede trottoirs langs de bebouwing.
- Goede overgangen ontwerpen tussen openbaar en privé.

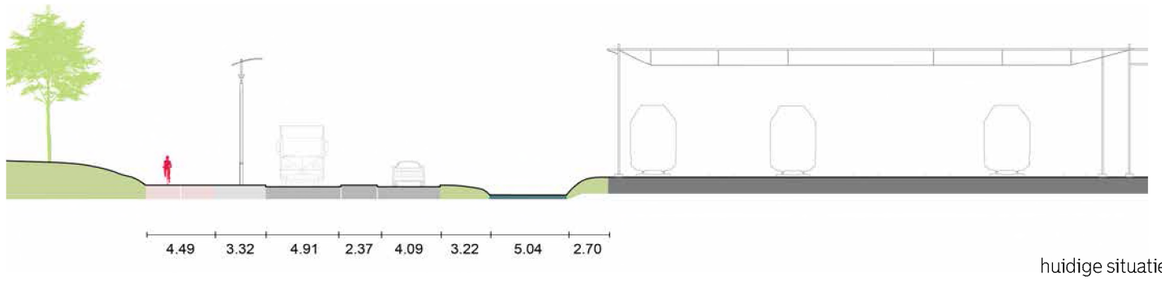
Er is een optie dat de HOV-verbinding vanaf de nieuwe stadsbrug direct over het spoor wordt aangelegd. Hierdoor komt deze op hoogte aan bij de Colosseumweg om vervolgens naar maaiveld te worden geleid richting Strevelsweg. Als de HOV via de Olympiaweg wordt aangelegd, ontstaat er bij de Colosseumweg ruimte om voorzieningen bijvoorbeeld een ‘kiss and ride’ aan te leggen bij de station entree van Hillesluis.

Uitgangspunten profiel Colosseumweg nabij stationsomgeving:

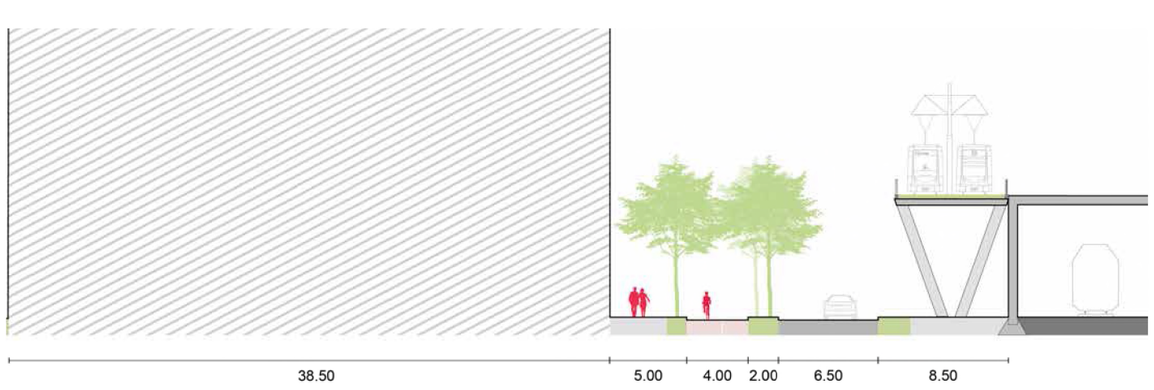
- Rijweg zonder middenberm.
- Tweerichtings fietspad.
- Breed trottoir aan de bebouwingszijde.
- Zonder HOV ruimte reserveren voor Kiss and Ride en/of taxi’s.
- Met HOV zal de Colosseumweg deels verhoogd worden aangelegd.



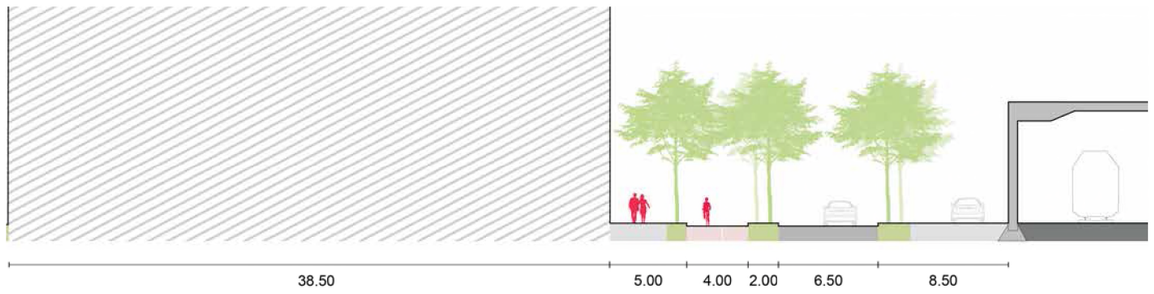
4. Willems-as, Colosseumweg ter hoogte station Rotterdam Stadionpark



huidige situatie

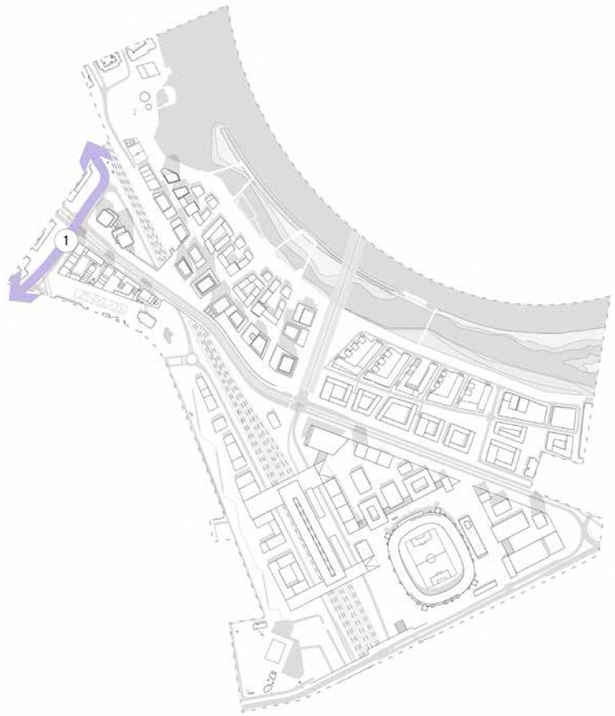


voorbeelduitwerking (optie met HOV)

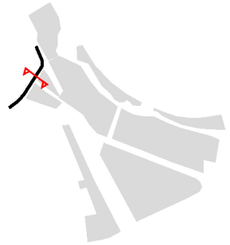


voorbeelduitwerking (optie zonder HOV)

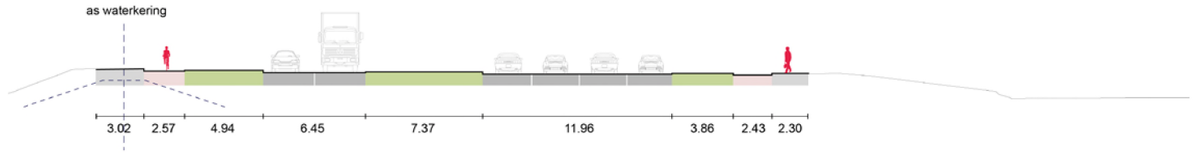
5.2.2 STADSSTRAAT



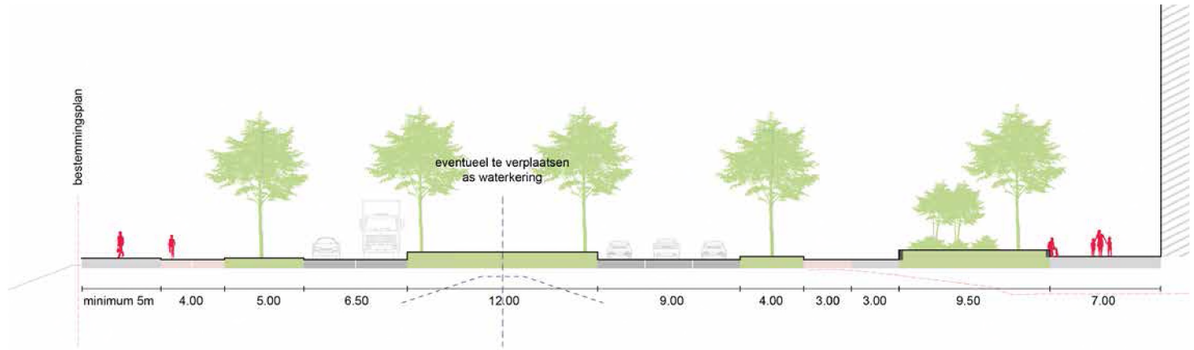
Stadsstraat
1. 2e Rosestraat



2e Rosestraat bij Roseplot



huidige situatie



Voorbeelduitwerking

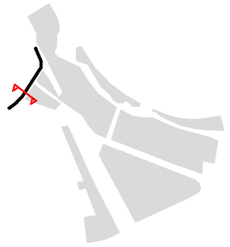
De Rosestraat, 2e Rosestraat en Putselaan zijn samen een stadsstraat, met zowel voor het OV als voor de auto en de fiets een belangrijke betekenis. Tegelijk is het ook een essentiële stedelijke ruimte op de grote schaal van de stad met een gevellijn, bomen en voetgangersgebieden. Het is echter niet zoals een stadsboulevard een continue lijn maar meer onderdeel van de wijk.

De Rotterdamse Stijl geeft richtlijnen voor de uitwerking van de profielen:
- Symmetrisch profiel, langsparkeren aan beide zijden rijweg, eventueel eenzijdig parkeren.
- Robuuste bomenstructuur, twee rijen bomen 1e grootte of 2e grootte;
- In het tramplusnetwerk vrijliggende trambanen.
- Tramhaltes bij voorkeur zodanig inpassen dat minimale verstoringen in het lengteprofiel optreden.
- Bij een vrijliggend fietspad een genuanceerd hoogteverschil t.o.v. trottoir en rijweg toepassen.
- Een goede voetgangers oversteekbaarheid creëren onder meer door overzichtelijke oversteekplaatsen op overzichtelijke locaties. Dit geldt met name in winkelstraten.
- Bomen in trottoir, in principe niet in parkeervakken.

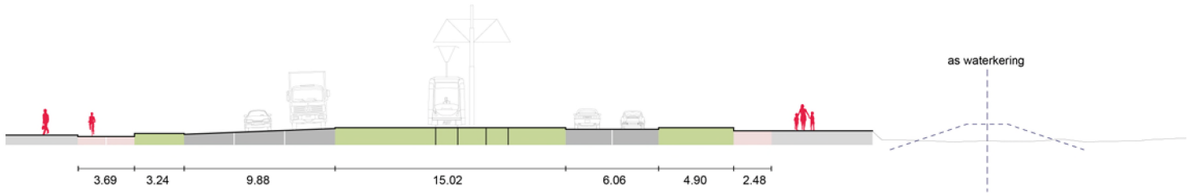
De 2e Rosestraat is een stadsstraat met veel uitdagingen door zijn breedte, de waterkering met zijn hoogteverschillen die er doorheen loopt en het deels inpassen van een tramverbinding. Het doel is om de sfeer en typologie van de Putselaan door te trekken waar mogelijk. Om voldoende bomen te kunnen aanplanten wordt er een onderzoek verricht om de waterkering te plaatsen. Daarnaast moeten hoogteverschillen in de breedte goed worden opgevangen.

Uitgangspunten profiel nabij bouwblok ‘Imagine’ en Roseplot:
- Stevige bomenstructuur toevoegen.
- Maken van ruime groenvakken.
- Tweerichtingsfietspad aanleggen aan de Roseplot richting de Colosseumweg.
- Aan de ‘Imagine’ plot voldoende ruimte voorzien voor terrasvoorzieningen.

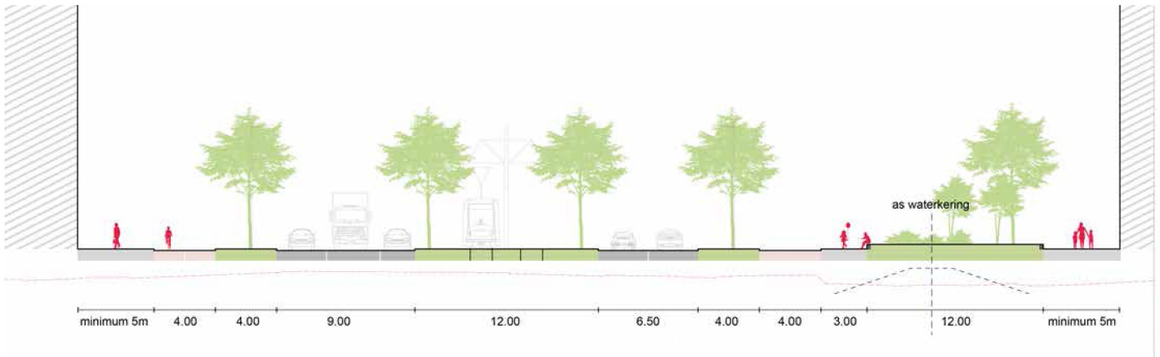
Aandachtspunten:
- Onderzoeken of de waterkering kan worden verplaatst.



2e Rosestraat bij Colosseumplot



huidige situatie



voorbeelduitwerking

Uitgangspunten profiel nabij blok T en Colosseumplot:
- Stevige bomenstructuur toevoegen met een dubbele bomenrij.
- Maken van ruime groenvakken.
- Inpassen van een tramverbinding.
- Tweerichtingsfietspad aanleggen aan de Colosseumweg richting de Laan op Zuid.
- Ventweg met fietsstrook aanleggen aan zijde blok T.

Aandachtspunten:
- Onderzoeken hoe je een stevige groenstructuur kan maken op of nabij de waterkering.
- Beheer en veiligheid van de waterkering.



Gebouwen in rooilijn met goeie plint (Zuidas, Amsterdam)



Terras en groene waterbuffer (Tåsinge Plads, Kopenhagen)



Ruime groenvakken met zitplekken (Beethovenstraat, Amsterdam)



Ruimte voor voetgangers en groen (Denver, USA)

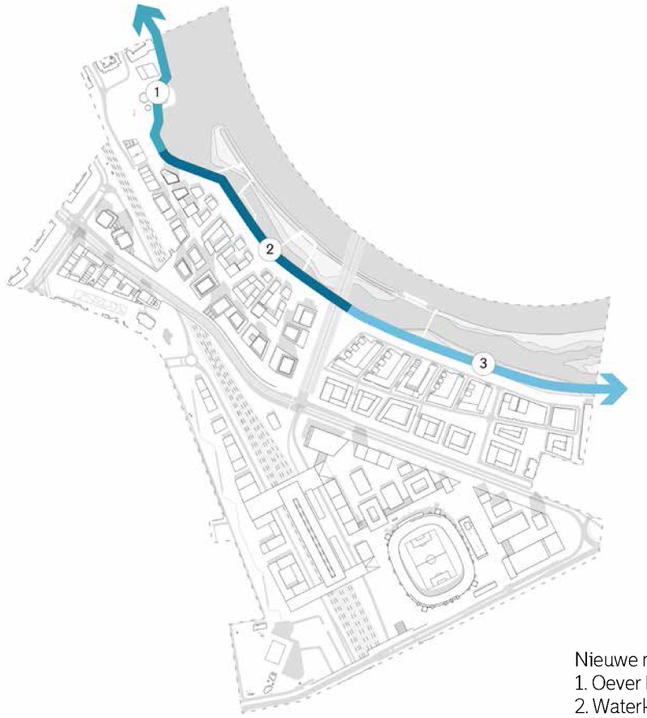


Tweerichtingsfietspad (Zuidwal, Delft)

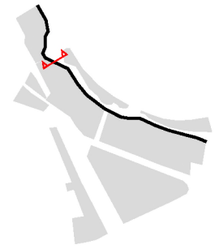


Ruime groenvakken met zitplekken (Zaragoza Tramway, Zaragoza)

