

FEYENOORD CITY

HAALBAARHEIDSSSTUDIE



BIJLAGENBOEK

OPENBAAR





TOELICHTING BIJLAGENBOEK OPENBAAR

In totaal zijn er drie bijlagenboeken, met alle drie een verschillende status, te weten: openbaar, vertrouwelijk en geheim.

Deze kwalificatie hangt onder andere samen met de behandeling in de gemeenteraad. De Gemeentewet ziet toe op de status van informatie.

De status van dit boek is “Openbaar” wat betekent dat er geen beperking regardeert op het actief dan wel passief openbaar maken van de informatie uit dit boek.

INHOUDSOPGAVE

BIJLAGENBOEKEN		BOEK OPENBAAR		
HOOFDSTUK	NAAM HOOFDSTUK/TABBLAD	BIJLAGE	NAAM BIJLAGE	
1	Inleiding	H1B1	Notitie Locatiekeuze en vernieuwbouw	
2	Stadionpark			
3	Sociaal maatschappelijk inbedding	H3B1	Rapport Sociaal Maatschappelijk Programma	
4	Concept Masterplan Feyenoord City	H4B1	Concept Masterplan OMA (apart boek)	
		H4B2	Notitie Quick Scan DPO	
		H4B3	Notitie Randvoorwaarden Feyenoord City	
		H4B4	Waardestelling De Kuip	
5	Mobiliteit & bereikbaarheid	H5B1	Mobiliteitsrapport Feyenoord City	
6	Financiële haalbaarheid			
	6.2	Exploitatie Grex	H6.2B1	Rapport Grondexploitatie Feyenoord City
			H6.2B5	Rapport Parkeerbalans
			H6.2B7	Quickscan DPO
			H6.2B8	Notitie fiscale aspecten grondexploitatie Feyenoord City
	6.3	Business Case nieuw stadion	H6.3B7	Verslag expert interview
			H6.3B8	Considerations LUSS
			H6.3B10	Notitie Capaciteit en bezetting nieuw stadion
	6.4	Business Case De Kuip	H6.4B3	Fiscale aspecten herontwikkelde Kuip
7	Juridische structurering	H7B1	Organogram	
8	Financiering	H8B3	Notitie Stichtingskostenraming	
9	Betrokkenheid Gemeente Rotterdam			
10	Conclusies en vervolg	H10B1	Notitie Planning	
		H10B3	Planning op hoofdpijnen	

BIJLAGEN H1

Feyenoord City
Samenvatting
Conceptontwikkeling en nieuw Stadion
Locatie Keuze

Datum : 11-11-2016

Versie : A

Opgesteld door : Projectteam Feyenoord City, met de medewerking van de gemeente Rotterdam

Status : definitief

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Motivatie	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Stadionpark	5
2.3	De Kuip	6
2.3.1	inleiding	6
2.3.2	Vernieuwbouw	6
3	Stedenbouwkundige afwegingen	9
3.1	Uitgangspunten Gebiedsvisie	9
4	Stedenbouwkundig concept.....	11
4.1	Inleiding	11
4.2	Triangle	12
4.3	Strip	13
4.4	Bridge	15
5	Stadion ontwikkeling	17
5.1	Thuisbasis voor Feyenoord.....	17
5.2	Multifunctionaliteit	17
5.3	Bereikbaarheid en Parkeren	17
5.3.1	Inleiding	17
5.3.2	Modal shift.....	17
5.3.3	Parkeren	18
5.3.4	Bereikbaarheid	18
6	Verblijfsgebied.....	20
6.1	Inleiding	20
6.1.1	Retailconcept 'De Kuip als Legacy'	20
7	Maatschappelijke inbedding	20
8	Financiën.....	22
8.1	Inleiding	22
8.2	Uitgangspunten	22
8.2.1	Scope Feyenoord City	22
8.2.2	Fasering	22
8.3	kosten versus opbrengst potentieel	23
9	Integrale afweging locatie keuze.....	24

9.1	Inleiding	24
9.2	Afwegingskader	24
9.2.1	Inleiding	24
9.3	Keuze Matrix.....	27
9.3.1	Stedelijk programma	27
9.3.2	Inpassing in de gebiedsvisie	27
9.3.3	Stakeholders	28
9.3.4	Financiën	28
9.3.5	Risico's	29
9.3.6	Ruimtelijke voorwaarden (no go issues)	29
9.3.7	Samenvatting scores.....	30
9.4	De voorkeurslocatie.....	30

1 Inleiding

Na diverse pogingen om een nieuw stadion te ontwikkelen is vanaf 17 december een projectteam gestart met de ontwikkeling van Feyenoord City. Een vastgoed ontwikkeling passend binnen de gebiedsvisie van de gemeente Rotterdam, dat een, geheel nieuw, verblijfsgebied rondom het nieuwe te ontwikkelen stadion van Feyenoord wordt.

Ter voorbereiding op bestuurlijke en politieke besluitvorming is een proces gestart dat in eerste instantie leidt tot een locatiekeuze voor het nieuwe stadion en in tweede instantie een financieel, technische onderbouwing geeft van de totale ontwikkeling en ruimtelijke inpassing van Feyenoord City. Het rapport richt zich op drie nieuwbouwlocaties:

Stadion driehoek	The Triangle
Veranda West	The Strip
Veranda Oost	The Bridge

Dit rapport is het (interne) werkdocument dat ten grondslag ligt aan de locatiekeuze en geeft inzicht aan de in dat kader onderzochte en uitgewerkte elementen.

Het eerste deel van dit rapport begint met een motivatie (H2) waarna vervolgens per locatie de stedenbouwkundige afwegingen worden behandeld (H3), het stedenbouwkundig concept wordt beschreven (H4) en de gewenste stadionontwikkeling wordt toegelicht (H5).

In het midden van het rapport is een eerste verkenning naar mogelijkheden voor het verblijfsgebied beschreven (H6), de maatschappelijke inbedding (H7) en een verkenning naar de financiële mogelijkheden per locatie (H8).

Tenslotte geeft het laatste deel van dit rapport (H9) de integrale afweging weer van de drie zoeklocaties voor Feyenoord City zoals deze door de gemeente in de concept gebiedsvisie zijn opgenomen. Hierdoor ontstaat goed inzicht en een duidelijke motivatie voor de uiteindelijke locatiekeuze. Bij een keuze voor één van de twee Maas locaties is het herbestemmen van de Kuip integraal meegenomen.

2 Motivatie

2.1 Inleiding

Het gebied stadion park heeft zich ontwikkeld tot een functioneel gebied rondom het stadion De Kuip, waarin veel stedelijke functies terug te vinden zijn. Na drie eerdere pogingen om voor Feyenoord een nieuw stadion te ontwikkelen, eerst langs de Maas nabij het eiland van Brienoord (2010) in het kader van een mogelijk te organiseren WK 2020, daarna in Varkenoord (2013), een poging die op het laatste moment sneuvelde op de weigering door de gemeenteraad om een garantie af te geven voor € 160 miljoen en tot slot een vernieuwbouw poging (2015) die na een uitgebreide inventarisatie als oplossing uit de bus kwam, maar in de exploitatie niet haalbaar bleek.

Na het uit elkaar gaan van de BAM en Feyenoord zijn de gemeente Rotterdam en Feyenoord met elkaar in gesprek gegaan over de mogelijkheid om een stadion te ontwikkelen in de context van een groter gebied: stadionpark. De gemeente heeft daartoe de concept-gebiedsvisie opgesteld, met daarin drie potentiële stadionlocaties en de eerste randvoorwaarden met betrekking tot programma.

2.2 Stadionpark

Het Stadionpark beslaat het gebied van Park de Twee Heuvels en Varkenoord tot aan de rivier. In de gebiedsvisie die de gemeente heeft benoemd zijn twee identiteiten benoemd: Waterfront en Sportstad. Waterfront zet in op uitbouw van de huidige kwaliteiten van Veranda en Eiland van Brienoord, om te komen tot een aantrekkelijke Waterfront met meer bezoekers en meer meerwaarde voor Rotterdam Zuid. Sportstad zet in op wonen, recreëren en sporten in een parkachtige setting. In het gebied zijn drie stadionlocaties aangegeven. Gezien de door Feyenoord geformuleerde ambitie voor Feyenoord City (een gebiedsontwikkeling, meer dan alleen een stadionontwikkeling) past dit het beste bij het Waterfront, waar aangesloten kan worden bij de al bestaande functies. Deze door Feyenoord geformuleerde ambitie past ook in de ambitie van de gemeente: stadion moet meer zijn dan alleen een voetbalstadion, maar moet gedurende de gehele week bijdragen aan een aantrekkelijk gebied.

In de gebiedsvisie heeft de gemeente ook de programmatische kaders aangegeven. Hierbij is belangrijk dat de ontwikkelingen in Stadionpark (en dus ook Feyenoord City) niet concurreren met gebieden elders in de stad. Dit aandachtspunt geldt met name voor kantoren en detailhandel, en in iets mindere mate ook voor woningbouw. Tegelijk ziet de gemeente ruimte voor (beperkte toevoeging van) detailhandel, leisure en horeca, met name wanneer het aansluit bij het thema sport.

Belangrijk onderdeel van de gebiedsvisie zijn de verbindingen. In relatie tot Feyenoord City zijn hierin de volgende verbindingen van belang:

- Aantakking op de omliggende wijken, met name de woonwijken ten westen van het spoor
- Doorlopende, kwalitatief goede, routes langs de rivier; passend bij het programma Rivierovers
- Goede interne routes binnen Stadionpark, met name vanuit de Sportcampus via de Stadiondriehoek naar de rivier
- Goede route vanaf Park de Twee Heuvels naar de rivier

Feyenoord City moet deze verbindingen zeker mogelijk houden en liefst zo veel mogelijk versterken. Bij het vormgeven van Feyenoord City is de positie van de stadiondriehoek een belangrijke. Dit gebied wordt in de gebiedsvisie gezien als de kop van Sportstad met een bijbehorend karakter.

