



Aan het College van Burgemeester en Wethouders van Gemeente Rotterdam
Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Rotterdam, 3 april 2017

Onderwerp: mobiliteit en commissie BWB gerelateerde onderwerpen

Geacht College,

In de (politieke) discussie rondom de besluitvorming over Feyenoord City zien we een aantal terugkerende onderwerpen, waarop we nog een aanvullende toelichting willen geven. Het gaat daarbij om mobiliteit, de hoogte van het spelersbudget en de relatie met de omgeving en supporters. In deze brief gaan we hier nader op in.

Mobiliteit

Ten aanzien van mobiliteit zijn er vragen gerezen over de haalbaarheid van het realiseren van de gepresenteerde modal split, het parkeren van auto's en de daarmee samenhangende parkeeroverlast in de wijken. De gemeente heeft naar aanleiding van de commissiebespreking een externe toets laten uitvoeren door Goudappel Coffeng. De vragen en de externe toets zijn voor Feyenoord aanleiding geweest om een aantal zaken verder uit te werken. Feyenoord heeft de afgelopen periode de volgende acties uitgevoerd:

1. aan Xtnt (gespecialiseerd bureau onder andere op het gebied van vervoerspsychologie) is gevraagd een plan van aanpak gedragsverandering op te stellen.
2. er is geïnventariseerd hoe meer parkeerplaatsen kunnen worden georganiseerd.
3. het actieplan voor de komende periode is uitgewerkt.

Feyenoord zal, in tegenstelling tot de praktijk van vandaag, actief gaan ingrijpen op de wijze waarop voetbalfans en bezoekers van events zich naar en van het stadion gaan bewegen. Een goede bereikbaarheid is van belang voor de exploitatie van het nieuwe stadion, maar ook voor de omgeving. Feyenoord is zich ervan bewust dat er voor wat betreft de omgeving in de afgelopen jaren te weinig gedaan is aan terugdringen van overlast. Feyenoord wil dit herstellen en pakt daarom de problematiek onmiddellijk op. Feyenoord heeft hiertoe een mobiliteitsmanager aangesteld die zich full time inzet om de plannen te realiseren. Komende periode zal nog meer capaciteit worden toegevoegd, gericht op mobiliteit en zal specifiek een gedragsdeskundige aan het team worden toegevoegd. In de position paper heeft de gemeente gevraagd om eind dit jaar een aanpak voor de ontwikkeling van de gehele Feyenoord organisatie op te stellen. Mobiliteit zal hierin ook specifieke aandacht krijgen.

Strategie mobiliteit

De uiteindelijke doelstelling van alle maatregelen, zoals opgenomen in de plannen, is tweeledig: het bereikbaar zijn van het nieuwe stadion en het tegengaan van met name de parkeeroverlast in de wijken tijdens evenementen. Wij merken hierbij dat het beeld ontstaat dat we iedereen vanuit de auto naar het OV willen sturen. Feyenoord wil, ook vanuit haar duurzaamheidsdoelstellingen, maximaal inzetten op duurzame vervoermiddelen als OV en fiets. Maar de grootste slag die we willen maken is ongeorganiseerd parkeren in de wijken (met 15 tot 30 minuten lopen) naar gereguleerd parkeren op afstand (daarna met boot, bus of tram nog 10 tot 15 minuten reistijd). Dit is echt nodig,



zowel om de parkeeroverlast in de wijken te beperken als ook om de files en daarbij behorende overlast te beperken. Belangrijk aspect van de strategie is de koppeling ticket-vervoerswijze. We willen hierbij benadrukken dat dit in beginsel een positief instrument is om het bezoekers gemakkelijker te maken, meer service te kunnen bieden, ze te kunnen informeren over veranderingen en beschikbaarheid en ze voordelen te kunnen bieden. De strikte handhaving is pas een laatste middel. Hoe dit kan werken zullen wij komende periode verder uitwerken en u voor afsluiten van het mobiliteitscontract doen toekomen.

