

Onderwerp: Parkeren auto en fiets Feyenoord City

Opsteller: Ed van Savooyen

Datum: 17 september 2019

Deze notitie heeft als uitgangspunt het ontwikkelprogramma conform het Bestemmingsplan (variant vka 2.0), zoals verstrekt door Stichting Gebiedsontwikkeling aan de Maas

1 Inleiding

In deze notitie wordt de omvang van de parkeerbehoefte van auto's en fietsen van Feyenoord City, uitgesplitst naar Het Nieuwe Stadion en de verschillende deelgebieden, nader beschouwd. Daarbij worden drie parkeeropgaven beschouwd:

1. De parkeeropgave voor auto's en fietsen van de gefaseerd te ontwikkelen nieuwe functies in Feyenoord City;
2. Het borgen van voldoende parkeerplaatsen voor de bestaande functies (Topsportcentrum en Veranda);
3. De gewenste beschikbaarheid van in totaal 2.500 autoparkeerplaatsen tijdens wedstrijd- en evenementdagen in het nieuwe stadion¹.

Hierna worden de belangrijkste uitgangspunten, bevindingen en conclusies van deze drie parkeeropgaven nader beschreven. Veel van de conclusies hebben een rekenkundige onderbouwing. Voor de berekening van de parkeerbehoefte/-balans is een integraal rekenmodel opgesteld (Parkeerbalans Feyenoord City bestemmingplan - auto d.d. 17-09-2019. en Parkeerbalans Feyenoord City bestemmingsplan - fiets, d.d. 17-09-2019). Deze rekenmodellen maken onderdeel uit van deze rapportage.

2 Parkeren Feyenoord City - nieuwe functies

2.1 Programma en fasering

Voor de beredenering van de parkeerbehoefte van de gefaseerd te ontwikkelen nieuwe functies is de volgende fasering van toepassing:

1. Fase 1a, dit betreft de deelplannen Rosestraat en Colosseumweg;
2. Fase 1b, dit betreft het nieuwe stadion
3. Fase 1c, dit betreft de deelplannen Mallegat, Waterfront en Strip Noord
4. Fase 2, dit betreft de deelplannen De Kuip Residences en De Kuip (herontwikkeling De Kuip)
5. Fase 3, dit betreft de deelplannen De Kuip Park en Strip Zuid
6. Fase 4, dit betreft de herontwikkeling van de Veranda

¹ Conform Mobiliteitsplan Feyenoord City, november 2016, aantal parkeerplaatsen in de 1^e schil

Deze 4 (deel)fasen worden hierna toegelicht, voorafgegaan door een toelichting op de gehanteerde, algemene uitgangspunten m.b.t. de berekening van de parkeerbehoefte (benodigd aantal plaatsen) en de verdeling daarvan over de verschillende parkeervoorzieningen. In onderstaande tabel is het programma weergegeven waarvoor de parkeerbehoefte is berekend.

Phase Parkingnormzone Plot	Program Feyenoord City													
	1a		1b	1c					2		3			4
	B		B	A	B		C		C			C	Veranda	
	Rose straat	Colosseumweg	STADIUM	Mallegat	Waterfr Res	Strip-N Res	Waterfr Comm	Strip North	De Kuip Res	De Kuip	De Kuip Park	Strip S Res	Strip South	
Woonfuncties (aantallen)	296 500			170	465	175			156		772	190		1045
woning <40m2 gbo	house													
woning 40-65m2 gbo	house	92 110		38		59			34		180	60		233
woning 65-85m2 gbo	house	175 210		71		100			66		334	110		445
woning 85-120m2 gbo	house	29 95		32	255	16			29		128	20		210
woning >120m2 gbo	house			29	210				27		130			166
Niet-woonfuncties (m2 bvo)														
kantoor - zonder baliefunctie	100 m2 bvo		3.643				8.200	3.000					4.000	8.000
kantoor - met baliefunctie	100 m2 bvo	600 2.000		1.200			10.000	11.900		7.500			2.300	
winkel / detailhandel	100 m2 bvo							2.500		400			5.500	1.000
grootschalige detailhandel	100 m2 bvo							8.800						
sportveld buiten	ha terrain									0,5				
sportschool	100 m2 bvo						4.500	6.000		1.000			2.700	
bioscoop (aantal stoelen)	seat												3.500	
museum	100 m2 bvo									4.400			1.000	
congres	100 m2 bvo		8.177											
restaurant	100 m2 bvo							700						
combi : cafe / bar / restaurant	100 m2 bvo		8.076				2.000			2.050			2.500	1.000
hotel, 1 tot 3 sterren (aantal kamers)	room									75				
hotel, 4 en 5 sterren (aantal kamers)	room						220							

