

Technische sessie ruimtelijk-maatschappelijk d.d. 7 december 2016

Programma

In de technische sessie is de vraag naar voren gekomen over mogelijke concurrentie met Hart van Zuid en andere plekken in de stad. In de wethoudersbrief van 15 maart 2016 aan Feyenoord is aangegeven, dat het programma binnen Feyenoord City niet mag concurreren met programma en ontwikkelingen elders in de stad en moet passen binnen het profiel van Stadionpark. Feyenoord heeft daarop voor een aantal onderwerpen marktverkenningen laten uitvoeren, waaruit blijkt dat er marktruimte is. Aandachtspunt is met name de detailhandel, waarvoor de gemeente en de toekomstig ontwikkelaar samen een profiel en strategie moeten ontwikkelen waarmee de concurrentie beperkt blijft en ook de detailhandel in de Veranda onderdeel is van de branchering. Hierbij horen ook duidelijke afspraken het borgen van het sport gerelateerde profiel van de detailhandel. Naast het publiekrechtelijk instrumentarium biedt ook het feit dat de grond waar de detailhandel gepland is, nu eigendom is van de gemeente aanknopingspunten daarvoor.

In de presentatie op 7 december is ook regelmatig de congresfunctie voor het nieuwe Stadion benoemd. Hierbij is de verhouding met het bij Ahoy te realiseren Internationaal Congrescentrum bij Ahoy zeer belangrijk. De nu bedachte ruimtes kennen echter een veel breder gebruik. Gezien de omvang van de ruimtes zullen eventuele congressen een veel kleinschaliger karakter kennen. Feyenoord en Ahoy ebben een gezamenlijke intentie-overeenkomst voor verdere samenwerking getekend.

Ruimtelijke uitwerking

In de technische sessie heeft OMA het concept-masterplan gepresenteerd. Het is een concept-masterplan waarvan verdere uitwerking noodzakelijk is op een aantal punten, waarvan de aansluiting op de omgeving en het voorkomen van unheimische plekken zeer belangrijk zijn. In de position paper wordt daar op teruggekomen.

In de technische sessie is ook ingegaan op het aantal verbindingen om de barrièrewerking van het spoor te minderen. Verderop in deze bijlage is hiervoor een tekening opgenomen waarop de toegevoegde verbindingen staan. Hierop is te zien dat het aantal verbindingen fors toeneemt. De huidige verbindingen lopen over het Varkenoords viaduct (vanaf de kruising Putselaan/Laan op Zuid), het Stadionviaduct en in beperkte mate draagt ook de fietserstunnel bij station Zuid hier nog aan bij. De kwaliteit van deze verbindingen is beperkt: via drukke kruisingen, routes met beperkte ruimte voor langzaam verkeer en routes die voor veel mensen omfietsen of omlopen betekenen. Dit wordt in de plannen voor Feyenoord City fors verbeterd door de toevoeging van de volgende verbindingen:

- Putselaan/Afrikaanderwijk/Parkstad-Veranda/rivier: vanaf de kruising Putselaan/Rosestraat ontstaat een nieuwe verbinding via de concourse van het stadion naar de Veranda en de rivier. Ook vormt dit via de brug over de Stadionweg een aantrekkelijke route naar de Sportcampus
- Hillesluis (Collosseumweg en Slaghekstraat)-Veranda/Feijenoord/rivier: vanuit Hillesluis ontstaan nieuwe routes via de doorgetrokken Collosseumweg in combinatie met een opgang naar de concourse gelijk ten noorden van het Varkenoords viaduct.

- Hillesluis-Feyenoordcity/Sportcampus: met de nieuwe (15 meter brede) brug over het spoor in het verlengde van de Riederlaan ontstaan nieuwe routes naar Feyenoord City en de Veranda aan de ene kant en naar de Sportcampus aan de andere kant.

Hiermee wordt het aantal verbindingen fors verbeterd en is op alle logische routes vanuit de wijken ten westen van het spoor naar het oosten van het spoor sprake van een goede verbinding.

Daarnaast werkt de gemeente aan verbetering van de Buitendijktunnel op korte termijn en wordt op middellange termijn (indien in het kader van onderhoud het Stadionviaduct wordt vervangen) gekeken hoe ook de verbinding via het Stadionviaduct verbeterd kan worden.

