



Aan de Gemeenteraad

Geachte raadsleden,

In deze brief gaan we allereerst in op de aanvullende informatie betreffende mobiliteit Feyenoord City, ten tweede behandelen we de openstaande moties en toezeggingen voor Stadionpark, en tot slot gaan we in op de openstaande vragen die de raadsleden in de commissie BWB van 29 maart aan het college hebben gesteld.

Leeswijzer

1. In hoofdstuk één over mobiliteit gaan we achtereenvolgens in op:
 - de externe toets op het mobiliteitsplan van Feyenoord door Goudappel Coffeng plus de daarbij horende bijlage van Witteveen en Bos (bijlagen één en twee);
 - de aanvullende informatie van Feyenoord, mede naar aanleiding van de externe toets en vragen gesteld tijdens de commissiebehandeling (bijlagen drie tot en met vijf);
 - het oordeel van het college naar aanleiding van de externe toets en de aanvullende informatie van Feyenoord.
2. In hoofdstuk twee gaan we in op de openstaande moties en toezeggingen.
3. In hoofdstuk drie gaan we in op de openstaande vragen die de raadsleden in de eerste termijn in de commissie BWB van 29 maart bij de behandeling van de haalbaarheidsstudie van Feyenoord City en de gemeentelijke position paper hebben gesteld. We hebben in deze brief getracht de onderwerpen zoveel mogelijk te clusteren, en bij de onderwerpen de politieke partijen te noemen die daarover een vraag of vragen hebben gesteld. Naar aanleiding van deze behandeling is het raadsvoorstel ook aangepast (bijlage zes).

H1 Mobiliteit

Externe toets mobiliteit

Naar aanleiding van de bespreking van Feyenoord City in uw commissie BWB van 8 februari heeft het college Goudappel Coffeng opdracht gegeven een externe toets uit te voeren op het mobiliteitsplan Feyenoord City. De rapportage van Goudappel Coffeng doen we u hierbij toe komen.



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.

Deze verschillende sporen zijn in de externe toets tegen het licht gehouden.

Goudappel geeft aan dat het geheel kan werken, maar dat er gezien de omvang van de opgave risico's aan vast zitten en dat alle maatregelen uitgevoerd worden. Met name ten aanzien van gedragsverandering is Goudappel kritisch. Concreet stelt men:

1. Vrijwillige gedragsverandering zal plaatsvinden, maar zal zonder sturing beperkt zijn. Ook omdat een aantal alternatieve vervoerswijzen (m.n. 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 continue monitoring zijn aandachtspunten.
3. Peakshaving: voor de wedstrijd acht men de doelstellingen haalbaar en zelfs conservatief. Na de wedstrijd is hier meer inspanning voor nodig. 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.
6. De kostenramingen van het mobiliteitsplan hebben voldoende diepgang. Een aantal gehanteerde opslagen zijn aan de lage kant.

Goudappel geeft hierbij de volgende aanbevelingen:

1. Werk het systeem om alle entreetickets te koppelen aan de wijze waarop bezoekers naar het stadion komen gedetailleerder uit ten behoeve van het nog op te stellen mobiliteitscontract met aandacht voor prijsstelling, de technische en administratieve aspecten, uitwerking van de precieze regelgeving en juridische borging.
2. Werk een communicatieplan uit om
 - a. Begrip te kweken en draagvlak te behouden bij supporters en bewoners;
 - b. De supporters bekend te maken met het systeem en de middelen die tot hun beschikking staan (website, app, etc.).
3. Monitor de effectiviteit van de beoogde maatregelen en stuur bij als maatregelen onvoldoende effect blijken te sorteren.

Het college neemt deze aanbevelingen over. Het college heeft in aanvulling hierop besloten het gemeentelijk programma met twee miljoen euro op te hogen om aan de gemaakte opmerking betreffende de opslagen te voldoen. De eerdere onderbouwingen van de gemeentelijke projectorganisatie zijn degelijk.



Zo zijn voor een aantal opslagen voor onderwerpen die in deze fase normaal als percentage zijn opgenomen, in dit geval al specifieke ramingen opgenomen. Dit geldt bijvoorbeeld voor leges en kabels en leidingen. In dit stadium zijn echter niet alle zaken volledig in te schatten. Het college kiest hierbij voor zekerheid. De conclusies van Goudappel (en Witteveen+Bos, die de kostenramingen heeft getoetst) zijn goed geanalyseerd, waardoor een ophoging van twee miljoen euro afdoende moet zijn, in combinatie met de al in het budget opgenomen risicoreservering. Hoewel het daarom goed mogelijk is, dat de extra middelen uiteindelijk niet nodig zijn, stelt het college voor om deze twee miljoen euro als een extra onzekerheidsreserve in de LTIP op te nemen.

Hierbij is het goed te vermelden dat het totale mobiliteitspakket niet alleen door de gemeente wordt bekostigd. Ook wordt met de Metropoolregio en Prorail gesproken over een financiële bijdrage. Tot slot heeft Feyenoord zelf in de grondexploitatie mobiliteitsmaatregelen opgenomen, zoals het realiseren van fietsvoorzieningen, de omloop (urban concourse) die ook als extra verbinding (overkapping) over het spoor van het nieuwe stadion naar de Laan op Zuid fungeert en de brug over de Stadionweg. In totaal komt het totale mobiliteitspakket op ruim € 50 miljoen uit. Dit bedrag is exclusief de nieuwe parkeerplaatsen die onder het nieuwe stadion en onder de Strip worden gerealiseerd.

Aanvullingen Feyenoord

Feyenoord heeft naar aanleiding van de externe toets en de vragen en opmerkingen uit uw raadscommissie extra aanvullingen gedaan op het mobiliteitsplan. In bijgaande brief (bijlage 3) vindt u deze aanvullingen.

Uitwerking gedragsverandering

Feyenoord heeft met XTNT een gespecialiseerd bureau in mobiliteit en gedragsverandering aan de organisatie toegevoegd. Deze hebben een eerste aanpak hiervoor opgesteld, waarbij ook duidelijk rekening wordt gehouden met huidig gedrag van de bezoekers en zowel de motivatie als blokkades bij bezoekers om gedrag te veranderen. Veel meer dan in de eerste aanpak zit hierin ook een positieve manier om tot gedragsverandering te komen en is handhaving middels het combiticket pas de laatste stap. In het plan van aanpak is ook de eerste opdeling in doelgroepen met een specifieke aanpak opgenomen. Feyenoord zal dit voor het mobiliteitscontract verder uitwerken. Ook zal op dat moment een verdere uitwerking van de koppeling van ticket en vervoerswijze verder uitgewerkt zijn, zowel qua inzet als positief instrument als qua mogelijk sturend instrument in de eindsituatie.

Terugdringen parkeren in de wijken

In de externe toets is door Goudappel Coffeng geconstateerd dat de koppeling ticket-vervoerswijze en de handhaving daarvan mogelijk niet geheel realiseerbaar is. XTNT heeft in zijn aanpak ook aangegeven, dat het niet wenselijk is hier mee te starten, maar dit als een middel voor de laatste fase van gedragsverandering te zien. Afsluiting van wijken en betaald parkeren zijn hier effectiever. Hoewel Feyenoord hier de afgelopen jaren (te) weinig aandacht aan besteed heeft, ziet zij inmiddels in dat hier ook een verantwoordelijkheid ligt. Feyenoord heeft, in samenwerking met de gemeentelijke projectorganisatie, in beeld gebracht wat de mogelijkheden zijn voor de afsluiting van wijken. Voor een aantal wijken is dit mogelijk, voor andere wijken betekent dit op veel plekken afsluitingen. In die wijken is parkeertarifiering tijdens evenementen waarschijnlijk efficiënter. Hierbij gaat het expliciet alleen over parkeertarifiering tijdens evenementen, met een bijbehorende regeling waarbij bewoners en hun bezoekers zo min mogelijk nadeel ondervinden.



Feyenoord wil graag met de gemeente en de bewoners/ondernemers in de betreffende wijken bepalen wat de meest gewenste aanpak is om tot minder parkeeroverlast in de wijken te komen. Bij het mobiliteitscontract zullen we u hier nader over informeren.

Terugvaloptie parkeren

Naar aanleiding van de externe toets en de opmerkingen uit uw raad heeft Feyenoord een inventarisatie gedaan naar extra te organiseren parkeerplaatsen. Op loopafstand van het stadion (de zogenaamde 1^e en 2^e schil parkeren) zijn hiervoor veel mogelijkheden te vinden. Met de betreffende eigenaren dienen hier nog afspraken over gemaakt te worden. Feyenoord geeft aan zeker 1500 extra parkeerplaatsen te kunnen organiseren en mogelijk nog 1000 extra. Hiermee zouden minimaal hetzelfde aantal bezoekers als nu met de auto richting het stadion kunnen komen, met als belangrijk verschil ten opzichte van de huidige situatie dat ze niet in de wijken parkeren maar op georganiseerde (van te voren gereserveerde) plekken.

Uitvoering mobiliteitsplan

Feyenoord geeft eerlijk toe dat men de afgelopen decennia te weinig aan mobiliteit heeft gedaan. De afgelopen periode is er aan gewerkt om bij de verschillende interne organisatieonderdelen mobiliteit ook onderdeel van het werk te maken. Hiertoe is een mobiliteitsmanager aangesteld. Komende periode krijgt deze versterking met extra capaciteit waaronder in ieder geval een gedragsdeskundige. Zoals ook in het position paper opgenomen komt aan het einde van het jaar Feyenoord met een aanpak hoe in algemene zin organisatorisch naar het nieuwe stadion toe te werken. Hierin zal ook mobiliteit specifieke aandacht krijgen.