De stappen die Feyenoord neemt om de gewenste doelstellingen te bereiken zijn deels vastgelegd in bijlage H5B1 "Mobiliteitsrapport Feyenoord City" van de haalbaarheidsstudie d.d. 21-11-2016 en uitgebreid zoals vermeld in deze brief. Op hoofdlijnen kunnen de stappen als volgt worden samengevat:

- Wij organiseren binnen Feyenoord capaciteit en draagvlak om de mobiliteit tot cruciaal punt te maken op weg naar het nieuwe stadion, te beginnen met de al aangestelde mobiliteitsmanager;
- Wij maken met de NS, de RET en de gemeente afspraken om de OV capaciteit de komende jaren stapsgewijs te vergroten om uiterlijk in het seizoen 2022-2023 de gewenste capaciteit beschikbaar te hebben; hierbij betreft het de maatregelen als nu opgenomen in het mobiliteitsplan met bijvoorbeeld extra en langere treinen en de nieuwe trampendel Maashaven-Lombardije.
- Wij sluiten contracten af met beheerders van parkeerplaatsen in de eerste, tweede en derde schil over het, vanaf 2018 – 2019, beschikbaar stellen van deze parkeerplaatsen tijdens wedstrijden en evenementen in de Kuip en later in het nieuwe stadion
- Wij breiden het aantal bussen t.b.v. georganiseerd busvervoer uit, om uiteindelijk 10.000 Feyenoord supporters per wedstrijd in 200 bussen naar het stadion te vervoeren, in de plannen zijn hiervoor de benodigde parkeerplaatsen opgenomen;
- Wij maken afspraken met de gemeente omtrent flankerend parkeerbeleid in de omliggende wijken gericht op het voorkomen van wild parkeren;
- Wij nemen actie om de gewenste gedragsverandering bij de supporters daadwerkelijk te realiseren (in deze brief vindt u hier aanvullende informatie over), zowel qua vervoerswijze-keuze, parkeren op de gewenste locaties als qua peak-shaving.

In de bijlage is de eerste voortgangsrapportage "actie plan Feyenoord City, op weg naar het nieuwe stadion", d.d. 03-04-2017 opgenomen. Deze rapportage geeft inzicht in de reeds uitgevoerde, lopende en toekomstige acties die Feyenoord onderneemt om de mobiliteitsdoelstellingen te halen (zie ook verderop in deze brief).

Externe toets

Goudappel Coffeng komt in haar externe toets van de mobiliteitsplannen van Feyenoord tot de volgende conclusies m.b.t de beoogde gedragsverandering:

- de door Feyenoord gewenste gedragsverandering komt niet uitsluitend op basis van vrijwilligheid tot stand;
- de koppeling van vervoerswijze aan de entree tickets vergt technische- en administratieve en communicatieve maatregelen, gebrek aan draagvlak en onvoldoende handhavingsmiddelen kan het voorgesteld systeem onder druk zetten;
- om extra parkeerdruk in de wijken tegen te gaan zullen hoge parkeertarieven in de omliggende woonwijken nodig zijn of wijken afgesloten moeten worden;

