

NOTITIE

Overleg:
Stuurgroep Stadionpark
d.d. 21.03.2017

- Ter besluitvorming
 Ter bespreking
 Ter informatie

Stadsontwikkeling

Ambt. opdrachtgever:
Emile Klep

Steller: W.Verhagen
Email: W.Verhagen@rotterdam.nl
Telefoon: 06-1220760158

Onderwerp

Mobiliteit Feyenoord City

Gevraagde beslissing

1. Instemmen met gekozen lijn
2. Instemmen met gekozen proces

Toelichting

Mobiliteit is in de besluitvorming over Feyenoord City een belangrijk aandachtspunt. In de besprekingen met de commissie en individuele gesprekken met raadsleden komen diverse vragen en zorgen naar voren. Deze betreffen met name de haalbaarheid van de gedragsverandering (met betrekking tot vervoerwijzekeuze) en of er voldoende parkeerplaatsen in het plan opgenomen zijn in relatie tot de overlast in de omgeving.

Naar aanleiding van de vragen is aan Goudappel (inhoudelijk plan) en Witteveen+Bos (kosten) gevraagd een externe toets uit te voeren op het mobiliteitsplan. De voorlopige externe toets is kritisch, met name ten aanzien van de gedragsverandering. Naar aanleiding van de externe toets heeft wethouder Langenberg een gesprek gevoerd met Feyenoord (Jan van Merwijk, Frank Keizer en mobiliteitsmanager Stephan Kerstens). Feyenoord heeft daarin aangegeven acties uit te voeren om het verhaal te versterken. Zij hebben daarvoor een extern bureau aangehaakt, gespecialiseerd in gedragsverandering. Met Feyenoord is afgesproken dat dit uiterlijk 3 april leidt tot een brief van Feyenoord met een aanvulling op het mobiliteitsprogramma naar aanleiding van de externe toets. Bij de brief horen:

1. een verdiepingsslag met betrekking tot gedragsverandering resulterend in een plan van aanpak
2. gedetailleerd uitvoeringsprogramma met de acties die al in gang zijn gezet of op korte termijn in gang worden gezet
3. terugvaloptie: wat zijn de consequenties als niet de hele gedragsverandering bereikt wordt
4. In kaart brengen afsluitingen wijken en welke maatregelen en kosten daarmee gemoeid zijn

Dit moet resulteren in een verhaallijn die tegemoet komt aan de belangrijkste bezwaren van de externe toets en die het goede frame naar de gemeenteraad zet. Komende weken gebruiken we ook om te bepalen wat er in brief Feyenoord of begeleidende wethouderbrief naar de gemeenteraad komt.

Wethouder Langenberg zal de uitkomsten 4 april in het college toelichten, waarna het pakket (externe toets en aanvullende documenten) middels een wethouderbrief naar de gemeenteraad kan. Planning is dan 12 april commissiebespreking in aanloop naar gemeenteraad van 20 april. Hier zit een risico van uitstel in, maar het niet versterken van het dossier op dit punt heeft een nog groter risico in zich.

In deze notitie wordt ingegaan op de hoofdlijnen van de externe toets op inhoud, de verhaallijn qua opzet en een korte omschrijving van de achterliggende notities waar nu aan gewerkt wordt.

Externe toets inhoudelijk programma

Het mobiliteitsplan kent een aantal sporen:

1. Vrijwillige gedragsverandering door verbeteren alternatieven voor de auto
2. Sturing door koppeling vervoerswijze aan ticket
3. Peakshaving
4. Verbeteren functioneren mobiliteitsnetwerk door ontvlechting van bezoekers- en vervoersstromen.

Hiermee worden twee doelen nagestreefd, nl faciliteren nieuw stadion en verminderen huidige overlast.