2.3 De Kuip

2.3.1 inleiding

De Kuip is altijd één van de voornaamste succesfactoren geweest voor de voetbalclub Feyenoord. Nog altijd is het accommoderen van de thuiswedstrijden van Feyenoord de primaire functie. De Kuip was tot een aantal jaren geleden ook de vaste locatie voor Europacupfinales en interlands en is dat voor de KNVB Bekerfinale nog steeds. Ten slotte is De Kuip een multifunctioneel stadion en lange tijd dé plek waar concerten plaatsvonden. Het stadion was bij de oplevering in 1937 zijn tijd ver vooruit. Lang is het Rotterdamse stadion het grootste van Nederland geweest. De sfeer bij thuiswedstrijden is nog altijd ongekend en de beleving uniek. De Kuip wordt nog altijd wereldwijd geroemd. Echter, na bijna tachtig jaar is de huidige Kuip constructief weliswaar nog steeds in goede staat maar voldoet deze niet meer aan de moderne eisen die bezoekers stellen aan een stadion en zijn omgeving.

Er zijn onvoldoende mogelijkheden om de meeste bezoekers de ultieme voetbalbeleving te bieden. Zo kunnen niet voldoende bezoekers (vooral in het zakelijke segment) optimaal ontvangen worden, noch kunnen we ze de service en het comfort bieden die ze wensen en die vandaag de dag vereist zijn en bovendien nodig zijn om veiligheid te kunnen garanderen. Dit leidt er ook toe dat de inkomsten die Feyenoord met haar stadion kan genereren, al langere tijd ‘achter blijven’ bij andere clubs in Nederland en daarbuiten. Met lagere inkomsten dan andere clubs komt ook de kwaliteit van het voetbal steeds meer onder druk te staan.

Feyenoord heeft de ambitie uitgesproken om opnieuw een leidende positie in het Nederlandse voetbal te bekleden en ook in Europees verband weer de concurrentiestrijd aan te gaan. Om structureel deel uit te kunnen maken van de top van het Nederlandse voetbal en niet verder achterop te raken, zal Feyenoord ook de inkomsten uit niet-voetbalactiviteiten aanmerkelijk moeten verhogen. De voor een nieuw voetbalstadion noodzakelijke investeringen zijn met uitsluitend voetbalactiviteiten niet rendabel te krijgen. Feyenoord wil bovendien inspelen op de hogere eisen en wensen op het gebied van voorzieningen die haar gasten tegenwoordig stellen aan een stadionbezoek.

Feyenoord ziet zich dan ook genoodzaakt ingrijpende maatregelen te nemen ten aanzien van haar huisvesting. Feyenoord wil een nieuwe of vernieuwde huisvestingsoplossing realiseren die zowel op korte als op lange termijn de beste mogelijkheden biedt voor Feyenoord. Het beste voor Feyenoord betekent ook dat de begroting van de BVO in de komende jaren weer structureel bij de top van Nederland hoort waar het nu op de 5de of 6de plaats staat.

Reeds bij de renovatie van de Kuip in 1994 was het doel om na een periode van ca. 20 jaar een nieuw stadion te betrekken. Het lag in de bedoeling om vanaf 2005 te gaan werken aan een nieuw stadion met als uiteindelijk doel vanaf 2015 in het nieuwe stadion te spelen. Inmiddels is het 2016 en moet er nu toch eindelijk iets gebeuren om (op langere termijn) de “huisvesting” toch aan te laten sluiten bij de voetbalambities van de BVO.

2.3.2 Vernieuwbouw

Een vernieuwbouwde Kuip zou een oplossing moeten kunnen bieden om het stadion weer te laten voldoen aan de eisen en wensen van deze tijd en de capaciteit te bieden om voor een langere periode weer vooruit te kunnen. Het is theoretisch mogelijk om De Kuip te vernieuwbouwen en de authenticiteit gedeeltelijk – hoofdzakelijk de tribunes - te behouden. Echter, juist vanwege het behoud

van een deel van de bestaande structuur is het ontwerp per definitie niet in meer of mindere mate sub-optimaal.

Voorals het gaat om comfort, (horecatieve) logistiek, situering van het zakelijke segment en de kwaliteit van de (zakelijke én publieke) verblijfsruimtes. Dit heeft een negatief effect op de verdien capaciteit van het stadion. Daarnaast is het zo dat bij vernieuwbouw de basisconstructie van De Kuip behouden moet blijven. Daardoor kunnen noodzakelijke en gewenste voorzieningen niet geïntegreerd met het stadion worden ontworpen en gerealiseerd. Denk aan de benodigde kantoorruimte, de noodzakelijke parkeervoorzieningen (normering gemeente) en de gewenste parkeervoorzieningen (een eigen, bij voorkeur ondergrondse, parkeergarage met exclusieve toegang).

Tot op zekere hoogte is het wel mogelijk om deze voorzieningen naast het stadion in de driehoek te realiseren. Concessies in het programma van eisen en aanvullende stichtingskosten zijn dan onvermijdelijk. Deze extra stichtingskosten zijn nodig voor grondverwerving en de bouw van deze voorzieningen.

Een stedelijke ontwikkeling zoals voorzien voor de drie nieuwbouwlocaties is echter niet in combinatie met een vernieuwbouw haalbaar als één project. De tijdshorizon en de risico's van de verschillende programma's lopen te ver uiteen, hetgeen de financiering en daarmee de haalbaarheid zwaar onder druk zet. Het realiseren van Feyenoord City, waarvoor een grootschalige vastgoedontwikkeling nodig is, is door een verschil in technische levensduur van de objecten met een vernieuwde stadion dan ook niet mogelijk.

Wil Feyenoord de in haar begroting veronderstelde structurele bezetting van KNVB en overige niet-voetbal evenementen waarmaken, dan is optimale bereikbaarheid een absolute must. Omdat parkeervoorzieningen niet deels geïntegreerd kunnen worden in het stadion, kost dat relatief veel geld om te realiseren. Het effect hiervan is niet alleen merkbaar in de stichtingskosten, maar zorgt daarnaast voor een extra exploitatierisico.

Ander punt van zorg van vernieuwbouw is dat de stadionfunctie tijdens de werkzaamheden intact moet blijven. De Kuip moet uiteraard in gebruik blijven voor wedstrijden en dagelijkse exploitatie. Dit levert extra veiligheidsrisico's op, die zelfs met extra – kosten intensieve – mitigerende maatregelen niet geheel weg te nemen zijn. Daarbij heeft vernieuwbouw een onvermijdelijk negatief effect op de exploitatie tijdens de werkzaamheden. Het verhoogt de stichtingskosten en brengt de continuïteit van Feyenoord in gevaar. In combinatie met een relatief lange bouwperiode voor vernieuwbouw, het risico op verdere uitloop door de complexe fasering, een onzekere voetbalkalender en de genoemde veiligheidsrisico's maakt het risico van vernieuwbouw relatief hoog.

Belangrijke vaststelling is verder dat het groei- en verbeterpotentieel en toekomstige uitbreidingsmogelijkheden van het programma bij vernieuwbouw beperkt zijn. Zeker in vergelijking met nieuwbouw op andere locaties.

De vernieuwbouw optie leidt tenslotte tot onaanvaardbare risico's op het gebied van financiering. Door een verschil van horizon bij de financiering (looptijden van de verschillende leningen) is een combinatie tussen een Feyenoord City en een Vernieuwde Kuip niet te maken. Dat betekent dat

bij de vernieuwbouw optie Feyenoord als enige aan de lat staat om de financiering te verwezenlijken voor een optie die minder flexibel is, meer onderhoud vergt en minder doorgroeipotentie heeft.

Omdat een vernieuwbouwproject zonder de gebiedsontwikkeling voor de gemeente minder waarde aan het gebied toevoegt wordt het voor de gemeente ook moeilijker om ondersteuning te bieden op het gebied van financiën en mobiliteit.

De suboptimaliteit in ontwerp, ontwikkelmogelijkheden, mobiliteit en exploitatie tijdens de bouw enerzijds en de hoge stichtingskosten, complexiteit en verhoogde (financiële) risico's anderzijds, leiden onvermijdelijk tot de conclusie dat vernieuwbouw op de bestaande locatie geen volwaardig alternatief is voor nieuwbouw. Om die reden is de vernieuwbouw-optie in dit rapport verder buiten beschouwing gelaten en maakt het vanaf nu geen deel meer uit van de integrale afweging ten aanzien van de locatiekeuze.

3 Stedenbouwkundige afwegingen

3.1 Uitgangspunten Gebiedsvisie

Door de gemeente zijn drie zoek locaties aangewezen (zie kaart) voor de ontwikkeling van een nieuw stadion. De drie locaties kennen alle drie hun eigen kansen en uitdagingen. De drie locaties zijn:



Binnen de gebiedsvisie is het gebied Waterfront (gebied rondom de Veranda) gedefinieerd als een 24/7 verblijfsgebied. Voortbouwend op het relatief sterke uitgaanscluster op de Veranda, kan dit uitgebreid en versterkt worden. Hierbij kan ook de kwaliteit van de nabijheid van het water worden ingezet.

Het Waterfront bouwt voort op de Veranda en het Eiland van Brienoord als kwaliteiten in het gebied. Het gebied moet een aantrekkelijk onderdeel van het Rotterdam langs de rivier worden: aantrekkelijk om te wonen en te recreëren en onderdeel van de stedelijke en regionale routes langs de rivier. Binnen Waterfront zijn twee locaties voor een stadion voorstelbaar: aan de rivier aan de westzijde van de Veranda (aan de Korte Stadionweg) en ten oosten van de Veranda (ter hoogte van het Hoendiep). Maar ook een stadion in de Stadiondriehoek moet synergie met de Veranda hebben, zodat beiden van elkaar profiteren.

De Veranda breidt in eerste instantie uit in de richting van het (ver)nieuw(d)e stadion, op de uiteindelijk gekozen locatie. Het stadion zal functies kennen die aansluiten bij het profiel van de Veranda en daar goede interactie mee hebben. Bij de stadionontwikkeling is aandacht voor de routes vanaf de Veranda, maar ook vanaf het station en de parkeervoorzieningen.