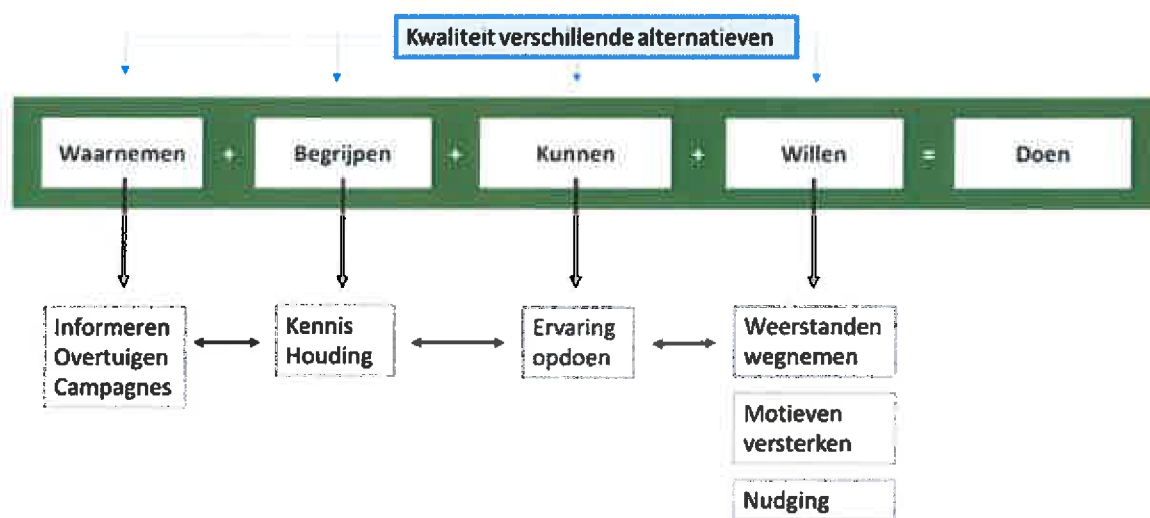
- de beoogde peakshaving zal *moeten* plaatsvinden om iedereen te kunnen vervoeren, maar is met de juiste maatregelen ook haalbaar.

Met name op het gebied van de gedragsverandering is de vraag gesteld of de doelstellingen wel haalbaar zijn. De aanbevelingen van Goudappel zijn om voor het afsluiten van het mobiliteitscontract de koppeling ticket-vervoerswijze verder uit te werken en een goed (communicatie)plan op te zetten om begrip te kweken, draagvlak te behouden en supporters bekend te maken met de maatregelen.

Wij hebben vanuit Feyenoord aan Xtnt (gespecialiseerd bureau onder andere op het gebied van vervoerspsychologie) gevraagd hoe deze gedragsverandering daadwerkelijk te bereiken.

Als bijlage bij deze brief is het rapport "Aanvulling mobiliteitsplan Feyenoord City vanuit gedrag", d.d. 03-04-2017, opgenomen.

We willen het huidige gedrag (veelal met de auto op een relatief laat moment naar het stadion komen en kort na de wedstrijd weer weggaan) veranderen in nieuw gedrag te komen (o.a. parkeren op afstand, reizen met het OV, ruimer van te voren aankomen en later vertrekken van Feyenoord City). Om dat te bereiken moeten bezoekers aan het stadion volgens het rapport van Xtnt gewoontepatronen doorbreken, weerstanden tegen verandering opgeven en nieuwe mogelijkheden ontdekken. Dit kunnen we voor de diverse doelgroepen realiseren met een 'cognitieve reisplanner'. Deze 'cognitieve reisplanner' is beschreven in het rapport. In een figuur is deze als volgt samen te vatten:



Ook wordt in het rapport onderscheid gemaakt in verschillende doelgroepen, zoals;

- Doelgroep 1. Frequente bezoeker, herkomst relatief dichtbij stadion.
- Doelgroep 2. Frequente bezoeker, herkomst relatief ver van het stadion.
- Doelgroep 3. Incidentele bezoeker, herkomst relatief dichtbij stadion.
- Doelgroep 4. Incidentele bezoeker, herkomst relatief ver van het stadion.

Dit zal nog verder worden verfijnd in de uitwerking van de aanpak, waarbij gebruik zal worden gemaakt van verder onderzoek onder de supporters en de resultaten/evaluatie van de eerste acties die we komend jaar uitvoeren.



In het rapport worden specifieke acties en maatregelen genoemd om per doelgroep het gedrag te wijzigen.