Tevens is in de technische sessie gevraagd naar de impact van de geplande brug op Hillesluis. In de MKBA is deze meegenomen in de leefbaarheidseffecten die daar berekend zijn. In de uitwerking van de plannen zal samen met de stakeholders in Hillesluis gewerkt worden aan het creëren van zo veel mogelijk meerwaarde aan Hillesluis (en de andere omliggende wijken). Denk hierbij aan de aantrekkelijkheid van de wijken door meer voorzieningen en een permanent station, meer potentiële klandizie voor de Beijerlandselaan door betere verbindingen met de Veranda en de nieuwe woningen in het Stadionpark en beter bereikbare sportvoorzieningen.

Fasering

In de commissie is de onzekerheid ten aanzien van de ontwikkeling van fase 3 ter sprake gekomen. Ook zonder fase 3 is er nog steeds sprake van een plan met veel meerwaarde voor de stad. Het gebied ten noorden van de Stadionweg is helemaal ontwikkeld met een nieuw waterfront en nieuwe verbindingen langs de rivier. Ook het deel rond de Rosestraat is dan herontwikkeld met de nieuwe routes over het spoor, waarmee ook de Afrikaanderwijk en Parkstad veel beter verbonden worden met het Stadionpark en de rivier. Tevens zullen de ongelijkvloerse verbindingen over de Stadionweg (tijdelijk) en de brug over het spoor op dat moment gerealiseerd zijn.

In de Stadiondriehoek zal de Kuip in ieder geval zijn herontwikkeld. Daarnaast kent het gebied rond de Kuip door het vertrek van de voetbalfunctie uit de Kuip op dat moment mogelijkheden voor herontwikkeling.

Op basis van de huidige inzichten is er het vertrouwen dat fase 3 ontwikkeld zal worden. Er is sprake van een haalbare grondexploitatie voor fase 3 met een relatief beperkte omvang qua investeringen vooraf. Woningbouw is een belangrijke programmacomponent, waarvan de prognose is dat de behoefte in Rotterdam de komende decennia hoog is. Met de herontwikkelde Kuip aan de ene kant en het nieuwe stadion aan de andere kant zijn er reële kansen voor de doorontwikkeling van de Strip.

MKBA: bezoekers

In de technische sessies zijn vragen naar voren gekomen over het aantal bezoekers aan het gebied en de aantallen die in verschillende documenten genoemd zijn. Het huidige aantal bezoekers aan het gebied bedraagt 3 mln, met name bezoekers aan de Kuip en Pathé.

In de plannen van Feyenoord City wordt uitgegaan van ca 6 mln bezoekers aan het hele gebied. De analyse van Van Spronsen met betrekking tot de horeca betreft de bezoekers op niet-wedstrijddagen. De bezoekers aan wedstrijden zijn hieruit dus weggelaten. Daarom komt Van Spronsen op ca 5 mln bezoekers.

In de MKBA wordt gekeken naar de toename van bezoekers. Deze is conservatief bepaald door alleen uit te gaan van de extra bezoekers aan het nieuwe stadion, een beperkt aantal extra bezoekers door de aanleg van de strip met de voorzieningen in de buitenruimte en de bezoekers aan de Kuip/Sportexperience. Dit zijn 2,2 mln extra bezoekers. In totaal is er in de plannen sprake van ca 3 mln extra bezoekers.

MKBA: vergelijking met eerdere MKBA's

In de technische sessie is gevraagd wat de vergelijking is met de MKBA's voor eerdere stadionvarianten. Door Decisio is in 2011 een MKBA opgesteld gebaseerd op de toenmalige plannen als vastgelegd in de structuurvisie. Het resultaat van deze MKBA was + 43 mln inclusief de baten van de Sportcampus.

Daarna is voor een stadionontwikkeling niet meer een volledige MKBA uitgevoerd. Wel zijn deelanalyses uitgevoerd, bv naar de werkgelegenheidseffecten van het nieuwe stadion. Overall kan geconcludeerd worden dat de maatschappelijke baten voor Feyenoord City beter uitvallen dan in vorige varianten.