Meer bezoekers en meer diverse bezoekersgroepen naar het gebied trekken is de ambitie als vrijetijdsknoop. Hiermee ontstaat meer draagvlak voor voorzieningen en voor verbreding van de businesscase stadionontwikkeling van Feyenoord. Het gehele gebied dient dagelijks/wekelijks intensiever gebruikt te worden dan nu. De meeste kansen hiervoor ontstaan wanneer de stadionontwikkeling aan de noordkant van het gebied, in de directe omgeving van de Veranda gepositioneerd is. Op die manier kan de als uitgaansgebied uitgebouwde Veranda, zeker als

Samenvatting Locatiekeuze Feyenoord City, Conceptontwikkeling en nieuw Stadion

Versie : A

Datum: 11-11-2016

Status: definitief

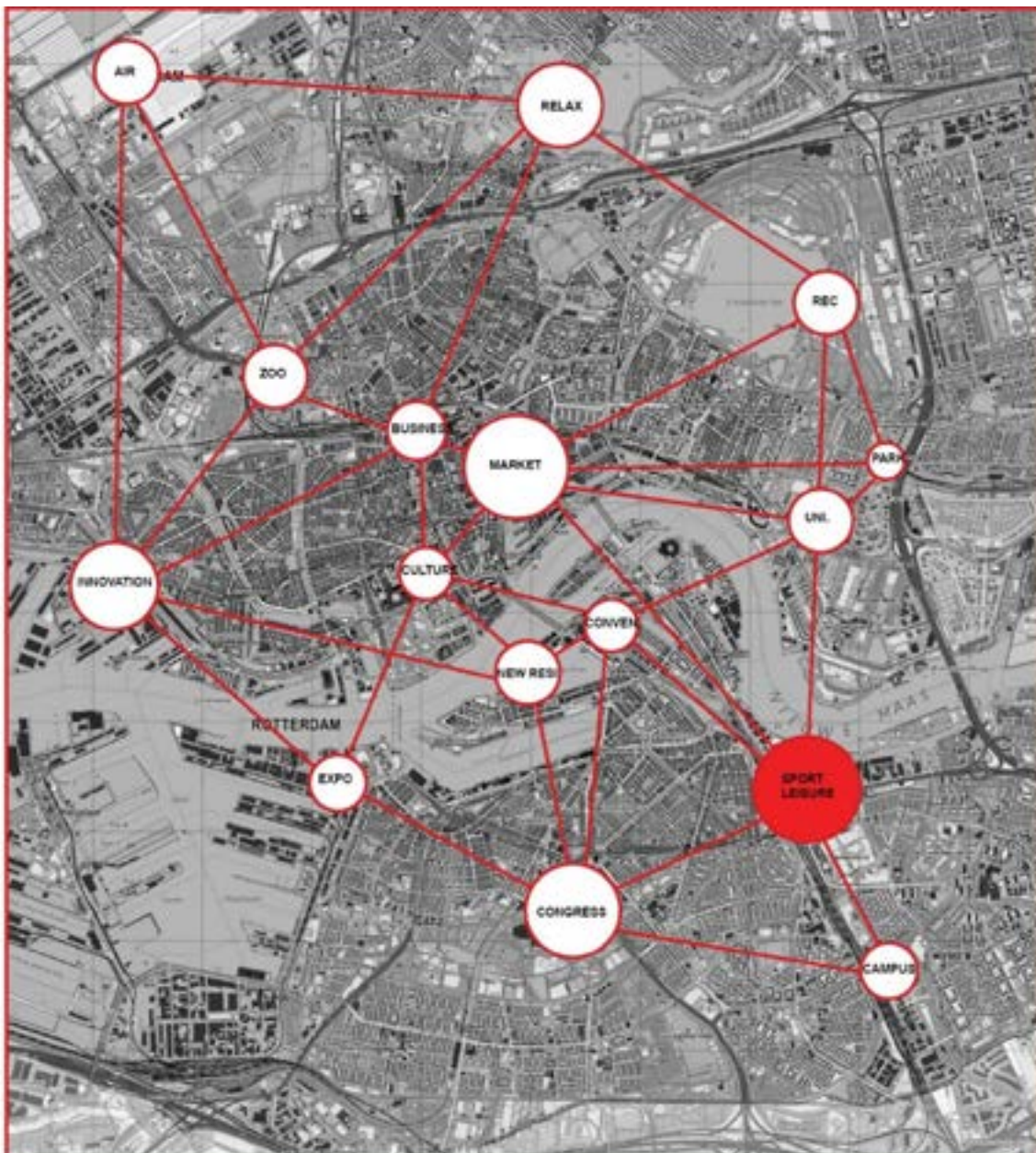
commerciële functies in het (ver)nieuw(d)e stadion dagelijks gebruikt worden, onderdeel zijn van een grotere vrije tijds-knoop. Het is vanwege deze beleidslijn dat een stadionontwikkeling elders in het gebied, zoals eerder sprake was in de Sportcampus, niet langer als kansrijk wordt gezien. Een locatie verder van de Veranda genereert immers niet die spinn-off met de omgeving.

4 Stedenbouwkundig concept

4.1 Inleiding

Feyenoord is de trots van Rotterdam en staat voor de grootste sportsuccessen die de stad heeft gekend. De Kuip is met zijn intense atmosfeer een belangrijk onderdeel van deze trots en sportieve successen. Toch biedt het bijna tachtig jaar oude stadion niet meer de mogelijkheden voor Feyenoord om sportief te concurreren, op nationaal en internationaal niveau.

In dit hoofdstuk wordt niet gekeken naar een op zichzelf staande nieuwe stadionontwikkeling voor Feyenoord. Maar het nieuwe stadion is aanjager van een grotere herontwikkeling van het gebied rond De Kuip en maakt een sterke verbinding met Rotterdam-Zuid en de rest van de stad. Door het nieuwe stadion te zien als onderdeel van een nieuwe stedenbouwkundige ontwikkeling, heeft het programmatisch en financieel een groter bereik. Feyenoord City geeft daarmee een volgende impuls aan de ontwikkeling van Rotterdam-Zuid na de ontwikkelingen van Kop van Zuid en Hart van Zuid.



OMA gaat binnen het projectteam voor Feyenoord City de uitdaging aan om een framework van een stedenbouwkundig concept te creëren voor elk van de drie potentiële locaties, passend binnen de gebiedsvisie van de gemeente Rotterdam. Het stedenbouwkundig concept geeft een potentiële programmatische en volume-invulling aan voor ieder van deze drie locaties. Deze invulling dient vervolgens als belangrijke input voor de financiële herontwikkeling van het gebied en het nieuwe stadion.

Het doel van dit stedenbouw-kundig concept is om de mogelijke ontwikkelingen per locatie te onderzoeken. Stapsgewijs is per onderdeel programmatische inpassing, volume en financieel potentieel getest en opgenomen in het stedenbouwkundig concept. Het resultaat is door OMA in een apart boek uitgewerkt. (OMA: Feyenoord City, fase 1 inpassing & commerciële visie).

4.2 Triangle



De Triangle-variant is qua programma en volume compact en helder vormgegeven. In basis wordt het maaiveld rondom het stadion gevormd door een in drie verdiepingen getrapte parkeergarage. Het nieuwe stadion komt ten noorden van De Kuip. Langs de Coen Moulijnweg en Stadionweg wordt het aanvullend programma geprojecteerd. De ontsluiting van de parkeergarage bevindt zich aan de Olympiaweg.

Het programma langs de Coen Moulijnweg is groot van schaal; het markeert de entree naar het stadionplein en vormt de verbinding tussen NS-station en stadion. De opbouw is vooral commercieel (entertainment, F&B en retail) en gerelateerd aan sport in het algemeen en het Topsportcentrum en het stadion in het bijzonder. Volgens de gebiedsvisie wordt het profiel van de Coen Moulijnweg vernieuwd. Het is de bedoeling dat het viaduct wordt vervangen en mogelijk een nieuwe tramlijn de verbinding vormt tussen Feyenoord en de Stadionweg. Deze veranderingen stimuleren nieuwe ontwikkelingen in de vorm van woningbouw ten noorden van Varkenoord. Tussen dit woonprogramma wordt de atletiekbaan gesitueerd.

Met het nieuwe stadion in de Triangle kan De Kuip niet worden herontwikkeld. De fysieke ruimte in de driehoek is niet groot genoeg voor een nieuw stadion, De Kuip, het aanvullende programma (retail,

F&B, entertainment, sport, MVO, etc.) en de benodigde parkeervoorzieningen. De historie en de toekomst van Feyenoord worden in deze variant verbeeld door het nieuwe stadion. Karakteristieken van De Kuip, zoals de ovale vorm, het 'Stadion Feyenoord'-bord met de vlaggenmasten voor de Olympiazijde en andere waardevolle onderdelen worden indien mogelijk in het nieuwe stadion verwerkt.

Woontorens met een plint met commerciële functies vormen vooral het programma langs de Stadionweg. Hierdoor krijgt de Stadionweg een nieuwe uitstraling. Omdat het parkeerprogramma hoofdzakelijk wordt ondergebracht in de driehoek ontstaat ruimte in De Veranda voor verdere verdichting. De parkeerplaatsen kunnen transformeren naar open groene ruimtes, woonblokken kunnen worden toegevoegd aan de Stadionweg, het hotel voor Feyenoord City kan aan de oever worden gesitueerd en het waterfront kan verder ontwikkeld worden.

Omdat de ruimte in de Triangle erg beperkt is en Feyenoord tijdens de bouw van het nieuwe stadion in De Kuip blijft spelen, vindt de nieuwbouw gefaseerd plaats. De eerste fase bestaat uit een deel van de parkeergarage en een deel van het stadion. De bezoekerscapaciteit ervan is even groot als van De Kuip. Na de eerste fase verhuist Feyenoord naar het nieuwe stadion. De Kuip maakt plaats voor de verdere voltooiing van de nieuwbouw. Deze fasering van de bouw van een voetbalstadion is onder andere eerder toegepast in Bilbao. De bouw duurt door deze fasering ongeveer twee jaar langer.

4.3 Strip



In de Veranda West-variant wordt Feyenoord City als een lineair programma langs het spoor en de Olympiaweg ontwikkeld. Het ligt tussen het nieuwe trainingscomplex van Feyenoord en het nieuwe stadion met 63.000 plaatsen aan de Nieuwe Maas. De Kuip wordt als onderdeel van deze 'Strip' herontwikkeld binnen het maatschappelijk programma voor Rotterdam-Zuid. In De Kuip bevinden zich het Feyenoord-museum in de Olympiazijde, een nieuw volume waarin F&B en een bierbrouwerij zijn ondergebracht, het atletiekprogramma dat gelinkt wordt met het Topsportcentrum, een gezondheidscentrum, sociaal programma voor de buurt en appartementen. De programmering van de Strip tussen het nieuwe stadion en De Kuip is opgebouwd uit commerciële functies, een hotel, woonprogramma en een parkeergarage. De Strip vormt een promenade vanaf het station naar het

stadion. Het is de bedoeling dat het waterfront zich vanaf Parkstad richting De Veranda en bedrijventerrein Stadionweg verder ontwikkeld. Zo gaat het de verbinding vormen tussen Kop van Zuid en IJsselmonde.