De externe toets is kritisch. Men geeft aan dat het kan werken, maar dat er risico's aan vast zitten en dat echt alle maatregelen uitgevoerd worden. Met name ten aanzien van gedragsverandering is men kritisch. Concreet stelt men:

1. Vrijwillige gedragsverandering zal een stukje plaatsvinden, maar zal zonder sturing beperkt zijn. Ook omdat een aantal alternatieve vervoerswijzen (met name tram en trein) vol zullen blijven.
2. Koppeling vervoerswijze aan ticket: dit valt of staat met handhaving. Daarbij ziet men risico voor ontwijking en of het juridisch haalbaar is om alle "smoezen" daadwerkelijk te controleren. De mate van ontwijking hangt volgens de externe toets in grote mate af van het gelijktijdig inzetten van parkeermaatregelen (afsluiting van wijken of hoog evenemententarief). Draagvlak voor de maatregelen en continu aandachtspunten.
3. Peakshaving: voor de wedstrijd acht men de doelstellingen haalbaar en zelfs conservatief. Na de wedstrijd is men kritischer. Tegelijk constateert men dat door de drukte in de verschillende modaliteiten een deel van de mensen zal kiezen voor langer verblijf in plaats van in de rij staan. Overall conclusie: als de goede mogelijkheden er zijn en er staat financieel voordeel tegenover is de beoogde peakshaving reëel.
4. Verbeteren mobiliteitsnetwerk: conclusie is dat de voorgestelde maatregelen bijdragen aan de robuustheid van de verkeersstructuur en de directheid van de verbindingen.
5. De verkeersdoorstroming zal bij uitvoering van het mobiliteitsplan fors worden verbeterd, al zullen verkeersregelaars nodig blijven.

Conclusie/verhaallijn

Overall zal de externe toets de raadsleden die al kritisch zijn niet overtuigen, maar juist sterken in hun kritische houding. Tegelijk moet daarbij aangetekend worden, dat wat de raadsleden willen bereiken niet alleen het faciliteren van de uitbreiding is, maar ook het oplossen van de huidige problematiek van parkeren in de wijken. Als er geen geloof is in gedragsverandering, leidt dat tot de conclusie dat de huidige overlast een gegeven is, met of zonder nieuw stadion.

Het advies is de reactie via de volgende lijnen op te zetten:

1. Gedragsverandering is wenselijk, maar niet makkelijk. Het verbeteren van de alternatieven is belangrijk. In die zin wordt er wezenlijk aanbod en comfort uitgebreid, wat het voor deel mensen echt beter maakt: vervoer over water uit Capelle/Krimpen, georganiseerd busvervoer, fietsenstallingen, extra trampendel. NB Zonder een echt wezenlijke aanvulling in het stedelijk OV-systeem, is dit wel het maximum wat we kunnen bieden.
2. Feyenoord neemt dit serieus. Men is bezig met het verder uitwerken van het actieplan en het voorbereiden van de acties voor komend seizoen. Verder is Xtnt als professioneel bureau op het gebied van gedragsverandering en mobiliteit aan de organisatie toegevoegd. In de aanpak is deze component toegevoegd, waaronder het omgaan met de weerstand bij de bezoekers om ook daadwerkelijk hun gedrag te veranderen.
3. Feyenoord is bereid een mobiliteitscontract met de gemeente uit te werken, met daarin ook financiële incentives. De financiële incentives moeten in verhouding staan tot de kosten van Feyenoord en eventuele aanvullende maatregelen voor het afwikkelen van meer autoverkeer en/of extra parkeermaatregelen. Het is belangrijk dit mobiliteitscontract uiterlijk eind 2017 af te sluiten. Op dat moment moeten ook de door Goudappel aanbevolen documenten (communicatieplan en gedetailleerdere uitwerking systeem koppeling met tickets) er zijn. Het mobiliteitscontract is als voorwaarde opgenomen in het position paper, alsmede de verantwoordelijkheden die bij Feyenoord liggen.