Duidelijk wordt dat een integrale aanpak tot het beoogde resultaat zal leiden. Met de juiste communicatie, verleiding (vervoer aanbieden als service), lichte dwang (inzetten van het prijsinstrument) en uiteindelijk geboden (afzetten wijken en ontzegging toegang) in combinatie met fysieke infrastructuurmaatregelen en flankerend beleid zijn de doelstellingen haalbaar.

In het rapport van Xtnt wordt opgemerkt dat juist omdat Feyenoord van iedereen is en de binding met de club sterk is dit kansen biedt die bij gedragsverandering bij bijvoorbeeld woon-werkverkeer er niet zijn.

Dit vergt van de kant van Feyenoord veel inzet. Feyenoord zal zich, op korte termijn, daarom naast de huidige mobiliteitsmanager versterken met kennis en kunde op het gebied van gedragsverandering op mobiliteitsgebied.

Parkeren

Bij enkele partijen bestaat de angst dat de doelstellingen met betrekking tot het terugdringen van de automobilititeit en de daarmee gepaard gaande parkeeroverlast te scherp zijn geformuleerd. Alvorens in te gaan op die zorg willen wij graag een aantal getallen met u delen uit de voorliggende plannen.

In bijlage 1, van bijlage H5B1 van de haalbaarheidsstudie d.d. 21-11-2016, zijn de volgende getallen opgenomen. Bij een bezetting van de Kuip van 46.789 bezoekers brengt de huidige automobilititeit (afhankelijk van het doelgroep-segment 2 – 2,5 bezoeker per auto) 31.600 (68%) bezoekers naar het stadion, waarvan 3.750 autobegebruikers (8%) al aangeeft op afstand te parkeren zonder dat dit op enige wijze gestimuleerd wordt. De bezetting van het nieuwe stadion t.b.v. de hier berekende percentages is 60.114 (hetgeen overeenkomt met de bezetting zoals opgenomen in de business case één Feyenoord van 95%). De toekomstige gewenste automobilititeit brengt 24.500 bezoekers (41%) naar het nieuwe stadion. Van deze autobegebruikers kan een kleine 40% nabij het stadion parkeren en zal 60% verder weg parkeren en met een vorm van voor- en natransport het laatste deel van de reis maken.

De zorg dat Feyenoord niet de parkeeroverlast kan beperken willen wij graag wegnemen. We hebben daarom een nadere inventarisatie gedaan naar aanvullende parkeermogelijkheden. We hebben vastgesteld dat op loopafstand van het nieuwe stadion 4.000 tot 5.000 parkeerplaatsen aanwezig zijn in garages en op terreinen. Deze zullen niet allemaal beschikbaar zijn en ook vanuit bereikbaarheid is het niet gewenst deze allemaal in te zetten. Ongeveer 1.500 P-plaatsen kunnen toegevoegd worden aan het georganiseerd parkeren. Deze plan B oplossing leidt tot nog eens 3.750 bezoekers die met de auto kunnen komen; dit leidt tot een verhoging van het aandeel automobilititeit van in totaal 28.250 bezoekers (47%), zonder dat de parkeerdruk in de wijken toeneemt. We onderzoeken nog de mogelijkheid in de toekomst nogmaals bijna 1.000 P-plaatsen aan dit areaal toe te voegen, waarmee het bezoekers aantal dat met de auto komt op 30.750 uitkomt, ongeveer evenveel als nu met de auto komen (zie figuur Automobilititeit, pagina 5. Let op: iedere auto representeert 2 tot 2,5 bezoekers afhankelijk van het doelgroep-segment).

Met de aanbieders van deze laatste 2.500 parkeerplaatsen moeten wij nog in gesprek.



Nadrukkelijk geven wij aan dat toevoeging van deze extra parkeergelegenheid voor Feyenoord City plan B is. Wij spannen ons maximaal in om de modal split en peakshaving doelstellingen zoals opgenomen in het mobiliteitsplan te halen.