Vanwege de ligging aan de Nieuwe Maas is het ontwerp van het nieuwe stadion deels transparant en deels gesloten. Aan de waterkant wordt het stadion transparant uitgevoerd waardoor het uitzicht maximaal wordt benut. Doorlopende routes langs de rivier zijn mogelijk via de openbaar toegankelijke rondgang. De diverse functies in het stadion zijn zichtbaar vanaf de omgeving. De spoorzijde blijft gesloten middels een gelaagde gevel die geluidwerend werkt en bescherming biedt tegen mogelijke gevaren vanaf het spoor. Hiertoe is in de laatste fase van de verkenning ook een overkluizing van het spoor toegevoegd, die ook als extra vluchtruimte/route kan functioneren.

Wat betreft programma en volume is de ontwikkeling van de Strip flexibel en kan worden afgestemd op de behoefte van de markt. Zo kan de Strip ten zuiden van De Kuip worden doorgezet in de richting van het trainingscomplex van Feyenoord. In de basis wordt het volume van de Strip gevormd door een in drie verdiepingen getrapte parkeergarage met open verbindingen naar het dek. De uitstraling van de Strip varieert door de dag heen van een levendig commercieel gebied met nieuwe retailconcepten tot een evenemententerrein voor Feyenoord-fans. De ontsluiting van de parkeergarage in de Strip bevindt zich aan de Olympiaweg.

Het programma langs de Stadionweg wordt vooral gevormd door woningen in een lage tot middelhoge dichtheid. Hierdoor krijgt de Stadionweg een nieuwe uitstraling. Door het nieuwe programma in De Kuip ontwikkelt de Coen Moulijnweg zich verder tot een (mogelijk verhoogde) boulevard met De Kuip aan de ene en het nieuw te ontwikkelen woonprogramma op Varkenoord aan de andere zijde. Aangezien het grootste deel van het parkeren gesitueerd is in de Strip biedt dit de kans de parkeerplaatsen in de Veranda te transformeren tot een open groene ruimte.

De ontwikkeling van de Strip en de verschillende woonprogramma's zijn onafhankelijk van elkaar en worden beïnvloed door marktpotentieel. Daardoor kan de Strip in de loop van de tijd verder ontwikkelen en verdichten. De hoofdelementen in de ontwikkeling van Feyenoord City (het nieuwe stadion, parkeren en de nieuwe trainingslocatie) worden als eerste ontwikkeld. Zo kan iedereen er zeker van zijn dat Feyenoord in 2022 in het nieuwe stadion speelt. Daarna volgen, in een eigen tempo, de renovatie van De Kuip, het hotel, het waterfront, de commerciële functies en het woonprogramma.

4.4 Bridge



De locatie Veranda Oost bestaat uit een nieuw stadion en programma richting de herontwikkeling van De Kuip. Deze variant Bridge is een poort naar de stad. Het masterplan is te ervaren als een route die start bij het station, via de herontwikkelde Kuip loopt - het hart van Feyenoord City - waarna het verzamelen is op één van de supporterspleinen, vervolgens over de Stadionwegbrug, geflankeerd door retail- en F&B-functies, uiteindelijk aankomend bij het nieuwe stadion op een podium aan het water. Het nieuwe stadion vormt de afsluiting van de ontwikkelingen Kop van Zuid, Parkstad en De Veranda. De ontwikkeling van Bridge is ook te zien als het begin van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Stadionweg.

Het nieuwe stadion opent zich richting het water waardoor het uitzicht maximaal wordt benut. Hierdoor ontstaat er een verbinding met de Nieuwe Maas en het Eiland Van Brienoord. Het hotel wordt geïntegreerd in het stadion. Zo ontstaat een dubbele functionaliteit, uniek voor Nederlandse voetbalstadions. Het stadion staat op een podium van parkeergarages, nodig voor het parkeerprogramma. Vanuit een stedelijk en publiek perspectief is het nieuwe stadion een centraal punt van samenkomst binnen de groene promenade langs de waterkant. Inwoners van Rotterdam kunnen altijd van deze plek genieten.

Het programmatische en ruimtelijke potentieel van Bridge is compact, maar groot genoeg om een aanzienlijk programma te realiseren in het gebied. Een strategische mix van functies bij de entree van Rotterdam genereert een transport hub voor de stad. De kracht van deze variant ligt in de connectie tussen het nieuwe stadion en de herontwikkeling van De Kuip, die bestaat uit commerciële -en amusementsfuncties.

De Coen Moulijnweg wordt een verhoogde boulevard die voetgangers van het nieuwe stedenbaanstation richting De Kuip leidt, en uiteindelijk eindigt bij het nieuwe stadion aan het water.

Woningbouw aan de noordzijde van Varkenoord verbindt Sportdorp met de wijk Feijenoord. Op een kleinere schaal komt residentiële woningbouw langs de Stadionweg.

De meeste parkeervoorzieningen komen onder het stadion waardoor er ruimte vrijkomt. Dit maakt een hogere dichtheid bij de Veranda mogelijk. De bestaande parkeerplekken worden omgevormd tot een groene ruimte die aansluit op de basis van het stadion.

Als reactie op de marktvrage kan Bridge gefaseerd worden. Er is ruimte om in de loop van de tijd te ontwikkelen en te verdichten, onafhankelijk van de residentiële percelen. De hoofdelementen van Feyenoord City (het nieuwe stadion, de parkeergarages, de geprogrammeerde brug en de publieke ruimtes voor de supporters) kunnen eerst ontwikkeld worden, zodat het stadion klaar is in 2022. Daarna kunnen de herontwikkeling van De Kuip, de waterkant en de residentiële volumes in een eigen tempo worden ontwikkeld.

5 Stadion ontwikkeling

5.1 Thuisbasis voor Feyenoord

Na bijna 80 jaar is het huidige Feyenoord Stadion constructief nog bruikbaar maar voldoet het stadion in economisch en functioneel opzicht niet meer aan de hedendaagse eisen. Er moet iets gebeuren om de huisvesting alsnog aan te laten sluiten bij de voetbalambities van Feyenoord en ook (op langere termijn) die ultieme voetbalbeleving te kunnen bieden, er zo voor te zorgen dat meer fans vaker naar het stadion komen.

5.2 Multifunctionaliteit

Wereldwijd zijn er prachtige voetbaltempels gebouwd. Bij de planning van nieuwe stadions blijkt echter vaak dat een positieve exploitatie kritisch wordt wanneer het stadion de inkomsten slechts ontleent aan voetbalactiviteiten en gebouwd wordt als monofunctionele sportfaciliteit zonder aanvullende ontwikkelingen rondom het stadion. Ook blijkt vaak dat kansen onbenut blijven wanneer sociaal-maatschappelijke en economische activiteiten niet meeprofiteren van de mogelijkheden die voortkomen uit de ontwikkeling van een nieuw thuis voor een grote voetbalclub. Bedrijfseconomisch kunnen bij een eerste verkenning van een stadionbusinessmodel (met een monofunctioneel karakter) dat uitgaat van inkomsten in slechts enkele uren per twee weken, de kritische vragen eenvoudig worden bedacht.

Het spreekt voor zich dat de multifunctionaliteit van Feyenoord City Stadion niet los kan worden gezien van het stedenbouwkundig concept (zoals beschreven in het voorgaande hoofdstuk 4) en hier integraal deel van zal uit maken. Na de locatiekeuze zal voor tal van deze complementaire functies nader onderzoek worden verricht om te inventariseren waar de potentie voor een (integraal) synergetisch en versterkend effect ligt. Deze functies kunnen een invulling vinden in het stadion nieuwe stadion, maar ook in de rest van Feyenoord City.

5.3 Bereikbaarheid en Parkeren

5.3.1 Inleiding

Bi de gemeentelijke gebiedsvisie is ook een mobiliteitsstrategie opgenomen. Deze zet in op modal shift naar de vervoerswijzen die zo min mogelijk overlast veroorzaken en relatief beperkt ruimtebeslag kennen. Daarnaast is peakshaving (spreiden van de pieken in verkeer) en spreiding van verkeer (zo min mogelijk kruisen van grote stromen) cruciaal om het gebied bij evenementen bereikbaar te houden. Deze uitgangspunten zijn alle drie de modellen toegepast.

5.3.2 Modal shift

Uit de mobiliteit strategie van de gemeente (opgesteld op basis van eerdere samenwerking Feyenoord/gemeente) blijkt dat een verschuiving in de modal split noodzakelijk is om een groter stadion bereikbaar te krijgen. Daarnaast moet ingezet worden op peakshaving (gespreidere aankomst en vertrek van bezoekers) om de capaciteit van OV en weginfrastructuur zo goed mogelijk te gebruiken. De huidige modal shift - verdeling van de vervoerstromen over weg, rails, water - zal met de komst van het nieuwe stadion moeten verduurzamen. Dat betekent minder individueel vervoer en meer collectief vervoer.

Door de inzet van maatregelen wordt de volgende modal shift verandering bereikt:

- Van 70% auto naar 20% auto, parkeren dichtbij
- Van 20% naar 50% OV en georganiseerd vervoer

- Van 0% naar 20% auto, parkeren op afstand (P&R)
- Van 10% naar 10% fiets en voetgangers

Bij de uitwerking van de voorkeurslocatie zal nader ingegaan worden op specifieke maatregelen die de verandering zullen bewerkstellingen.

5.3.3 Parkeren

Parkeren en de ontsluiting daarvan is een belangrijke factor bij Feyenoord en het nieuwe stadion. . In die zin vormt , in het realiseren van de gewenste P-plaatsen is, bij alle drie de locaties, de aan- en afvoerende wegen een beperkende factor Voor de drie locaties zijn navolgende te realiseren P-plaatsen opgenomen, die in met de huidige infrastructuur te ontsluiten zijn(voorwaarde is wel dat er voldoende variatie in arrangementen komt om te zorgen dat de piek qua verkeersstromen wordt afgevlakt):

	In stadion	in de buurt van het stadion
Triangle	1.500	2.000
Strip	1.400	2.100
Bridge	1.500	2.000

Hoewel de locaties van de stadions fors verschillen zijn de verschillen in de parkeerlocaties (verspreid over het gebied) en daarmee de verschillen in belasting van de toeleidende routes relatief beperkt. Ook bij de maaslocaties bevindt een fors deel van de parkeerplaatsen zich in de stadiondriehoek en bij de Triangle worden 1000 parkeerplaatsen in de Veranda gebruikt.