Voor de eerste twee jaar (met een doorkijk naar de jaren er na) heeft Feyenoord een specifiek plan van aanpak opgesteld met allerlei acties. Deze betreffen bijvoorbeeld inzet van extra georganiseerd busvervoer, stimuleren parkeren op afstand, meer afspraken met vervoerders (over bv extra treinen en prijsafspraken), gedragsacties en het starten met peak shaving. Ook zal in 2018/2019 de combiticket met bijbehorende tool worden geïntroduceerd als instrument om de mobiliteitskeuze voor supporters makkelijker te maken en ze met gerichte acties tot het gewenste gedrag te verleiden (keuze voor fiets, OV, georganiseerd vervoer of keuze voor door Feyenoord georganiseerd parkeren in plaats van parkeren in de wijken). De eerste belangrijke stappen worden hiermee ruim voor de opening van het nieuwe stadion gezet. Op basis van de eerste stappen wordt het actieplan continu bijgesteld. Zo is de ambitie voor georganiseerd vervoer voor dit seizoen al omhoog bijgesteld, nu blijkt dat de doelstelling al gehaald was.

Feyenoord realiseert zich dat op dit onderwerp vertrouwen gewonnen dient te worden. Feyenoord heeft daarom aangegeven een mobiliteitscontract af te willen sluiten met de gemeente, om daarmee het comfort te kunnen geven dat men daadwerkelijk met het mobiliteitsplan aan de slag gaat. Een bonus/malusregeling zal onderdeel zijn van dit mobiliteitscontract.

Oordeel college

Het college heeft goed geluisterd naar alle opmerkingen die in uw commissie BWB zijn gemaakt. Om die reden heeft het college de externe toets op het mobiliteitsplan direct laten uitvoeren. De externe toets is kritisch op de beoogde doelstellingen met betrekking tot gedragsverandering en doet een aantal aanbevelingen. Het college neemt de externe toets serieus en heeft de resultaten indringend besproken met Feyenoord. Wij zijn positief over de wijze waarop Feyenoord hier mee omgegaan is.



Vooraf wil het college stellen dat wij nog altijd achter de doelstellingen van het mobiliteitsplan staan. Het zoveel mogelijk gebruik maken van duurzaam vervoer en het terugdringen van overlast in de wijken ten opzichte van de huidige situatie staan wat het college betreft nog steeds overeind. Tegelijk begrijpen wij uw zorgen en stelt u terecht dat er sprake moet zijn van een goede, beheersbare situatie.

Feyenoord heeft aangegeven hier de komende jaren hard aan te werken. Als college zijn we hier blij om. We zullen ze hier, onder meer via het af te sluiten mobiliteitscontract, aan houden en waar nodig ook faciliteren. We komen hier verderop in deze brief op terug. Daarvoor willen we kort een aantal andere zaken aanstippen

Verbeteren huidige situatie en kansen Feyenoord City

Graag willen we benadrukken dat het mobiliteitsplan als doelstelling heeft om vooral ook de huidige situatie te verbeteren. Dit bestaat uit een viertal onderdelen:

1. Verbeteren alternatieven
2. Van ongeorganiseerd parkeren in de wijken naar georganiseerd parkeren
3. Ontvlechten om doorstroming voor alle modaliteiten te verbeteren
4. Peakshaving

Ad 1. Verbeteren alternatieven

Op dit moment wordt eigenlijk alleen tramgebruik gestimuleerd. Toch zien we al mensen parkeren op afstand, de watertaxi gebruiken en met de fiets komen, ondanks dat er nauwelijks faciliteiten geboden worden. Het college is er van overtuigd (en de in opdracht van Feyenoord door de Erasmusuniversiteit uitgevoerde enquête ondersteunt dat) dat het stimuleren van de alternatieven, door bijvoorbeeld het laten varen van waterbussen, plaatsen van extra (bewaakte) fietsenstallingen, aanbieden van georganiseerd busvervoer in combinatie met bijvoorbeeld kortingsacties meer bezoekers deze vervoermiddelen zullen gebruiken.

Met Feyenoord City lijkt het nieuwe stadion geïsoleerder te liggen, maar door alle verbindingen over de Stadionweg en met name het spoor is dit niet het geval. Het stadion ligt hierdoor centraal in het netwerk met entrees aan de Laan op Zuid/Rosestraat, Oranjeboomstraat, Stadionweg en Olympiaweg. Hiermee biedt de nieuwe locatie zeker voor de fiets en tram veel meer mogelijkheden. Lijn 20, 23 en 25 stoppen voor de deur en datzelfde geldt voor de nieuwe trampendel Maashaven-Lombardijen. Voor fietsers liggen aan alle kanten van het stadion stallingen, zoveel mogelijk gekoppeld aan de aanrijdroute en aan de goede kant van grote wegen als de Stadionweg.

Ad 2. Van ongeorganiseerd parkeren in de wijken naar georganiseerd parkeren op afstand. In het debat in de commissie is naar voren gebracht dat de bezoekers met de auto zullen blijven komen. Hoewel het college in het verlengde van de filosofie van het Verkeersplan Rotterdam vooral de alternatieven wil stimuleren, begrijpen wij uw redenatie dat dit niet voor iedereen een alternatief is. Een deel van de bezoekers zal met de auto blijven komen. Het college wil echter niet accepteren dat het alternatief is, dat de huidige overlast in de wijken daarmee blijft bestaan. In grote hoeveelheden parkeerplaats rond het stadion toevoegen is ook niet de oplossing. Dit kost veel geld en zorgt voor grote autostromen naar één plek met alle problemen van dien. Op dit moment zien we bezoekers van het stadion al op grote afstand (tot 30 minuten lopen) parkeren. Parkeren op afstand met het juiste flankerend beleid is wat het college betreft het alternatief. Hiermee worden de wijken ontlast en de verkeersstromen gespreid. Het college wil hierbij een nieuwe parkeerregeling uitwerken waarbij in deze wijken alleen op evenementdagen betaald parkeren geldt. Hierbij willen we de bewoners gratis laten parkeren en een goede bezoekersregeling uitwerken.



Het flankerend beleid ligt voor een groot deel bij Feyenoord, waar het organiseren van goed vervoer vanaf de parkeerplaatsen naar het stadion betreft en bijbehorende acties om het voor bezoekers aantrekkelijk te maken. Het college wil hier zoveel mogelijk op blijven inzetten. De inventarisatie van Feyenoord laat zien dat ook dichterbij het stadion meer parkeren te organiseren is. Hoewel het college de voorkeur heeft voor alternatieve vervoerswijzen en parkeren op afstand, is dit beter dan parkeren in de wijken. De eerste analyse laat ook zien dat het toevoegen van deze parkeerplaatsen aan het mobiliteitsplan mogelijk is zonder extra investeringen zolang deze voldoende gespreid zijn qua toevoerroutes.

De externe toets van Goudappel geeft echter aan dat maatregelen in de wijken ook noodzakelijk zijn. Het college wil, met Feyenoord, bewoners en ondernemers, per wijk bekijken wat gewenst en mogelijk is. Hierbij kan gedacht worden aan afsluiten van de wijken tijdens evenementen. Maar het college kan zich ook een hoog parkeertarief voorstellen, waar bewoners en hun bezoekers van worden vrijgesteld. Aangezien dit een systeem is wat we nog niet kennen, zullen we dit verder moeten uitwerken.

Ad 3. Ontvlechten om doorstroming voor alle modaliteiten te verbeteren

De huidige verkeerssituatie kent verschillende oorzaken. Een daarvan is het grote aantal auto's rond het stadion en in de wijken. Deze gebruiken veelal dezelfde routes, die ook door andere modaliteiten gebruikt worden. Veel overstekende voetgangers en fietsers zorgen voor langere wachttijden bij de kruisingen. Op de Stadionrotonde komen daar de vele trams, conflicterende autostromen en het busprotocol (waarmee de rotonde ca 10 minuten stilstaat) nog eens bij.

In de huidige situatie is vooral het verminderen van de autostromen door alternatieven en parkeren op afstand het voornaamste wat gedaan kan worden. Dit zal al een behoorlijke invloed op de verkeerssituatie hebben. Met Feyenoord City ontstaan meer mogelijkheden voor gespreide aanrijdroutes (bv gebruiken Olympiaweg in plaats van Coen Moulijnweg), meer mogelijke routes om het busprotocol over te leiden en zullen voetgangers en fietsers minder de hoofdroutes kruisen.

Ad 4 Peakshaving

Het spreiden van de aankomst en met name vertrektijden is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsplan. Het huidige stadion kent hier weinig mogelijkheden voor. Wij zijn verheugd dat Feyenoord in haar actieplan hiervoor wel voor de korte termijn al concrete acties heeft opgenomen, ook door naar extra faciliteiten in de nabije omgeving te zoeken waar supporters terecht kunnen na de wedstrijd voor bijvoorbeeld een nabeschouwing van de wedstrijd, een drankje, etc. Het nieuwe stadion zal hiertoe verder veel meer mogelijkheden kennen met de zalen voor gewoon publiek, betere horecavoorzieningen en rondgangen die prettiger zullen zijn qua uitstraling en klimaat.

Aanpak Feyenoord

Het college is blij met de aanvullingen van Feyenoord. Het actieplan wordt steeds concreter. Wij constateren in onze gesprekken met Feyenoord dat ze het onderwerp echt serieus nemen en zien dat ook terug in het actieplan. Waar de oorspronkelijke doelstelling voor busvervoer dit seizoen 10 bussen was, is dit bij gebleken succes bijgesteld naar 15 bussen. Waar de mogelijkheden voor peakshaving in de huidige situatie beperkt leken, heeft Feyenoord toch mogelijkheden gevonden hier iets aan te doen. De toevoeging van XTNT aan de organisatie juichen wij toe. De door XTNT ingebrachte invalshoeken zullen zeker bijdragen aan een succesvolle mobiliteitsaanpak.