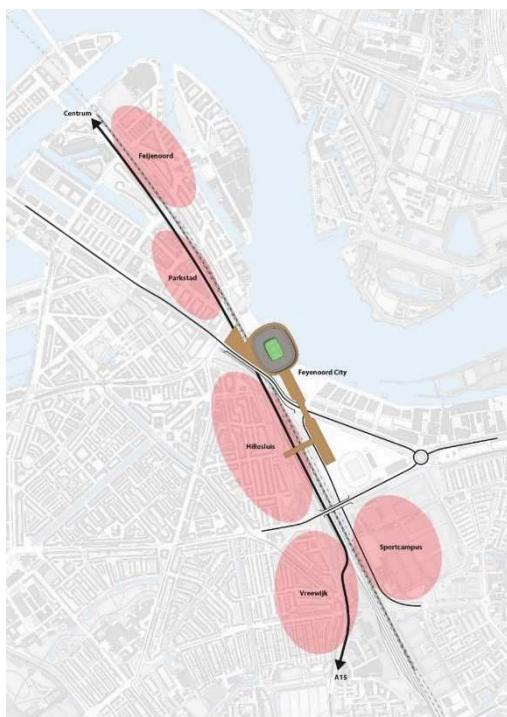
MKBA: extra scenario's

In de technische sessie is gevraagd om een aantal extra scenario's voor de MKBA door te rekenen. Hierbij ging het om de MKBA bij niet doorgaan fase 3, de MKBA bij worstcase scenario voor het Stadion en het inzichtelijk maken van "echte maatschappelijke baten". Deze vraag is aan Twynstra Gudde gesteld. Zij rekenen dit op dit moment door en de resultaten zijn nog niet beschikbaar. Bij het toezenden van het raadsvoorstel wordt deze meegenomen.

Technische sessie Mobiliteit

Snellere en veiligere verbindingen tussen de wijken

Met het doortrekken van de Colosseumweg richting de 2^e Rosestraat worden er voor zowel fietsers als automobilisten veel directere en veiligere routes (met minder conflicten) gecreëerd tussen de wijken Lombardijen, Vreewijk, Feijenoord met het centrum van Rotterdam. Tevens ontstaat er een snelle route vanuit deze wijken met Feyenoord City en het toekomstige stedenbaanstation Stadionpark. Via de doorgetrokken Colosseumweg en een opgang naar de overkluizing van het stadion ontstaan ook voor de voetgangers uit Hillesluis directere routes naar de Veranda en de rivier.



Kruising Laan op Zuid/2^e Rosestraat

Op kruispuntniveau zal het doortrekken van de Colosseumweg onder andere een positief effect hebben op de kruising Laan op Zuid/ 2^e Rosestraat. Dagelijks rijdt er veel verkeer over dit met verkeerslichten geregelde kruispunt. In de hieronder staande figuur staan de verkeersstromen (auto) in één ochtendspitsuur weergegeven.

geparkeerd heeft, wordt vele malen eenvoudiger met de doortrekking van de Colosseumweg omdat zij de drukke en ingewikkelde kruising Laan op Zuid/ 2^e Rosestraat kunnen vermijden.

Robuustheidstoets mobiliteitsstrategie

In de technische sessie is de vraag naar voren gekomen dat wat er gebeurt als een maatregel niet goed werkt. Feyenoord heeft uitgelegd dat men hier strak op wil sturen met een koppeling van vervoerswijze aan ticket. De komende jaren worden de maatregelen ingevoerd en getest. Dit geeft de mogelijkheid om bij te sturen en het actieplan bij te stellen. Hierbij kan bijvoorbeeld ook sterker worden ingezet op vervoer over water dan waar nu op ingezet is.

Daarbij is het mobiliteitsplan robuust en kan het afwijkingen van de geschetste modal split hebben. Allereerst is er bijvoorbeeld op een zondagmiddag te zien dat er met het mobiliteitsplan meer bezoekers naar het stadion vervoerd kunnen worden dan er capaciteit is in het stadion. Mochten er bijvoorbeeld minder mensen met de trein naar het stadion komen, kunnen we nog steeds 63.000 mensen op een goede manier naar het stadion vervoerd worden.

Maar ook in het geval er meer auto's naar het stadion komen, dan is dit nog goed te hanteren. Het is van belang te realiseren dat de basissituatie in het mobiliteitsplan niet vergelijkbaar is met de huidige situatie rond de wedstrijd. In vergelijking met de huidige situatie is er sprake van fors minder auto's. Het aantal auto's richting gebied en omgeving is veel lager dan nu (ca 4.000 straks in plaats van 10.000 nu).

Daarnaast kan de capaciteit van het netwerk beter benut worden. De toeleidende routes zijn meer gespreid, waar nu veel verkeer over de stadionrotonde (waar ook veel trams over rijden). De bussen van spelers en uitsupporters (waarvoor het verkeer zo 10 minuten stilstaat) kunnen meer buiten de hoofdroutes gehouden worden en er is minder sprake van afsluitingen, waardoor verkeer andere routes moet zoeken. Als laatste zijn er zijn minder conflicten tussen auto's en trams/voetgangers. .