4. Om gedragsverandering echt tot stand te laten komen, zal de gemeente (in lijn met conclusie externe toets) wel bereid moeten zijn om ook echt parkeerbeleid te voeren in de omgeving op evenementdagen.
5. Voor parkeren het goede verhaal
 - a. Huidige situatie:
 - i. in directe omgeving van het stadion ca 3000 parkeerplaatsen gerelateerd aan Feyenoord en 1000 parkeerplaatsen op bedrijventerreinen.
 - ii. Ca 6000 auto's parkeren tot ca 25 minuten lopen (voor deel mensen, m.n. die in IJsselmonde parkeren, zal vanaf hun huidige parkeerplek de loopafstand naar het nieuwe stadion nog toenemen)
 - b. Nieuwe situatie:
 - i. In directe omgeving 3100 parkeerplaatsen gerelateerd aan Feyenoord
 - ii. 900 plaatsen bij Maasstad Ziekenhuis (lopen of pendel)
 - iii. Ca 6000 auto's op afstand (reistijd max. 25 minuten)
 - c. We denken met koppeling ticket-vervoerswijze en parkeerbeleid in omgeving naar de nieuwe situatie toe te kunnen groeien. Nieuwe bezoekers zullen relatief makkelijk te bewegen zijn voor een andere vervoerswijze of parkeren op afstand te kiezen. Zoals te zien in de aantallen zijn het vooral de huidige bezoekers die in de wijken parkeren die tot andere gedrag bewogen moeten worden. Dit betreft echter het beperken van de huidige overlast.
6. We begrijpen de zorg of dit voldoende zal zijn en of er niet parkeren bij het stadion moet zijn. Er is daarom gekeken naar een terugvaloptie: welke parkeergelegenheid is er extra te organiseren in de omgeving van het stadion en wat betekent dit voor de bereikbaarheid. Daarbij is er ook meegenomen dat toch een deel van de mensen in de omliggende wijken zal parkeren, bv omdat iemand ze een bezoekerskaart geeft. Indien 10 a 20% van de parkeerders in de wijken daar blijven parkeren, zal het autonetwerk met de maatregelen uit het mobiliteitsplan voldoende blijven functioneren, er vanuit gaande dat het parkeren in de wijken zich zal spreiden net als in de huidige situatie. Met de ontvlechtingmaatregelen (zowel voetgangersbruggen als spreiding autoroutes), alternatieve route voor bv busprotocol en minder benodigde afsluitingen van hoofdwegen verbetert de situatie qua beschikbare capaciteit ten opzichte van de huidige situatie.

De komende maanden (met als uiterste deadline eind 2017) moeten de verschillende sporen samenkomen in een uitgewerkte en geïntegreerd programma, waar in het mobiliteitscontract afspraken gemaakt kunnen worden. Hierin komen samen:

1. Uitwerking acties Feyenoord, waaronder
2. concrete afspraken met vervoerders en eigenaren parkeerfaciliteiten (zowel basis als fall back)
3. uitwerking exploitatie en prijsstellingen
4. Uitgewerkte planning fysieke maatregelen mobiliteitsprogramma (bv afstemming met onderhoud, gereed komen maastunnel, etc.)
5. Uitwerking aanpak XTNT
6. Financiële incentives, vast te stellen in verhouding tot financiële inspanningen Feyenoord en inschatting extra investeringen gemeente bij niet halen doelstellingen

Aanvullende producten

Gedetailleerd uitvoeringsprogramma Feyenoord City

Door Feyenoord City is een actieplan opgesteld om te werken aan de gedragsverandering. Dit zat in de oorspronkelijke rapportage wat weggestopt in een bijlage. De nieuwe rapportage, (Voortgangsrapportage) geeft een verbeterd en diepgaander overzicht van de concrete acties die Feyenoord al in de pijplijn heeft zitten voor komende maanden en komend jaar en de samenhang met de andere acties/maatregelen in het mobiliteitsplan. Het goed en vooral overzichtelijk krijgen van deze rapportage vergt nog inzet. Dit is gesignaleerd en Feyenoord heeft aangegeven hier extra effort in te steken. Dit is noodzakelijk om het goede product tijdig voor de bespreking in de commissie te hebben.