AUTOMOBILITEIT (PARKEREN)

- Georganiseerd door Feyenoord in directe omgeving stadion (ring 1)
- Georganiseerd door Feyenoord op loopafstand (ring 2)
- Georganiseerd door Feyenoord op afstand (ring 3)
- Ongeorganiseerd directe omgeving (bemparkeren, bedrijventerreinen)
- Ongeorganiseerd op loopafstand (o.a. in de wijken)
- Ongeorganiseerd op afstand



Aandachtspunt bij deze aan- en afrijdende auto's is de doorstroming op het wegennet rondom het stadion en de grote parkeerplaatsen. De huidige situatie rondom de Stadiondriehoek en de Veranda laat zien dat hier meer aandacht aan gegeven moet worden. Juist met de plannen voor georganiseerd parkeren is hier een grote verbetering te behalen. Waar nu alle automobilisten voor het grootste deel ongeorganiseerd zelf een parkeerplaats zoeken zo dicht mogelijk bij het stadion, zal in de toekomst de automobilist georganiseerd naar die parkeerplaats gaan, die hij of zij zelf heeft ingekocht, tegelijkertijd met zijn of haar toegangkaart (hetzij een seizoenkaart, hetzij een los toegangsbewijs). De beschikbare parkeerplaatsen bevinden zich in drie schillen rondom het stadion. Uitgangspunt is dat in de eerste schil iedereen, na het parkeren van de auto, lopend naar het stadion komt. In de tweede schil is de keuze om te gaan lopen of gebruik te maken van een vorm van collectief vervoer voor het laatste stuk. In de derde schil zal zeker iedereen gebruik maken van het georganiseerde voor- en natransport. Door de verspreiding van de nu in de plannen opgenomen 10.000 P-plaatsen en de mogelijke uitbreiding tot 12.500 P-plaatsen en daarmee de spreiding van verkeer over verschillende routes zal de verkeerssituatie beter in de hand te houden zijn. Ook de ontvlechtingmaatregelen, waarmee de vele stromen rond het stadion elkaar minder hinderen zorgen voor een fors verbeterde situatie ten opzichte van de huidige situatie. Zeker wanneer de beoogde doelstellingen m.b.t. peakshaving gehaald worden (zie verderop in deze brief). Uiteraard zullen op verschillende locaties in de stad nabij de P-plaatsen tijdens de wedstrijden en evenementen verkeersmaatregelen genomen moeten worden om het doorgaande verkeer en bestemmingsverkeer in goede banen te leiden.

Beperken parkeren in de wijken

Feyenoord zal alles doen om de gedragsverandering te bewerkstelligen. Zowel Goudappel Coffeng als Xtnt constateren dat om het uiteindelijke doel te bereiken, dat elke auto daar geparkeerd staat waar het de bedoeling is aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Hiertoe zijn een tweetal instrumenten voorhanden;



- Het afsluiten van wijken
- Het invoeren van een evenementen parkeertarief

Voor beiden maatregelen is steun en besluitvorming nodig van de gemeente. Feyenoord gaat graag in overleg met de gemeente de dialoog aan met bewoners en ondernemers in de betreffende wijken om de maatregelen verder uit te werken en te bezien welke maatregel waar het beste past, zowel in resultaat, als in draagvlak bij de bewoners en ondernemers.

Voortgangsrapportage Actieplan

In de bijgevoegde voortgangsrapportage "actie plan Feyenoord City, op weg naar het nieuwe stadion", d.d. 03-04-2017 zijn alle uitgevoerde, lopende en toekomstige acties voor de volgende twee seizoenen opgenomen.

Naast al het in gang gezette overleg met de diverse betrokken instanties zijn ook concrete acties uitgevoerd die een begin maken tot de gewenste wijziging van de vervoerswijze, zoals de groei van het georganiseerd busvervoer, dit jaar verdubbeld van 5 naar 10 bussen, bij het halen van deze doelstelling is de ambitie verhoogd naar 15 bussen aan het eind van dit seizoen.