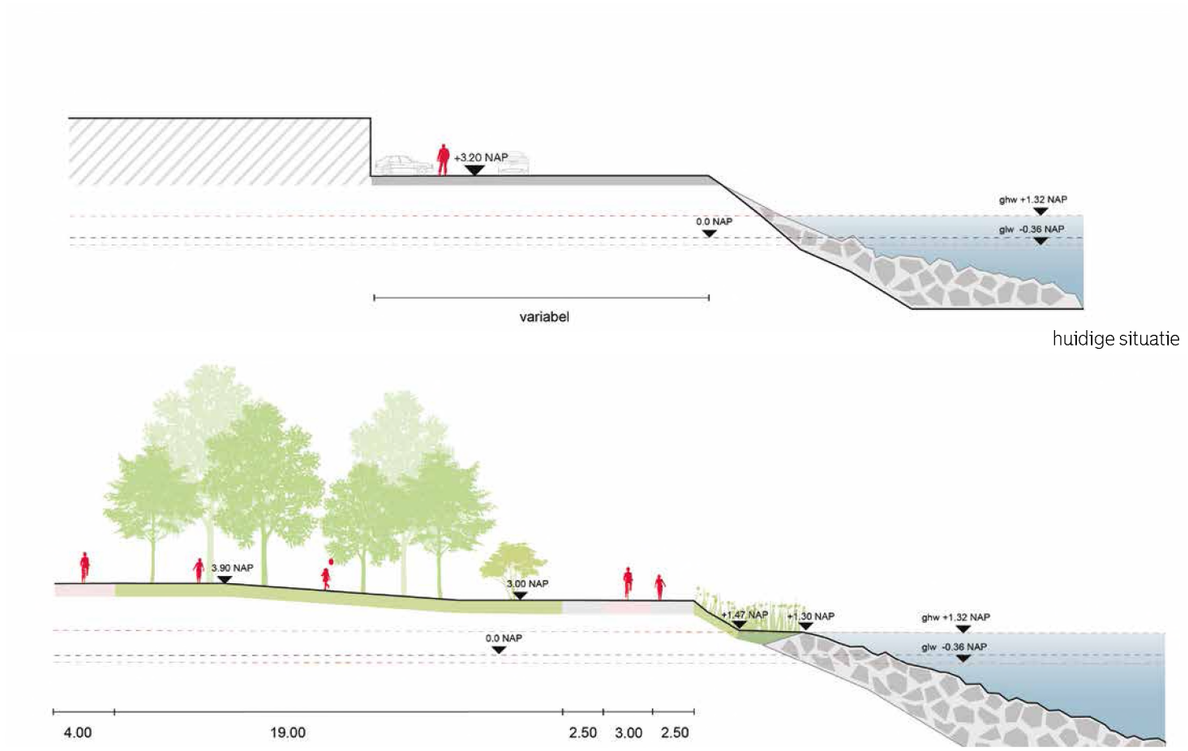
5.2.3 NIEUWE MAASOEVER



Nieuwe maasoever
1. Oever Mallegatpark
2. Waterkant
3. Piet Smitkade



1. Oever Mallegatpark



huidige situatie

voorbeelduitwerking

Met het 'Toekomstperspectief voor de Nieuwe Maas tot stedelijk parklandschap' zijn de ambities van de oevers van de Nieuwe Maas gegeven. Door de gebiedsontwikkeling is het mogelijk om die op te pakken. Het plangebied valt binnen het oevertype 'rivierlandschap'. In de Rotterdamse Stijl zijn hiervoor richtlijnen meegegeven. De belangrijkste zijn:

Karakteristiek:
- Toepassen van groene taluds en/of de aanwezigheid van vooroevers.
- Gebruik maken van materialen die sterk geïnspireerd zijn op de rivier.

Route en verblijf:
- Een openbaar toegankelijke zone van minimaal 30 meter waar mogelijk.
- Een doorgaande route met een comfortzone van 3,5 meter breed en toegankelijk maken voor iedereen.

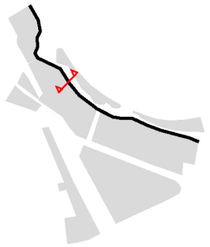
Groen en duurzaamheid:
- Boomgroepen als continue lijn langs de rivieroevers.

Water:
- Het getij zichtbaarder maken bij herinrichting.
- Gebieden langs de Nieuwe Maasoever die in de toekomst vaker kunnen overstromen, moeten overstromingsbestendig worden ingericht.

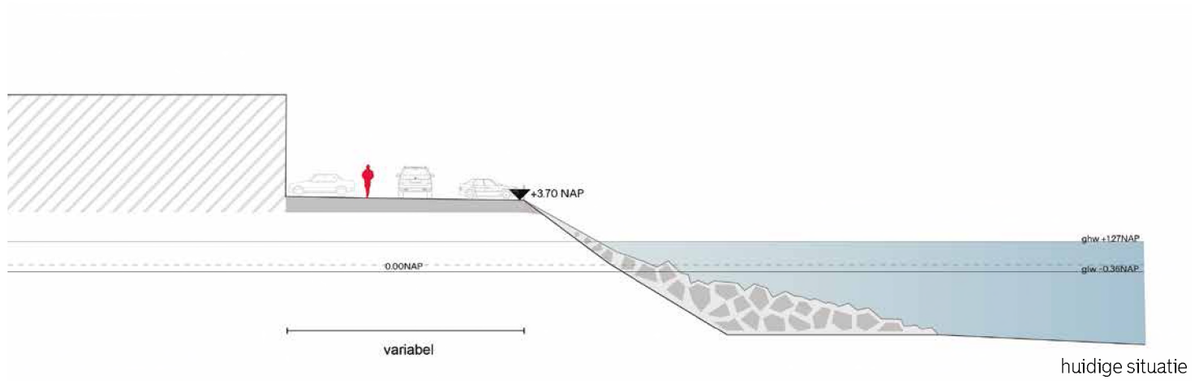
In de bestaande situatie is een deel van de oever naast het Mallegatpark niet openbaar vanwege bedrijvigheid op de kade. Dit deel zal met de ontwikkeling van Waterkant onderdeel worden van de route langs het water met een wandel- en fietspad. In het park, ten noorden van Waterkant, wordt het een stuk groener, door het vergroenen van de taluds naar het water en het plaatsen van meer bomen in het park.

Uitganspunten profiel:
- Groene taluds met flauwe helling naar het water.
- Wandelpad en recreatief fietspad direct langs het water.
- Doorgaande fietsroute langs het park.
- Vergroenen door plaatsen van extra bomen, en begeleiding van de route.
- Mogelijkheid tot het maken van een vlonder aan het water voor nog meer verblijfskwaliteit en interactie met het water.

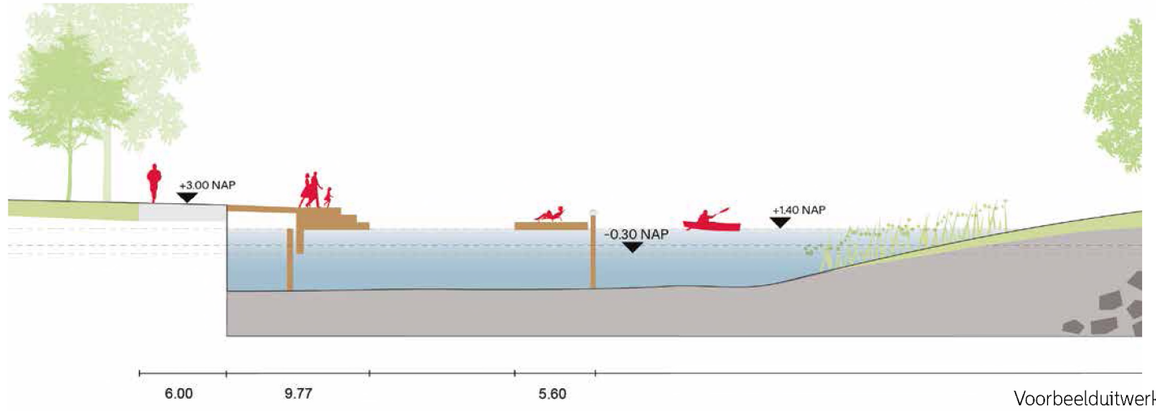




2. Waterkant



huidige situatie

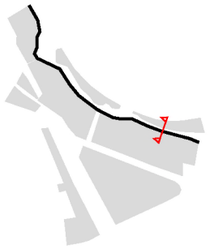


Voorbeelduitwerking

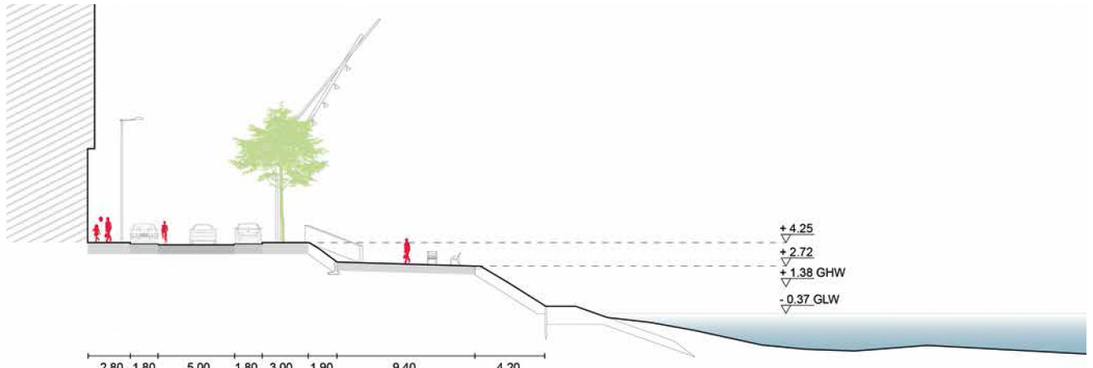
De ontwikkeling van Waterkant zorgt ervoor dat de rivieroevers toegankelijk en beleefbaar worden. De inrichting is groen, robuust maar elegant en houdt het zicht zoveel mogelijk open naar de rivier. Een rivierbad hier maakt het water tastbaar.

Uitganspunten profiel:
- Maken van een sterke groenstructuur.
- Open route waarborgen met een open zicht naar de rivier.
- Waar mogelijk recreatief programma toevoegen voor sport en spel.
- Zitelementen toevoegen langs de route.
- Rand van de kade zo ontwerpen dat de getijde beleefbaar is.

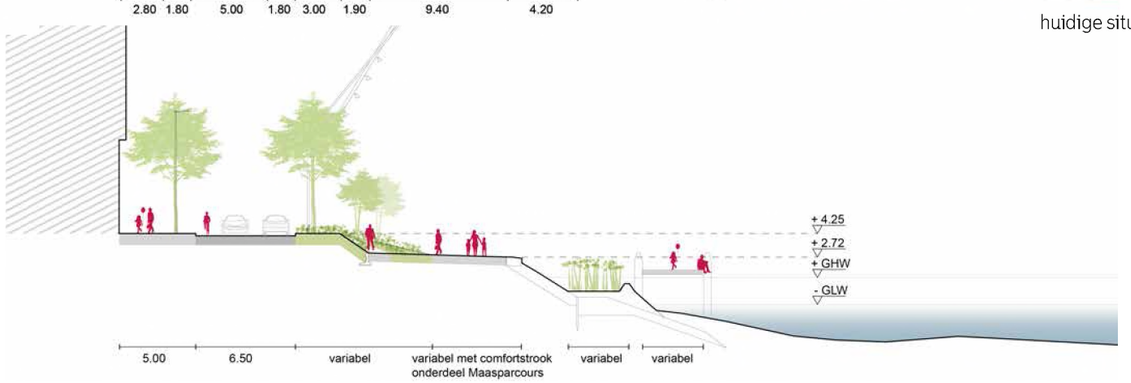




3. Piet Smitkade



huidige situatie



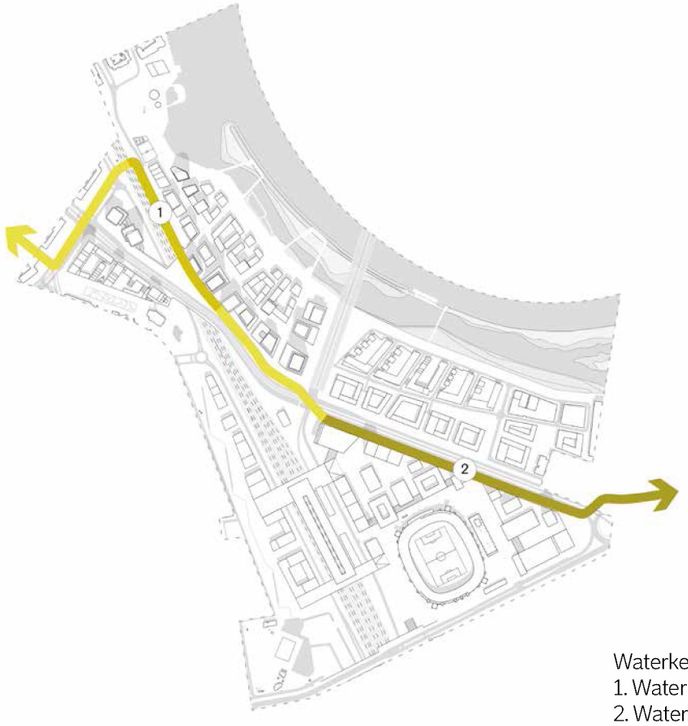
voorbeelduitwerking

De Piet Smitkade is in de bestaande situatie volledig verhard van gevel tot waterlijn. Met de ontwikkeling van Waterkant en het getijdenpark is er een kans om meer groen toe te voegen, de rivieroever toegankelijker te maken en de doorgaande route langs de rivier te versterken. De kade wordt een onderdeel van het project 'Getijdenpark'.

Uitgangspunten profiel:
- Vergroenen rond de bestaande bomen en op het talud die hoogteverschil opvangt van de kade.
- Maken van een comfortstrook op de kade.
- Te onderzoeken: Parkeerplaatsen verplaatsen ten behoeve van bredere trottoirs, extra bomenrij aan de woningbouw en route naar het stadion toevoegen. Dit uitgangspunt moet samen met de gebiedsontwikkeling van de Veranda worden uitgewerkt.
- Hemelwater oppervlakkig afvoeren tijdens hevige neerslag.

Aandachtspunten:
- Rietoevers maken langs de gehele kade met een vooroever.
- Een steiger aanleggen die de interactie tussen de kade en het water versterkt, mogelijkheden heeft tot het maken van ommetjes en meer verblijfskwaliteit toevoegt.

5.2.4 WATERKERING



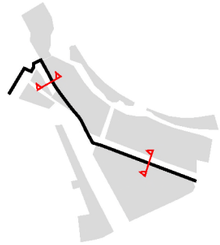
Waterkering
1. Waterkering Stadionweg
2. Waterkering Waterkant

In Feyenoord City ligt de Varkenoordse dijk, en ooit is de Kuip tussen dijk en spoor gesitueerd. Nabij Waterkant wordt de dijk opgenomen in de stedelijke lijn. Hoe de dijk daar wordt vormgegeven is nog een ontwerpopgave. Bij het spoor gaat de waterkering richting het Varkenoordseviaduct en wordt de dijk opgenomen in het stedelijke reliëf van de viaductopgangen. Op dit moment ligt de waterkering gedeeltelijk in het viaduct, onder de palen van de onderconstructie.

De waterkering zal in de verschillende deelgebieden op een andere manier worden benaderd.

Uitgangspunten:
- Stadskant: bebouwing tot nabij de kering; op de waterkering ligt een weg.
- Mallegatpark: groene kering.
- Waterkant: hier wordt de waterkering onderdeel van de stedelijke lijn en willen nagaan of er bomen kunnen worden geplant.
- Stadionweg: voorkeur van Waterschap voor groene kering.
- De waterkering is in Mallegatpark en langs de Stadionweg een duidelijk herkenbaar ruimtelijk en groen element.

Algemene uitgangspunten:
- Zichtbaarheid versterken.
- Langzaamverkeersroutes koppelen waar mogelijk.
- Bouwen in, op, naast de waterkering dient in overleg met het waterschap te gebeuren.