Hiermee is er sprake van een robuust systeem, waarmee meer autoverkeer eventueel opgevangen kan worden. Het is vooral van belang dat op dat moment het parkeren voor deze extra auto's goed gereguleerd wordt. Hierbij kan gedacht worden aan het gebruiken van garages op de Kop van Zuid of het huren van parkeerplaatsen bij bedrijven in de omgeving.

Volle trams

In de technische sessie is ook de drukte van de trams ter sprake gekomen. In de huidige situatie maken 3000 tot 4000 bezoekers gebruik van de tram. Het merendeel van deze bezoekers stapt in en uit bij de halte Stadionweg. Een klein deel komt gelopen van de verder weg gelegen halte Breeplein. De RET zet momenteel extra trams in die rijden van Rotterdam Centraal naar de Kuip. Kort voor aanvang van de wedstrijd en direct na afloop van de wedstrijd zitten zij vol. Na het laatste fluitsignaal is het dringen bij de halte Stadionweg.

Dit probleem wordt veroorzaakt door:

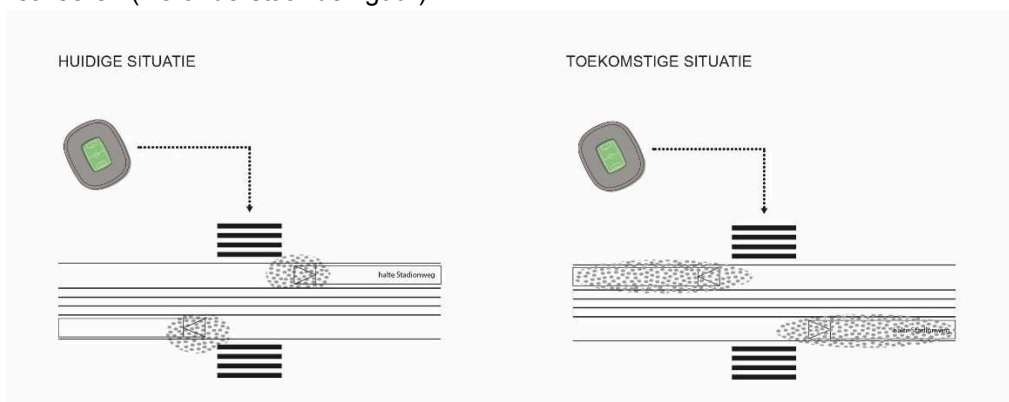
- Een grote stroom supporters die direct na afloop allemaal het gebied willen verlaten
- De inrichting van de halte waarbij supporters zich in grote getalen ophouden bij de eerste deur van de halterende tram (zie foto).



In het kader van de ontwikkeling van Feyenoord City wordt een aantal maatregelen getroffen die de huidige tramproblemen oplossen en tegelijkertijd zelfs mogelijkheden biedt om meer mensen met de tram naar het nieuwe stadion te vervoeren. Buiten de inzet van peakshaving zijn dat de volgende fysieke maatregelen:

- De realisatie van 2 extra tramhaltes op korte afstand van het nieuwe stadion (Laan op Zuid en Putselaan) waardoor bezoekers van het stadion niet de beschikking hebben over 1 halte (Stadionweg), maar zich kunnen spreiden over 3 haltes (Stadionweg, Laan op Zuid en Putselaan).

- Een andere inrichting van de tramhaltes om het instappen te vergemakkelijken en de doorstroming op de halte te verbeteren door de toegang aan de achterzijde van de halte te realiseren (zie onderstaande figuur).



Ook de dienstregeling verandert; zo wordt een extra trampenel ingezet van Maashaven naar Lombardijen (via de nieuwe halte op de hoek Putselaan/Beijerlandse laan). Door inkorting van de pendel naar Rotterdam Centraal, wat mogelijk is door de nieuwe keerlus bij Wilhelminaplein kan een deel van de trams een ingekorte route rijden, waardoor de frequentie omhoog kan. Tevens is dit robuuster in geval van calamiteiten op de route naar Rotterdam Centraal. Een deel van de trams zal gewoon doorrijden naar Rotterdam Centraal. Een ingekorte lijn naar Wilhelminapier is voor een deel van de reizigers ook prima gezien de overstap op de metro. Uit de herkomsten blijken er voldoende mensen langs Randstadrail te wonen voor wie dit een prima verbinding is, juist ook als Wilhelminaplein het beginpunt van de tram is en er daarmee ook plek in de tram is.