Plan van aanpak gedragsverandering

Feyenoord heeft ingezien dat ten opzichte van de huidige organisatie meer kennis op het gebied van gedragsverandering en mobiliteit toegevoegd dient te worden. Hiertoe is het gespecialiseerde bureau Xtnt gevraagd een bijdrage te leveren. Zij zullen een verdiepingsslag maken met betrekking tot de gedragsverandering. De aanpak berust op de volgende 6 gedragskundige pijlers:

1. Helder benoemen doelgroepen en hun belangrijkste karakteristieken en daarbij het gewenste en ongewenste gedrag
2. Gedragsverandering (en vasthouden aan oud gedrag) gebeurt deels bewust en deels onbewust. Aangegeven zal worden waar bewuste en onbewuste beïnvloeding elkaar in het plan raken.
3. Het benoemen van motieven en weerstanden bij voorgenomen gedragsveranderingsmaatregelen en aangeven hoe deze kunnen worden versterkt resp. verminderd
4. Advies over vormgeven van feedback, zodanig dat doelgroep(en) dit (kunnen) gebruiken om hun gedrag daadwerkelijk bij te stellen
5. Sociale beïnvloeding (mensen vinden het belangrijk wat anderen doen en hoe ze over hun denken): XTNT levert op basis van gedragswetenschappelijke onderbouwing en praktijkervaring de noodzakelijke ingrediënten om sociale beïnvloeding in het Mobiliteitsplan te benutten en waar dit zinvol en noodzakelijk is en geeft aan waar sociale beïnvloeding – gerelateerd aan de voorgenomen maatregelen – contraproductief kan uitpakken en hoe dit vermeden kan worden.
6. De plannen wat betreft voorzieningen en infrastructuur vormen daarom een belangrijke schakel in het Plan van Aanpak dat XTNT opstelt. XTNT geeft adviezen hoe enerzijds de wisselwerking tussen voorzieningen en infrastructuur en gedragsbeïnvloeding anderzijds, kan worden verbeterd.

De aanpak zal met de invulling op deze pijlers ook handvatten bieden om opmerkingen en twijfels van raadsleden te weerleggen. Deze gaan juist vaak over hoe mensen zich gedragen en hun psychologie. Xtnt is hier juist in gespecialiseerd en kan aangeven hoe daar mee omgegaan kan worden, ondersteund door theorie en praktijkvoorbeelden uit andere cases.

Terugvaloptie

In beeld wordt gebracht hoeveel extra parkeergelegenheid te organiseren is als de gedragsverandering niet in voldoende mate te organiseren is. Achtergrond is dat het in dat geval beter is om gereguleerd parkeren aan te bieden, dan dat mensen in de wijken parkeren of het stadion niet doen mijden (dus van hun bezoek afzien).

Gekeken wordt naar:

- de directe omgeving van het stadion, bv parkeren op bedrijventerrein Stadionweg-Oost (ca 600), extra dubbelgebruik met programma Feyenoord City en eventueel dubbelgebruik met parkeren in de Sportcampus (aantal te bepalen, ook afhankelijk van functies in noord-oosthoek Sportcampus). Nadeel van deze parkeerplaatsen is dat ze de nu voorziene aanrijdroutes gebruiken. Extra infrastructurele maatregelen of sturen op doelgroepen en daarmee spreiding in de tijd is daarbij noodzakelijk.
- Op iets grotere afstand (binnen de loopafstanden, die nu ook gelopen worden) zijn extra parkeerplaatsen te regelen op de volgende locaties. Hierbij kan gedacht worden aan bedrijventerrein de Laagjes, Maastoren, Wilhelminapier, UWV, Unilever, Keizerswaard. Voor deze in totaal ruim 2000 plaatsen geldt dat deze ontsloten worden via routes die voor de nu bedachte voorzieningen nog niet gebruikt worden. Welke parkeerplaatsen daadwerkelijk beschikbaar zijn, hangt af van gesprekken met de eigenaren en gebruikers. Van bv bedrijventerrein stadionweg-oost weten we dat ze (vorig jaar) bereid zijn hun terrein beschikbaar te stellen, als het maar goed gereguleerd wordt en goed opgeruimd wordt.
- het faciliteren van parkeren op de Olympiaweg (250-500 plaatsen), waarbij groot aandachtspunt is het parkeren te reguleren en nadeel is dat dit ook aanrijdroute naar garage fase 3 is.
- Voor de langere termijn geldt dat bekeken kan worden of in fase 3 van de ontwikkeling extra parkeren gerealiseerd kan worden. De financiële consequenties hiervan zijn nog niet inzichtelijk gemaakt.

Hier bovenop is gekeken wat er gebeurt als 10 tot 20% van de parkeerders toch in de omgeving blijft parkeren. Men ontwijkt het systeem van Feyenoord met een smoes of truc en is bereid te betalen of krijgt bezoekerskaart van iemand in de wijk. Er van uitgaande dat dit parkeren niet geconcentreerd in één wijk plaats vindt zal de impact op het netwerk relatief beperkt zijn.

Met het mindere aantal auto's, de spreiding van routes en de andere ontvechttingsmaatregelen zal het mobiliteitsnetwerk dit relatief goed kunnen afwikkelen. Een enigszins mindere situatie tijdens evenementen zal altijd aanwezig zijn.

Afsluitingen wijken

Er is een verkenning naar de wijken in de omgeving van het stadion om te bepalen wat de mogelijkheden tot afsluiten zijn. De huidige acceptabele looptijd van 15-20 minuten (ca 1600 meter) in ogenschouw nemend zouden circa 80 – 90 straten in de wijde omgeving van het nieuwe Stadion afgesloten moeten worden. Om bewoners, ondernemers en bezoekers van winkels in Feijenoord en IJsselmonde tijdens een evenement toegang te verlenen tot hun woning en bedrijf, zullen bij het fysiek afsluiten van wijken duizenden ontheffingen verleend moeten worden.

De hoeveelheid af te sluiten plekken verschilt sterk per wijk. Voor Bloemhof/Hillesluis geldt bv dat het zeer waarschijnlijk wenselijk is om de Beijerlandse laan open te houden. Alle zijstraatjes behoeven dan een afsluiting.

Op basis van de verkenning tot dusver zijn de volgende conclusies te trekken:

1. Een beperkt aantal wijken (Sportdorp, Zomerland, Vreewijk, Kreekhuzen) zijn relatief eenvoudig af te sluiten voor evenementenbezoekers. Voor de Veranda lijkt dit qua structuur ook een goede mogelijkheid maar moet ook met de betrokken ondernemers bekeken worden wat acceptabel is. Dit betekent wel dat voor deze wijken een ontheffingssysteem opgezet dient te worden vergelijkbaar met Sportdorp nu. Voor Zomerland en Kreekhuzen geldt dat deze bij het nieuwe stadion wel op grotere afstand komen te liggen, waarmee afsluiting wellicht minder noodzakelijk is.
2. De andere wijken zoals Bloemhof vergen veel meer afsluitingen. Hiermee is het de vraag of afsluiting hier de meest efficiënte maatregel is. Ook moet bedacht worden dat hoe meer gebieden worden afgesloten, hoe meer ontheffingen verleend dienen te worden. Een evenemententarief, mits hoog genoeg, is voor deze wijken een betere maatregel.