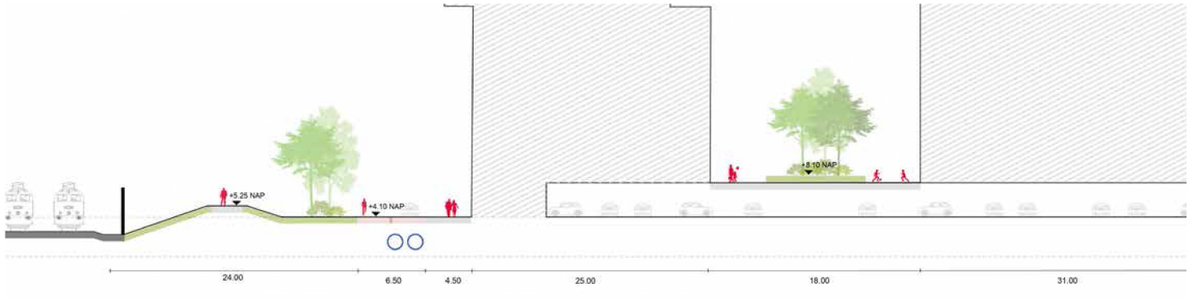


1. Waterkering Stadionweg



voortbeelduitwerking (zie ook profiel Stadionweg)

2. Waterkering Waterkant

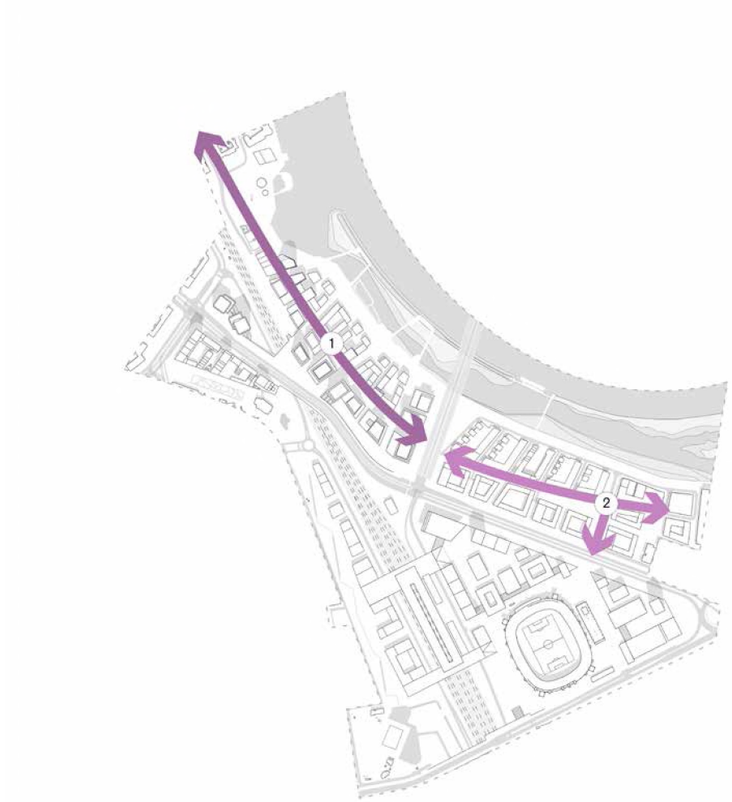


voorbeelduitwerking

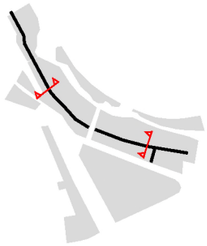
Aandachtspunten dijk Stadionweg:
- Bij de ontwikkeling de Stadiondriehoek de eisen van de dijk goed integreren in de planvorming.
- Onderzoeken hoe de langzaamverkeersverbinding op de dijk kan komen te liggen.
- Onderzoeken hoe de dijk als groenstructuur kan worden versterkt.
- Ruimte voor toekomstige uitbreidbaarheid.

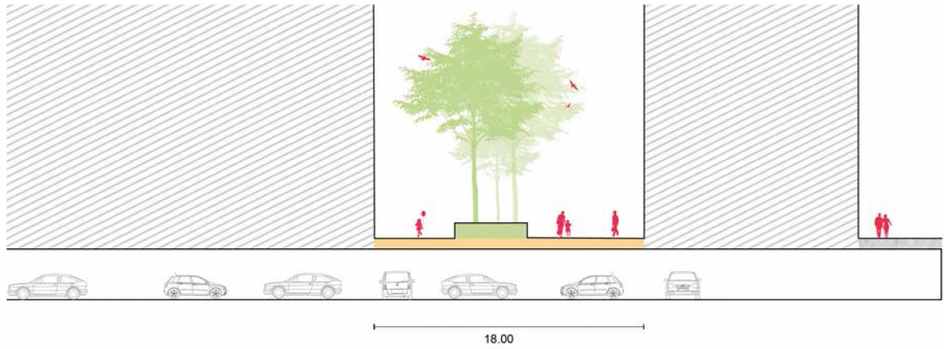
Aandachtspunten dijk Mallegatpark:
- Onderzoeken hoe de dijk kan meedoen in het langzaamverkeersnetwerk van het Mallegatpark.
- Onderzoeken hoe de dijk aansluit op de stedelijke lijn
- Onderzoeken hoe de dijk als groenstructuur kan worden versterkt.
- Ruimte voor toekomstige uitbreidbaarheid.

5.2.5 BUURTONTSLUITING

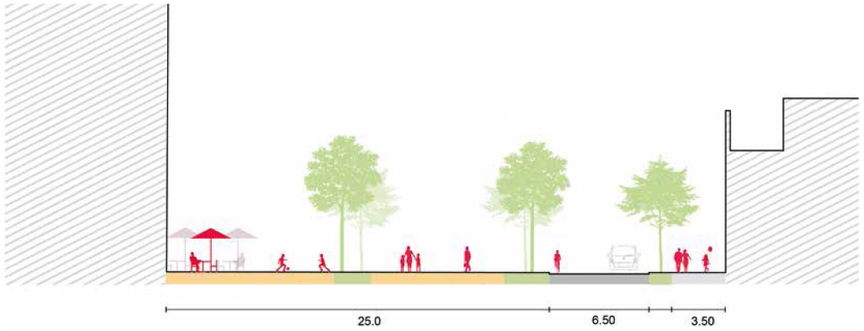


Buurtontsluiting
1. Hoofdstraat Waterkant
2. Cor Kieboomplein





voortbeelduitwerking Hoofdstraat Waterkant



voorbeelduitwerking Cor Kieboomplein

De buurtontsluitingswegen zijn op buurtniveau de hoofdontsluitingen voor lokaal fiets- en/of autoverkeer richting het hogere netwerk van uitvalswegen. Aan de buurtontsluitingsweg wordt de relatie tussen de buurt en de stad gelegd. De buurtontsluitingsweg grenst aan buurtvoorzieningen, woonblokken, winkels en voorziet deels in parkeren, logistiek, doorgaande fietsroutes en lokale pleintjes of plantsoenen.

De Veranda heeft bijvoorbeeld nu al een buurtontsluitingsweg, namelijk het Cor Kieboomplein, maar die rol zal worden versterkt met de komst van een vergelijkbare serie stadsblokken aan de andere kant van de straat, waar nu nog parkeervelden het beeld bepalen. De straat functioneert als ontsluiting voor het autoverkeer naar de Stadionweg, maar ook als verbinding voor fietsers en voetgangers tussen de Waterkant en de buurt.

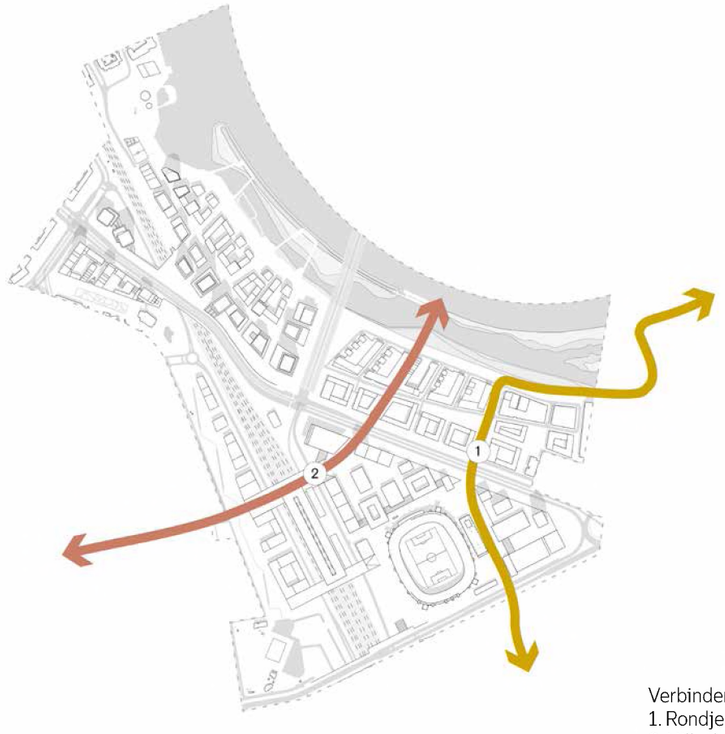
De ontsluiting voor de auto naar de parkeervoorzieningen vindt plaats op de uiteinden van de hoofdstraat van Waterkant. Deze is autoluw in het centrale gedeelte van de hoofdstraat. Hier is ruim baan voor voetgangers en fietsers.

Uitgangspunten profielen:
- Een rijbaan voor auto met voldoende ruimte voor fietsers en soms gedeeld met voetgangers.
- Heldere en brede groenstructuur.
- Geen dominante parkeerstructuur, dat wil zeggen ofwel is die niet aanwezig of slechts aan één zijde langsparkeren.

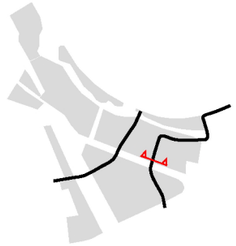




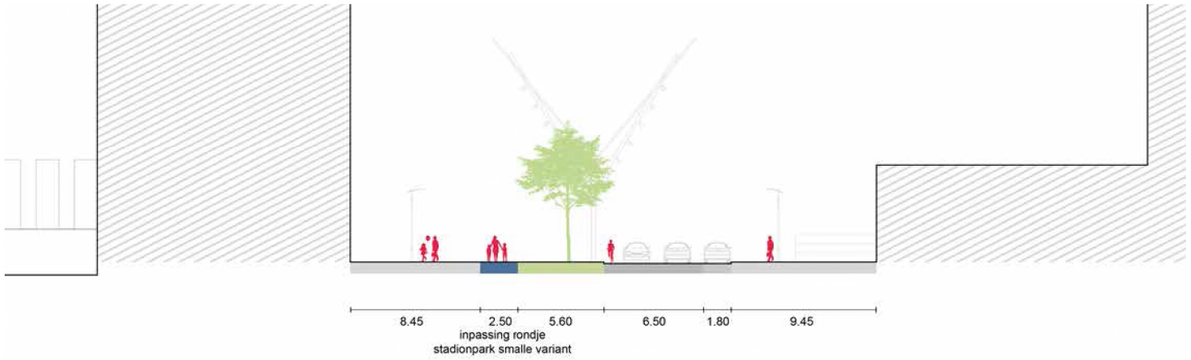
5.2.6 VERBINDENDE STRUCTUREN



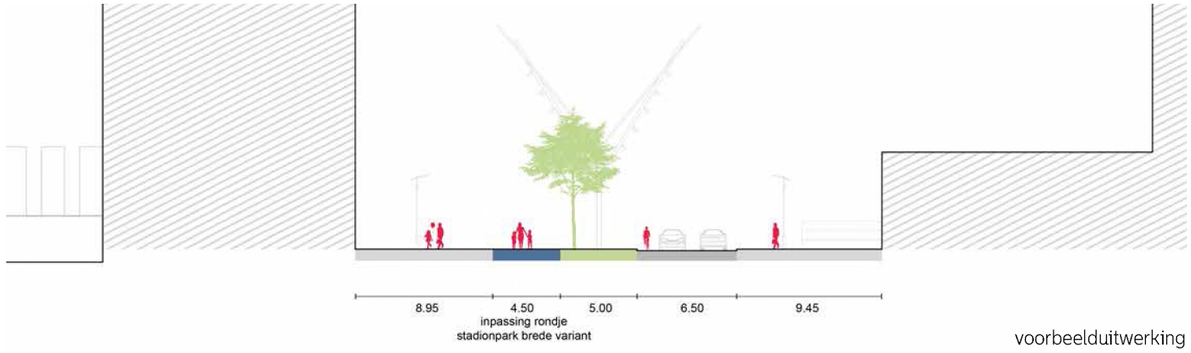
Verbindende structuren
1. Rondje Stadionpark
2. Hillesluis naar Maas



1. Rondje Stadionpark



huidige situatie



voorbeelduitwerking

Het rondje Stadionpark is een recreatieve route van ongeveer 5 km door het Stadionpark die de deelgebieden van het Stadionpark met elkaar verbindt. De route is bedoeld voor alle bezoekers en bewoners van het gebied en daagt uit tot sporten en bewegen. De route is aantrekkelijk, gebruiksvriendelijk en continu. Het rondje Stadionpark verbindt de verschillende deelgebieden in Stadionpark en zorgt daarmee voor samenhang tussen de gebieden. Door de interne structuur goed aan te sluiten op de externe verbindingen, komen de bestemmingen in het gebied dichter bij de omliggende wijken te liggen.

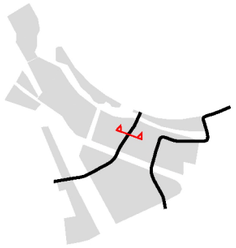
Het rondje Stadionpark loopt door drie verschillende landschappen te weten:
- Sportstad, met de sportcampus, Park de Twee Heuvels, Buitendijk, Kreekzone.
- Waterfront met de Veranda, de Piet Smitkade en Waterkant.
- Het getijdenpark Eiland van Brienenoord met de getijdennatuur en het struingebied.

Het uitgangspunt is om een herkenbare route door de verschillende landschappen te realiseren waarbij deze route zich voegt naar het bestaande landschap. Het ontwerp van het rondje is niet dogmatisch. Dat houdt in dat er geen formeel ontwerp is opgesteld dat als één project wordt uitgevoerd. Om die reden zijn ontwerprichtlijnen opgesteld. Deze richtlijnen vormen de leidraad voor de verdere uitwerking van het rondje in de verschillende deelgebieden.

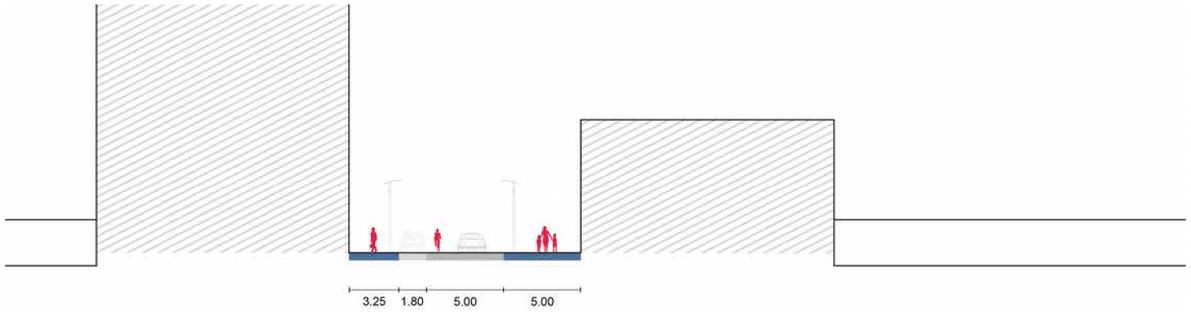
Met het vergroeningsplan van de Veranda wordt het rondje Stadionpark al geïntroduceerd. Als de Veranda verder wordt ontwikkeld is er de mogelijkheid om een volgende stap te maken. Bij het oppakken van het getijdenpark kan de verbinding worden gelegd met het Eiland van Brienenoord. Met de ontwikkeling van de Stadiondriehoek wordt het rondje voltooid richting Sportstad.

Uitgangspunten profiel:
- Maximaal de ruimte zoeken om de asfaltstrook van het rondje Stadionpark in te passen.
- Krijgt een stedelijk karakter.
- Rekening houden met de terrassen.

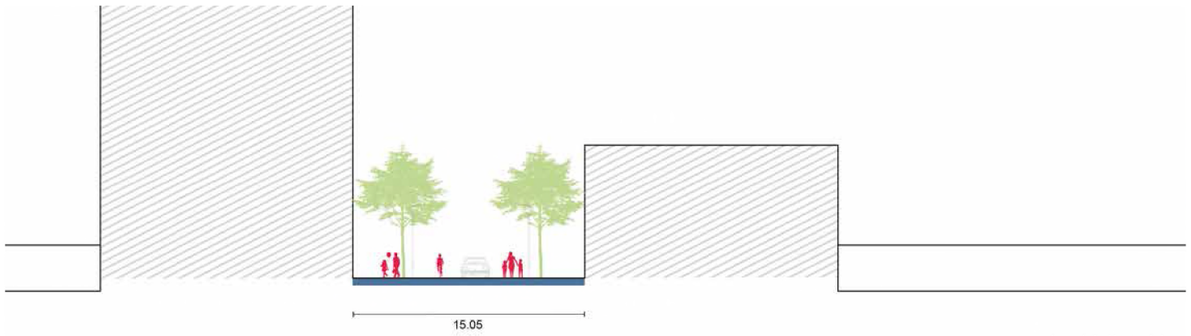




2. Hillesluis naar Maas



huidige situatie



voorbeelduitwerking

De route van het Getijdenpark Feijenoord naar Hillesluis is straks een belangrijke voetgangersroute. De uitwerking op de lange lijn zal per deelgebied anders zijn, maar de voetganger zal altijd centraal staan. De Jan Pettersonstraat kan bijvoorbeeld van een straat met trottoirs en een rijweg transformeren naar een shared space.