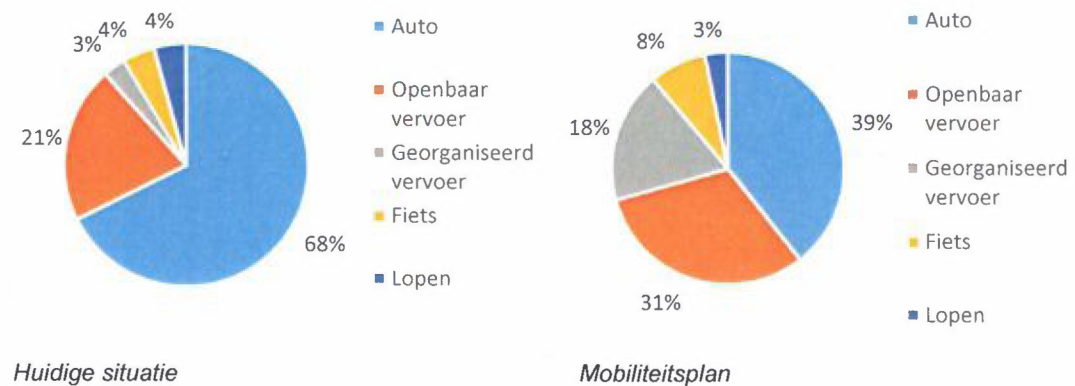
Als college willen we zeker ook onze bijdrage hier aan leveren. Hierbij gaat het zoals eerder gememoreerd om de aanpak van het parkeren in de wijken. Het ondersteunen van wijkafsluitingen en samen met bewoners en ondernemers uitwerken van de juiste aanpak per wijk horen hier bij. Maar uiteraard ook de uitvoering van het mobiliteitsprogramma van de gemeente om de mobiliteitsaanpak van Feyenoord te faciliteren.

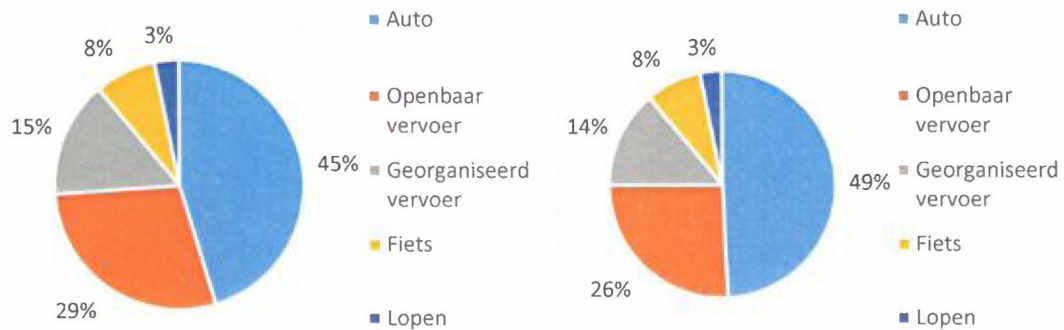
Met de aanvullingen van Feyenoord wordt wat betreft het college op een goede wijze invulling gegeven aan de opmerkingen als gemaakt in de externe toets van Goudappel Coffeng:

1. Met de aanpak van XTNT is de mobiliteitsaanpak verbreed en wordt brede invulling gegeven aan de door Goudappel Coffeng aanbevolen communicatie-aanpak.
2. In de aanpak van Feyenoord is de uitwerking van de combiticket opgenomen. Een uitwerking en fasering (koppeling als mobiliteitsservice en handhaving op termijn) wordt dit jaar opgesteld. Dit betreft zowel de technische uitwerking als versterking van het concept met de adviezen van XTNT als basis.
3. Monitoring en bijstelling is integraal onderdeel van de aanpak.
4. Er is recht gedaan aan de genoemde risico's door het opstellen van een terugvalscenario.

De gemeentelijke projectorganisatie heeft het terugvalscenario getoetst op bereikbaarheid. Bij 1500 extra parkeerplaatsen (mits op de juiste locaties), met als extra worst case dat een deel van de bezoekers toch in de wijken blijft staan, is sprake van een acceptabele situatie. Bij de extra 1000 parkeerplaatsen moet goed naar de locaties gekeken worden en zijn mogelijk extra verkeersmaatregelen of het echt sturen op uitrijdtijden van de garages noodzakelijk.

In onderstaande figuren ziet u de hoe de modal split in de huidige situatie is en zich ontwikkelt in het scenario conform mobiliteitsplan november 2016 en bij het terugvalscenario. Bij de brief van Feyenoord vindt u een uitgebreider overzicht van het parkeren in deze scenario's.





1500 extra parkeerplaatsen

2500 extra parkeerplaatsen

Mobiliteitscontract

Zoals gezegd ziet het college bij Feyenoord een echte bereidheid om te werken aan de mobiliteit. We willen echter komen tot harde afspraken en die verankeren in een stevig mobiliteitscontract. Een uitgewerkt contract is op dit moment niet op te stellen. De verdere uitwerking en integratie van het XTNT rapport, de uitgewerkte planning van het mobiliteitsprogramma van de gemeente en de uitwerkingen met betrokken ondernemers en bewoners zijn hiervoor noodzakelijk. Met Feyenoord hebben we wel de contouren van het mobiliteitscontract vormgegeven. De regeling komt hier op neer:

1. We maken een onderscheid tussen inspanningen (bv aantal bussen en opzetten kortingsactie) en resultaat (aantal mensen wat van de bus gebruikt).
2. Voor de inspanningen maken we per jaar een afspraak; deze zal jaarlijks worden bijgesteld, indien de acties veranderen naar aanleiding van monitoring. Op de inspanningen zetten we een boeteregeling indien die niet uitgevoerd worden. De boete zal in verhouding moeten staan met de kosten die Feyenoord moet maken. Deze regeling geldt ook voor die zaken die de gemeente belooft, maar dan werkt de boeteregeling andersom.
3. Voor de resultaten zullen we qua beoogde resultaten/effecten voor ieder jaar een bandbreedte opstellen (bv 2000-2500 mensen met de bus). Blijkt het uiteindelijke resultaat onder de ondergrens te komen, dan geldt een boete regeling. Binnen de bandbreedte wordt naar behoren gepresteerd en geldt geen regeling. Ligt het uiteindelijke resultaat boven de bandbreedte, dan geldt een bonusregeling.

Het huidige actieplan van Feyenoord en de daarin voorziene ontwikkeling van de mobiliteit vormt de basis voor het mobiliteitscontract. Onderwerpen waarover we in het mobiliteitscontract afspraken zullen maken zijn bijvoorbeeld het aantal bussen (georganiseerd vervoer), aantal door Feyenoord georganiseerde parkeerplaatsen, aantal fietsstallingsplekken, implementatie combiticket en mobiliteitstool en specifiek benoemde acties (met bijbehorend bereik bij de bezoekers) om de gedragsverandering te stimuleren. Tevens maken we afspraken over de te bereiken effecten, waar het de daadwerkelijk bereikte gedragsverandering betreft (aantal mensen op de fiets, aantal mensen met georganiseerd busvervoer, minder mensen parkerend in de wijken). De bijbehorende wijze van meten zal onderdeel van het mobiliteitscontract zijn.



Afsluiting wijken

Naar aanleiding van de vragen in uw commissie, is er een verkenning gedaan 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 90 straten in de wijde omgeving van het nieuwe Stadion afgesloten 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, Kreekhuisen) 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 Kreekhuisen 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 wellicht een betere maatregel.

Bij bovenstaande afweging speelt tevens de beantwoording mee van de commissievraag of dit met vaste paaltjes of verzinkbare paaltjes (zogenaamde 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 (circa zes miljoen euro) 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 dan moet uit de uitwerking voldoende argumenten voor een dergelijk systeem naar voren komen in vergelijking met de genoemde nadelen.

Extra openbaar vervoer

Door diverse partijen uit uw raad zijn vragen gesteld over extra openbaar vervoer. Het college is van mening dat het huidige mobiliteitsplan met de daarin voorziene maatregelen (inclusief een extra trappendel, meer trams naar de parkeerterreinen Beverwaard, vervoer over water) Feyenoord City en het nieuwe stadion goed bereikbaar te krijgen zijn. Wij delen uw mening dat dit nog beter zal worden met extra openbaar vervoer in de vorm van extra tramverbindingen of een metro. In het kader van het Verkeersplan Rotterdam en de aangekondigde OV-visie zullen wij daar verder het debat met u over voeren, zowel qua ambitie als prioritering. Daarbij zullen we ook terugkomen op de door u gedane suggesties met betrekking tot tram over de Coen Moulijnweg, tram over de Willemsbrug, verlenging metro via Laan op Zuid en de oostelijke oeververbinding (tram of metro).

In het Verkeersplan is te zien dat het Stadionpark in ieder scenario een belangrijke rol speelt in het OV-netwerk. Het college kan op dit moment niet zeggen tot welke concrete projecten dit leidt op de middellange termijn. De afwegingen hieromtrent worden gemaakt in het kader van de OV-visie, waarvoor wij een zorgvuldig traject doorlopen met de andere daarbij betrokken partijen.



Wel merken wij in onze gesprekken dat de plannen voor Feyenoord City daarin helpen. Een gemeentelijk besluit over Feyenoord City zal dan ook zeker een rol spelen in de afwegingen die andere partijen als Rijk, NS en MRDH maken en kan als vliegwiel fungeren voor toekomstige OV-ontwikkeling op zuid.