Voor de drie locaties is een pakket van maatregelen ontwikkeld om de bereikbaarheid te vergroten.

Deze drie verbetering pakketten passen binnen de gebiedsvisie om het gebied zelf, maar ook de achterliggende wijken beter te ontsluiten. Daarnaast faciliteert de geprojecteerde infrastructuur, de bestaande en toekomstige retail, horeca en leisure voorzieningen.

5.3.4 Bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid zijn drie bereikbaarheidspakketten samengesteld. Deze pakketten bestaan in hoofdlijnen uit de volgende maatregelen:

- Vergroting capaciteit en kwaliteit uitgangen treinstation
- Maatregelen ter vergroting tramcapaciteit (keerlussen buiten gebied, evenementenhaltes)
- Steigers vervoer over water (in gebied en buiten gebied)
- 3500 Parkeerplaatsen en 230 busparkeerplaatsen, inclusief kleinschalige maatregelen voor ontsluiting
- 5000 fietsparkeerplaatsen en aanpassing toeleidende fietspaden
- Goede looproutes (ontvlecht/ongelijkvloers) ten opzichte van grote auto en tramstromen

Op hoofdlijnen zijn deze maatregelen voor alle drie de locaties hetzelfde, al verschilt soms de ligging. De Strip is het moeilijkst goed bereikbaar te krijgen vanwege:

- a. De beperkte ruimtelijke mogelijkheden voor een evenementenhalte voor de tram; met de toegevoegde overkluizing is er wel het voordeel dat ook tramhaltes aan de andere zijde van het spoor gebruikt kunnen worden.
- b. De minder alzijdige auto-ontsluiting van de locatie, maar gezien de spreiding van de parkeerlocaties is dit oplosbaar.

Zoals reeds hierboven omschreven zal de bereikbaarheid op peil blijven en mogelijk verbeteren. Hiertoe zijn essentiële ingrediënten het voldoende vormgeven van peakshaving en het voorkomen van parkeren in de wijken. Tijdens evenementen zal, zoals ook nu reeds gebruikelijk is m.b.v. verkeersleiders een voldoende doorstroming, ook voor niet evenement bezoekers, worden gewaarborgd. Behalve een wijziging van de Model Split zal ook de hoeveelheid mensen bij aankomst en vertrek worden gespreid in de tijd. Dit wordt bereikt door het aanbieden van aantrekkelijke arrangementen voor en na de wedstrijd binnen Feyenoord City. Naast de georganiseerde arrangementen is het te verwachten dat evenement bezoekers door de aantrekkelijkheid en het kwalitatief goede aanbod van horeca, retail en leisure veel eerder al naar het stadion zullen komen. Ook zullen zij na afloop van het evenement later het gebied verlaten. Dit geeft een veel grotere spreiding van verkeer.

Het is de ambitie om het huidige evenementen NS station voor 2025 zich te laten transformeren tot een stedenbaan station en op termijn zelfs tot een IC station. Bij de ontwikkeling van de Strip of de Triangle is dan een goede combinatie te maken met een toekomstige P&R locatie.

Deze drie verbetering pakketten passen binnen de gebiedsvisie om het gebied zelf, maar ook de achterliggende wijken beter te ontsluiten. Daarnaast faciliteert de geprojecteerde infrastructuur, de bestaande en toekomstige retail, horeca en leisure voorzieningen.

6 Verblijfsgebied

6.1 Inleiding

De gemeente Rotterdam ziet rondom het huidige Veranda-gebied een 24/7-verblijfsgebied ontstaan met een mix van aanbod op het gebied van horeca, retail en leisure. Samen met de huidige commerciële activiteiten op de Veranda vormt Feyenoord City een gebied dat grote regionale betekenis heeft en landelijk en internationaal bezoekers weet aan te trekken. Een gebied dat zijn functionaliteit gaat ontwikkelen vanaf 2022. Programmatisch biedt het gebied Stadionpark unieke kansen. Dit geldt voor alle drie de zoeklocaties. Echter, omdat de beschikbare ruimte voor een belangrijk deel bepalend is voor (de mate van) succes moeten er verschillen worden opgetekend tussen de een en de andere zoeklocatie. Ook dit aspect zal in de integrale eindafweging (Hoofdstuk 10) worden meegewogen.

6.1.1 Retailconcept 'De Kuip als Legacy'

Thematische retailconcepten in de periferie van steden zijn succesvol indien ze (opnieuw) relevant worden gemaakt en betekenis krijgen. De Kuip als retailconcept met als thema 'legacy' leent zich hier uitstekend voor.

Aan de huidige Kuip kleeft enorm veel emotie. Het bouwwerk overleeft als voetbalstadion de tand des tijds niet, maar mag zeker niet verloren gaan. De Kuip herpositioneren en er een permanent levend museum (wonen, sporten, geschiedenis, ontspannen) van te maken, kan een waardevolle bijdrage leveren aan (de aantrekkingskracht van) het gebied. De Kuip blijft zo een attractie en sluit aan bij de tijdgeest, waarin oude waarden weer belangrijker worden. Mensen gaan steeds meer op zoek naar rituelen en referenties die vertrouwd aanvoelen en smachten naar betekenisvolle ervaringen.

Dit pleit voor de locaties Bridge en Strip, waarbij de Kuip behouden blijft en kan worden herbestemd.

7 Maatschappelijke inbedding

Acceptatie door de maatschappij en het brede publiek van de transformatie van het gebied Feyenoord City bepaalt uiteindelijk het succes van de (gebieds-) ontwikkeling. Feyenoord City is zich hiervan bewust en heeft daarom ook opdracht gegeven een Maatschappelijke inbeddingsanalyse te verrichten waarbij veronderstellingen over de toekomstige inbeddingsomgeving zoveel mogelijk expliciet worden gemaakt.

In deze fase van de inbeddingsverkenning is nog geen sprake van onderscheid tussen de een of andere locatie. Wel kan in algemene zin gesteld worden dat alle drie de zoeklocaties in ruimtelijk opzicht kansen en mogelijkheden in zich dragen voor maatschappelijke inbedding. Ook kan gesteld worden dat de omvang van de beschikbare ruimte van invloed is op de mate waarin inbeddingskansen en -mogelijkheden voorhanden zijn en succesvol kunnen worden benut. Wat meer voor de Strip en de Bridge pleit is het behoud van het gemeentelijk monument de Kuip.

De inbeddingsverkenning zal na de locatiekeuze nader inzoomen op de specifieke locatie en in kaart brengen wat relevante ontwikkelingen zijn op basis van zowel nationale en internationale benchmarks als op basis van expertinterviews en/of co-creatie sessies. Op basis hiervan wordt een integrale maatschappelijke visie ontwikkeld dat aansluit bij gemeentelijk beleid en bij het nationaal programma Rotterdam Zuid.

Vervolgens worden voor de voorkeurslocatie concrete en haalbare concepten uitgewerkt waarmee Feyenoord City aantoonbaar maatschappelijke meerwaarde kan creëren. Voor ieder concept wordt indicatief berekend wat de waarde ervan is voor Feyenoord en de gemeenschap. Ook wordt in kaart gebracht wie potentiële co-financiers en co-ontwikkelaars zouden kunnen zijn en waarom.

Uiteindelijk is het de bedoeling dat de uitkomsten van de Maatschappelijke inbeddingsanalyse in termen van resultaten een prominent onderdeel uit gaan maken van de totale Business Case.

8 Financiën

8.1 Inleiding

Het doel van deze fase is om een weloverwogen keuze te maken tussen de drie mogelijke locaties: Strip, Bridge en Triangle. Alle locaties zijn financieel doorgerekend volgens dezelfde methodiek. Er is daarbij gebruik gemaakt van een aantal werkassumpties, om op geconsolideerd niveau de financiële verschillen tussen de locaties inzichtelijk te maken.

8.2 Uitgangspunten

8.2.1 Scope Feyenoord City

Het kader van de financiële vergelijking is beperkt tot Feyenoord City, conform de geografische en programmatische uitgangspunten die in deze fase voor elk van de locaties gebruikt zijn. Voor de doorrekening zijn de volgende aannames gedaan:

- Feyenoord City, handelend als ontwikkelingsmaatschappij, verwerft zowel de privaat gehouden grond als de door de gemeente Rotterdam gehouden grond die behoort tot de 'footprint' van Feyenoord City.
- Feyenoord City investeert in het bouw- en woonrijp maken van de verworven grond en het maken van eventueel benodigde aanpassingen (bijvoorbeeld landwinning) om het beoogde programma te realiseren.
- Binnen Feyenoord City vindt vervolgens plaats:
 - Ontwikkeling en exploitatie van het stadion (met inbegrip van de exploitatie van de BVO Feyenoord);
 - Ontwikkeling en verkoop van residentieel vastgoed (housing), inclusief daarbij behorende grond en parkeerplaatsen;
 - Ontwikkeling en verhuur van commercieel vastgoed (retail, office, hotel, education, leisure retail, attractors);
 - Ontwikkeling en exploitatie van parkeerfaciliteiten (parking) binnen en buiten het stadion, met uitzondering van de parkeerplaatsen die gerelateerd zijn aan residentieel vastgoed (housing).

De exploitatie van het commercieel vastgoed door huurders is op dit moment nadrukkelijk geen onderdeel van de scope van het financieel model van Feyenoord City. Mogelijk ontstaan er in de toekomst modellen waarbij Feyenoord City (deels) meedeelt in het resultaat van exploitanten. Dit is denkbaar voor exploitaties die 'meeliften' op bezoekers die door Feyenoord, als kernonderdeel van Feyenoord City, gegenereerd worden. Deze upside is in deze fase niet gekwantificeerd in de financiële doorrekening.