Uitgangspunten profiel Hillesluis naar Maas

- Voetganger centraal
- Zo groen als mogelijk inrichten
- De route moet ook toegankelijk zijn voor voor mensen met beperkingen.
- De oversteekbaarheid van het spoor, de waterkering en de Stadionweg verdienen in de uitwerking extra aandacht.



Ruimte voor sport en beweging (Solvallsparken, Uppsala)



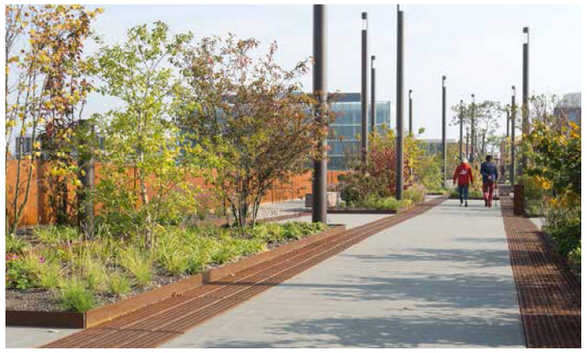
Profiel met sport- en speelelementen (The Goods Line, Sydney)



Groene straten (University of Sydney, Sydney)



Activering van de ruimte voor de gevel (Brookfield Place, Perth)



Groene route over het spoor (Paleisbrug, Den Bosch)



Levendige straat met ruimte voor voetgangers (Somerville, USA)

Raamwerk openbare ruimte
Plekken

- Subcentrum / Stationsgebied
- Rivierparken
- Stationsplein
- Buurtpleinen
- Wijkpark

5.3 PLEKKEN

Waar nu auto's rijden en parkeren flaneren straks mensen. Het Mallegatpark, het Getijdenpark en de Promenade groeien uit tot groene bestemmingen op Zuid, en ze krijgen een uitgesproken sportief profiel. De stationsomgeving zal als subcentrum eenheid uitstralen ter versterking van de nieuwe stedelijkheid van Feyenoord City. De andere groene ruimtes zijn aantrekkelijke plekken voor de direct omwonenden. Bestaande plekken worden zo beter in de nieuwe context geplaatst. Nieuwe en bestaande plekken krijgen heldere uitgangspunten.
De verschillende plekken dragen allen bij aan de totaal beleving van Feyenoord City. De inrichting wordt afgestemd op het beoogde gebruik door de doelgroepen.

Een belangrijk uitgangspunt voor alle plekken is dat de buitenruimte klimaatbestendig en duurzaam wordt ingericht. Dit betekent minder verharding ten opzichte van de huidige situatie, meer bomen en klimaatbestendige beplanting. En hergebruik van hemelwater voor groen en voldoende ruimte voor berging van water. Ook het gebruik van robuuste, circulaire en minder milieubelastende materialen wordt nagestreefd.

De verschillende plekken zijn gecategoriseerd naar aanleiding van hun karakter, ligging en potentie. Deze zijn:

- Subcentrum
- Rivierparken
- Wijkpark
- Buurtpleinen



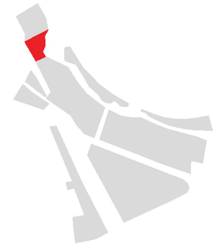


Getijdenpark Feijenoord (rivierpark)



Het Getijdenpark verbindt het Eiland van Brienenoord met het Mallegatpark. De dynamiek van eb en vloed is hier aanzienlijk en maakt de aanblik steeds anders.

Uitgangspunten:
- Uniek landschap als belangrijke trekker.
- Nieuwe langzaam verkeersnetwerk legt relaties met het getijdenpark.
- Ecologisch netwerk: continuering van de langsdam en getijdenlandschap uitbreiden.
- Versterken van de beleving van het landschap van stedelijke rivier.
- Het Rondje Stadionpark maakt een directe verbinding tussen enerzijds de Veranda en de Stadiondriehoek en anderzijds het Getijdenpark.
- Vrij-gebruik: wandelen, hardlopen en zitten. Genieten van de natuur, vogels (fauna) spotten. Verkoelen of zonnen.

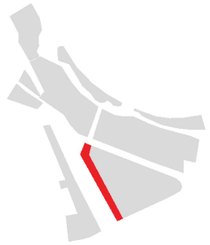


Mallegatpark (wijkpark)

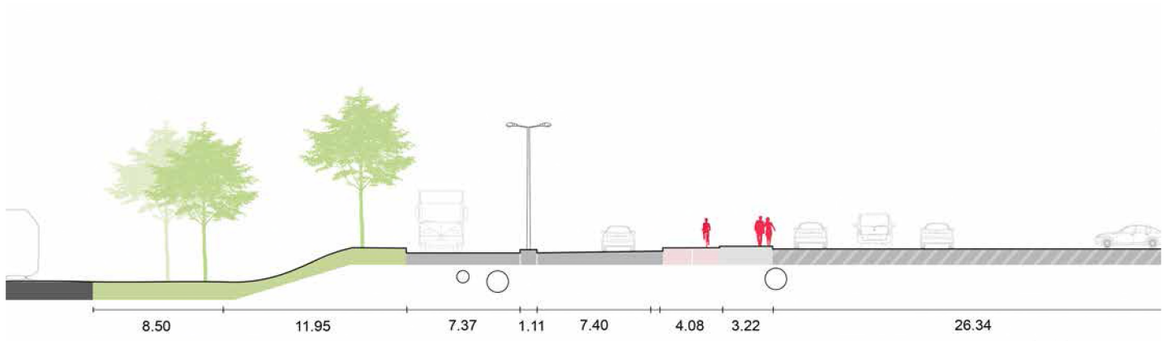


Het Mallegatpark is een van de centrale groene ruimtes in Feyenoord City. Een ontspannen leisurepark aan het water met bomen en flauwe oevers, ligweides en sportvoorzieningen maken het park een luwe baai aan de Maas.

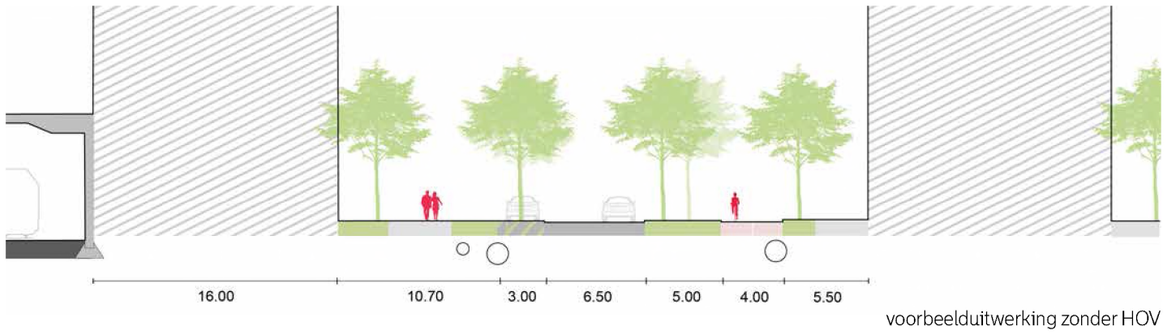
Uitgangspunten:
- Park tussen woonwijk Feijenoord en Waterkant.
- Behoudt van buurtfunctie met sportprogramma.
- Zonnige plek aan het water met ligweide.
- Vergroenen van de waterkant: groen talud en boomgroepen langs de kade.
- Entree Oranjeboomstraat vormgeven voor bezoekers van het park.
- Heldere entree uitwerken van Station Rotterdam-Zuid richting het Mallegatpark en Parkstad. Toegankelijkheid en zichtbaarheid voor fietsers en voetgangers verbeteren.
- Behoud van de gaskoepels en de watertoren.
- Herprogrammering van de gaskoepels om ze meer een trekker te maken in het park.
- Vrij-gebruik: wandelen, hardlopen, zitten, bootcamp, yoga en andere ‘vrije’ buitenruimte sporten. Spelen, elkaar ontmoeten, verkoelen, zonnen en picknicken.



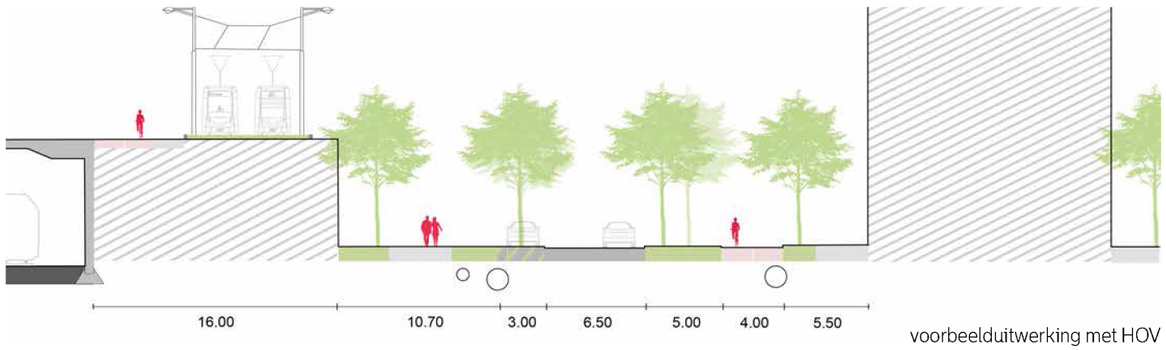
Olympiaweg (subcentrum)



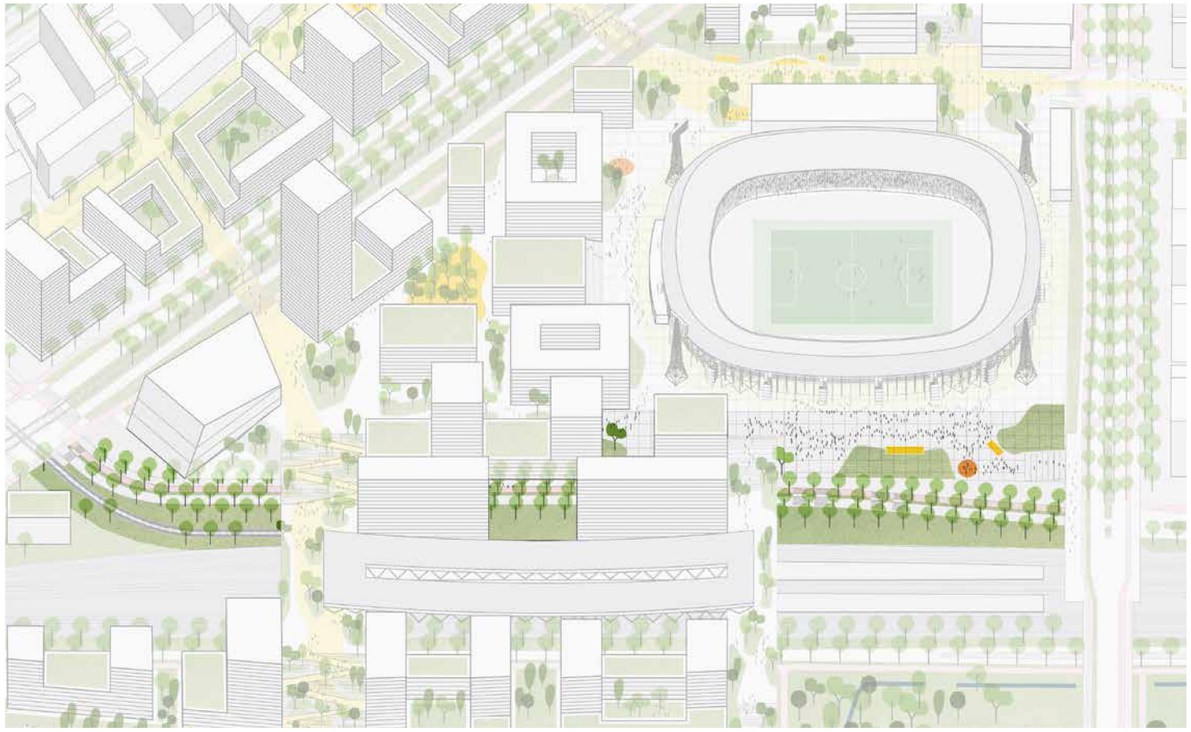
huidige situatie



voorbeelduitwerking zonder HOV



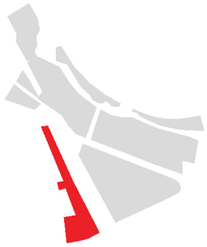
voorbeelduitwerking met HOV



Ten zuiden van het station viaduct is de Olympiaweg recent opnieuw ingericht. Met de ontwikkeling van de stationsomgeving krijgt de Olympiaweg hier een ander karakter die meer gericht is op verblijf en waar voldoende ruimte is voor groen, voetgangers en fietsers.

Uitgangspunten:
- Vergroenen waar mogelijk.
- Toevoegen van bomenrijen, eventueel in driehoeksverband.
- HOV op hoogte goed inpassen.
- Tweerichtingsfietspad aan één zijde van de weg.
- Ruimte voor bus parkeren en Kiss and Ride.

Aandachtspunten:
- Onderzoek naar de bestaande bomen of ze behouden kunnen worden of worden verplant.
- Overgangen goed ontwerpen aan kruispunt Stadionweg en het zuidelijk gedeelte van de Olympiaweg.

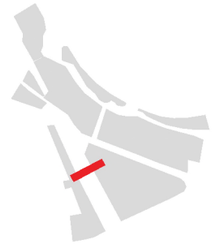


Varkenoordse Park (wijkpark)



Het Varkenoordse park is een langgerekt park aan de rand van Hillesluis en herbergt een aantal belangrijke buurtvoorzieningen. Net als andere randparken in Rotterdam, zoals het Essenburgpark is de betekenis van dit park voor de buurt niet te onderschatten. Volkstuinen, een speeltuinvereniging maar ook grasvelden en volwassen bomen maken het een rustpunt in een levendige wijk. Met de komst van het station Stadionpark en nieuwe stationsomgeving krijgt het park een kwaliteitsimpuls, waarbij de nieuwe inrichting aansluit op de nieuwe omgeving.

Uitgangspunten:
- Parkstrook als onderdeel van de Willems-as tussen Hillesluis en bebouwing rand Stationsomgeving.
- Behoudt van buurtfunctie.
- Inpassing van de wateropgave.
- Grote boomgroepen zoveel als mogelijk behouden.
- Maximale groenbeleving garanderen met logische routes.
- Goeie overgangen ontwerpen tussen openbaar en privé.
- Vrij-gebruik: wandelen, hardlopen, zitten, bootcamp, yoga en andere ‘vrije’ buitenruimte sporten. Spelen, elkaar ontmoeten, verkoelen, zonnen en picknicken.
- Doorgaande fietsverbinding langs nieuwe bebouwingsrand positioneren.



Stationsplein (stationsplein)



Het nieuwe station Stadionpark komt uit op het stationsplein, een centrale publieke ruimte op het spoor. Dit toegankelijke plein vormt de verbinding tussen de Riederlaan in Hillesluis en de Stadiondriehoek. Via dit publiek toegankelijke plein wordt de lijn van de Riederlaan als directe, aantrekkelijke, veilige en groene verbinding doorgezet, zodat je op een prettige en snelle manier vanuit Hillesluis door de Stadiondriehoek en Veranda naar het Getijdenpark en de Nieuwe maas kan lopen en fietsen.

Uitgangspunten:
- Heldere organisatie en structuur ten behoeve van het ondersteunen van de loopstromen.
- Overzichtelijkheid en oriëntatie mogelijk maken door middel van open zichtlijnen alle richtingen op.
- Routes van en naar het plein vergroenen.
- Voldoende ruimte reserveren voor voetgangers.

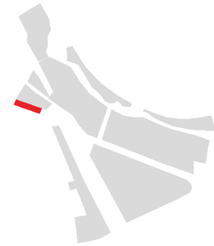
Verandaplein (buurtplein)



De bestaande Veranda en de nieuwe Veranda vormen de begrenzing van dit nieuwe plein. Waar het nu nog een parkeerplaats is, wordt het een stedelijk plein waar de buurt bijeen komt.