Ook zijn de eerste stappen gezet naar het actief begeleiden van de supporters naar parkeren op afstand, de eerste ronde met gesprekken met de beheerders van de parkeerplaatsen op afstand in de eerste fase heeft plaats gevonden. De parkeergarage Beverwaard is geactiveerd met 650 P-plaatsen voor Feyenoord supporters (500 auto's maken hier nu per wedstrijd gebruik van).

De mobiliteitsapp is in ontwikkeling.

Feyenoord heeft een optie genomen op een pand dat binnenkort vrijkomt, naast de Kuip, om hier activiteiten te ontwikkelen in het kader van peakshaving.

Voor volgend seizoen (17 -18) zijn de doelstellingen duidelijk geformuleerd:

- 250 fietsparkeerplaatsen erbij;
- 500 extra treinreizigers;
- Verminderen parkeeroverlast in de Veranda;
- 1000 P-plaatsen geactiveerd in de Beverwaard;
- 500 P-plaatsen geactiveerd in combinatie met vervoer over water;
- Uitbreiden aanleg mogelijkheden Piet Smitkade;
- Inzet en gebruik van 30 bussen t.b.v. georganiseerd vervoer;
- Diverse beprijzing-pilots

In de voortgangsrapportage kunt u meer details lezen over deze en andere activiteiten, ook voor na volgend seizoen. De voortgangsrapportage zal Feyenoord 2x per jaar opstellen, waarbij de gemeente inzicht krijgt in de uitgevoerde, de lopende en de toekomstige acties en de behaalde resultaten in het kader van de mobiliteit rondom de wedstrijden en andere evenementen. Daarbij zal op basis van de behaalde resultaten en evaluaties continue bijstelling plaatsvinden om de beoogde doelstellingen te halen.

De zorgen zoals door Goudappel Coffeng waargenomen en door de gemeenteraad geuit begrijpen wij. Vanuit die zorgen is Feyenoord dan ook extra gemotiveerd om het mobiliteitsplan te laten slagen. Feyenoord heeft er vertrouwen in dat de beoogde maatregelen, op organisatorisch, fysiek gebied en de daarbij horende gedragsverandering gaan lukken. Wij zijn dan ook bereid met de gemeente een mobiliteitscontract af te sluiten waarbij op basis van de plannen een bonus/malus



systeem wordt opgenomen om zo extra sturing te hebben op de inspanningsverplichtingen en de daarbij horende resultaten van de beoogde mobiliteitsstrategie.

Spelersbudget

In de laatste commissievergadering zijn suggesties gedaan over het spelersbudget. D66 heeft naar voren gebracht dat het spelersbudget van Feyenoord € 30 miljoen zou moeten bedragen.

De ambitie van D66 spreekt Feyenoord City aan. In de voorliggende business cases, met name de management case en de één Feyenoord case gaan wij uit van een spelersbudget in de eerste twee seizoenen in het nieuwe stadion van ongeveer € 25 miljoen, daarna stijgt het budget erg snel. Uit onderzoek van Hybercube blijkt dat de commerciële doelstellingen van het nieuwe stadion bij een spelersbudget van € 25 miljoen gehaald worden en daarmee de beoogde businesscase gerealiseerd kan worden. In de Kuip is dit niet structureel haalbaar. Feyenoord werkt er aan om te zorgen dat bij de opening van het nieuwe stadion minimaal € 25 mln. (en liefst € 30 mln.) beschikbaar is, zodat op het goede sportieve niveau in het nieuwe stadion gestart kan worden en daarvandaan (met het nieuwe stadion) snel doorgroeid kan worden naar de genoemde budgetten van ver boven de € 30 mln.