Concluderend

In de externe toets zijn een aantal risico's en aandachtspunten benoemd. Naar aanleiding van de externe toets op het mobiliteitsprogramma heeft het college besloten het gemeentelijk budget op te hogen tot € 37 miljoen (prijspeil 2016). Feyenoord heeft op basis van de externe toets en naar aanleiding van de vragen in uw commissie aanvullende producten opgesteld. Deze hebben het mobiliteitsplan verder versterkt. Wat het college betreft is met de verdieping op gedragsverandering en de in beeld gebrachte terugvaloptie met extra parkeerplaatsen sprake van een robuust mobiliteitsplan. Om de huidige overlast in de wijken terug te brengen zullen aanvullende maatregelen met betrekking tot afsluitingen of een specifiek (evenementen) parkeerregime noodzakelijk zijn. Het college zal dit samen met de bewoners en ondernemers verder verkennen en u daar nader over berichten.

H2 Afhandeling moties en toezeggingen

Het Stadionpark kent een lange historie en daarmee ook veel moties. Middels deze brief willen wij u aangeven hoe we met deze moties willen omgaan.

Motie Stadionpark – 08gr2394 - E.P. van Heemst, PvdA, raadsvergadering 5-10-2008

Verzoekt het college om zich actief in zetten, ook richting het rijk, om tot een snelle realisatie van de plannen te komen. Hierbij overwegende, dat

- er plannen in de maak zijn voor het Stadionpark incl. een nieuw Feyenoord Stadion
- deze plannen voor grote betekenis zijn voor Rotterdam Zuid, voor de stad en voor Nederland
- ze een uitstekende gelegenheid bieden om substantiële verbeteringen te bereiken voor bijvoorbeeld:
 1. de positie van Rotterdam als sportstad en stad voor concerten
 2. het realiseren van het meest duurzame sportcomplex ter wereld
 3. het dagelijks gebruik van het stadionegebied
 4. het herbestemmen en ontwikkelen van de bestaande Kuip
 5. het realiseren van een hoogwaardig vervoersknooppunt

Het college stelt voor om deze motie nu bij de vaststelling van de gemeentelijke position paper Feyenoord City af te doen. Het college (en voorgaande colleges) hebben zich actief ingezet om tot een snelle realisatie van het Stadionpark te komen. Het Masterplan Sportcampus en Park de Twee Heuvels met bijbehorend investeringskrediet is vastgesteld en de uitvoering hiervan is gestart. Ten aanzien van het stadion geldt dat Feyenoord verantwoordelijk is voor het daadwerkelijk realiseren van een nieuw stadion. Een aantal plannen hebben het afgelopen jaren niet gehaald. Met Feyenoord City ligt er een kansrijk initiatief voldaan wordt aan het gestelde in deze motie.

**Motie Bereikbaar stadion – 09gr1421 – L.P.M. de Kleijn, SP, raadsvergadering 14-5-2009**

Verzoekt het college om bij alle verdere plan- en voortgangsdOCUMENTEN een toets op te nemen of nog voldaan kan worden aan gelijktijdige ingebruikname van stadion en OV oplossingen, inclusief een metrolijn.

Het college stelt voor om deze motie bij het afsluiten van het mobiliteitscontract met Feyenoord af te doen. Het college deelt de motivatie achter de motie dat de bereikbaarheid bij ingebruikname van een nieuw stadion op orde moet zijn. In de motie werd nog gerept over een metrolijn, waarbij het college op wil merken dat de plannen bij de behandeling van de motie uitgingen van een groter stadion dan in de huidige plannen. Met het mobiliteitsplan Feyenoord City ligt er een plan hoe het huidige plan bereikbaar te krijgen. De definitieve ijkpunten en toets momenten hierbij leggen we eind 2017 vast in het mobiliteitscontract met Feyenoord. Dit lijkt het college een goed moment deze motie af te doen.

Motie Metro op tijd voor nieuw stadion – 09gr1423 – M. van Muijen, PvdA en B. Hagenaars-Baldee, CDA, raadsvergadering 14-05-200

Deze motie stelt, dat een metroverbinding van wezenlijk belang is voor het Stadionpark en het realiseren van een nieuw stadion. Alle inspanningen moet er op gericht zijn om de metroverbinding beschikbaar te hebben bij ingebruikname van het nieuwe stadion.

Het college stelt voor om deze motie bij het afsluiten van het mobiliteitscontract met Feyenoord af te doen. Het college deelt de meerwaarde die een nieuwe metroverbinding kan hebben. Tegelijk wil het college niet wachten met de ontwikkeling van het gebied totdat er een besluit over een nieuwe metro is. Dit besluit is niet op korte termijn te verwachten en de ontwikkeling van Stadionpark is een impuls voor Rotterdam-Zuid die we zo snel mogelijk willen realiseren. Het college is van mening dat met het mobiliteitsplan Feyenoord City er een plan ligt hoe het nieuwe stadion, zoals opgenomen in de huidige plannen van Feyenoord City, bereikbaar te krijgen. De definitieve ijkpunten en toets momenten hierbij leggen we eind 2017 vast in het mobiliteitscontract met Feyenoord. Dit lijkt het college een goed moment deze motie af te doen.

Motie Altijd wat te doen rondom het Stadionpark – 090004153 (09gr1426) – S. Belhaj, D66

Verzoekt het college met een voorstel te komen om een levendig gebied rondom het Stadionpark te realiseren door middel van een diversiteit aan programma, waaronder horeca en recreatieve en culturele voorzieningen.

Het college stelt voor om deze motie bij het de vaststelling van het Masterplan Feyenoord City af te doen. Met het Masterplan Sportcampus en Park de Twee Heuvels (met de daarin opgenomen functies en recreatieve voorzieningen) en Feyenoord City (met het multifunctionele stadion, de oeverontwikkeling, de strip en de herontwikkeling van de Kuip) ligt er een ambitieus voorstel voor een aantrekkelijk en divers gebied. Met de vaststelling van het Masterplan Feyenoord City worden definitief de ruimtelijke kaders vastgelegd voor Feyenoord City, waarmee dat een goed moment voor afdoening is.



Motie Benutten Ecologische Kansen Stadionpark – 090004156 (09gr1427) – A. Bonte GroenLinks, B. Hagenaar CDA en L. de Kleijn SP, uit raadsvergadering 14-05-2009

Verzoekt het college:

- een inventarisatie van de al aanwezige flora en fauna in en rond het gebied van het Stadionpark te (laten) maken;
- samen met het Rotterdam Milieucentrum, Bureau Stadsnatuur en de Vogelbescherming een plan te maken om de ecologische kansen in en rond het Stadionpark optimaal te benutten.

Per te ontwikkelen deelgebied wordt is een inventarisatie van de aanwezige flora en fauna gemaakt. Voor de Sportcampus, Park de Twee Heuvels en het Eiland van Brienoord zijn verkenningen gedaan en worden de aanbevelingen meegenomen in de uitwerkingen van de ontwerpen. Voor het Eiland van Brienoord ligt er een voorstel om de natuurwaarden te versterken middels getijdennatuur.

Met onder andere het Wereld Natuur Fonds en het Zuid-Hollands Landschap wordt dit project dit jaar verder uitgewerkt. Op dit moment vindt over het voorlopig ontwerp Park de Twee Heuvels participatie plaats. Het college stelt voor deze motie af te doen bij de terugkoppeling van de participatie en het voorlopig ontwerp Park de Twee Heuvels aan de raad. Hierbij zal ook het definitieve ecologisch onderzoek en de wijze waarop hiermee omgegaan worden aan de raad worden toegezonden. Naar verwachting zullen wij u juli 2017 hierover berichten.

Motie Fietsen naar Stadionpark – 09gr1432 / 090004125 – B. Hagenaars CDA en A. Bonte GroenLinks, uit raadsvergadering 14-05-2009

Verzoekt het college:

- reeds in dit stadium een hogere ambities te formuleren voor fietsgebruik, de gewenste fietsbereikbaarheid en veilige fietsparkeerplaatsen en deze uiterlijk eind september 2009 ter toetsing voor te leggen aan de raad
- deze ambities en de daaruit volgende behoefte aan fietspaden en fietsparkeerplaatsen in de verkeer- en vervoerstudie te onderzoeken en in de uitwerking van de structuurvisie en bestemmings- en bouwplannen stevig en zichtbaar te verankeren.

In de gebiedsvisie Stadionpark en het mobiliteitsplan Feyenoord zijn de ambities geformuleerd qua fietsgebruik, fietsroutes en fietsparkeerplaatsen. Het college is van mening dat hier een goede ambitie is geformuleerd, maar dat de ambitie met betrekking tot de fiets altijd zo hoog mogelijk gelegd dient te worden. In de uitwerking van alle plannen voor de deelgebieden voor het Stadionpark nemen we dit mee. Het college stelt voor deze motie af te doen bij het afsluiten van het mobiliteitscontract met Feyenoord, waarin de concrete afspraken met betrekking tot fietsgebruik en fietsparkeren in Feyenoord City worden vastgelegd.



Motie Energieneutraal Stadionpark – 10gr506 / 090004127 – A. Bonte GroenLinks, uit raadsvergadering 11-02-2010

Verzoekt het college:

- te onderzoeken of het mogelijk is om Stadionpark volledig energieneutraal te realiseren
- de uitkomsten van dit onderzoek te gebruiken in de nadere uitwerking van de plannen voor Stadionpark

De verschillende delen van het Stadionpark worden in verschillend tempo ontwikkeld. De ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid gaan hard. In ieder deelgebied willen we de laatste technieken implementeren. De duurzaamheidsambitie van Feyenoord City is in de aanvulling haalbaarheidsstudie opgenomen. De uitwerking daarvan alsmede de definitieve vastlegging van het BREAAAM-label is voorzien bij het definitieve Masterplan Feyenoord City. Het voorstel is de motie bij de besluitvorming over het Masterplan Feyenoord City af te doen.