Uitgangspunten:
- Het hart van de Veranda wordt nu gedomineerd door een parkeerplaats. De ontwikkeling van de zuidelijke strook bebouwing biedt kans voor het maken van een buurtplein.
- Plein van gevel tot gevel qua materialisering en zo min mogelijk hoogteverschillen.
- De rijbaan loopt door over het plein maar is qua materialisering ondergeschikt aan het plein.
- Vergroening van het plein: groepen bomen en borders met vaste planten met als doelstelling twee-derde deel van het plein groen te maken.
- Fietsroute over het plein.
- Speelelementen en enkele sportaanleidingen op het plein maken.
- Aanbrengen voldoende en comfortabele zitelementen.
- Zicht behouden op de rivier vanaf het plein.
- Vrij-gebruik: wandelen, hardlopen, zitten, spelen, bootcamp, yoga en andere ‘vrije’ buitenruimte sporten. Elkaar ontmoeten, zonnen en lunchen.

Aandachtspunten:
- Bezonning van het plein in relatie tot hoogte omliggende bebouwing.



Vredesplein (buurtplein)



Met de ontwikkeling van de Colosseumplot krijgt het Vredesplein de kadering die ontbrak en die zorgt voor een duidelijke richting en een nieuwe rol in de stad. Het plein wordt een essentiële ontmoetingsplek van Feyenoord City en Hillesluis.

Uitgangspunten:
- Het succes van een plein wordt sterk bepaald door de randen. Met de Colosseumplot krijgt het plein er een nieuwe wand bij. Dit biedt kansen voor herinrichting en verbetering.
- Het is een ontmoetingsplein voor de buurt en is daarmee een ruimte voor buurtfestiviteiten en initiatieven.
  De inrichting van het plein moet dit gebruik mogelijk maken.
- Vergroenen van de randen van het plein door middel van bomenrijen en groene pockets.
- Voldoende ruimte laten tussen plein en rooilijn van het Colosseumplot voor logistiek, fietsers, voetgangers, bomen, kabels en leidingen.
- Pockets met speelfuncties en een terras programmeren.
- Vrij-gebruik: wandelen, hardlopen, zitten, spelen, bootcamp, yoga en andere ‘vrije’ buitenruimte sporten. Elkaar ontmoeten, zonnen en lunchen.
- Een fietsverbinding langs of over het plein die de 2e Rosestraat verbindt met de Colosseumweg.

Aandachtspunten:
- Het behouden van de monumentaliteit van het plein in relatie tot de moskee versus de gebruikswaarde en mogelijkheden van het plein.
- De inpassing van de rand van de aanwezige ondergrondse parkeergarage.
- De noordelijke hoek boven de plot is een belangrijke ontwerpopgave omdat hier diverse routes, wegen en elementen samenkomen.



06

PLANVERANTWOORDING

6.1 BESTEMMINGSPLAN

Feyenoord City is een grote gebiedsontwikkeling, die in verschillende deelgebieden verdeeld is en ontwikkeld zal worden. Met dit Masterplan geven we inhoudelijk richting aan de ontwikkeling, zowel qua ambities en doelstellingen als qua programma en hoofdopzet. Voor de eerste ontwikkelplots, de Stadskant en de Mallegatplot in deelgebied 1, zijn al projectbestemmingsplannen opgesteld en deze hebben ter inzage gelegen. Naar verwachting worden deze in de eerste helft van 2024 vastgesteld. Voor de overige gebieden zal per deelgebied een omgevingsplan worden opgesteld. Voor de Waterkant is het opstellen van het omgevingsplan voorzien voor 2024 en deze zal in 2025 de procedure gaan doorlopen. Voor de overige deelgebieden zal de planning nog bepaald moeten worden. Doel is om uiterlijk in 2026 voor heel Feyenoord City omgevingsplannen in procedure te hebben en zoveel als mogelijk vastgesteld te hebben.

Voor de meeste deelgebieden wordt het tempo van planvorming echter medebepaald door de resultaten van de planning- en studiefase van de stadsbrug, het HOV en het station Rotterdam Stadionpark. Hierin zullen eerst een aantal richtinggevende keuzes gemaakt moeten worden (deze zijn voorzien in 2024) om voor de deelgebieden stedenbouwkundige plannen en omgevingsplannen op te stellen. De omgevingsplan-processen voor de stadsbrug en Feyenoord City zullen op elkaar worden afgestemd door beide projectorganisaties.

Voor de omgevingsplannen van de deelgebieden zullen alle onderbouwingen qua milieu en programma opnieuw worden opgesteld. Passend binnen de projectfilosofie zullen we dat in nauwe samenspraak met de omgeving doen. Hierbij zullen net als bij de MER Feyenoord City zowel het doelbereik (gebaseerd op de ambitieroos als opgenomen in het Masterplan) als de milieueffecten moeten worden meegenomen. Met de DCMR wordt bekeken op welke wijze zowel het doelbereik als de milieueffecten gedurende de gehele ontwikkelperiode gemonitord kunnen worden.

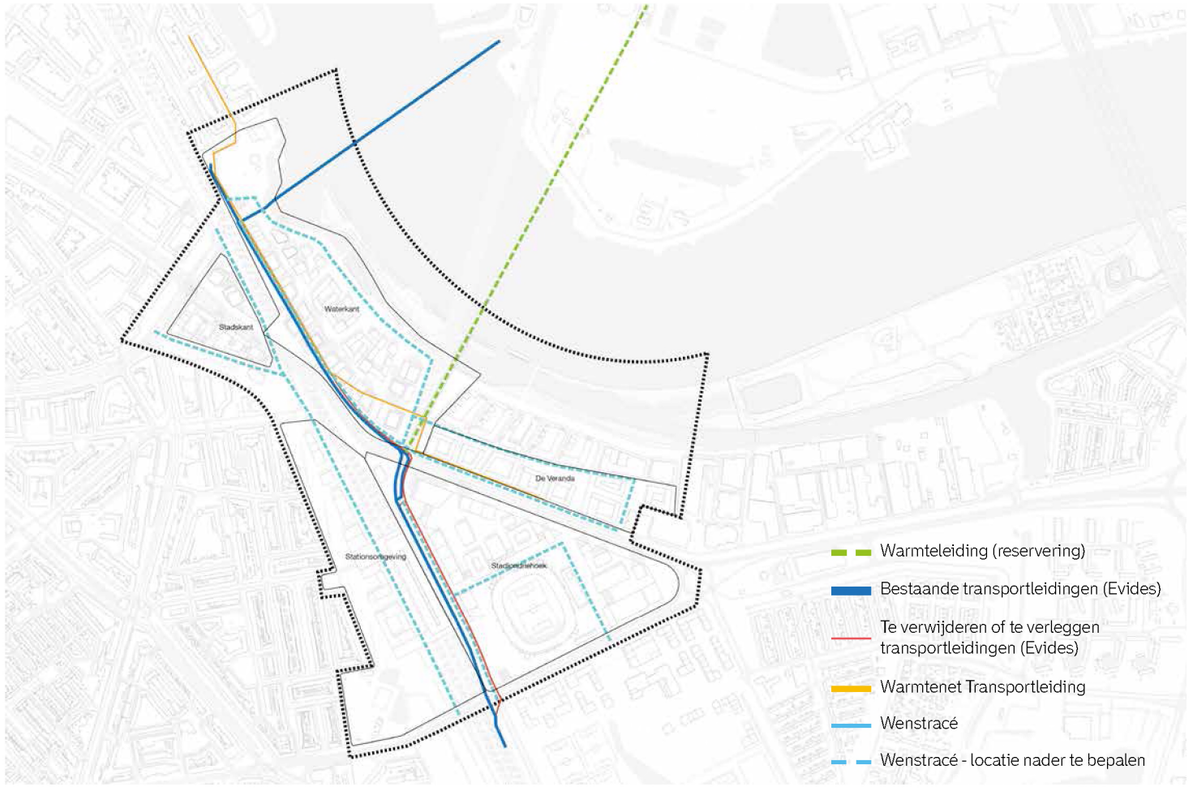
6.2KABELS EN LEIDINGEN

Er ligt een aantal tracés van hoofdtransportleidingen in Feyenoord City, waarmee in de planuitwerking rekening dient gehouden te worden. De voorkeur van de eigenaren van die leidingen is dat deze tracés in de openbare ruimte liggen, dat zij altijd toegankelijk zijn en dat er niet overheen wordt gebouwd. In een aantal gevallen zal van deze principes worden afgeweken. Daarover worden specifieke afspraken met de eigenaar gemaakt. Dat geldt in bijzondere mate voor de leidingen die in het tracé van de waterkering liggen. Daarnaast wordt de nieuwbouw aangesloten op de distributienetten van de nutsbedrijven voor water, elektriciteit en data.

Waterleidingen Evides
De hoofdtransportwaterleidingen van Evides, waarmee het drinkwater voor Rotterdam wordt aangevoerd vanuit de Biesbosch, lopen vanaf de Nieuwe Maas door het Mallegatpark tot de rand van de waterkering, volgen dan de hartlijn van de waterkering door deelgebied Waterkant en sluiten aan bij de rest van de leidingen van Evides onder de Burgerhoutstraat. Daar kruisen ze de waterkering en vervolgen hun tracé verder naar het zuiden langs de Olympiaweg door deelgebied Stadiondriehoek. Het Masterplan gaat na uitgebreide studie en dialoog met Evides er vanuit dat de leidingen niet verplaatst worden, dat deze zoveel als mogelijk vrij liggen in openbare ruimte en alleen bij de spooroverkluizing in Waterkant overbouwd worden en ergens onderdoor lopen. Over het behouden van 3 of 2 leidingen loopt het gesprek nog met Evides, alsook over de maatregelen en ruimte benodigd voor uitvoering werkzaamheden en inpassing in de deelgebieden.

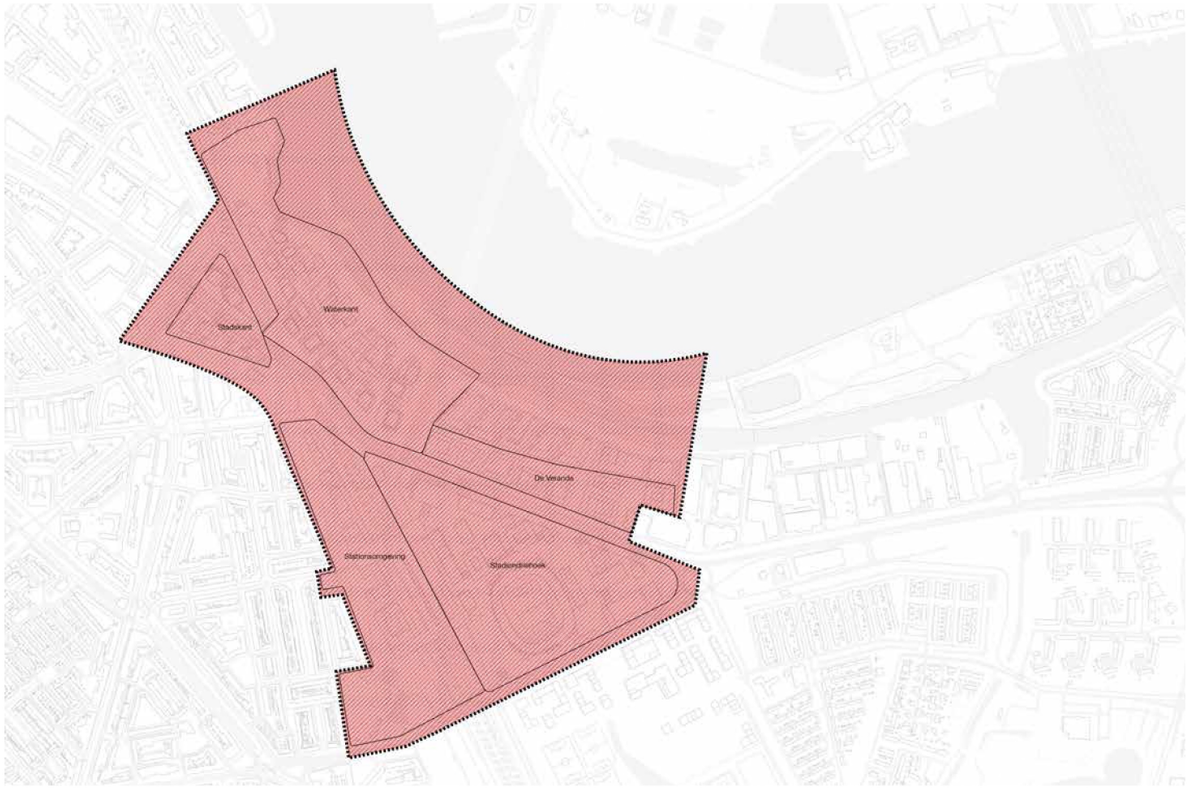
Hogedruk Gasleiding
De hogedruk gasleiding door Feyenoord City is recent opgeheven na gereedkoming van een nieuw gasoverslagstation in de Sportcampus, ook onderdeel van de gebiedsontwikkeling Stadionpark. Dit betekent dat de deelgebieden Stadiondriehoek en Waterkant geen rekening meer hoeven te houden met die hogedruk gasleiding en alle beperkende randvoorwaarden die daarbij horen.

Distributieleidingen K&L wenstracés
De distributietracés van de kabels en leidingen volgen nu de Korte Stadionweg, het Cor Kieboomplein en de Olympiaweg. De benodigde breedte van de leidingstrook voor distributieleidingen, de zogenaamde vrije ruimte, boven de kabels, is 1,5 à 3,0 meter. Dit is exclusief de benodigde vrije ruimte voor warmtenetten. In het Masterplan is ruimte gereserveerd voor tracés van distributieleidingen en mogelijke warmtenetten. Voor Waterkant is mogelijke verplaatsing naar danwel extra tracé langs de oever mogelijk. In de Olympiaweg is en blijft afdoende ruimte voor de leidingen; verplaatsing kan aan de orde zijn door realisatie nieuwbouw en/of het HOV-tracé.



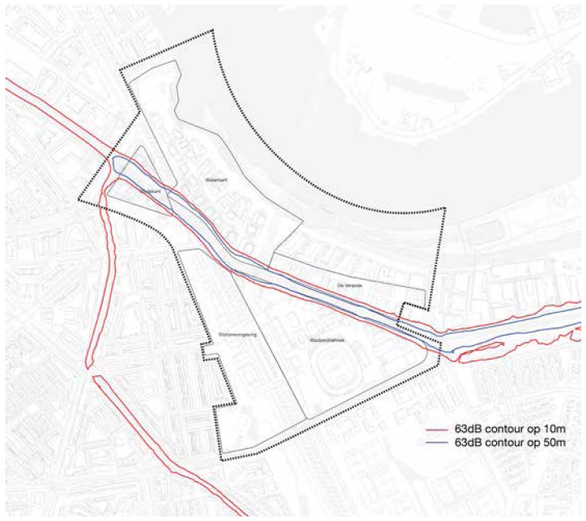
Belangrijke tracés kabels en leidingen

6.3 BODEMVERVUILING



Binnen het hele plangebied van Feyenoord City is sprake van verontreiniging van de bodem. De grond wordt geschikt gemaakt voor het beoogde nieuwe gebruik, waarbij zo nodig verontreinigde grond wordt afgevoerd. Tijdens de bouw vinden ophogingen plaats ten behoeve van zowel waterveiligheid als aanleg van een leeflaag, waardoor zettingen kunnen optreden. Door tijdig ophogen en eventueel toepassen van zettingsversnellende maatregelen blijven de restzettingen beperkt.

6.4 GELUID



Geluidcontouren – Wegverkeer



Geluidcontouren – Spoorwegverkeer

Geluisbelasting door de infrastructuur
De spoorweg en de weg genereren constant geluid van treinen, trams en auto's. Uit de ROER-Oostflank en eerder verrichte milieustudies blijk dat er sprake is van een geluid belast gebied. In de stedenbouwkundige uitwerking van de deelgebieden zal geluid ene belangrijk aandachtspunt moeten zijn. Het heeft de voorkeur woongebouwen en andere geluidgevoelige functies op enige afstand van de weg te projecteren om geluidsoverlast zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast is een voldoende geluidwerende gevel nodig en een geluidluwe zijde of buitenruimte

Geluidsbelasting door de Kuip
Op wedstrijddagen en bij kleinere evenementen treedt er geluidsoverlast op in het gebied rond het Stadion. Met stadion Feijenoord zijn afspraken gemaakt over het niet meer organiseren van grootschalig concerten, waarmee de piek in (toegestane) geluidsproductie lager ligt dan in de huidige situatie. Uit de eerste onderzoeken blijkt dat voor functies die aan de andere kant van het spoor of de Stadionweg liggen (met toepassing van het herziene geluidsbeleid voetbalstadion) geldt dat bij de te nemen maatregelen vanwege verkeersgeluid het geluid van de Kuip de realisatie niet hindert.
Voor de Stadiondriehoek geldt dat bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking rekening gehouden dient te worden met het geluid van de Kuip en het uiteindelijk plan hierop dient te worden vormgegeven.