Technische sessie financiën

In de technische sessie zijn geen openstaande vragen genoteerd. Wel hieronder een paar onderwerpen verduidelijkt.

Gemeentelijke grond

In de technische sessie leek niet alles volledig duidelijk wat betreft de verschillende onderwerpen met betrekking tot de grond.

Op dit moment bezit de gemeente op verschillende plekken grond ter plekke van Feyenoord City, namelijk:

- De meest zuidelijke plot van Parkstad (fase 1). Dit was lang een reservering voor een stadsbrug. Bij de gebiedsvisie Stadionpark hebben wij u voorgesteld de reservering te laten vallen. Deze opbrengst maakt ook geen onderdeel uit van de grondexploitatie Parkstad
- De locatie tussen de Gamma en het parkeerterrein (fase 1). Deze locatie was onderdeel van de Veranda, maar maakt geen onderdeel uit van een grondexploitatie
- De grond onder en rond het Shell tankstation naast het Varkenoords viaduct (fase 1): het tankstation is in concessie uitgegeven

De gronden van fase 1 worden ten behoeve van de ontwikkeling verkocht aan de ontwikkelaar. In de grondexploitatie van Feyenoord City zijn deze voor € 10 mln. opgenomen. Uit deze opbrengst voor de gemeente moeten in ieder geval de kosten van het beëindigen van de concessie voor het tankstation vergoed worden.

En met betrekking tot fase 3 van de planontwikkeling:

- De Olympiaweg en de parkeerstrook er naast.
- De parkeerterreinen rond de Kuip.

Voor de gronden voor fase 3 zal de transactie pas later in de tijd plaatsvinden. De waardebeoordeling zal ook pas op dat moment plaatsvinden.

De grondtransactie voor de erfpacht staat hier volledig los van. Dit betreft de gronden (en het water) onder het nieuwe stadion die nu privaat bezit zijn (of in het geval van het water in bezit van het Rijksvastgoedbedrijf). De gemeente bezit geen gronden die nodig zijn voor de bouw van het stadion zelf. De uitvoerder van de grondexploitatie zal deze gronden verwerven en bouw- en woonrijp maken. De gemeente zal deze grond vervolgens, op het moment dat er voldoende zekerheid is over de realisatie van het stadion, aankopen om deze in erfpacht uit te geven. De aankoop-waarde wordt bepaald door een onafhankelijke taxatie van de verwervingskosten en de kosten van het bouw- en woonrijp maken. In de technische sessie is gevraagd naar de werking bij een eventuele hogere verwervingsprijs. In de businesscase van de grondexploitatie van Feyenoord City is rekening gehouden met een aankoopwaarde van € 60 mln. prijspeil 2016. Met indexering tot het moment van aankoop door de gemeente en het afsluiten van het erfpachtcontract komt dit op € 64 mln. Het is de intentie om met Feyenoord de afspraak te maken om op basis van marktconformiteit en taxatie aan te kopen met een

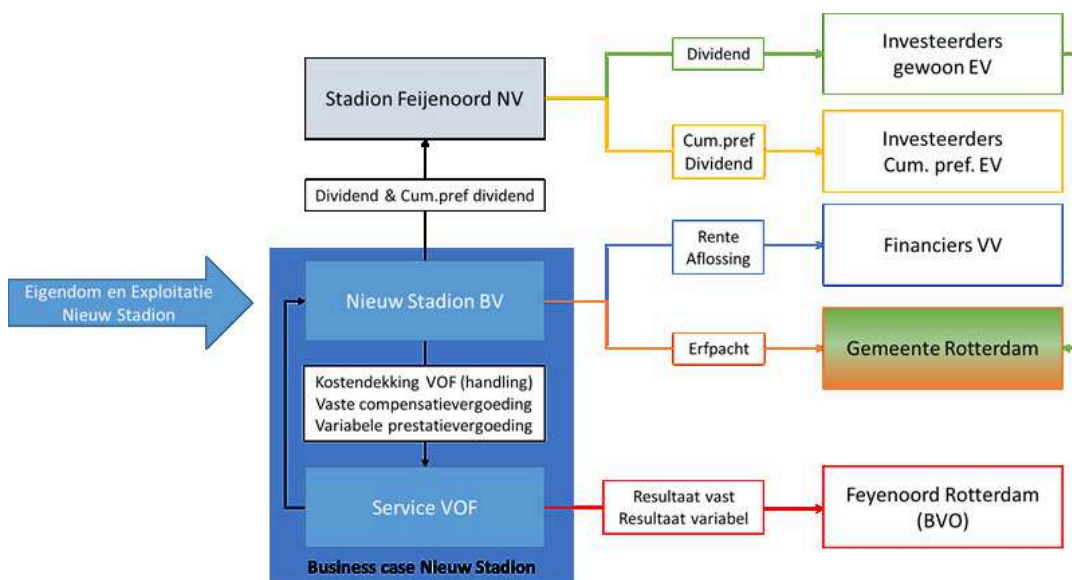
maximum van € 60 miljoen, prijspeil 2016. In de position paper en bijbehorend raadsvoorstel zal dit verder uitgewerkt zijn.