Motie Geen Luchtkasteel op Zuid – 10gr508 / 100002104 – L. de Kleijn SP, uit raadsvergadering 11-02-2010

Draagt het college op:

- voor het najaar van 2010 een integrale afweging voor te leggen aan de gemeenteraad waarin niet alleen de financiering van een mogelijk nieuw stadion aan de orde is, maar ook de financiële onderbouwing van het Stadionpark als geheel en het al dan niet doorzetten van de visie in zijn huidige vorm afgewogen tegenover alternatieve investeringsmogelijkheden op Rotterdam Zuid, en
- bij die besluitvorming als uitgangspunt te nemen dat tegelijkertijd met de ingebruikname van een nieuw stadion een nieuwe metrolijn moet zijn gerealiseerd.

Het college stelt voor deze motie bij de voorliggende besluitvorming over de position paper Feyenoord City af te doen. De gemeenteraad heeft in 2013 de middelen voor de Sportcampus en Park de Twee Heuvels beschikbaar gesteld. Het college gaat er vanuit dat de gemeenteraad destijds een zorgvuldige afweging hierin gemaakt heeft. Op dit moment ligt de besluitvorming met betrekking tot Feyenoord City en de bijbehorende gemeentelijke financiering voor. Voor de huidige gevraagde middelen geldt dat tegenover de deelname in het eigen vermogen en de aankoop van grond ook weer inkomsten voor de gemeente staan in de vorm van rendement en de erfpachtcanon. De investeringen in de infrastructuur leveren ook meerwaarde breder voor Rotterdam-Zuid op. De meerwaarde voor Rotterdam-Zuid is groot, hetgeen ook bevestigd wordt in de MKBA. Hiermee is het voor het college een gerechtvaardigde investering.

Het tweede punt van de motie betreffende de metro komt overeen met "Motie Bereikbaar stadion – 09gr1421 – L.P.M. de Kleijn, SP, raadsvergadering 14-5-2009". Het college heeft in deze brief aangegeven hoe met deze motie om te gaan. Het college stelt daarom voor deze motie nu af te doen.



Motie Sport-leefstijl-woningen in Sportcampus – 16bb10637 – S.Kroon D66, uit raadsvergadering 8 en 15 december 2015

Verzoekt het college marktpartijen, die op de Sportcampus willen bouwen, uit te dagen om een op sport gebaseerde leefstijl als uitgangspunt te nemen in hun bouwplannen.

De ontwikkeling van de woningen in de Sportcampus kan pas plaatsvinden na verplaatsing van de Sportclub Feijenoord. De benadering van marktpartijen zal op zijn vroegst begin 2019 plaatsvinden. De motie kan dan pas worden afgedaan.

Motie Atletisch Vermogen – 16bb10638 – J. Bokhove GroenLinks en J.W. Verheij VVD, uit raadsvergadering 15 december 2016

Draagt het college op, indien de atletiekbaan niet mogelijk is in de te herontwikkelen Kuip, deze alsnog te realiseren op de Sportcampus op de in 2013 vastgestelde locatie.

Financial close, omgevingsvergunning en een aanneemcontract zijn nodig voor het definitief duidelijk is dat er een nieuw stadion komt. Op dat moment is er dan ook zekerheid dat de atletiekbaan in de her te ontwikkelen Kuip gerealiseerd kan worden. Indien dit niet mogelijk is, zal op dat moment besloten worden over de alternatieve locatie op de Sportcampus zoals opgenomen in Masterplan Sportcampus en Park de Twee Heuvels. Het afdoen van deze motie, die aangeeft dat er sowieso een atletiekbaan moet komen (hetzij in de Kuip, hetzij op de Sportcampus), is dan ook pas in 2019 mogelijk.

Motie Alles moet weg – 16bb10645 – L. Wilson en D. Mosch Leefbaar Rotterdam en C. Eskes CDA, uit raadsvergadering 15 december 2015

Draagt het college op:

- enkel akkoord te gaan met volledig van asbest gesaneerde oplevering van de locatie van het voormalige Clara ziekenhuis
- op geen enkele wijze financieel deel te nemen aan de sanering van het gebouw en het terrein.

Deze doen we af bij overdracht Clara aan de gemeente, verwacht november dit jaar.

Afdoening toezeggingen

Met deze brief worden de volgende toezeggingen afgedaan:

Toezegging 17bb1110 Feyenoord City, waarin de wethouder Langenberg toezegt te komen met de stand van zaken mobiliteitsmaatregelen Feyenoord City en hierbij in te gaan op de suggestie om paaltjes neer te zetten om omliggende wijken tijdelijk af te kunnen sluiten.

Toezegging 17bb2954 Feyenoord City, waarin wethouders Visser, Schneider en Langenberg toezeggen de nog niet behandelde vragen zoveel mogelijk schriftelijk te beantwoorden voorafgaand aan de volgende commissie.



Toezegging 17bb2955 Feyenoord City-Openstaande moties, waarin het college toezegt met een brief in te gaan op de openstaande moties m.b.t. het nieuwe stadion/Feyenoord City, waarin specifiek wordt ingegaan op de metro op Zuid.

Toezegging 17bb2956 Feyenoord City-Ontwerpbesluit, waarin het college toezegt te komen met een nadere duiding van het ontwerpbesluit, waarbij het woordje “deels” zal worden toegevoegd en wordt nagegaan of de afspraken met betrekking tot de Kuip expliciet in het besluit kunnen worden opgenomen. Deze toezegging wordt afgedaan in het aangepast raadsbesluit, kenmerk 17/0016999, welke u bijgaand aantreft.

Toezegging 17bb2957 Feyenoord City, waarin wethouder Visser toezegt de redeneerlijn volgens het beleidskader deelnemingen, zoals voorgelegd aan Brussel, toe te sturen.

H3 Afhandeling openstaande vragen uit commissie BWB 29 maart 2017

Onderstaand gaan we in op de openstaande vragen die de raadsleden in de commissie BWB van 29 maart aan het college hebben gesteld, aangaande het raadsvoorstel plus bijbehorende stukken over Feyenoord City. We hebben in deze brief getracht de onderwerpen zoveel mogelijk te clusteren, en bij de onderwerpen de politieke partijen te noemen die daarover een vraag of vragen hebben gesteld.

Duiding raadsvoorstel (raadsbrede vragen)

Het voorliggende besluit is een besluit onder voorwaarden. Door de position paper vast te stellen, geeft de gemeente aan, dat zij bereid is de gevraagde financiële bijdragen te verstrekken, maar tevens aan welke voorwaarden daarvoor per wanneer moet worden voldaan. Het raadsvoorstel is dus onlosmakelijk verbonden aan de position paper. Met dit besluit zijn alle in de position paper opgenomen voorwaarden van toepassing.

Pas wanneer aan deze voorwaarden is voldaan, treedt het besluit in werking. Het besluit is dus om de position paper vast te stellen. Dit besluit wordt door enkele technische besluiten gevolgd, waarbij aangegeven wordt op welke wijze aan de voorwaarden is voldaan. De deelname aan het eigen vermogen zal dus bijvoorbeeld te allen tijde nog aan de raad worden voorgelegd.

De gemeente zal gedurende het hele proces van uitwerking en realisatie toetsen op de position paper en alle daarin opgenomen voorwaarden. Belangrijke momenten zijn daarbij onder andere voor de gemeenteraad: vaststelling masterplan Feyenoord City, vaststelling bestemmingsplan en vaststelling gemeentelijke deelneming bij financial close door de gemeenteraad.

Naast deze vaststellingsmomenten, zijn er meer dan voldoende toets momenten tussentijds die ook gecommuniceerd worden met de gemeenteraad. Het college zal in de komende twee jaar bijvoorbeeld nota's van uitgangspunten (stedenbouwkundige randvoorwaarden) voor Feyenoord City fase één en het mobiliteitscontract vaststellen. Los van deze actieve communicatie door het college aan de raad, zal het college – gekoppeld aan de monitor grote projecten – ieder jaar twee keer uitvoerig rapporteren over de voortgang van Feyenoord City.



Daarbij is de position paper met de daarin genoemde zeventien voorwaarden leidraad, gecombineerd met de twintig onderdelen waarop Brink M/A in het eindoordeel van de second opinion heeft getoetst. Hiervan staan er op dit moment nog vijf op 'oranje'. In principe horen alle twintig toets factoren bij financial close (verwacht eind 2018/begin 2019) op 'groen' te staan.

Kortom, het nu te nemen raadsbesluit is een voorwaardelijk besluit, dat houdt in dat de gemeente deze besluiten neemt, onder voorwaarde dat aan de position paper met de daarin gestelde voorwaarden voldaan wordt door Feyenoord en de toekomstige ontwikkelaars, beleggers, consortia en nog andere toetredende partijen. Zoals toegezegd in de commissievergadering is het gevraagde besluit aangepast. Tegelijkertijd met deze brief is aan u ook het aangepaste raadsvoorstel 17/0016999 gestuurd.

Het voorgestelde besluit over mobiliteit houdt in dat het voorliggende mobiliteitsplan de basis vormt voor het mobiliteitsprogramma voor de gemeente en de verdere precieze uitwerking van de maatregelen met de omgeving en andere partijen als Prorail. Op basis van de externe toets mobiliteit (zie verderop in deze brief), stelt het college voor het gereserveerde budget in de LTIP op te hogen naar 37 miljoen. We stellen voor deze bij de voorjaarsnota om te zetten in een krediet, waardoor we vanaf 2018 maatregelen kunnen uitvoeren die ook in de huidige situatie wenselijk zijn. Denk hierbij aan bijvoorbeeld maatregelen op de Veranda. Eind dit jaar, bij het mobiliteitscontract, verwachten we een definitief programma met uitgewerkte planning te hebben. Hierin zijn dan ook afspraken met andere partijen verwerkt. Als dit leidt tot aanpassingen in het krediet (bijvoorbeeld door aangepaste planning loopt indexatie anders) zullen we deze bij de voorjaarsnota 2018 opnemen.