6.5 DIJK EN UITGIFTEPEIL

Klimaatadaptatie
Het klimaat verandert. Tot het jaar 2050 is het redelijk duidelijk wat dit betekent qua zeespiegelstijging en afvoerverandering op de Rijn en Maas. Na 2050 lopen de voorspellingen uiteen: voor de zeespiegelstijging ligt de range tussen 0,3 – 2 meter; de verwachte afvoerverandering van de Rijn is op dit moment voorzien als 0-30% meer afvoer van de Rijn in de winter, 30% minder afvoer in de zomer. Dit zal een significante invloed hebben op het watersysteem en de keringen van de Rotterdamse regio, dus ook op de ontwikkeling van Feyenoord City en zijn omgeving.

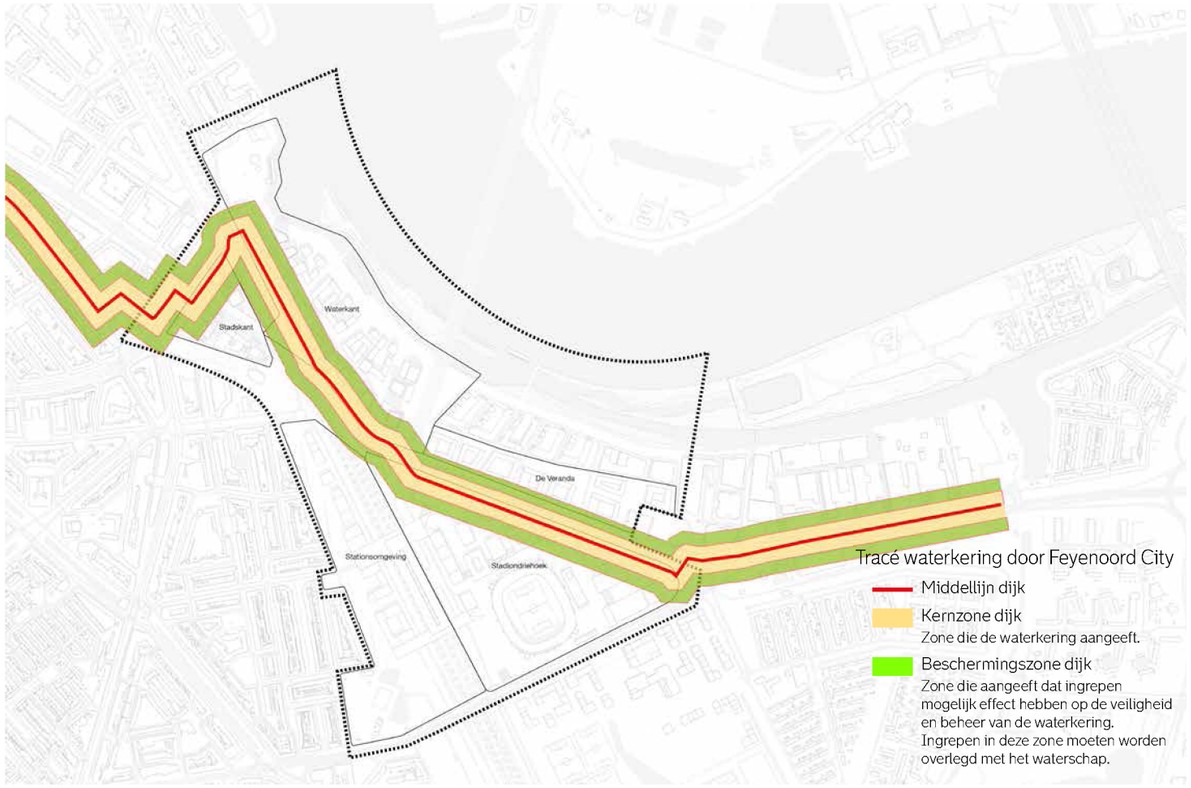
Waterveiligheid
Feyenoord City ligt zowel buiten- als binnendijks, de primaire waterkering van IJsselmonde en Feijenoord beweegt zich dwars door het gebied heen: het spoor kruisend nabij de Roseknoop in het noorden van het plangebied, liggend tussen het spoor en de Korte Stadionweg richting het zuidoosten waar aan het eind de waterkering deels in het Varkenoordseviaduct gelegen is. De waterkering kruist het kruispunt Burgerhoutstraat – Stadionweg – Olympiaweg en is dan zeer zichtbaar als groene dijk, de lange zijde van de Stadiondriehoek vormend, aan de Stadionweg. Bij de rotonde in het oosten van het plangebied kruist de waterkering weer de Stadionweg/John F Kennedylaan om vervolgens aan de noordzijde ervan zijn tracé te vervolgen. Deze primaire kering dient ter bescherming van Rotterdam-Zuid tegen hoogwaterstanden op de Nieuwe Maas. Het biedt de zekerheid tegen overstromingen voor grote delen van Zuid, waar het waterschap Hollandse Delta verantwoordelijkheid voor draagt. De ontwikkeling van het Feyenoord City als een verbindende gebiedsontwikkeling in relatie tot waterveiligheid en toekomstbestendigheid, volgens het adagium bodem en water sturend, maakt het een wezenlijke uitdaging.

Primaire keringen hebben een wettelijke kernzone en daaromheen een beschermingszone waarin in het algemeen geen werkzaamheden en/of bebouwing plaats mag vinden om de waterveiligheid blijvend te kunnen garanderen. Het waterschap Hollandse Delta heeft voor deze kering de wens uitgesproken deze zoveel mogelijk als 'dijk' (groen dijklichaam) te behouden, zodat het een herkenbare ader is in het landschap, en opdat toekomstige verzwaringen uitvoerbaar blijven.

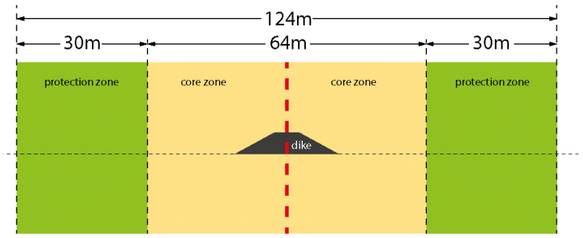
Bij het ontwikkelen van plannen nabij en in/over de waterkering is het waarborgen van de waterveiligheid, nu en in de toekomst, het belangrijkste toetsingscriterium. De huidige legger is gebaseerd op het landelijke beleid, is vastgesteld in 2010, en heeft een doorkijk tot het jaar 2050. Omdat de nieuwbouw in Feyenoord City er voor 100 jaar of langer staat, er de ambitie ligt voor een deel in/over de waterkering te bouwen, is er intensief overleg met het waterschap en gezamenlijk optrekken bij de verdere planontwikkeling vereist. Er is een gezamenlijke aanpak nodig op de hoogte, breedte en uitvoering van de kering en zijn zones, op basis van de laatste inzichten t.a.v. zeespiegelstijging. De verwachting is dat er wellicht op delen een dijkversterking nodig is. Bij de verdere planvorming zal voor elk deelgebied waar het dijktracé passeert, gezamenlijk met het waterschap conform het adagium bodem en water sturend, gekeken worden naar inpassing van de nieuwbouw en de borging van de functie waterkering.

Buitendijks
Delen van het plangebied liggen buitendijks. Hiervoor heeft de Gemeente Rotterdam een door B&W vastgesteld beleid inhoudende dat nieuwe ontwikkelingen dienen te worden aangelegd op minimaal 3,60m +NAP. Daar waar het huidige terrein al hoger ligt, moet het op dit hogere niveau blijven. En het advies voor aan te houden uitgiftepeil kan hoger zijn dan het minimum. Voor vitale voorzieningen geldt een minimale hoogte van 3,90m +NAP, bijvoorbeeld elektriciteitsvoorzieningen, trafo's maar ook hoofdontsluitingswegen (i.e. evacuatieroute ten tijde van dreiging van hoogwater). Deze peilen hangen samen met gematigde voorspellingen van klimaatverandering en zeespiegelstijging, en worden periodiek herijkt. Het advies voor het buitendijkse gebied van Feyenoord City, wat de deelgebieden Waterkant en Veranda betreft, is een uitgiftepeil van 4.10 +NAP aan te houden. Dit betreft het peil voor de (hoofd)entrees van de gebouwen, waar de buitenruimte op dient aan te sluiten. Het openbaar gebied alsook gebouwd programma (bijv. parkeervoorzieningen) kan en mag een lagere aanleghoogte hebben, waarbij klimaatadaptief bouwen met betrekking tot de gebouwde omgeving aanbevolen wordt.

Berging
Rijkswaterstaat, gemeente en waterschap hebben belang bij het minimaal in stand houden en mogelijk vergroten van de bergingscapaciteit in het hoofdwatersysteem en in de binnendijkse gebieden. Zeespiegelstijging, verhoogde rivierafvoer en piekbuien vragen hierom. Omdat bij verstedelijking/verdichting mogelijk van verlies van berging in het hoofdwatersysteem inhoudt en compensatie complex is, willen partijen gezamenlijk zo vroeg mogelijk inzicht in de opgave die Feyenoord City, de ontwikkeling van de nieuwe stadsbrug en andere toekomstige ontwikkelingen in dit gebied opleveren. Dit betreft specifiek inzicht in activiteiten die plaatsvinden buitendijks in de Nieuwe Maas, die daarmee onder het vergunningenregiem van de Waterwet vallen. Maar ook in het binnendijkse gebied waar de uitgangspunten gelden voor de klimaatadaptieve stad. Dit betekent dat ruimte nodig is voor het opvangen van overtollige neerslag en het tegengaan van water op straat. Dit water kan hergebruikt worden. In droge en warme perioden kunnen water en wind helpen bij het tegengaan van hittestress. Bij de uitwerking van de deelgebieden in stedenbouwkundige plannen zal hier gezamenlijk aandacht aan besteed worden teneinde, vanuit het adagium bodem en water sturend, binnen de gebiedsontwikkeling afdoende oplossingen en bergingscapaciteit te realiseren.



Proces
Omdat waterschap Hollandse Delta, Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam op het gebied van water veel verbindingen met elkaar hebben, willen zij gezamenlijk optrekken in het overleg met Feyenoord City. Daarnaast vinden de waterpartijen het van belang dat Feyenoord City regulier overleg met hen pleegt, omdat de ontwikkelingen grote impact hebben op de assets van de waterpartijen.



Standaard doorsnede over dijk
Beschermingszone / Kernzone

6.6 WATERCOMPENSATIE



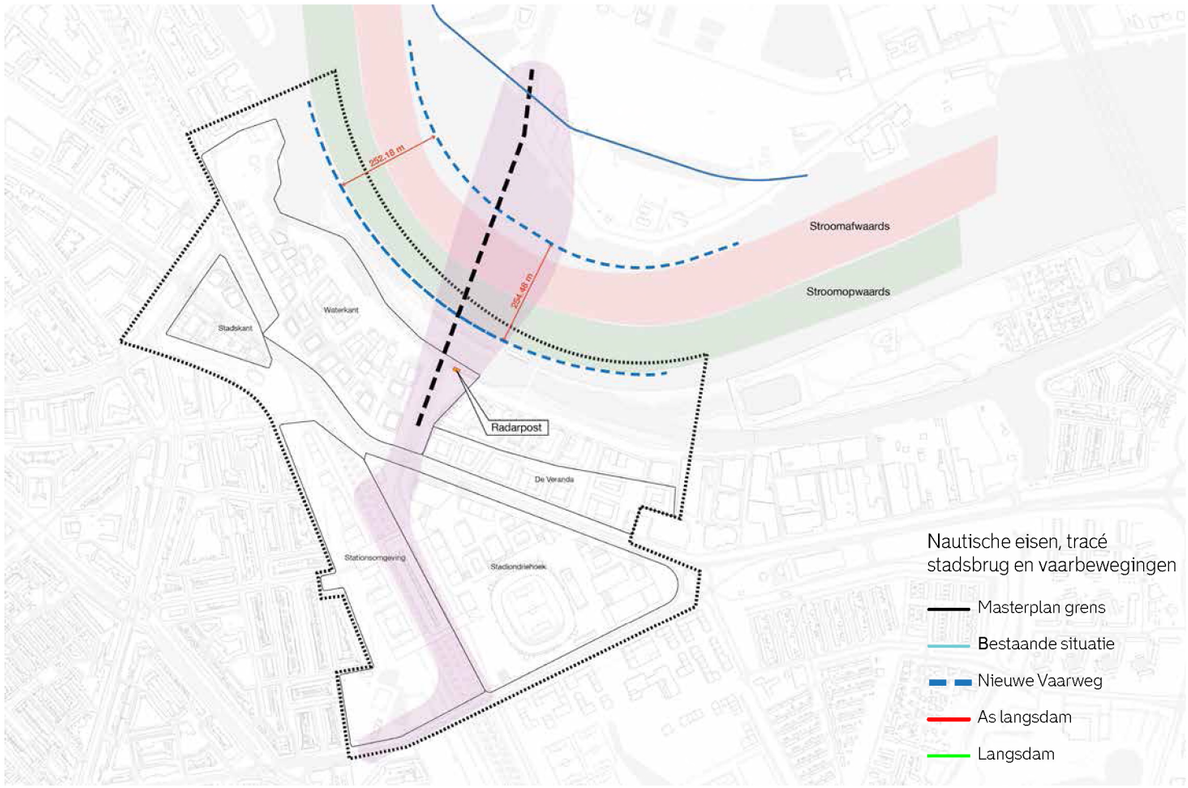
Voor deelgebied 1 Waterkant wordt er buitendijks en in de Nieuwe Maas nieuw land gerealiseerd, waardoor de ruimte voor en de capaciteit van de rivier (waterafvoer en waterberging) wordt beïnvloed. Daarom is het gehele ontwerp getoetst aan de Beleidslijn Grote Rivieren. Deze Beleidslijn kent de volgende doelstellingen:

- Behoud van de beschikbare afvoer- en opslagcapaciteit.
- Voorkomen van ontwikkelingen die verbreding of verdieping van de rivier onmogelijk maken.

De Beleidslijn schrijft voor dat het volume aan afvoercapaciteit dat wordt weggenomen tussen gemiddeld hoogwater en extreem hoogwater, gecompenseerd moet worden op een locatie in de omgeving. Dit houdt in dat elders, in de omgeving van de ingreep, eenzelfde hoeveelheid grond tussen gemiddeld en extreem hoogwater moet worden weggegraven. Zo blijft de totale capaciteit voor het bergen van water bij extreem hoogwater hetzelfde. De hoeveelheid te compenseren waterberging hangt uiteindelijk af van het definitieve ontwerp van de landaanwinning en langsdam en directe daaraan gerelateerde ingrepen. Uitgegaan wordt van ongeveer 55.000 m^3 te compenseren waterberging. Deze hoeveelheid is in de omgeving in andere initiatieven voor 'ruimte-voor-de-rivier' gevonden, waaronder het getijdenpark Eiland van Brienenoord.

Binnendijks wordt ook waterberging gecreëerd ter compensatie van de toegevoegde verdichting/verharding, conform beleid en in afstemming met het waterschap Hollandse Delta. Vanwege de 50 mm bergingseis uit de VBOR moet hier naar schatting in totaal 5.361 m^3 neerslagberging worden gecreëerd. En door de verhardingstoename dient naar schatting 0,7 hectare oppervlaktewater toegevoegd worden in hydraulisch gebied IJsselmonde en 0,3 hectare in hydraulisch gebied Charlois Feijenoord. Hiervoor moet ruimte gereserveerd worden.
De watercompensatie kan gerealiseerd worden in de peilgebieden 50-15 en 50-17.
Bij de schatting is uitgegaan van een inrichting van het gebied met een maximaal percentage afgedekt bodemoppervlak dat lager is dan 70%. Het nieuw te realiseren wateroppervlak heeft bij voorkeur ook recreatieve functie, versterkt de bestaande waterstructuur en biedt een plek waar water van extreme hoosbuien tijdelijk kan worden opgevangen.