8.2.2 Fasering

Voor alle locaties geldt de basisaanname dat op 1-7-2019 alle grond binnen de scope van Feyenoord City gebracht is, het stadion 1-7-2022 opgeleverd wordt en de overige programma-onderdelen in principe op 1-7-2025 geheel gerealiseerd zijn (uitgezonderd residentieel vastgoed in de Triangle).

Voor elk van de locaties is rekening gehouden met een specifieke fasering, omdat per locatie de footprint van Feyenoord City, de omvang van het programma en de complexiteit van de bouw van het stadion verschillen. Het financieel model maakt onderscheid in de fasering van de volgende onderwerpen:

- Fasering betreffende het verwerven van grond, private en gemeentelijke grond afzonderlijk;
- Fasering betreffende het bouwrijp maken van de grond;
- Fasering betreffende de aanvang van de constructie van het vastgoed (per type afzonderlijk);
- Fasering betreffende het gereedkomen en in exploitatie nemen van het vastgoed (per type afzonderlijk).

De fasering van de Triangle en Vernieuwbouw wijken af van de fasering van Strip en Bridge. Dit vanwege de beperkingen en uitdagingen die de gedeeltelijke overlap van het nieuwe (of verbouwde) stadion en De Kuip met zich meebrengen, zowel technisch als praktisch. Concreet betekent dat voor Triangle en Vernieuwbouw dat er later in de tijd een duidelijker zwaartepunt van investeringen is en dat de opbrengsten zich deels pas later materialiseren. Voor de locaties Strip en Bridge geldt dat De Kuip volledig functioneel blijft tot het moment van verhuizen. Voor de locatie Triangle vindt de verhuizing van Feyenoord van De Kuip naar het nieuwe stadion reeds plaats als het nieuwe stadion pas gedeeltelijk gereed is. Ten behoeve van het financieel model is aangenomen dat de exploitatie van Feyenoord pas deel uitmaakt van Feyenoord City op het ogenblik dat het nieuwe stadion volledig functioneel is, dus medio 2022.

8.3 kosten versus opbrengst potentieel

Voor de drie locaties zijn, in onderlinge vergelijking, de constructie kosten en alle bijkomende kosten geraamd, zoals grondverwerving en locatie specifieke kosten (zoals bijvoorbeeld vervangend water bij een de locaties veranda west en Veranda Oost).

Daarnaast is per locatie, in onderlinge vergelijking, in beeld gebracht wat het opbrengst potentieel zou zijn.

Conclusie is dat de totale realisatie kosten voor de Veranda Oost locatie het hoogst zijn, dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de grond verwervingskosten. Veranda West vergt een De kleiner investeringsbudget. De Stadion driehoek vraagt een significant lager investeringsbudget, maar daar staat tegenover dat ook het opbrengst potentieel veel kleiner is. Het opbrengst potentieel voor Veranda West en Oost zijn nagenoeg gelijk.

9 Integrale afweging locatie keuze

9.1 Inleiding

Om uiteindelijk te komen tot een voorkeurslocatie moeten de drie nieuwbouw opties en een vernieuwbouw variant tegen elkaar afgewogen worden. De drie nieuwbouw locatie laten zich goed met elkaar vergelijken. De vernieuwbouw variant echter laat zich op een meerderheid van de punten niet vergelijken met de drie nieuwbouw locaties.

9.2 Afwegingskader

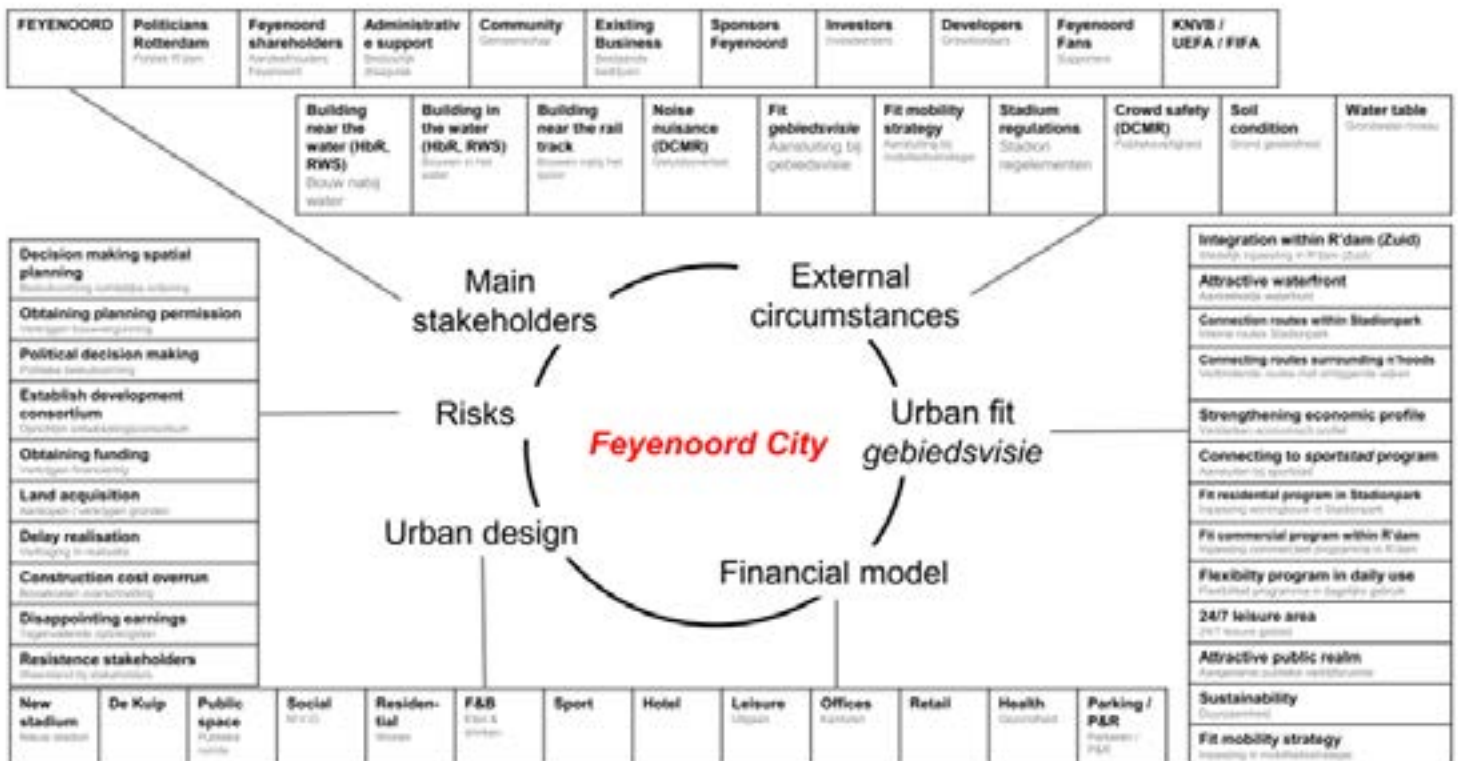
9.2.1 Inleiding

De afweging om tot een locatie keuze te komen vindt plaats op de volgende onderdelen:

- Stedelijk programma
- Inpassing in de gebiedsvisie
- Stakeholders
- Financiën
- Risico's
- Ruimtelijke voorwaarden (no go issues)

Hieronder wordt per onderdeel ingegaan op inhoudelijke invulling van deze afweging.

Zoals in de inleiding gesteld laat de vernieuwbouw variant zich alleen op de aspecten: stakeholders, financiën, risico's en ruimtelijke voorwaarden afwegen. Hieronder is een figuur opgenomen die inzicht geeft in de afwegingsmatrix.



9.2.1.1 Stedelijk programma

Bij het stedelijk programma is gekeken naar de mogelijkheden om programma te realiseren en de kansen die de betreffende locatie binnen het concept biedt voor commercieel succes.

9.2.1.2 Inpassing in de gebiedsvisie

Om te beoordelen hoe een locatie zich verhoudt tot de in bewerking zijnde gebiedsvisie van de gemeente Rotterdam zijn o.a. de volgende vragen beantwoord:

- Hoe verhoudt het zich tot de directe aanliggende stadsdelen;
- Hoe wordt het Waterfront geactiveerd;
- Hoe wordt Feyenoord City ontsloten;
- Worden de verschillende programma's (economie, onderwijs, sociaal) versterkt;
- Kwaliteit publieke ruimte;
- Duurzaamheid.

9.2.1.3 Stakeholders

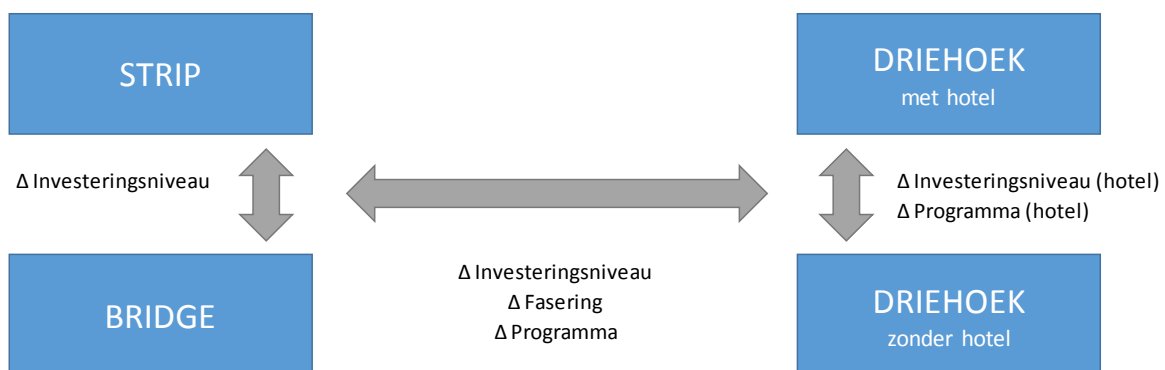
Bij stakeholders is beoordeeld hoe de verschillende gesprekken zijn verlopen met de verschillende stakeholders in relatie tot de verschillende opties. Naast de nieuwbouwlocaties Triangle, Strip en Bridge is hier ook aandacht besteed aan de mogelijke optie tot vernieuwbouw. Bij vele stakeholders (o.a. VASF, FSV, gemeenteraadsleden en grondeigenaren) leeft nog steeds de vraag of dit nu genoeg beargumenteerd ter zijde geschoven kan worden.