Betrokkenheid bewoners Veranda (D66, PvdA, CDA)

Het college is onder de indruk van de inzet en energie die de Stadionpark Werkgroep Veranda aan de dag legt. Na het raadsbesluit komen er drie belangrijke onderwerpen, waarbij niet alleen deze werkgroep, maar ook andere betrokkenen zullen worden benaderd om mee te doen en mee te denken. Dit zijn:

1. Totstandkoming definitief Masterplan Feyenoord City: Het Masterplan (van OMA) wordt naar verwachting eind dit jaar door de gemeenteraad vastgesteld. Het concept-Masterplan wordt in de komende maanden inhoudelijk besproken met onder meer de bewoners Veranda. Zij kunnen hierover meedenken in een open dialoog. De projectorganisatie Feyenoord City is actiehouder voor deze participatie. De gemeente adviseert hierover vooraf, is aanwezig bij bijeenkomsten en toetst het proces.
2. Ontwerptraject Nieuw Stadion: Na raadsbesluit organiseert Feyenoord City een participatietraject om allereerst te komen tot een definitief Programma van Eisen voor het nieuwe stadion. Bewoners Veranda kunnen hiervoor hun inbreng (geluidsoverlast, licht etc.) geven. Gemeente toetst proces, en zet netwerk in voor contacten in omgeving.
3. Uitwerking mobiliteitsplan: het mobiliteitsplan wordt nog verder uitgewerkt. Hiervoor zullen we ook het mer-traject gebruiken om eventuele varianten te verkennen. De varianten willen we juist met de bewoners opzetten, zodat hun varianten serieus meegaan. Ook hier geldt dat Feyenoord City actiehouder is en wij proces toetsen. Extra rol is de afweging van de uitkomsten in relatie tot kosten.



Deze punten staan globaal in het communicatieplan van Feyenoord wat in januari als aanvullend document naar de gemeenteraad is gestuurd.

Bovenstaande zet Feyenoord City in gang, in samenwerking met de gemeentelijke projectorganisatie. De gemeentelijke projectorganisatie is ook direct aanspreekbaar voor de bewoners over het proces of inhoudelijke informatie of afwegingen. Bij de belangrijke besluitmomenten, zoals het vaststellen van het definitief masterplan, zullen wij u informeren over het doorlopen proces met de bewoners. Feyenoord gaat in hun laatste brief ook in op de relatie met de bewoners (I 17/0017028, 3 april). De gebiedscommissie is gevraagd of zij in de verdere ondersteuning nog wat extra's kan betekenen voor de werkgroep. Op dit moment wordt dit verder uitgewerkt, en is afgesproken dat de werkgroep een aanvraag voor een bewonersinitiatief kan indienen. Daarmee krijgen ze voor de verdere professionalisering/ ondersteuning wat meer financiële armslag. Dus als het gaat om betrokkenheid, participatie en co-creatie zijn Feyenoord en de gemeentelijke projectorganisatie echt aan de bal. De gebiedsorganisatie ondersteunt op de achtergrond en stelt wellicht wat geld beschikbaar.

Verkeersdruk/kwaliteitsverbetering openbare ruimte Veranda

De gemeente Rotterdam wil in samenspraak met belanghebbenden (bewoners en ondernemers) een proces opstarten om wensen en mogelijkheden te verkennen. Het toevoegen van groen maar ook het verbeteren van de verkeersveiligheid en eventueel de verkeerscirculatie leidt tot een kwaliteitsverbetering van de buitenruimte en zodoende tot een beter woonklimaat op de Veranda. De gemeente wenst qua participatie verder te gaan door bewoners en ondernemers niet alleen te consulteren en hun meningen en suggesties te verzamelen, maar ook vormen van verregaande samenspraak en waar mogelijk co-creatie een plek in planvormingsproces te geven. De wensen en inbreng van de omgeving zijn voor de gemeente dus van groot belang.

Exploitatie nieuwe stadion: verschillende businesscases (D66, Leefbaar Rotterdam)

Er zijn verschillende businesscases. Allereerst de basecase: dit is de case als basis voor de financiering. Deze is relatief conservatief: de belangrijke onderdelen van de inkomstencategorieën zijn voorzien van externe onderbouwingen en validaties. Vaak zijn op de extern getoetste inkomsten percentuele kortingen of andere kortingen toegepast. De managementcase is de case waarbij van hogere omzetten is uitgegaan, die dichterbij de onderzoeken liggen. De één-Feyenoordcase is de managementcase, maar dan met een efficiëncyslag, waarmee er minder kosten zijn gemoeid.

Perfect storm is de case, waarin op alle fronten tegenvallende resultaten zijn. Daar waar in de base case in de meeste gevallen al lagere inkomsten zijn ingeboekt dan op basis van de onderzoeken te verantwoorden zijn, zijn deze in de perfect storm nog veel verder teruggebracht. Deze is inderdaad hoger op onderdelen dan nu in de Kuip. Dat wordt verklaard doordat het nieuwe stadion meer functies kent dan de huidige Kuip, denk aan de dagelijkse horeca. Voor de huidige functionaliteiten geldt dat deze in de huidige situatie ingeperkt zijn door de ruimte en al volledig worden gebruikt. Perfect storm gaat over een langjarig gemiddelde. Als één wedstrijd of zelfs een seizoen een keer minder is, is dat niet gelijk een probleem. En uit deze analyse blijkt dat zelfs bij een langjarig mindere omzet, het stadion niet gelijk failliet gaat.



Op ieder punt hebben gespecialiseerde bureaus onderzoek gedaan, in de second opinion is ernaar gekeken door Brink M/A, en een aantal zaken zijn nog nader onderzocht en weer beoordeeld in de afgelopen maanden.

Exploitatie nieuwe stadion: horeca (D66, Leefbaar Rotterdam)

De toekomstige besteding is bij een gemiddelde wedstrijd gerekend over 38.000 mensen. Dit is conservatief want er is uitgegaan van:

- een hoge no-show
- Dat het publiek dat vooraf of achteraf van een zaal gebruik maakt (ca 4.500 mensen), en geen bestedingen aan de publiekscounters doen
- Dat er uitgegaan wordt van 25 in plaats van 26 wedstrijden nu.

Als een van deze punten iets beter uitvalt, daalt ook gelijk de benodigde besteding per bezoeker om de omzet in de businesscase te halen.

Voor de Kuip geldt in de huidige situatie de omzet lager is dan ze zou kunnen zijn. Door de slechte bereikbaarheid (met name vanaf de tweede ring), de logistieke routing, te weinig verkoop vierkante meters (en dus wachtrijen) is het gemiddeld aantal verkochte consumpties in de Kuip laag.

Met een groter stadion, counters dichtbij de mensen, beperkte wachtrijen en counters met zicht op het veld, gaat dat zeker omhoog. Als je naar de drankconsumpties kijkt, gaat Feyenoord uit van 28.000 drankjes nu naar 49.000 drankjes in het nieuwe stadion. In vergelijking met andere venues is dit zeer weinig, ook Brink M/A komt tot het oordeel dat dit zeer conservatief is begroot.

Door Adviesbureau Van Spronsen is naar de omzet van de dagelijkse horeca onderzoek gedaan. Dit is later nog verdiept om te bepalen wat de te verwachten omzet is als alleen fase één wordt gerealiseerd. In het onderzoek van Adviesbureau Van Spronsen is nog conservatiever gekeken, door als uitgangspunt te hanteren dat ook de Strip-noord niet doorgaat. Tevens is in deze analyse ook verminderd functioneren van de wel te realiseren functies ingevoegd. In dit rapport is te lezen dat voor de basecase naast voorgaande aannames nog een afslag van 20% is gedaan. De basecase is aangepast op de uitkomsten van dit aanvullende onderzoek.

Exploitatie nieuwe stadion: overige bezoekers (D66)

Door Adviesbureau Van Spronsen is extern onderzoek naar het aantal bezoekers gedaan. Het gaat om bezoeken aan het nieuwe stadion voor een rondleiding, het uitzichtpunt en een attractie. Bij de andere stadions die vaak genoemd worden gaat het alleen om rondleidingen. Uit het onderzoek van Adviesbureau Van Spronsen komt een aantal van ruim 570.000 bezoeken naar voren. In de basecase wordt uitgegaan van 350.000 bezoeken. Dit bouwt af naar 225.000 bezoeken.

Gemeentelijke deelneming nieuwe stadion en conversie lening Kuip, toets Brussel (VVD, PvdA)

De gemeente Rotterdam heeft haar financiële betrokkenheid bij de realisatie van de eerste en tweede fase van de ontwikkeling Feyenoord City vormgegeven vanuit de principes van een "market economy operator". De bijdragen van de gemeente zijn (zie de notitie van Pels Rijcken, 16bb9941) getoetst op de vraag of een private investeerder/marktpartij in vergelijkbare omstandigheden, opererend in normale marktomstandigheden, tot eenzelfde investering over zou zijn gegaan. Over de beoogde betrokkenheid van de gemeente is hiernaast, met het oog op geoorloofdheid in relatie tot artikel 107 VWEU, ambtelijk overlegd



met de Europese Commissie. Het resultaat van dit overleg is verwerkt in de notitie van Pels Rijcken. Alle voorwaarden (zoals voldoende andere marktpartijen die deelnemen in het eigen vermogen, transacties op basis van taxaties, de werkwijze conform gemeentelijk beleid volgen zoals de gemeente ook bij andere partijen doet) zijn opgenomen in de position paper.