Tabel 1 Programma Bestemmingsplan², versie vka 2.0

In dit programmaoverzicht zijn een drietal functies vermeld waarvan de omvang niet benoemd is in het aantal m2 bvo maar in eenheden die bepalend zijn voor de berekening van de parkeerbehoefte. Dit betreft:

- In deelplan Waterfront commercieel, een hotel met 220 kamers (= 11.000 m2 bvo)
- In deelplan De Kuip een hotel met 75 kamers (= 3.750 m2 bvo)
- In deelplan Strip South een bioscoop met maximaal 3.500 stoelen (= 15.000 m2 bvo)

2.2 Toegepaste parkeernormen

Aan de berekening van de auto- en fietsparkeerbehoefte liggen de parkeernormen van de gemeente Rotterdam ten grondslag. Per deelplan is bepaald of de grondslag voor de toe te passen parkeernormen betrekking heeft op zone A, zone B of zone C (zie ook bovenstaande tabel). Conform gemeentelijk parkeerbeleid is er bij de autoparkeerbehoefte geen rekening gehouden met een bezoekersnorm voor de woningen. Hiervan wordt gesteld dat deze parkeerbehoefte zich middels dubbelgebruik kan oplossen.

2.3 Normcorrectie in 2 varianten

Voor de berekening van de normatieve autoparkeerbehoefte van het totale programma zijn 2 varianten doorgerekend:

² Waar in het Bestemmingsplan een globale functie wordt aangegeven is in deze parkeerbalans die functie gebruikt, die verhoudingsgewijs de grootste verkeersaantrekkende werking heeft (kantoor).

- **Variant 1 – maximum scenario.** In dit scenario zijn de gemeentelijke autoparkeernormen alleen gecorrigeerd op basis van de aanwezigheid van OV-voorzieningen
- **Variant 2 – minimum scenario.** In dit scenario is in aanvulling op variant 1 ook rekening gehouden met een maximale toepassing van correctiefactoren voor collectieve fietsparkeervoorzieningen (voor 100% = 10% normreductie), voor MAAS-services (voor 100% = 20% normreductie) en voor deelauto's (voor 100% = 20% normcorrectie).

Voor de berekening van de normatieve fietsparkeerbehoefte van het totale programma zijn eveneens 2 varianten doorgerekend. Deze varianten hebben een relatie met de 2 varianten van de autoparkeerbehoefte.

- In relatie tot variant 1 van de autoparkeerbehoefte is de fietsparkeerbehoefte hier gebaseerd op de gemeentelijke fietsparkeernormen;
- In relatie tot variant 2 van de autoparkeerbehoefte is de fietsparkeerbehoefte ook hier gebaseerd op de gemeentelijke fietsparkeernormen maar vermeerderd met het extra aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen als gevolg van de toegepaste autoparkeernormcorrectie met betrekking tot de collectieve fietsparkeervoorzieningen.

2.4 Normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte per variant is in onderstaande tabel weergegeven voor de deelplannen die behoren tot Feyenoord City.

Deelgebieden Feyenoord City	Variant 1 - maximum		Variant 2 - minimum	
	Auto	Fiets	Auto	Fiets
Stadion (fase 1b)	777	1.597	777	1.597
Feyenoord City (fase 1a, 1c, 2 en 3)	5.282	17.086	3.977	17.653
Veranda (fase 4)	1.450	4.702	1.087	4.982

Tabel 2 Normatieve auto- en fietsparkeerbehoefte per variant

2.5 Parkeerbehoefte per deelplan - variant 1 (maximum)

In onderstaande tabellen is voor variant 1 weergegeven wat voor de onderscheiden deelgebieden van Feyenoord City per deelplan zowel de normatieve parkeeropgave is als de maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte (dubbelgebruik). Bij de berekende maximale gelijktijdige parkeerbehoefte is het principe van dubbelgebruik op alle parkeerplaatsen gehanteerd en berekend op basis van de dubbelgebruikpercentages volgens het gemeentelijk parkeerbeleid. Het principe van dubbelgebruik impliceert dat:

- voor de verschijningsvorm van de parkeeroplossingen gekozen moet worden voor 'openbare' parkeergarages (garages die zowel voor vaste gebruikers als voor bezoekers zijn);
- in elk deelplan een parkeerreguleringsystematiek/-techniek wordt toegepast die toeziet op het beoogde gebruik zodanig dat het gebruik van ongewenste doelgroepen/gebruikers wordt voorkomen.

Nieuw Stadion (fase 1b)

Voor het nieuwe stadion zijn in totaal 1.708 fietsparkeerplaatsen en 777 autoparkeerplaatsen benodigd. Deze kunnen als volgt worden gespecificeerd.

	Normatief fiets	Normatief auto	Normatief aandeel vaste gebruikers auto	Normatief aandeel bezoekers auto	Maximaal gelijktijdige p-behoefte auto
Stadion	1.597	777	96	681	595

Tabel 3 parkeerbehoefte deelplan Nieuw Stadion – variant 1 (maximum)

Feyenoord City – overige deelplannen (fase 1a, 1c, 2 en 3)

Voor het faciliteren van de parkeerbehoefte van de deelplannen die onderdeel uitmaken van Feyenoord City zijn de volgende aantallen fiets- en autoparkeerplaatsen benodigd

Deelplan	Normatief fiets	Normatief auto	Normatief aandeel vaste gebruikers auto	Normatief aandeel bezoekers auto	Maximaal gelijktijdige p-behoefte auto
Fase 1a					
• Rosestraat	1.151	182	180	2	172
• Colosseumweg	2.170	368	362	6	336
Fase 1c					
• Mallegat	763	111	109	2	100
• Waterfront-Residences	2.325	406	406	0	406
• Strip-North-Residences	657	100	100	0	100
• Waterfront	1.312	515	274	241	412
• Strip-North	1.175	722	249	473	574
Fase 2					
• De Kuip-Residences	646	187	187	0	187
• De Kuip	905	433	182	251	333
Fase 3					
• De Kuip-Park	3.166	913	913	0	913
• Strip South-Residences	720	200	200	0	200
• Strip South	2.096	1.145	176	969	967
TOTAAL	17.086	5.282	3.337	1.945	4.699

Tabel 4 parkeerbehoefte overige deelplannen Feyenoord City – variant 1 (maximum)

Feyenoord City - Veranda (fase 4)

Voor het nog te (her)ontwikkelen programma op de Veranda zijn in totaal 4.702 fietsparkeerplaatsen benodigd. Voor de auto zijn dat er 1.258, indien voor alle functies tezamen een integrale, collectieve autoparkeervoorziening wordt gerealiseerd..

	Normatief fiets	Normatief auto	Normatief aandeel vaste gebruikers auto	Normatief aandeel bezoekers auto	Maximaal gelijktijdige p-behoefte auto
Veranda	4.702	1.450	1.357	93	1.258

Tabel 5 parkeerbehoefte deelplan Veranda – variant 1 (maximum)

2.6 Parkeerbehoefte per deelplan - variant 2 (minimum)

In onderstaande tabel is wederom weergegeven wat voor de onderscheiden deelgebieden van Feyenoord City per deelplan zowel de normatieve parkeeropgave is als de maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte (dubbelgebruik). Nu echter voor variant 2 waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van de beleidsmatige autoparkeernormcorrecties. Dit leidt tot een lager aantal autoparkeerplaatsen, maar tot een hoger aantal fietsparkeerplaatsen, vanwege de extra te realiseren fietsparkeerplaatsen als gevolg van de toegepaste normcorrectie voor autoparkeerplaatsen met betrekking tot de collectieve fietsenparkeervoorzieningen.