6.7 NAUTISCHE VEILIGHEID

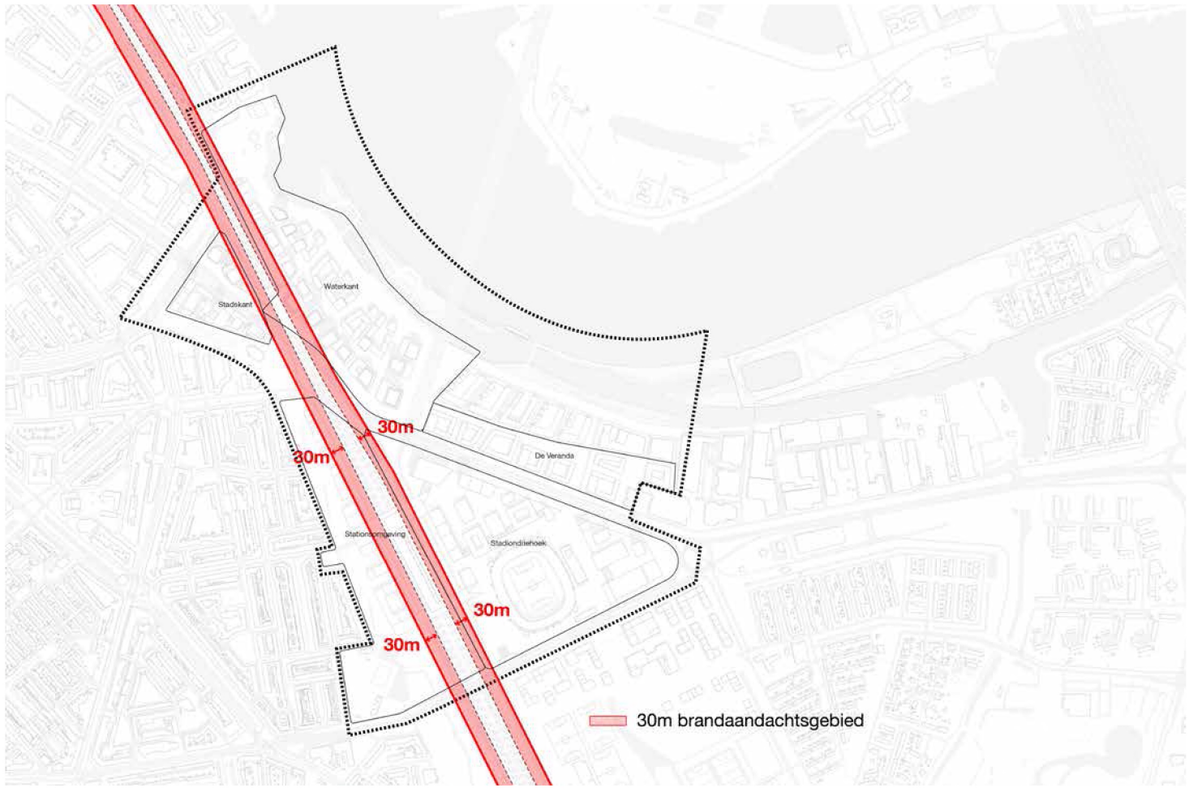


Ter bescherming van het Nieuwe Stadion is in het Masterplan uit 2019 een aanvaarbeveiliging in de vorm van een langsdam in de Nieuwe Maas opgenomen. Deze dam is daarna onderdeel gemaakt van een rivieroeverpark aan de zuidzijde van de Nieuwe Maas met getijdennatuur. Dit getijdenpark Feyenoord, dat zich uitstrekt van Mallegatpark tot en met het Eiland van Brienenoord is een van de 7 stadsprojecten van de stad Rotterdam, en dient naast nautische veiligheid meerdere doelen: natuurontwikkeling, verbetering waterkwaliteit (kaderrichtlijn water), recreatiemogelijkheden en groen voor Rotterdammers, innovatie (onderzoek building with nature), et cetera.

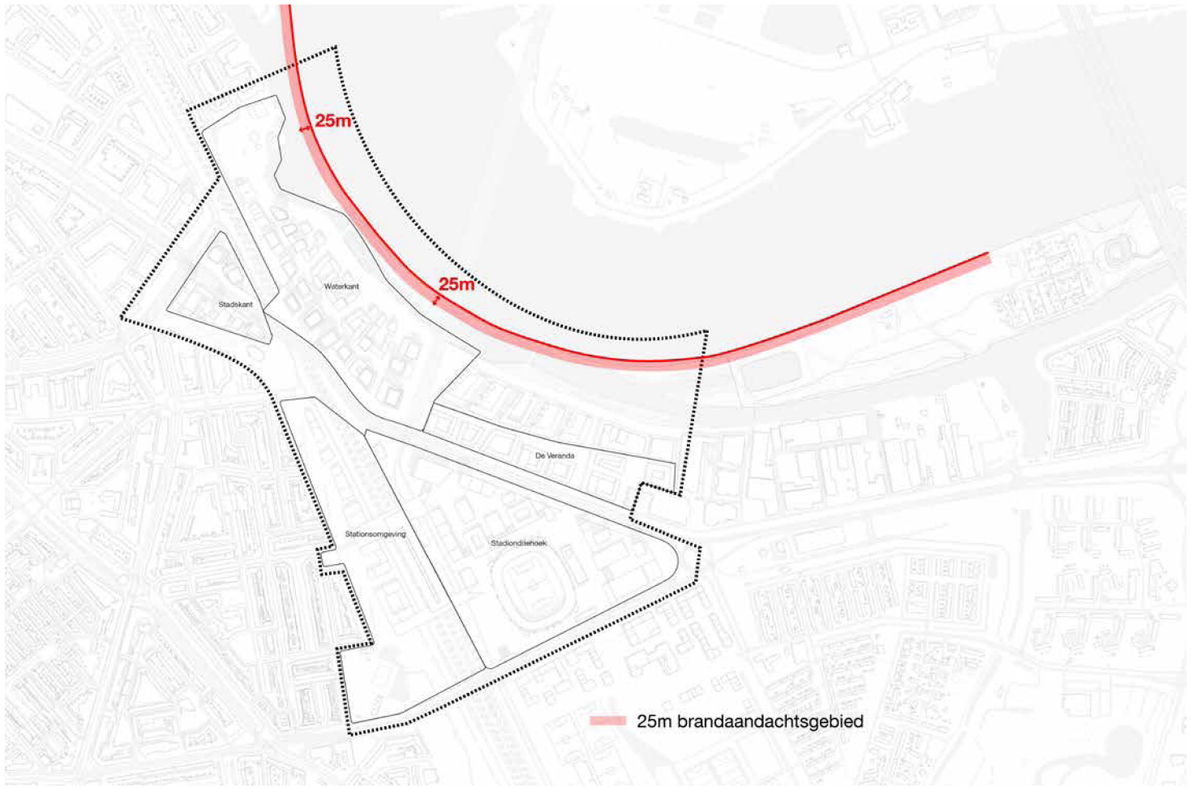
Ook zonder de noodzaak voor het Nieuwe Stadion is de langsdam gehandhaafd in het herijkte Masterplan. In deelgebied 1 Waterkant is de langsdam/het getijdenpark samen met een promenadepark de onderscheidende kwaliteit voor en bestemming in deze buurt.
Om deze langsdam in te passen is de vaargeul ongeveer 30 meter naar rechts verplaatst, verder van de oever vandaan. Ten behoeve van de MIRT Oeververbindingen is aanvullend onderzoek gedaan naar de langsdam en zijn positie in relatie tot een vlot en veilige doorvaart, nautische veiligheid op het water, de impact op de realisatie van een stadsbrug en afgraving van De Esch. Uit die studies is gebleken dat de langsdam geen belemmering is en prima gehandhaafd kon blijven in de planvorming van Feyenoord City / het stadsproject. De langsdam heeft de volgende vijf functies:

- beschermen van de buurt Waterkant/het promenadepark;
- tegenhouden van plasbranden;
- mogelijk maken van getijdenpark-ontwikkeling
- mogelijk maken van een aanlegplaats voor de waterbus;
- (beter) begeleiden van de stroming van de rivier.
- ook een radarpost en een zendmast zijn inmiddels vanwege de nieuwe ontwikkelingen verplaatst.

6.8 EXTERNE VEILIGHEID



Aandachtsgebied vervoer over spoor



Aandachtsgebied vervoer over water

Vervoer van gevaarlijke stoffen, over het spoor
Vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor gelden er randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de gebiedsontwikkeling. Voor het plaatsgebonden risico moet rekening gehouden worden met een kans lager dan PR 10-6 contour als norm (kans van 1 op de 1 miljoen), voor het groepsrisico met de PR 10-7- en de PR 10-8-contouren (kans van 1 op de 100 miljoen). Met een nieuw station Rotterdam Stadionpark, stadion Feijenoord nabij het spoor, een beoogde overkluizing van het spoor en bebouwing naast het spoor vraagt dit specifiek onderzoek voor de aandachtsgebieden in de gebiedsontwikkeling. De afstanden van deze aandachtsgebieden zijn 30 m voor brandaandachtsgebieden, 200 m voor explosieaandachtsgebieden en 300 m voor gifwolk aandachtsgebieden. De gifwolkaandachtsgebieden zijn formeel nog niet in werking. Het voornemen is om deze per 1 januari 2025 in het Besluit kwaliteit leefomgeving vast te stellen. De gemeente verantwoordt het plaatsgebonden en groepsrisico in het kader van het omgevingsplan van elk deelgebied. Dit betreft alle deelgebieden behalve de Veranda. Hierbij wordt gekeken naar maatregelen aan de bron (het spoor) en maatregelen bij het station en stadion Feijenoord en ter plaatse van de overige gebouwen. Daarnaast wordt aangegeven hoe er gehandeld wordt in geval van een calamiteit op het spoor.

Vervoer van gevaarlijke stoffen, over het water
Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) definieert de begrippen plasbrandaandachtsgebied (PAG) en vrijwaringszone. Het betreft die gebieden langs basisnetroutes waar rekening moet worden gehouden met de gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen. Indien hier kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gerealiseerd moeten in de ruimtelijke onderbouwing hiervoor de redenen worden uitgewerkt. Conform het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) hebben binnenvaartroutes een vrijwaringszone. De breedte van een vrijwaringszone is afhankelijk van de CEMT klasse van de vaarweg. De vrijwaringszone wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg. Deze is weergegeven op de zogenaamde leggers (vastgesteld conform de Waterwet). In de Nieuwe Maas geldt een vrijwaringszone van 25 meter.

De Omgevingsverordening van de Provincie Zuid-Holland (artikel 6.21) stelt eisen aan de inrichting van de gronden binnen de veiligheidszone van de Nieuwe Maas:

- In het gebied tot 25 meter vanaf de kade wordt geen nieuwe bebouwing of functiewijziging van bestaande bebouwing toegelaten.
- In het gebied tussen de 25 meter en 40 meter vanaf de kade wordt nieuwe bebouwing of functiewijziging toegelaten als sprake is van een groot maatschappelijk of bedrijfseconomisch belang en is advies van de VR RR vereist.
- Bij kleinschalige voorzieningen worden voorwaarden gesteld aan de bereikbaarheid, vluchtmogelijkheden en doorgang van het scheepvaartverkeer en is advies van de VR RR vereist. Ontheffing van deze verordening is op verzoek mogelijk.

De beoogde aanleg van de langsdam en promenadepark in Waterkant en Veranda zorgt voor afdoende afstand tot de nieuwbouw. Dit zal verder onderbouwd worden in de omgevingsplannen voor de betreffende deelgebieden.

6.9 ZON EN WIND

Hoogbouwvisie
Feyenoord City is een ontwikkeling met onder andere hoogbouw. In Rotterdam is er sprake van hoogbouw als de hoogste gebruiksverdiepingsvloer van een gebouw boven de 70 meter ligt. De hoogbouwvisie met het addendum uit 2022 staat bebouwing tot maximaal 150 meter toe in Feyenoord City. Dit geldt alleen binnen de grenzen van de hoogbouwzone, zie hiernaast op de kaart uit de hoogbouwvisie. Buiten de grenzen van de hoogbouwzone is geen hoogbouw toegestaan.

Aandachtspunten bij hoogbouw zijn wind en schaduw, die beide veel invloed hebben op het comfort in de buitenruimte. Plekken kunnen er op het oog heel mooi en aantrekkelijk uitzien, maar als het er niet comfortabel is, dan worden deze plekken niet gebruikt op de beoogde manier. Zon en wind zijn dus belangrijke randvoorwaarden voor een goed functionerende openbare ruimte. Aangezien de hoofdvolumes van gebouwen voor 90% bepalen hoe de wind in een gebied gaat waaien, is het belangrijk dat de eerste windonderzoeken gedaan worden voordat de grote lijnen van de gebouwvolumes worden bepaald (stratenpatronen, gebouwvormen, etc.). Dit is meestal het geval bij het maken van een stedenbouwkundig plan, maar het kan ook eerder. In het geval van Feyenoord City lijkt het logisch dat dit per deelgebied gebeurt. Op basis van deze eerste windstudies wordt er per (deel)gebied een windkwaliteitsklassenkaart gemaakt, waarop de ambities voor windhinder integraal worden bepaald en vastgelegd. Deze kaart wordt gebruikt als afwegingskader bij de uitwerking van de gebouwen.

Wat betreft bezonning zijn in de hoogbouwvisie de belangrijkste buitenruimtes in Feyenoord City aangewezen als 'sunspots': het veld van de Kuip (3), het Mallegatpark (1) en het Vredesplein (2). Daarnaast is de Roseknoop (4) aangewezen als 'representatieve ruimte', zie de kaart hiernaast.

- Bij een sunspot mag er op bepaalde tijden (zie de klokjes onder de kaart) geen afname van zonuren zijn veroorzaakt door hoogbouw (dit wordt gemeten inclusief de ruimte die er volgens het bestemmingsplan is binnen het te ontwikkelen plot).
- Bij een representatieve ruimte mag er wel afname van zonuren veroorzaakt door hoogbouw zijn, maar beperkt (als uitgangspunt voor de representatieve ruimtes geldt dat de actuele planologische mogelijkheden van de omgeving meegenomen moeten worden). Hiervoor geldt dat er een minimaal aantal zonuren over moet blijven op 21 juni en 21 september, zie de klokjes onder de kaart.
- Voor de plekken binnen de hoogbouwzone die niet aangemerkt zijn als sunspot of representatieve ruimte, geldt er een basiskwaliteit: hier mag er maximaal 2 uur vermindering van zonuren optreden, veroorzaakt door hoogbouw.

In de hoogbouwvisie staat dat voor de basiskwaliteit de planologische mogelijkheden van de omgeving uit 2011 als referentie dienen. Beoogd daarmee wordt het bestaand stedelijk gebied te beschermen door het als uitgangspunt/ basislaag te nemen. Dit is vooral geënt op de binnenstad waar er al een basislaag aanwezig is. In Feyenoord City ontbreekt die basislaag echter nog en zijn er op dit moment nog maar heel weinig bestaande publieke ruimtes met verblijfswaarde (naast de aangewezen sunspots en representatieve ruimtes). Hierdoor is het criterium om 2011 als referentie te nemen voor de basiskwaliteit niet te hanteren voor Feyenoord City. In plaats van de planologische mogelijkheden uit 2011 als uitgangspunt te nemen, wordt de referentiesituatie (de gemiddelde hoogte van de Rotterdamse laag in Feyenoord City), ten opzichte waarvan nieuwe hoogbouw niet te veel schaduw mag werpen, bepaald op het moment dat de locaties van publieke ruimtes en bebouwing worden vastgelegd. En dat is bij het opstellen van de stedenbouwkundige plannen voor de afzonderlijke deelgebieden en vastlegging daarvan in omgevingsplannen. De toe te voegen hoogbouw wordt hieraan getoetst op dezelfde manier waarop dit op andere plekken gebeurt.

Afwegingskader bezonning
Rotterdam verdicht. Er wordt gekozen voor bundeling en concentratie van een groot deel van de verstedelijkingsopgave in de zones rondom hoogwaardige openbaar vervoer-knooppunten. Hierdoor heeft deze verdichting een lagere milieu-impact en is dus duurzamer. Dit is echter een complexe opgave waarbij zorgvuldig gekeken moet worden naar de gevolgen voor de bestaande wijken, de balans tussen rust en reuring en de kwaliteit van de buitenruimte. Gevolgen van mogelijke afname van bezonning is hier een belangrijk aspect bij. Rotterdam heeft een afwegingskader opgesteld hiervoor. Dit biedt de ruimte om de gevolgen van de afname van de bezonning af te zetten tegen het belang van de nieuwbouw om nieuwe woningen en andere stedelijke gebruiksvormen toe te voegen waaraan veel behoefte is.