In de business case hebben wij gekozen voor een conservatieve aanpak. Dit hebben we gedaan tegen de achtergrond van het huidige begrotingsregime van Feyenoord. Door de inzet van het management en steun van buitenaf is de club na vele moeilijke jaren weer financieel gezond. Dit willen we graag zo houden, vandaar onze conservatieve benadering.

We hebben bijvoorbeeld de opbrengsten van Europees voetbal slechts beperkt begroot, zoals een beperkt aantal Europese wedstrijden, waarbij alleen de stoelverkoop zijn meegenomen. UEFA premies en televisiegelden voor deelname aan bijvoorbeeld de Champions League zijn niet meegerekend. Ook zijn mogelijke extra opbrengsten - onder meer door een grotere capaciteit van en additionele bezoekers aan het stadion - uit merchandising niet meegerekend. Indien we al die inkomsten wel begroten, komt het spelersbudget naar verwachting op een bedrag van rond de € 30 miljoen uit. Er kan geen misverstand over bestaan dat het onze ambitie is om dit te realiseren, maar wel binnen de kaders van een op de lange termijn gezonde club. Vandaar dat we in de berekeningen van de verschillende cases voorstander blijven van een conservatieve benadering.

Relatie met de omgeving en supporters

Feyenoord City spant zich volop in om een goede dialoog aan te gaan met de omgeving. In het begin van het proces is dit niet altijd even goed verlopen. De laatste periode is hier zichtbaar verbetering in gekomen en op het ogenblik vindt constructief overleg plaats met de bewoners van de bewoners.

Met de bewoners en de bedrijven op de Veranda (o.a. Stadionpark Werkgroep Veranda; SWV) gaan wij na een positief raadsbesluit in dialoog over het opstellen van het programma van eisen voor zowel Feyenoord City, als het nieuwe stadion. Aspecten die hier aan bod komen gaan over de mogelijke licht- en geluidsoverlast vanuit het nieuwe stadion, en ook over toekomstig uitzicht. Onze inzet is om hierbij conform de participatieladder van de gemeente Rotterdam in te zetten op adviseren, coproduceren en als het mogelijk is (mee-)beslissen.

Na het opstellen van het programma van eisen blijven wij de dialoog voortzetten over de verdere uitwerking van het definitief masterplan en het voorontwerp van het nieuwe stadion.



Samen met de gemeente zullen wij niet alleen naar de toekomstige plannen kijken, maar ook de problematiek van vandaag de dag bespreken, met name op het gebied van parkeer- en geluidsoverlast rondom de evenementen in de Kuip.

Ook streven wij naar een goede dialoog met de supporters. Dit is gelet op de omvang en diversiteit van deze groep complex. Vanuit de leiding van Feyenoord City was en is er een continue dialoog met de officiële supportersvereniging FSV De Feijenoorder omtrent de plannen. Hoewel we het over een aantal zaken niet eens zijn, gebeurt dit in goede harmonie en op basis van wederzijds respect. Ook de Feyenoord Supportersraad wordt actief geïnformeerd over de plannen. Sinds februari communiceren wij met alle Feyenoord Supporters en andere stakeholders interactief via de website www.feyenoord-city.nl. Vragen die via de website worden gesteld, beantwoorden wij uitgebreid op diezelfde website. Inmiddels zijn er al meer dan 100 vragen gesteld. Op het ogenblik werken wij aan een verbetering van de toegankelijkheid via de website van de verschillende achterliggende documenten. Via een nieuwsbrief informeren wij minimaal 4x per jaar 12.000 geïnteresseerden, dit laatste getal blijft groeien, via de aanmeldingsknop op de website.

De supporters zullen actief betrokken worden bij het opstellen van het programma van eisen voor het nieuwe stadion en zullen worden geïnformeerd over de voortgang van het ontwerp. Daar waar mogelijk zullen de supporters geraadpleegd worden over de vertaling van het programma van eisen in het ontwerp. Actieve inbreng van de supporters wordt hierbij op prijs gesteld.