Structuur

In de toekomstige organisatiestructuur voor de exploitatie van het stadion neemt de “Service-VOF” een belangrijke plaats in. Deze Service VOF is een rechtspersoon die specifiek wordt opgericht om de samenwerking tussen Nieuw Stadion BV en Feyenoord Rotterdam NV vorm te geven. De VOF verzorgt de organisatie en commercie rondom wedstrijden en evenementen en de exploitatie van het Nieuwe Stadion. De VOF ontvangt hiervoor een “handling-fee”. De zeggenschap in de VOF wordt uitgeoefend door Nieuw Stadion BV en de BVO.

Nieuw Stadion BV is in de structuur de eigenaar en exploitant van het stadion, waarbij de uitvoering van de exploitatie, zoals hiervoor beschreven, wordt opgedragen aan de Service VOF. Alle aandelen van Nieuw Stadion BV zijn in eigendom van Stadion Feijenoord NV. Het eigen vermogen voor het nieuwe stadion (private investeerders, en gemeente Rotterdam) wordt aangetrokken door Stadion Feijenoord NV, waarbij deze zich verplicht om dat in zijn geheel aan te wenden voor het eigen vermogen van Nieuw Stadion BV. De gemeente zal dus bij een deelname aan het eigen vermogen voor het nieuwe stadion (gewone) aandelen in Stadion Feijenoord NV verkrijgen, waarbij zowel het risico als het rendement op deze aandelen 1-op1 gekoppeld wordt aan Nieuw Stadion BV. Deze koppeling wordt juridisch vastgelegd (zogenoeten “ringfencing”). Ook de zeggenschap van de gemeente ziet op directe zeggenschap ten aanzien van Nieuw Stadion BV.

Onderstaand schema¹ vat dit nog eens samen.



Onderbouwingen

¹ de uitkeringen en betalingen in het schema hebben ieder een eigen positie in de waterval (prioriteiten en voorrang). De waterval is opgenomen in de openbare presentatie naar aanleiding van de technische sessie van 26 januari.

Bezoekersaantallen

In de technische sessie is aangegeven, dat een aantal commissieleden de bezoekersaantallen hoog vinden. Feyenoord wil hierbij benadrukken dat hierbij sprake is van een langjarig gemiddelde. Het ene seizoen zal het minder zijn, het andere seizoen meer. Daarbij is het ook over een seizoen een gemiddelde. Tegenover topwedstrijden die uitverkocht zijn staan andere wedstrijden die minder dan het gemiddelde zullen trekken. Gezien de uit onderzoek blijkende potentie zou Feyenoord meer publiek kunnen trekken. Uit ervaringen in het buitenland blijkt dat het niet dimensioneren van het stadion op de topwedstrijden de andere wedstrijden juist een betere bezetting kennen. Daarnaast is het aantal wedstrijden conservatief ingeschat. Dit is er 1 minder dan nu. Bij een succesvol seizoen, waarbij Feyenoord bijvoorbeeld ver in de beker komt kunnen dit makkelijk meer wedstrijden zijn. Op dat moment zullen de bezoekersaantallen over het hele seizoen ook stijgen.

Publiekscatering voetbal

In de technische sessie is het gegaan over de stijgende horecabestedingen van de voetbalbezoekers. Feyenoord wil benadrukken dat dit niet zo zeer betekent dat iedere bezoeker meer gaat uitgeven. De meeste winst is te bereiken doordat de bezoekers die nu niets besteden vanwege de beperkte beschikbaarheid (wachtrijen, geen zicht op veld, grote afstand tot de tweede ring) en beperkte openingstijden bij een grotere beschikbaarheid wel wat zullen besteden.