Ook heeft de input vanuit het participatie traject bij de gebiedsvisie hier een rol gespeeld

Uiteindelijk heeft de beoordeling plaatsgevonden door het beantwoorden van de vraag welk van de vier opties zou bij uitwerking de het meeste draagvlak kunnen verkrijgen.

9.2.1.4 Financiën

Voor alle locaties (Bridge, Strip, Driehoek met hotel, Driehoek zonder hotel) is een financieel model doorgerekend aan de hand van specifieke aannames ten aanzien van programma, investeringsniveau, fasering en gevoeligheid. In alle gevallen is dezelfde methodiek gehanteerd; de invoervariabelen differentiëren alleen indien daarvoor een gegronde reden is. Deze invoervariabelen van het financieel model zijn bepaald op basis van de kennis en expertise aanwezig binnen het projectteam en waar mogelijk middels aanvullende desk research getoetst. Het schema hieronder toont de delta's tussen de programma's die ten grondslag liggen aan de financiële verschillen.



De beoordeling van de locaties heeft plaatsgevonden door te kijken naar de financiële verhoudingen tussen de locaties als geheel zoals deze blijken uit het financieel model, qua investeringsniveau, rendement en financieringsbehoefte, alsmede een kwalitatieve beoordeling van de financierbaarheid.

De mogelijke financiële effecten van de bouw van een nieuw stadion naast het huidige stadion op de lopende stadionexploitatie is in deze fase slechts globaal gekwantificeerd en mede daardoor nog niet afdoende ingerekend. Dit is meegewogen in de eindafweging.

Op basis van het financieel model is voor de locaties Strip en Triangle onderstaande gevoeligheidsanalyse uitgevoerd.

- 20% minder/meer huuropbrengsten in alle
- 20% minder/meer omzet in de stadion/bvo exploitatie
- 20 mln. hogere aankoopwaarde van de grond die door de gemeente gehouden wordt
- 20 mln. hogere OPEX in de stadion/bvo exploitatie (daarbij wordt als het ware uitgegaan van een structureel hogere begroting van Feyenoord)

De uitkomsten tonen dat de IRR relatief het meest gevoelig is voor veranderingen in de opbrengsten van stadion/bvo. Daarnaast is duidelijk dat de Strip minder gevoelig is voor de opbrengsten van het stadion dan de Triangle, wat logisch is gezien het feit dat in de Strip naar verhouding een groter programma naast het stadion wordt voorzien. De Strip komt dan ook positiever uit de gevoeligheidsanalyse dan de Triangle.

SENSITIVITY ANALYSIS	-20% revenue rent		-20% Revenue stadium		- 20% sale price Housing		+ €20 mln. land value municipality	
	STRIP	TRIANGLE	STRIP	TRIANGLE	STRIP	TRIANGLE	STRIP	TRIANGLE
IRR Equity	-0,67%	-0,49%	-6,95%	-8,82%	-0,32%	-0,21%	-0,21%	-0,29%

SENSITIVITY ANALYSIS	+ €20 mln. OPEX BVO		+ 20% rent		+ 20% Revenue Stadium		+ 20% Sale price Housing	
	STRIP	TRIANGLE	STRIP	TRIANGLE	STRIP	TRIANGLE	STRIP	TRIANGLE
IRR Equity	-4,66%	-6,03%	0,63%	0,47%	4,29%	5,11%	0,32%	0,21%

Tabel Gevoeligheidsanalyse

Financiële risico's

Bij de uitwerking van de risico's is een initiële risico analyse opgesteld die inzicht geeft in de onderlinge verhouding van de drie locaties voor risico gevoeligheid. De analyse geeft geen inzicht in de absolute risico's die een locatie met zich meebrengt, daarvoor zijn de plannen niet genoeg uitgewerkt. (zie ook paragraaf 10.3) Bij de nadere uitwerking zal voor de voorkeurslocatie een uitgebreide risico analyse opgesteld worden.

9.2.1.5 Ruimtelijke voorwaarden(no go issues)

Bij de ruimtelijke voorwaarden zijn alle issues gewogen in relatie tot de uitgevoerde berekeningen en beschouwingen en overleg dat gevoerd is met het bevoegd gezag. Tevens is mee gewogen of de aandachtspunten per locatie opgelost kunnen worden. De kosten die deze oplossingen met zich mee brengen zijn financieel vertaald en meegenomen bij de investeringskosten van de betreffende locatie. Ook in de risico analyse komen de ruimtelijke randvoorwaarden terug als risico of als no go item.

9.3 Keuze Matrix

De afwegingsaspecten wegen niet allen even zwaar mee in de uiteindelijke locatie beoordeling. Toch wordt ze in de uiteindelijke matrix niet t.o.v. elkaar gewogen, dit zou de indruk kunnen geven dat de kwantitatieve nummer één als voorkeurs locatie uit de bus komt, terwijl er op andere gronden de nummer twee de voorkeur heeft.

Onderstaande waarderingen zijn de uitkomst van een gezamenlijke evaluatie binnen de coördinatiegroep, bestaande uit medewerkers van de Gemeente Rotterdam, Feyenoord, OMA, First Dutch en Royal HaskoningDHV. Initieel, partieel, uitgevoerd op 9 maart en definitief, volledig ingevuld op 16 maart. In de bijlage zijn de totale scores per onderdeel opgenomen.

9.3.1 Stedelijk programma

Als het gaat om het stedelijk programma komt de locatie triangle als minst aantrekkelijk uit de vergelijking. Dit heeft hoofdzakelijk te maken met het feit dat er voor deze locatie de minste ruimte beschikbaar is waardoor er minder programma gerealiseerd kan worden. Zowel in kwantitatief als in kwalitatief opzicht levert deze locatie vergeleken met de Bridge en de Strip – die min of meer gelijkwaardig zijn qua programma – de meeste beperkingen op.

Elements	Triangle	Strip	Bridge
Urban program			
New stadium	6	8	7
De Kuip	0	8	7
Public space	6	8	7
Social	6	8	8
Residential	5	9	7
F&B	7	8	8
Sport	5	9	7
Hotel	6	7	9
Leisure	6	7	8
Offices	6	6	8
Retail	6	8	7
Health	6	8	8
Parking / P&R	7	7	8
Total	72	101	99

9.3.2 Inpassing in de gebiedsvisie

De beschikbare ruimte bepaalt voor een belangrijk deel de mate waarin de in de gebiedsvisie opgenomen functionaliteiten kunnen worden gerealiseerd, zowel in kwantitatief als in kwalitatief opzicht. De beschikbare ruimte bij locatie de strip is het grootst. Dit verklaart dat deze locatie in vergelijking met de andere locaties als beste uit de bus komt en de driehoek op de laatste plaats eindigt.

Elements	Triangle	Strip	Bridge
Urban intergration within Rotterdam (Zuid)	6	7	7
Attractive waterfront	5	8	7
Connecting routes within Stadionpark	7	7	7
Connecting routes surrounding neighborhoods	6	7	7
Connecting to <i>sportstad</i> program	7	9	7
Fit residential program within Stadionpark	5	7	7
Flexibility program in daily use	5	8	7
24/7 leisure area	6	7	9
Attractive public realm	4	9	7
Sustainability	7	8	7
Fit mobility strategy	8	7	9
Total	58	77	72

9.3.3 Stakeholders

De feedback die wij van de diverse stakeholders hebben gekregen ten aanzien van de verschillende locaties is over het algemeen consistent en geeft een duidelijke voorkeur voor een locatie aan de mAas weer en laat een lichte voorkeur voor de Strip zien. De landeigenaren zijn zeer expliciet in het afserveren van de locatie Bridge. Gezien de afhankelijkheid van het project ten aanzien van de medewerking van de landeigenaren in termen van onder meer doorlooptijd en hoogte van de grondverwervingskosten, scoort de Strip uiteindelijk toch significant beter op dit element.

Elements	Triangle	Strip	Bridge
Feyenoord	5	8	7
Administrative support	6	8	7
Land owners	7	6	4
Community	6	8	7
Sponsors Feyenoord	5	8	7
Developers	5	8	7
Feyenoord fans	6	7	7
KNVB / UEFA / FIFA	7	7	8
Total	47	60	54

9.3.4 Financiën

De vergelijking op financieel gebied laat een ietwat afwijkend beeld zien ten opzichte van de andere criteria. Opvallend is vooral de locatie Bridge hier verreweg als minste uit de vergelijking komt. Belangrijkste reden hiervoor is dat het opbrengstpotentieel vergelijkbaar is met die van locatie de Strip echter dat de stichtingskosten en financiële risico's significant hoger zijn vanwege de noodzakelijke onteigening van een relatief groot aantal bedrijven. De Triangle heeft weliswaar eveneens een lager opbrengstpotentieel echter daar staat tegen over dat de stichtingskosten evenredig lager zijn vanwege het simpele feit dat het geprojecteerde programma vanwege de beschikbare ruimte van locatie Triangle minder is van omvang dan de Strip en de Bridge. Dit is ook de reden dat er in locatie Triangle nauwelijks sprake is van upside potentieel wat uiteindelijk doorslaggevend is bij het financieel als beste uit de bus komen van locatie de Strip.

Samenvatting Locatiekeuze Feyenoord City, Conceptontwikkeling en nieuw Stadion

Versie : A

Datum: 11-11-2016

Status: definitief

Elements	Triangle	Strip	Bridge
Financing need	€€	€€€	€€€
IRR 6+20Y	7	6	5
Upside potential	4	7	6
Money multiple 6+20Y	6	7	6
DSCR (lowest) ^(*)	7	6	4
Financing appetite	5	5	3
Cost infrastructure municipality	7	7	7
Total	36	38	31

(*) Dept Service Cover Ratio

9.3.5 Risico's

Elements	Triangle	Strip	Bridge
Decision making spatial planning	7	7	7
Obtaining planning permission	7	6	6
Political decision making	6	8	6
Establish development consortium	6	8	8
Obtaining funding	5	5	3
Land acquisition	8	6	4
Delay realisation	4	7	7
Construction cost overrun	8	7	7
Disappointing earnings real estate	7	8	8
Disappointing earnings Fey.	6	7	7
Safety during construction	6	8	8
Resistance stakeholders	7	7	6
Total	77	84	77

9.3.6 Ruimtelijke voorwaarden (no go issues)

Voor geen van de locaties is er sprake van een niet oplosbare uitdagingen (no go's). Wel kent iedere locatie een aantal uitdagingen. Zo impliceert de locatie Triangle dat het nieuwe stadion gebouwd wordt langs het spoor. Omdat het spoor deel uit maakt van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, is er sprake van extra regelgeving en randvoorwaarden waarvoor aanvullende maatregelen genomen moeten worden. Dit is ook bij locatie Strip van toepassing.