Bij bovenstaande afweging speelt tevens de beantwoording mee van de commissievraag of dit met plaatjes/pollers vorm gegeven kan worden. Dit wordt in eerste instantie niet als positief gezien, ook gezien de ervaring in andere steden. Hierbij blijkt dat het systeem de toegankelijkheid van hulpdiensten verslechterd, er congestie en wachtrijen kunnen optreden voor de paaltjes, er kans op aanrijdschade is en het systeem in praktijk zeer storingsgevoelig is waardoor er niet alleen hoge investeringskosten (ca 6 mln; 65.000 euro per installatie x 90) maar ook hoge structurele exploitatiekosten mee gemoeid zijn om de wijken in de omgeving van het nieuwe stadion af te sluiten. Voor een specifieke wijk kan het mogelijk nog te overwegen zijn, maar behoeft dit andere verdieping op de argumenten voor een dergelijk systeem in vergelijking met de genoemde nadelen.

Externe toets op kosten

Ten aanzien van de kosten is erin bijgevoegde concept-rapportage nog sprake van een prematuur concept. Een aantal onderwerpen zijn harder opgeschreven dan bedoeld of niet correct (waar omissies in informatie zijn geconstateerd die er wel in bleek te staan).

Daarnaast is er een misverstand over de scope van het programma. Er zijn meer ramingen verricht dan er uiteindelijk in het gemeentelijk programma zijn geland. Omdat alle ramingen in het ramingsdocument van het I-bureau waren opgenomen heeft dit tot verwarring geleid. De aansluiting van de ramingen op het programma is inmiddels verhelderd.

Ten aanzien van de ramingen wordt in algemene zin geconstateerd dat er sprake is van voldoende diepgang en een juist prijsniveau. Ook voor directe kosten zijn geen grote verschillen geconstateerd en lijkt normaal prijsniveau gehanteerd. In de concept-rapportage wordt geconstateerd dat de gehanteerde opslagen lager zijn dan dat Witteveen zou hanteren. Hiervoor is nog nadere informatie geleverd en vindt nog overleg plaats met Witteveen. Het verschil zit hem voor een deel in onderwerpen waar Witteveen percentages hanteert en in de ramingen onderwerpen concreet ingerekend zijn (bv leges). Op een enkele opslag is er een verschil van inzicht. Ten aanzien van de risicoreserveringen worden de door Witteveen geciteerde % niet herkend. Witteveen raadt risicoreserveringen onder de 10% af: in de ramingen van de in het gemeentelijk programma opgenomen projecten zijn percentages van 10% of hoger gehanteerd (zeker de helft heeft 15 tot 20%). Daarnaast is op

programmaniveau nog 15% risico-opslag toegevoegd, die niet in de analyse is meegenomen. De verwachting is dat deze informatie leidt tot een externe toets met een beperkte afwijking van de huidige raming

Investeringsprogramma

Het mobiliteitsprogramma wordt nu omgezet in een investeringsprogramma ten behoeve van het IFR. Er is sprake van een voorlopige planning, waarbij afstemming met onderhoud en afstemming met derden als Prorail en MRDH nog moet plaatsvinden. Tot 2021 doen we alleen no regretmaatregelen, die ook in de huidige situatie goed zijn voor de mobiliteit naar het stadion en/of de stad. Dit betekent dat de aanleg van de keerlus Wilhelminaplein in 2020 (direct na Maastunnel) gepland staat en de maatregelen voor de nieuwe trappendel pas richting opening van het stadion.

Voor 2018 worden de volgende maatregelen voorgesteld:

1. Omlappen tramhalte stadionweg
2. Directe toegang parkeergarage Veranda
3. Verbeteringen Veranda (deel budget)
4. Eerste aanlegsteigers t.b.v. vervoer over water (i.c.m. parkeren op afstand)
5. Kleine verbeteringen parkeren op afstand Beverwaard
6. Herprofileren Olympiaweg (indien deze daadwerkelijk open gaat voor warmteleiding)