Wij hebben het vertrouwen dat met deze aanvullende informatie belangrijke vragen zijn beantwoord. Ongetwijfeld leiden de antwoorden tot nieuwe vragen, wij zijn graag bereid om hier met u over in gesprek te gaan.

Met vriendelijke groet,

Cees de Bruin
President Commissaris
Stadion Feijenoord N.V.

Gerard Hoetmer
President Commissaris
Feyenoord Rotterdam N.V.

Bijlagen:

1. Modal Split in de verschillende scenario's
2. Voortgangsrapportage actieplan mobiliteit april 2017 (d.d. 03 april 2017)
3. Aanvulling mobiliteitsplan Feyenoord City vanuit gedrag (d.d. 03 april 2017)



BIJLAGE 1 - MODAL SPLIT IN VERSCHILLENDE SCENARIO'S

| SCENARIO'S | Voertuigen | Personen | Percentages |
|---|------------|--------------|-------------|
| HUIDIGE SITUATIE | | | |
| Auto | | 31718 | 68% |
| Parkeren in de omgeving van het stadion | 6887 | 16718 | 36% |
| - gereguleerd | 3187 | | |
| - niet gereguleerd | 3500 | | |
| Parkeren op loopafstand | 4500 | 11250 | 24% |
| - gereguleerd | 0 | | |
| - niet gereguleerd | 4500 | | |
| Parkeren op afstand | 1500 | 3750 | 8% |
| Openbaar vervoer | | 9789 | 21% |
| Georganiseerd vervoer | | 1400 | 3% |
| Fiets | | 2000 | 4% |
| Lopen | | 2000 | 4% |
| Totaal aantal bezoekers | | 46906 | |
| MOBILITEITSPAN A | | | |
| Auto | | 24777 | 39% |
| Parkeren in de omgeving van het stadion | 3011 | 7528 | 12% |
| - gereguleerd | 3011 | | |
| - niet gereguleerd | 0 | | |
| Parkeren op loopafstand | 900 | 2250 | 4% |
| - gereguleerd | 900 | | |
| - niet gereguleerd | 0 | | |
| Parkeren op afstand | 6000 | 15000 | 24% |
| Openbaar vervoer | | 19763 | 31% |
| Georganiseerd vervoer | | 9911 | 18% |
| Fiets | | 5000 | 8% |
| Lopen | | 2000 | 3% |
| Totaal aantal bezoekers | | 63040 | |
| PLAN B (+ 1500 P) | | | |
| Auto | | 28526 | 45% |
| Parkeren in de omgeving van het stadion | 3311 | 8278 | 13% |
| - gereguleerd | 3311 | | |
| - niet gereguleerd | 0 | | |
| Parkeren op loopafstand | 2100 | 5249 | 8% |
| - gereguleerd | 2100 | | |
| - niet gereguleerd | 0 | | |
| Parkeren op afstand | 6000 | 15000 | 24% |
| Openbaar vervoer | | 18013 | 29% |
| Georganiseerd vervoer | | 9500 | 15% |
| Fiets | | 11411 | 8% |
| Lopen | | 2000 | 3% |
| Totaal aantal bezoekers | | 63039 | |
| PLAN C (PLAN B + 1000 P) | | | |
| Auto | | 31027 | 49% |
| Parkeren in de omgeving van het stadion | 3611 | 9028 | 14% |
| - gereguleerd | 3611 | | |
| - niet gereguleerd | 0 | | |
| Parkeren op loopafstand | 2800 | 7000 | 11% |
| - gereguleerd | 2800 | | |
| - niet gereguleerd | 0 | | |
| Parkeren op afstand | 6000 | 15000 | 24% |
| Openbaar vervoer | | 16263 | 26% |
| Georganiseerd vervoer | | 8750 | 14% |
| Fiets | | 12411 | 8% |
| Lopen | | 2000 | 3% |
| Totaal aantal bezoekers | | 63040 | |