Nieuw Stadion (fase 1b)

Voor het nieuwe stadion zijn wederom in totaal 1.708 fietsparkeerplaatsen en 647 autoparkeerplaatsen benodigd. De normcorrecties zijn niet van toepassing op het programma in het nieuwe stadion

	Normatief fiets	Normatief auto	Normatief aandeel vaste gebruikers auto	Normatief aandeel bezoekers auto	Maximaal gelijktijdige p-behoefte auto
Stadion	1.597	777	96	681	595

Tabel 6 parkeerbehoefte Nieuw Stadion – variant 2 (minimum)

Feyenoord City – overige deelplannen (fase 1a, 1c, 2 en 3)

Voor het faciliteren van de parkeerbehoefte van de deelplannen die onderdeel uitmaken van Feyenoord City zijn de in de tabel op de volgende pagina vermelde aantallen fiets- en autoparkeerplaatsen benodigd.

Deelplan	Normatief fiets	Normatief auto	Normatief aandeel vaste gebruikers auto	Normatief aandeel bezoekers auto	Maximaal gelijktijdige p-behoefte auto
Fase 1a					
• Rosestraat	1.194	83	81	2	73
• Colosseumweg	2.254	175	169	6	143
Fase 1c					
• Mallegat	788	54	51	2	44
• Waterfront-Residences	2.426	172	172	0	172
• Strip-North-Residences	682	43	43	0	43
• Waterfront	1.312	515	274	241	412
• Strip-North	1.175	722	249	473	574
Fase 2					
• De Kuip-Residences	688	91	91	0	91
• De Kuip	905	433	182	251	333
Fase 3					
• De Kuip-Park	3.369	446	446	0	446
• Strip South-Residences	764	98	98	0	98
• Strip South	2.096	1.145	176	969	967
TOTAAL	17.653	3.977	2.033	1.945	3.395

Tabel 7 parkeerbehoefte deelplannen Feyenoord City – variant 2 (minimum)

Feyenoord City - Veranda (fase 4)

Voor het nog te (her)ontwikkelen programma op de Veranda zijn in totaal 4.982 fietsparkeerplaatsen benodigd. Aanvullend zijn 894 parkeerplaatsen benodigd, indien voor alle functies tezamen een integrale, collectieve autoparkeervoorziening wordt gerealiseerd..

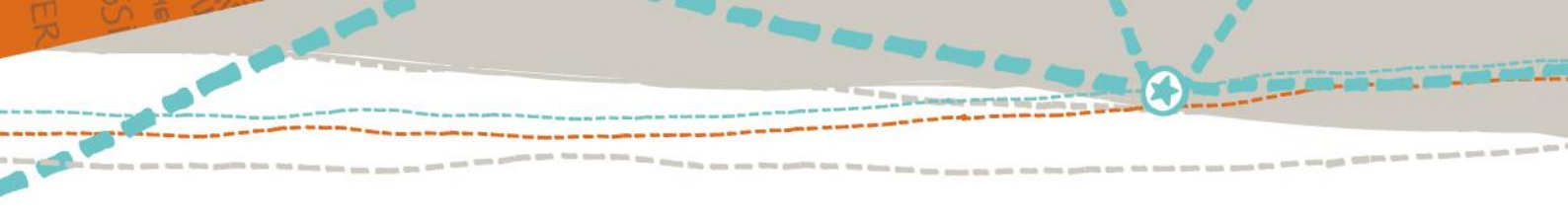
	Normatief fiets	Normatief auto	Normatief aandeel vaste gebruikers auto	Normatief aandeel bezoekers auto	Maximaal gelijktijdige p-behoefte auto
Veranda	4.982	1.087	993	93	894

Tabel 8 parkeerbehoefte Veranda – variant 2 (minimum)

3 Parkeren bestaande functies

3.1 Veranda

Het uitgangspunt bij de ontwikkeling van de Veranda is dat in de benodigde parkeerplaatsen voor de huidige en te handhaven functies wordt voorzien in de bestaande en te handhaven



parkeercapaciteit, zoals o.a. de parkeergarage De Veranda. Indien dit onvoldoende blijkt te zijn, dan zal de resterende parkeervraag worden meegenomen in de ontwikkeling van de Veranda.

3.2 .Topsportcentrum

Tot en met de herontwikkeling van de Kuip (Fase 2) blijft het parkeren door het Tosportcentrum (circa 300 parkeerplaatsen) mogelijk zoals dat in de huidige situatie reeds plaatsvindt.