Met betrekking tot de deelname in het gewoon aandelenkapitaal van Stadion Feijenoord NV komt dat tot uitdrukking in de voorwaarden negen, tien en elf van de position paper. Naast de gemeente zullen private investeerders minimaal 51 procent van het gewoon aandelenkapitaal inbrengen. De afspraken inzake het te verwachten dividend zijn voor de gemeente minimaal gelijk aan die voor alle andere private aandeelhouders. Met betrekking tot de zeggenschap bestaat met Stadion Feijenoord NV overeenstemming over een zodanige aanpassing van de statuten van Stadion Feijenoord NV dat deze in lijn zijn met de kaders uit het "beleidskader verbonden partijen 2014-2018".

Met betrekking tot de bestaande achtergestelde lening aan Stadion Feijenoord NV van € 7,9 miljoen komt dat tot uitdrukking in voorwaarde twaalf van de position paper. Door gebruik te maken van de in de overeenkomst met betrekking tot de achtergestelde lening, geboden mogelijkheid tot conversie van de achtergestelde lening naar preferente (niet stemgerechtigde) aandelen verkrijgt de gemeente een marktconforme positie met betrekking tot haar toenmalige bijdrage aan de verbouwingen van de Kuip. De preferente aandelen geven recht op een coupon van 4 procent per jaar, hetgeen overeenkomt met de destijds afgesproken basisrente en in de huidige marktomstandigheden een marktconforme vergoeding is. Dit vaste dividend is onafhankelijk van de prestaties van de NV. Hiernaast geven de preferente aandelen, naar hun aard, meer zekerheid dan de achtergestelde lening. Door de conversie is de rechtsverhouding van de gemeente tot de ontwikkeling van Feyenoord City teruggebracht tot twee relaties: aandelen en erfpacht. Dit levert een eenvoudiger en transparante verhouding op.

Zowel voor het gewoon aandelenkapitaal voor de bouw van het nieuwe stadion (maximaal € 40 miljoen en ten hoogste 49 procent), als voor de preferente aandelen zullen exit-opties worden vastgelegd. Een en ander in lijn met het beleidskader verbonden partijen 2014-2018.

Herontwikkeling Kuip (VVD, Leefbaar Rotterdam, PvdA, GroenLinks, NIDA)

Er is sprake van een goede businesscase, die sluitend is. Verder hebben we met Feyenoord afgesproken dat ze een spaarpot opbouwen van zes miljoen, die alleen aangewend kan worden voor de herontwikkeling of vrijvalt bij daadwerkelijke herontwikkeling. Hiermee ligt er een goede financiële prikkel, ook Brink M/A oordeelt daar zo over in de second opinion (17bb2123). Die zes miljoen komt overeen met het "bouwrijp" maken van de Kuip. Dus de kosten die gemaakt moeten worden om de Kuip ontwikkelklaar te krijgen. Het andere programma moet dan kostendekkend ontwikkeld kunnen worden.

De gemeente bekostigt de atletiekvoorziening vanuit het taakstellende budget waarvoor deze voorziening ook op de Sportcampus gerealiseerd zou worden. Dus uit het eerder beschikbaar gestelde IFR-budget van 61 miljoen. Uit de verkenning die gedaan is voor de herontwikkeling van de Kuip blijkt dat het realiseren van de atletiekvoorziening in de Kuip voor de gemeente budgetneutraal is ten opzichte van de ontwikkeling op de Sportcampus. In de position paper is opgenomen dat dit in de uitwerking zo dient te blijven.

Naast onze publiekrechtelijke rol bij de herontwikkeling zijn wij privaatrechtelijk opdrachtgever van de indoor- en outdoor sportfaciliteit in de Kuip. De gemeente is uiteindelijk eigenaar van dat deel van De Kuip, bijvoorbeeld in een VVE-constructie.



Aangezien wij als gemeente participeren in de herontwikkeling van de Kuip met de atletiekfunctie en de kwaliteit als gemeentelijk monument willen waarborgen, zullen wij ook in de afspraken met toekomstige ontwikkelaars van de Kuip samen met Feyenoord de randvoorwaarden verder bepalen. Daarvoor zijn we dus zelf aan zet.

Sociaaleconomisch programma (D66, Leefbaar Rotterdam, NIDA)

In de bouw en exploitatiefase betrekken Feyenoord City en de daarna verbonden werkgevers jaarlijks minimaal 310 fte aan arbeidskrachten uit Zuid voor laag- en ongeschoold werk, onverdeeld in 60 bouw, 125 exploitatie, en 125 overige regionale werkgelegenheid bij in de exploitatie actieve werkgevers. Feyenoord City geeft aan dat de exploitatie 1500 nieuwe banen structureel oplevert, met name voor mensen aan de onderkant van de arbeidsmarkt.

De mensen worden zoveel als mogelijk geselecteerd voor het Nationaal Programma Rotterdam Zuid door de gemeente Rotterdam uit de in Rotterdam Zuid wonende bijstandsgerechtigden. Door specifieke afspraken met de verschillende bedrijven te maken, en de sturing van de gemeente Rotterdam (werkgeversservicepunt) is het mogelijk om zoveel mogelijk bewoners van Rotterdam-Zuid voorrang te geven. NPRZ, gemeente en Feyenoord City zullen in de komende periode een organisatie uitwerken die de sturing en executie van bovengenoemd programma ter hand zal nemen

De cijfers voor de sportexperience zijn 125 arbeidsplaatsen en 200 stageplaatsen. Dit is gebaseerd op benchmarks bij vergelijkbare voorzieningen als NEMO. Veel van de andere werkgelegenheidsbaten zijn berekend op basis van het programma en omgerekend met kentallen zoals deze in heel Nederland worden gebruikt. Dit laatste is gedaan door Twynstra Gudde als onafhankelijk opsteller van de MKBA.

De projectorganisatie van Feyenoord City heeft hierover nog volgende aanvullende informatie naar ons gestuurd:

- *'De ambitie is ca. 500.000 bezoekers. Als benchmarks hebben we gekeken naar NEMO (591.000 bezoekers, 197 medewerkers, 125 FTE, 150 stageplekken) en de Heineken Experience (900.000 bezoekers, 200 medewerkers, waarvan 180 studenten).*
- *Het concept is gestoeld op persoonlijke ontvangst / begeleiding van bezoekers - dat vraagt veel van de bezetting (vgl. Disney-achtige experiences);*
- *Programmatisch is het idee groter dan alleen de muren van een museum - met activiteiten in de omgeving, festivals / events en digitale verlengstukken (apps voor thuisgebruik / verlengen bezoek) - Experience is ook verdeeld over Kuip, Strip en Nieuwe Stadion, dit vergt ondersteuning van de activiteiten op die plekken. Veel medewerkers zijn dus echt actieve sportcoaches. De opleiding Sport & Bewegen van het Albeda College kan hiervoor een hele goede bron zijn.*
- *Ten slotte hebben we het hier ook over een restaurant / kantine en gaat het niet om 9-17 openingstijden; weekenden, live-sport wedstrijden (avond) etc.*

Kijkend naar de benchmarks, naar het populaire onderwerp sport en haar aantrekkingskracht voor het hele gezin en naar het bredere plaatje van Feyenoord City, achten wij die aantallen nog voorzichtig.'



Duurzaamheid (D66, NIDA, PvdD)

In de 'aanvulling haalbaarheidsstudie' van Feyenoord City (17bb2122) is een uitgebreid hoofdstuk opgenomen over de duurzaamheidsambities. Wat het college betreft blijven we de lat hoog houden, de technische ontwikkelingen gaan snel op dit vlak. Dus, zoals ook in de position paper opgenomen, kijken we elke fase hoe we maximaal duurzaamheid in de plannen hebben zitten. Niet alleen voor het stadion, maar voor het hele gebied. Daarom is in de position paper voorwaarde zestien opgenomen die aangeeft dat in het nog door de raad vast te stellen masterplan Feyenoord City een concretisering plaatsvindt. Op dat moment wordt ook pas de definitieve Breaam-ambitie vastgelegd. Deze is minimaal Very Good, maar zou zeker hoger kunnen komen te liggen en wat het college betreft Excellent kunnen zijn. Ook het ontwerptraject van het nieuwe stadion biedt vele aanknopingspunten. Het gemeentelijk programma duurzaam biedt ook mogelijkheden om hierin pro-actief mee te denken. In de position paper is opgenomen dat het college verwacht dat Feyenoord City maximaal inzet op duurzaamheid binnen wat technisch en financieel mogelijk is en daarbij bij iedere stap aan te geven welke afwegingen gemaakt zijn. Bij het vaststellen van het Masterplan Feyenoord City door de gemeenteraad zal de ambitie definitief worden vastgelegd.

Parkeren (VVD, CDA, NIDA, PvdA)

Het college heeft begrip voor de zorgen die er bestaan om vanuit de huidige situatie te komen tot die bereikbaarheid die wordt voorgestaan in het mobiliteitsplan. Tegelijkertijd geeft het een prima houvast om de komende jaren hiernaar toe te werken, en ervoor te gaan zorgen dat er nu al meer mensen met de tram, trein, fiets en bus naar de Kuip komen. En dat daarbij het parkeren in de omliggende wijken verminderd wordt. Separaat krijgt u nog de stukken die naar aanleiding van uw vragen naar een externe toets zijn opgesteld.