De uitgangspunten voor een nieuw Rotterdams afwegingskader voor bezonning heeft als leidraad de (lichte) TNO-richtlijn, maar de toetsingsdata worden gelijkgetrokken met die van de Hoogbouwvisie 2019. In de Hoogbouwvisie (2019) is als maatgevende periode 21 maart t/m 21 september gehanteerd en dit afwegingskader sluit daarbij aan. Toepassing van dit kader wordt gedaan bij op te stellen omgevingsplannen. In 3 stappen dien te worden onderzocht welke impact er op het bestaande is en of er een afwegingen gemaakt dient te worden.



Hoogbouwvisie: sunspots en representatieve ruimtes

07

VERVOLG

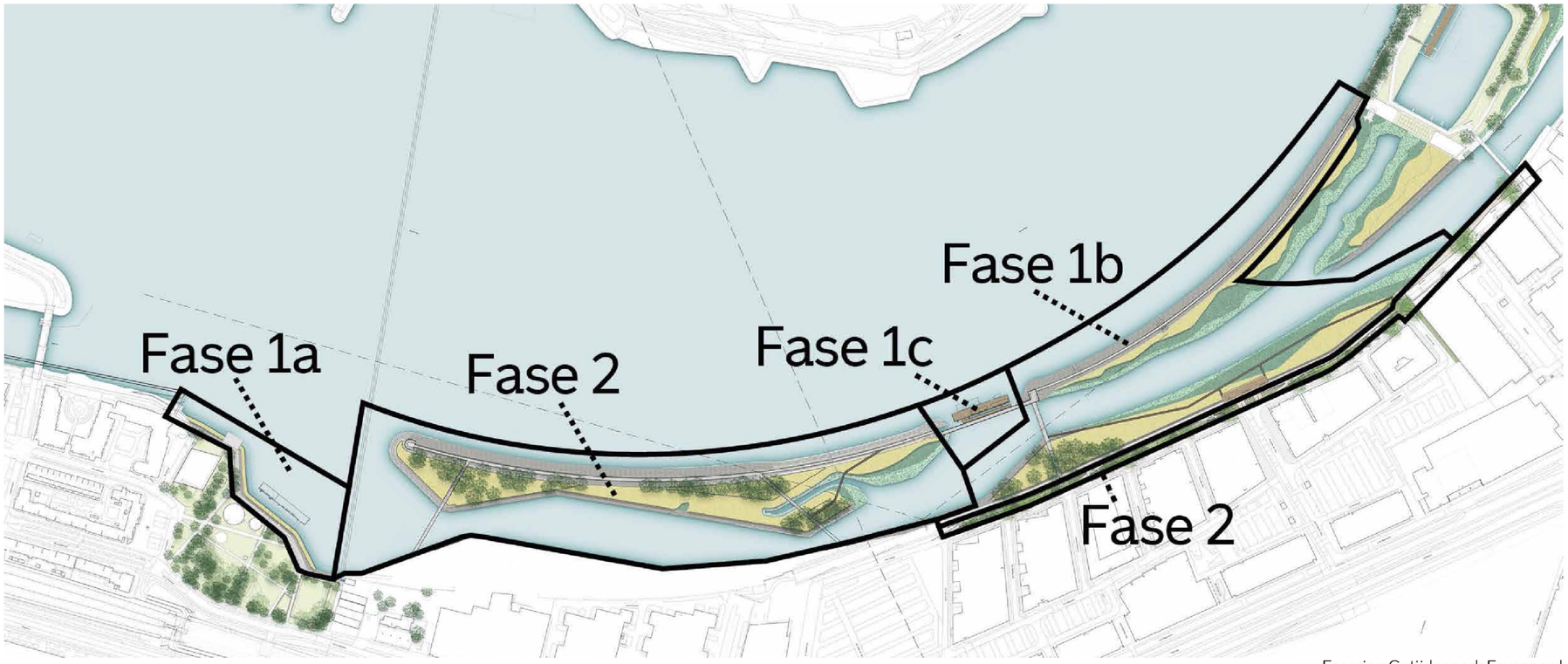
7 ONTWIKKELSTRATEGIE

Het Masterplan schetst een mogelijk eindbeeld dat inspirerend en richtinggevend is bij de uitwerking van de plannen voor de bebouwing van plots. Het Masterplan zal vanzelfsprekend niet in één keer worden gerealiseerd.

Deelgebied 1
De ontwikkeling start in deelgebied 1 met de eerste woningbouwplots. Eind 2024/begin 2025 zullen de Mallegatplot en Colosseumplot van start gaan. De Roseplot zal naar verwachting in 2027/2028 in ontwikkeling gaan, als de ProRail-gebouwen verplaatst zijn naar de overzijde van het spoor. Voor de Waterkant wordt het Ambitiedocument opgesteld en zal vervolgens het Stedenbouwkundig plan worden opgesteld. Het zuidoostelijk deel van het gebied zal in samenhang met het planproces van de nieuwe stadsbrug worden uitgewerkt. Er zal na de vaststelling van het omgevingsplan zo spoedig mogelijk gestart worden met realisatie. Er zal worden begonnen met de daadwerkelijke ontwikkeling aan de noordwest kant, richting het Mallegatpark. Tegelijk zal de landaanwinning worden aangelegd, waarna de ontwikkeling verder richting Veranda zal plaatsvinden.
Tijdens de realisatie van Deelgebied 1 zal worden geprobeerd het aanwezige tijdelijk programma zo veel mogelijk tijdens de realisatie in het gebied te behouden. De ondernemers kunnen doorgroeien en vanuit de lessen kunnen structurele ruimtes in de uiteindelijke ontwikkeling van de Waterkant worden opgenomen. De ontwikkeling van het gebied zal tot ca 2023 doorlopen.

Getijdenpark
Het Getijdenpark voegt een belangrijke kwaliteit aan het gebied toe. Begonnen wordt met die delen die onafhankelijk van de brug kunnen worden gerealiseerd. Dit betreft de verlenging van het Eiland van Brienenoord, getijdennatuur voor en vergroening van de Piet Smitkade en het deel van het Getijdenpark en steigers bij het Mallegat. In samenhang met de brug zal fase 2 van het Getijdenpark worden ontworpen. De beoogde start van de langsdam en het daartegen aangelegen getijdenpark is voorzien vanaf 2027/2028.

Deelgebied 2
Voor deelgebied 2 kan de planvorming pas starten als vanuit de Planning en Studiefase voldoende duidelijkheid bestaat over de lokale ontsluitingsstructuur van de Veranda. Voor deelgebied 2 zijn er meerdere mogelijkheden, mede afhankelijk van de investeringsbesluiten van de Pathé. Naar verwachting zal pas na 2025 duidelijk zijn of de Pathé gaat investeren in een nieuwe bioscoop in de Stadiondriehoek of in een grote renovatie van de huidige bioscoop. Met de andere eigenaren gaan we in gesprek op welk moment zij tot ontwikkeling willen overgaan en of dat al eventueel vooruitlopend op de besluitvorming van de bioscoop is. Naar verwachting zal de echte ontwikkeling van het gebied pas na 2028/2030 plaatsvinden, als er voldoende duidelijkheid is over de vormgeving en impact van de brug en er eventuele duidelijkheid vanuit de Pathé is.



Fasering Getijdenpark Feyenoord

Deelgebied 3
De ontwikkeling in de stadiondriehoek zal gelijk oplopen met het station. In 2024 start de planvorming voor het station en de stationsomgeving. In samenhang daarmee zal ook het Ambitiedocument voor de stadiondriehoek worden opgesteld. De realisatie van het station start in 2027/2028. Met de eigenaren in het gebied zijn de gesprekken opgestart en wordt de ontwikkelstrategie verder uitgewerkt. Deze zal ook worden bepaald door een eventuele trekker als de Datacampus of een Hoger onderwijsinstelling (bv. een faculteit van de TU Delft of Erasmusuniversiteit). Zodra een dergelijk initiatief serieus wordt, zullen we deze een plek in de stadiondriehoek bieden en de ontwikkelstrategie daar op aanpassen. De directe stationsomgeving en de verbindingen vanaf het station naar de omliggende gebieden, zullen tegelijk met het station worden uitgevoerd. De tussenliggende bouwvelden zullen afhankelijk van de marktvraag gefaseerd ontwikkeld worden. Daarbij wordt ook aangesloten bij eventuele verbeterplannen van de Kuip, met het oog op een zo aantrekkelijk mogelijke omgeving en kansen voor een verbeterde exploitatie van de Kuip. Uiteraard is het kunnen laten functioneren van de Kuip tijdens de ontwikkeling een belangrijke factor bij het uitwerken van de ontwikkelstrategie.

Aan de Hillesluiskant is de verwijdering van het goederenemplacement cruciaal om tot daadwerkelijke ontwikkeling te komen. Naar verwachting zal het emplacement op zijn vroegst in 2030 verwijderd zijn. Mogelijk kan dit iets eerder als er voldoende zekerheid is over het vervangende emplacement op de Maasvlakte en er met de aanleg van station stadionpark werk met werk gemaakt kan worden. De ontwikkeling van dit deel van het gebeid zal pas vanaf 2030 en waarschijnlijk later plaatsvinden.

Organisatie en samenwerking(en)
Voor deelgebied 1 is de stichting Gebiedsontwikkeling aan de Maas (StiGaM) partner van de gemeente in de gebiedsontwikkeling. Zij hebben vrijwel volledig grondbezit, naast een aantal gemeentelijke gronden. Met de Stichting is een raamovereenkomst gesloten voor de ontwikkeling van deelgebied 1. De meeste investeringen zitten in de private grondexploitatie. Enkele investeringen (verplaatsing ProRail gebouwen en de aanleg van de landaanwinning) lopen via de gemeentelijke grondexploitatie.
Voor deelgebied 2 moet worden bekeken welke organisatievorm wordt gekozen. Er is sprake van versnipperd grondbezit en de uiteindelijke organisatievorm heeft ook te maken met de mate van samenwerking, die de diverse eigenaren wensen. Met de stedenbouwkundige uitgangspunten als opgenomen in dit Masterplan is individuele ontwikkeling ook mogelijk, maar in dat geval zullen afspraken gemaakt moeten worden over financiële verevening van bovenplanse investeringen en de wijze waarop de gemeentelijke gronden die waarschijnlijk voor een goede plotontwikkeling benodigd zijn in worden gebracht.

Voor Deelgebied 3 is sprake van een beperkt aantal eigenaren. Voor dit deelgebied dienen nog concrete afspraken gemaakt te worden. De gemeente is hierbij in ieder geval altijd partij, aangezien de gemeente een groot deel van de gronden (namelijk de diverse parkeerterreinen) in eigendom heeft. Bij de stadiondriehoek zal ook de organisatie van het parkeren en de beschikbaarheid daarvan bij wedstrijden van Feyenoord een groot aandachtspunt zijn.

08

BEELDVERANTWOORDING

BEELDVERANTWOORDING

De gemeente Rotterdam heeft getracht de bronnen van alle beelden in het Masterplan te achterhalen en correct te vermelden. Mocht u van mening zijn dat uw beeld onrechtmatig is gebruikt, neemt u dan contact op met Stadsontwikkeling, gemeente Rotterdam.

Alle beeldmateriaal dat niet in deze paragraaf vermeld staat, is gemaakt door en/of eigendom van OMA, LOLA, EFFEKT en gemeente Rotterdam.

Aanduiding bij meerdere op een pagina is als volgt: van links naar rechts, boven naar beneden.

15
1 - website
© DuraVermeer

16
© onbekend

19+20
4 op beide pagina's
© David Rozing

22
1 - website
©Siebe Swart

23
allen
© Stadsarchief 010

31 - website
© ANP
54
1 - website
© Christine Bärlocher/Ex-Press

2
© onbekend

3 - website
© Vitibuck

4 - website
© Rotterdamse Munt

55
1 - website
© Mans Berg

2 - website
© onbekend

4 - website
© Frank Hanswijk

59
1 - website
© John Sturrock

2 - website
© Arie Kievit

3 - website
© Jeroen Erosie

4 - website
© Hans Wilschut

5 - website
© Frank Hanswijk

6 - website
© onbekend

7
© Otto Snoek
8 - Website
© nakazawa-san, setouchi triennale

9 - Website
© LOLA landscape architects

10
© onbekend

43 - website
© onbekend

68
1 - website
© onbekend

2 - website
© Laurian Ghinitoiu

69
1 - website
© YuChen Chao

2 - website
© onbekend

3 - website
© SLA & Magnus Klitten

71
1
© David Rozing

80
1 - website
© BIG

2 - website
© ODA New York

3 - website
© Sophie Delhay

4 - website
© Kleihues + Schuwerk

5 - website
© de Architekten Cie

6 - website
© MRP Development / JSA

7 - website
© PTW Architectes

8 - website
© Vya architecten

82
1 - website
© Mavo landschafen

2 - website
© Townshend Landscape Architects

3 - website

© Rasmus Hjortshøj

4 - website
© Bart van Damme

5 - website
© Alan Karchmer

6 - website
© onbekend

7
© onbekend

88
1 - website
© onbekend

2 - Website
© onbekend

3 - Website
© MVRDV

4 - Website
© Jannes Linders

5 - Website
© onbekend

6 - Website
© onbekend

7 - Website
© COBE

8 - Website
© Laurian Ghinitoi

90
1 - website
© Rasmus Hjortshøj

2 - website
© Onbekend

3 - website
© SLA & Magnus Kli

4 - website
© Cory Benford Brown

5 - website
© Maayke de Ridder (Maaykespictures)

6 - website
© Reffen CPH Streetfood

7 - website
© onbekend

96
1 - website
© Luuk Kramer

2 - website
© Melchior Overdevest

3 - website
© onbekend

4 - website
© Javier

5 - website
© onbekend

6 - website
© Stefan Muller

7 - website
© AHMM

8 - website
© onbekend

9 - website
© onbekend

98
1 - Website
© Pyry Kantonen Photography

2 - website
© Adrià Goula Sardà

3 + 4 + 6 - website
© Townshend Landscape Architects

5 - website
© Nicolas Fussler

7 - website
© Jan Bijl

8 - website
© RIOS

104
1 - website
© -

2 - website
© ACME

3 - website
© COBE

4 - website
© onbekend

5 - website
© Maxime Delvaux

6 - website
© Simon Menges and Cyrille Weiner

7 - website
© Barcode Architects

8 - website
© Maxime Delvaux

106
1 - website
© Stamers Kontor, SLA

2 - website
© Richard Bloom

3 - website
© JAA

4 - website
© David Li

5 - website
© Simon Vine

6 - website
© Eric Staudenmaier

7 - website
© Bureau B+B, Rene Klein, Arjen Smitz

8 - website
© Peter Walker and partners

108 - website
© Ramazan Kabadayi

109
1 - website
© onbekend

2 - website
© onbekend

3 - website
© onbekend

4 - website
© onbekend

5 - website
© onbekend

6 - website
© Vincent Mentzel

114
1 - website
© Architecten CIE

2 - website
© Rene Durr & Lucas Peters

3 - website
© onbekend

4 - website
© Mark Goodwin & Lundhagem

5 - website
© Matthias Van Rossen, Francisco Guillan y Suarez
6 - website
© Raymond Rutting

7 - website
© onbekend

8 - website
© Martin Argyroglo

9 - website
© Ossip van Duivenbode

116
1 - website
© Maaike Polder/ NH Nieuws

2 - website
© Bureau B+B

3 - website
© September architectuur (Job Schroën. Arup en Piet Oudolf)

4 - website
© Vandkunsten

5 - website
© onbekend

6 - website
© Alex Giacomini

7 - website
© White arkitekter

8 - website
© Floris Wouterlood

127
1 - website
© Chris Southwood

2
© Onbekend
3 - website
© Michel Denancé

6 - website
© onbekend

131
1 - website
© Marcel van der Burg, Tom Elst, LEVS architects

2 - website
© Københavns Kommun & Troels Heien

3 - website
© Streetlife

4 - website
© Michael Rosebrock

6 - website
© Onbekend

137
1 - website
© Alex Giacomini

2 - website
© Florian Groehn

3 - website
© JAA

4 - website
© Douglas Mark Black

5 - website
© September architectuur (Job Schroën. Arup en Piet Oudolf)

6 - website
© Onbekend



#sterkerdoorsport

Feyenoord City.

Gemeente Rotterdam