Vanaf de realisatie van Fase 3 is voor het Topsportcentrum een nieuwe structurele parkeeroplossing voorzien in het betreffende gebied voor dat deel van de bestaande parkeeroplossing voor zover dat door de ontwikkeling van Feyenoord City komt te vervallen. Deze nieuwe structurele parkeeroplossing wordt aldus meegenomen in dit deel van de gebiedsontwikkeling.

4 Parkeren tijdens wedstrijden en evenementen

Tijdens wedstrijden en evenementen zijn in het bestemmingsplangebied 2.500 parkeerplaatsen benodigd voor bezoekers (en personeel) van de wedstrijden en evenementen in het Nieuwe Stadion. De wijze waarop deze parkeerbehoefte wordt opgelost is per fase verschillend.

In alle fasen zijn daartoe 750 parkeerplaatsen in het Nieuwe Stadion beschikbaar en 600 parkeerplaatsen in parkeergarage Veranda. De resterende 1.150 benodigde parkeerplaatsen worden per fase als volgt opgelost:

- In fase 1 (het Nieuwe Stadion is dan gereed) kan gebruik worden gemaakt van de in het bestemmingsplan aanwezige parkeerplaatsen voor bezoekers en van de parkeerplaatsen op de in deze fase nog aanwezige parkeerterreinen P2, P3 en P4 bij De Kuip (afgerond 900 parkeerplaatsen).
- Aan het einde van fase 2/3 zijn de parkeerplaatsen op de terreinen P2, P3 en P4 bij De Kuip vervallen, maar is het aantal bezoekersplaatsen in het bestemmingsplangebied vergroot. Op deze bezoekersplaatsen zijn 1.150 parkeerplaatsen beschikbaar tijdens wedstrijden en evenementen.

Dubbelgebruik tijdens wedstrijden en evenementen

Hoewel het te motiveren is dat de bezoekerstreckende functies in Feyenoord City tijdens wedstrijd-/evenementdagen tijdelijk niet of nauwelijks met de auto bereikbaar behoeven te zijn – er is immers sprake van een ruime 'compensatie' in de vorm van een bezoekersstroom van tienduizenden mensen die voor en na het evenement/de wedstrijd een potentiële klant zijn – is het volledig uitsluiten van een parkeermogelijkheid om functionele en tactische redenen niet gewenst. Voor het gewenste draagvlak bij betreffende functies moet worden gesteld dat voor de meeste functies ten minste 10% van het 'normaal' in totaal voor hen beschikbare bezoekersplaatsen toch ter beschikking hebben (t.b.v. speciale gasten en dergelijke). Parkeerplaatsen voor personeel van de bezoekerstreckende functies zullen altijd beschikbaar zijn.

Dit principe om tijdens wedstrijden en evenementen het aanbod aan parkeerplaatsen ten behoeve van de bezoekerstreckende functies in enige mate te beperken gaat gepaard met een aantal randvoorwaarden en



aandachtspunten. Dit betreft onder meer:

- Het principe dient te worden opgenomen in uitgifte-/vestigings-/verkoop-/verhuurvoorwaarden;
- De coördinatie/communicatie rond dit parkeerprincipe dient door een centrale mobiliteits- en communicatieorganisatie voor geheel Feyenoord City te worden beheerd (kan onderdeel zijn van parkmanagement-achtig beheerconcept);
- Het gaat om een gelimiteerd aantal wedstrijd-/evenementdagen per jaar (25 + 12)
- De overige parkeervoorzieningen voor het stadion dienen zowel enkele uren voorafgaand aan de wedstrijd/evenement als na afloop beschikbaar te zijn/blijven om een langer verblijf in het stadiongebied niet onmogelijk te maken.

Dit principe dient mede bekrachtigd te worden door betrokken (markt)partijen (bijv. middels consultatie bij potentiële gegadigden, makelaars e.d.). Daarnaast dient aangetoond te worden dat uit deze keuze geen - voor de gemeente - onbeheersbare parkeersituatie in het gebied en in de directe omgeving daarvan zal ontstaan. Omdat in het gebied alle parkeerplaatsen zijn gereguleerd (ook die van bewoners en hun bezoekers) zal dat vooral beschouwd moeten worden voor de parkeerplaatsen in de omgeving van het gebied (Veranda, Klein België en Noorderhelling).