Op de ondersteuning met een goed parkeerbeleid in de wijken willen we kort ingaan. Tegelijkertijd met deze brief krijgt u een collegebrief, kenmerk 17/0016820 waarin dieper wordt ingegaan op de laatste inzichten omtrent het mobiliteitsplan. Afsluiting van wijken en betaald parkeren zijn effectieve maatregelen. Hoewel Feyenoord hier de afgelopen jaren (te) weinig aandacht aan besteed heeft, ziet zij inmiddels in dat hier ook een verantwoordelijkheid ligt. Feyenoord heeft, in samenwerking met de gemeentelijke projectorganisatie, in beeld gebracht wat de mogelijkheden zijn voor de afsluiting van wijken. Voor een aantal wijken is dit mogelijk, voor andere wijken betekent dit op veel plekken afsluitingen. In die wijken is parkeertarifiering tijdens evenementen waarschijnlijk efficiënter. Feyenoord wil graag met de gemeente en de bewoners/ondernemers in de betreffende wijken bepalen wat de meest gewenste aanpak is om tot minder parkeeroverlast in de wijken te komen.

U heeft ook andere suggesties gedaan om nu al extra maatregelen te nemen, zoals een extra afslag A16 Beverwaard. Met de kennis uit verschillende recente rijkswegprojecten waarin we nauw samen werken met Rijkswaterstaat, weten we dat zij vanuit verkeersveiligheid negatief staat tegenover het invoegen van verkeer vanaf een nieuwe afrit in een bestaand weefvak. Een dergelijke situatie zou zich hier voordoen vanaf de P+R Beverwaard in de richting van de Van Brienenoordbrug. Het zelfde argument geldt waarschijnlijk ook voor een eventuele oprit vanaf de A16 (noord) richting P+R Beverwaard. Rijkswaterstaat zou daar formeel uitsluitel over kunnen en moeten geven.

Kaders voor ontwerp en kwaliteit (D66, CDA, Leefbaar Rotterdam)

U heeft in de commissie vragen gesteld of de gemeente vooraf voldoende eisen aan de kwaliteit van het nieuwe stadion en fase één Feyenoord City in zijn geheel kan stellen. In de



position paper hebben we daarom voorwaarde vijftien opgenomen, waarin richting Feyenoord en toekomstige ontwikkelaars wordt vermeld dat de gemeente nota's van uitgangspunten gaat maken, en ook het welstandsbeleid voor dit gebied gaat aanpassen.

In de nota's van uitgangspunten worden stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld voor het functioneren en de uitstraling van de gebiedsontwikkeling. Ook nieuwe plinten, zoals de parkeergarage van de Strip, zijn hierbij aandachtspunten die qua uitstraling zorgvuldig ontworpen moeten worden.

Feyenoord City derde fase (VVD, PvdA, CDA)

Fase drie (Zuidelijk deel van de Strip en woningbouw in de Stadiondriehoek) zal op zijn vroegst vanaf 2024 tot uitvoering komen. Afhankelijk van de marktsituatie op dat moment wordt er gestart. De woningbouwopgave van Rotterdam zal ook op die termijn nog tot nieuwbouwvragen leiden, die prima in de derde fase ingevuld kunnen worden. Het college hecht aan uitvoering van fase drie en heeft er alle vertrouwen in dat dit daadwerkelijk tot stand kan komen. Uiterlijk aan het einde van dit jaar wil het college het Masterplan Feyenoord City door de gemeenteraad laten vaststellen, zodat het ook voor de gemeente als ruimtelijk kader voor de toekomstige ontwikkeling in het beleid wordt opgenomen.

We weten, met het huidige programma, dat ook de grondexploitatie van fase drie financieel sluitend te maken is, en daarmee haalbaar. De gemeente heeft overigens ongeveer tweederde van de grond in fase drie in bezit, en heeft daarmee ook zelf grote grip op de voortgang van dit deel van de gebiedsontwikkeling.

Als het zover is, komt er over deze derde fase aparte besluitvorming. Namelijk op welke manier de grondexploitatie voor die fase gevoerd gaat worden, wat de meest actuele inzichten rondom het vastgoedprogramma zijn, en hoe snel één en ander uitgevoerd kan worden. Er is namelijk nog geen keuze gemaakt wie deze grondexploitatie gaat voeren, of het een gemeentelijke of private grondexploitatie wordt.

Fase 1 Feyenoord: Grondverkoop door gemeente (Leefbaar Rotterdam, PvdA, NIDA, VVD, GL)

De gemeentelijke gronden betreffen in de eerste fase van Feyenoord City drie plots: de meest zuidelijke plot van Parkstad (zuidelijke deel van de huidige hockeyclub-locatie), het parkeerterrein tussen flat Veranda en Gamma, en de grond bij en onder het Shell-tankstation.

Als benchmark hebben we gekeken wat de waarde van de grond is zonder ontwikkeling van Feyenoord City. Dit betreft de waarde van het doorzetten van de concessie voor het tankstation, het ontwikkelen van Parkstad als doorzetting van de huidige plannen en het ontwikkelen van de wetskant van de Veranda conform de mogelijkheden in het bestemmingsplan. Hiermee komen we op een totale grondwaarde van ca € 10 miljoen. Uit de verkenningen blijkt dat deze € 10 miljoen ook in de grondexploitatie Feyenoord City is in te passen. Feitelijk is het daarmee te zien als de residuele grondwaarde van de private ontwikkeling, die de gemeentelijke gronde gebruikt. In de position paper hebben we vastgelegd dat we de verkoopwaarde op de gebruikelijke manier met taxaties bepalen (voorwaarde vier).



Fase 1 Feyenoord City: grondaankoop door gemeente (Leefbaar Rotterdam, PvdA, NIDA, VVD, GL)

Het college benadrukt dat we vervolgens een ander stuk grond aankopen, namelijk die grond die direct onder het nieuwe stadion is gelegen. En dat wordt dan direct in erfpacht aan Feyenoord uitgegeven. Erfpacht is een logische rol voor de gemeente in ontwikkelingen als deze. Via de erfpacht kunnen we ook de openbaarheid van de routes borgen. Zonder erfpacht zou de financieringsomvang voor het stadion fors toenemen. Gezien het maatschappelijk belang is het erfpacht-instrument te rechtvaardigen om zo de gebiedsontwikkeling tot stand te brengen.

De nu bepaalde € 60 miljoen voor deze grondaankoop is gebaseerd op de kosten. Het is gebaseerd op de verwerving, bouwrijp maken, woonrijp maken en bijkomende kosten. We hebben met Feyenoord afgesproken dat we werken met taxaties, met als maximum € 60 miljoen, prijspeil 2016. Hiervoor hebben in de position paper ook voorwaarde vijf en zes opgenomen.

Beheer en onderhoud (Leefbaar Rotterdam, CU-SGP)

Enkele partijen willen nu al heldere afspraken over de demarcatie van het beheer en onderhoud. Het college houdt hiervoor een scherp oog, maar kan pas tot definitieve afspraken komen als uit het ontwerp van Feyenoord City fase één blijkt welke delen openbaar toegankelijk moeten zijn, en welke delen daarvan in privaat of publiek eigendom komen. Dit is echt een resultante van het ontwerpproces, zoals dat komend half jaar ook met de omgeving verder wordt vormgegeven, en kan niet op voorhand verdeeld worden.

Extra brug over spoor (NIDA)

De brug over het spoor wordt in fase één gerealiseerd en zit in het mobiliteitsprogramma van de gemeente. Deze komt dan uit aan de westzijde van de Olympiaweg (die wel heringericht is op dat moment) met een op/afgang die op dit moment alleen voor voetgangers voorzien is. In noordelijke richting kom je uit bij de kruising Olympiaweg/Stadionweg waar voor de voetgangers een brug is die aansluit op de strip noord. Deze wordt door Feyenoord City betaald. In fase drie wordt de Strip-Zuid gebouwd en realiseert Feyenoord City het laatste stuk brug over de Olympiaweg heen.

Nieuwe stadion buiten de stad (PvdD)

Discussies over andere locaties buiten de stad of in de Waalhaven zijn in het verleden uitgebreid onderzocht. Met de vaststelling van de Structuurvisie Stadionpark in 2013 heeft de gemeenteraad gekozen voor een stadion in dit gebied. Verder verwijst het college naar de gebiedsvisie die in september naar u is gestuurd. Daarin staat de ambitie om juist meer bezoekers en diversere bezoekersgroepen naar het Stadionpark-gebied te trekken als vrije tijds knoop. Hiermee ontstaat meer draagvlak voor voorzieningen. Het gehele gebied dient dagelijks en wekelijks intensiever gebruikt te worden dan nu het geval is. De meeste kansen hiervoor zijn er wanneer de stadionontwikkeling aan de noordkant van het gebied in de directe omgeving van de Veranda gepositioneerd is. Op die manier kan de Veranda uitgebouwd als uitgaansgebied, zeker als commerciële functies in het (ver)nieuw(d)e stadion dagelijks gebruikt worden en onderdeel zijn van een grotere vrije tijds knoop. Het is vanwege deze beleidslijn dat een stadionontwikkeling elders in het gebied, zoals eerder sprake was van een stadionontwikkeling in de Sportcampus, niet meer als kansrijk wordt beschouwd. Een locatie verder van de Veranda genereert immers niet die spin-off met de omgeving en beperkt de kansen voor het realiseren van de Sportcampus als aantrekkelijk sport-, recreatie- en woongebied in een parksetting met grote meerwaarde voor de omliggende wijken.



We verwachten met deze brief de openstaande vragen uit de commissievergadering van 29 maart 2017 afdoende beantwoord te hebben, en zien uit naar de vervolghandeling in de commissie BWB van 12 april.

Wij vertrouwen er op u hierbij voldoende geïnformeerd te hebben.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

Ph. F. M. Raets

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlagen

1. Goudappel en Coffeng externe toets mobiliteit
2. Witteveen+Bos externe toets
3. Brief Feyenoord mobiliteit incl. bijlage modal split
4. Xtent, Aanvulling mobiliteit, vanuit gedrag
5. Feyenoord, Voortgangsrapportage actieplan
6. Aangepast raadsvoorstel Feyenoord City