Locatie Strip heeft – in tegenstelling tot de Triangle – daarnaast ook te maken met extra regelgeving en randvoorwaarden samenhangende met bouwen langs en in het water. Tenslotte vergt het op peil brengen van de grondcondities bij de Strip extra aandacht. Voor locatie Bridge geldt dat er buiten het op peil brengen van de grondcondities en het bouwen langs het water, geen uitdagingen zijn die te maken hebben met externe veiligheid. Wat dit betreft heeft locatie Strip dan ook de meeste uitdagingen. Qua geluid is locatie Strip echter de meest geschikte locatie voor het nieuwe Stadion. Deze kennis is in de financiële vergelijkingen meegenomen

Op de locatie Triangle is het ook mogelijk om het Stadionpark te realiseren. Locatie Bridge is de minst gunstige locatie, voor deze locatie is de vergunningverlening lastig en geeft het Eiland van Brienoord vermoedelijk problemen.

Elements	Triangle	Strip	Bridge
Building near water	Go	Critical	Critical
Building in water	Go	Critical	Go
Building near rail track	Critical	Critical	Go
Noise nuisance	Go	Go	Critical
Fit Gebiedsvisie	Go	Go	Go
Fit mobility strategy	Go	Go	Go
Stadium regulations	Go	Go	Go
Crowd safety	Go	Go	Go
Soil condition	Go	Critical	Critical



9.3.7 Samenvatting scores

Uit de in voorgaande paragrafen toegelichte locatievergelijking, komt naar voren dat locatie Strip bij alle locatiecriteriën de meest gunstige locatie is.

	Triangle	Strip	Bridge
Stedelijk programma	3	1	2
Fit met gebiedsvisie	3	1	2
Stakeholders	3	1	2
Risico's	3	1	2
Financiën	2	1	3
Externe factoren			

9.4 De voorkeurslocatie

Op basis van bovenstaande kwantitatieve en kwalitatieve waardering komt de projectgroep dan ook met de aanbeveling om de locatie Strip te selecteren als voorkeurslocatie.

Een locatie die de meeste kansen biedt op een financieel haalbaar project, waarbij voor Feyenoord de meeste financiële up-side geboden wordt en waarbij de stedelijke kwaliteit er uitspringt en daarmee de meerwaarde voor de stad Rotterdam het beste waarborgt.

Voor de locatie Triangle en Bridge geldt bovenstaande minder. Met name voor de locatie Bridge geldt dat deze met een nagenoeg vergelijkbaar programma als de Strip, een hoger budget nodig heeft om te realiseren. Om deze reden valt de Bridge dan ook af. De Triangle is op de overige aspecten in onderlinge vergelijking steeds als derde geëindigd, ver achter de Strip.

BIJLAGEN H2

BIJLAGEN H3

Feyenoord City

Brengt Rotterdam in beweging.

6 oktober 2016



Feyenoord City

Brengt Rotterdam in beweging.

“Wie weet was ik inderdaad een goede keeper geworden als de faciliteiten in mijn jeugd beter waren geweest. Wat ik wel weet is dat sport voor kinderen enorm belangrijk is en dat ieder kind in staat moet zijn om zijn sportieve talenten te ontwikkelen.” - Ahmed Aboutaleb, burgemeester Rotterdam

Wij bouwen in Rotterdam-Zuid aan Feyenoord City, de grootste en meest innovatieve sportstad van Nederland. We bouwen aan een plek waar Rotterdam trots op is en waar heel Nederland zich thuis voelt. In Feyenoord City komen leren, ondernemen, wonen en vrije tijd samen, met sport als de verbindende factor en Feyenoord als het cement tussen de stenen.

Feyenoord City maakt Feyenoord, Rotterdam Zuid en de regio sterker. Onze ambitie is om van de regio Rotterdam één van de meest gezonde regio's van Europa maken. Duurzame, maatschappelijke impact op Rotterdam en Rotterdam-Zuid is ons uitgangspunt. Een sociaal economisch programma is dus niet onderdeel van Feyenoord City. Feyenoord City is een sociaal economisch programma.

“Iedere opzienbarende sportprestatie begint met een onredelijke ambitie”, zei de roemruchtige Feyenoord trainer Ernst Happel. Dat geldt ook voor dit plan. Maar we realiseren ons ook dat we er keihard voor zullen moeten werken en dat Feyenoord City alleen een succes kan worden als we het samen doen, hand in hand.

Deze visie is tot stand gekomen op basis van ruim honderd gesprekken met stakeholders, experts en bewoners. Daarnaast bestond onze aanpak uit onderzoek naar nationale en internationale benchmarks, diverse werkbezoeken en een drietal workshops met mensen uit Zuid, de marketing- en mediawereld en experts uit het bedrijfsleven, wetenschap en onderwijs.

Rotterdam, oktober 2016.

Johan Wakkie
Edu Jansing
Bart van Rossenberg

—

Van de drie workshops hebben we een beeldverslag gemaakt. De films zijn te zien via deze links:

Marketing en media experts: <https://vimeo.com/182278410>

Rotterdamse dwarsdenkers: <https://vimeo.com/182278327>

Ondernemers van Zuid: <https://vimeo.com/182278161>

Samenvatting.	4
A. Noodzaak.	5
B. Ambitie.	7
C. Beoogde resultaten.	8
D. Verbindend concept.	9
E. Aansluiting stadionpark.	11
F. Ontwerp-principes.	12
G. Bouwstenen.	12
G.1. Multisportclub Feyenoord	13
G.2. Sport-school in de wijk	15
G.3. Publieke ruimte	16
G.4. Broedplaats	17
G.5. Sportexperience	18
G. Implementatiestrategie.	20
G.1. Organisatie en regie	20
G.2. Planning	20
G.3. Budget (projectorganisatie, exploitatie en investering)	21

Samenvatting.

Samen brengen we Rotterdam in beweging.

Noodzaak | Feyenoord City is katalysator en inspirator. Voor Feyenoord, in zijn ambitie om structureel de aansluiting met de top terug te vinden. Voor meer perspectief en verbinding voor de mensen op Zuid. Voor meer sportparticipatie in Rotterdam. En voor Nederland als een voorbeeld 'best-in-class' gebiedsontwikkeling.

Ambitie | Feyenoord City wil Rotterdam letterlijk en figuurlijk in beweging brengen. Het wordt de grootste en meest innovatieve 'sportstad' van Nederland. Waar verbinding, ondernemerschap en diversiteit centraal staan. Een plek die Rotterdam gezond en veerkrachtig maakt.

Resultaten | Feyenoord City wil het kloppend hart van de sport in Rotterdam en de regio zijn en een significante bijdrage leveren aan een hogere sportparticipatie in de stad.

Verbindend concept | Sport is de verbindende factor in Feyenoord City. Sport geeft energie, plezier, en nieuwe mogelijkheden voor alle bewoners van Rotterdam-Zuid en draagt bij aan de ontwikkeling van de regio Rotterdam als geheel. Feyenoord City wordt een plek die past bij Rotterdam en bij Feyenoord. En ook een plek waar Nederland trots op is.

Aansluiting stadionpark | Feyenoord City ligt middenin het stadionpark en kan hét nieuwe sporthart van Rotterdam worden. Voor Zuid een plek om trots op te zijn, voor Noord een nieuwe reden om naar Zuid te gaan.

Bouwstenen | Het kloppend hart van Feyenoord City is een open, uniek stadion. Bespeeld door de grootste multisportclub van Nederland. Club en stadion vormen het fundament van Feyenoord City en zijn de katalysator achter de belangrijkste ontwikkelingen van Feyenoord City.

Implementatie | Feyenoord City zoekt in de implementatie zoveel mogelijk aansluiting bij bestaande programma's. Feyenoord (club) wordt de grote aanjager van de sociale sportprogrammering binnen en buiten Feyenoord City.

A. Noodzaak.

Feyenoord City is katalysator en inspirator. Voor Feyenoord, in zijn ambitie om structureel de aansluiting met de top terug te vinden. Voor meer perspectief en verbinding voor de mensen op Zuid. Voor meer sportparticipatie in Rotterdam. En voor Nederland als een voorbeeld 'best-in-class' gebiedsontwikkeling.

"Feyenoord City biedt een enorme kans aan de 80.000 jongeren van Rotterdam Zuid. Betrek ze bij de ontwikkeling, het is nu of nooit!" - Jan Rotmans, Erasmus Universiteit Rotterdam

Feyenoord City creëert verbindingen op vier niveaus. Voor Feyenoord en Rotterdam is het een katalysator. Voor Nederland biedt het inspiratie:

1. Feyenoord: op weg naar nieuw succes. Feyenoord – de club van Zuid – is uitgegroeid tot dé club van de regio¹ en (in potentie) de grootste club van het land². Op dit moment gaat het goed, maar feit blijft dat Feyenoord al jaren niet meer structureel tot de top drie van Nederland behoort. De kloof met de grote clubs in Europa wordt groter in plaats van kleiner. Dat past niet bij de ambitie van Rotterdam en de Rotterdammers. Als de concurrentiepositie niet structureel verbetert, loopt de club het risico definitief te moeten afhaken. Feyenoord City, met het nieuwe stadion als kloppend hart, is de motor voor een succesvolle toekomst van Feyenoord.
2. Rotterdam-Zuid: meer perspectief. Rotterdam-Zuid verliest de aansluiting met Rotterdam en de regio en is al decennia lang de grootste achterstandswijk van Nederland. Rotterdam-Zuid kent grote, nationale uitdagingen (werken en wonen) maar kent tegelijkertijd ook een groot ontwikkelpotentieel (197.000 inwoners, waarvan 55.000 inwoners jonger dan 23)³. Het is een plek waar reeds veel aandacht voor is en ontwikkelingen samenkomen (Nationaal Programma Rotterdam Zuid). Maar het is ook een plek die nog steeds grote problemen kent. In Rotterdam staan 7.500 jongeren geregistreerd als 'Niet Werkende Werkzoekende', 80% daarvan komt van Zuid (!). Van deze jongeren heeft 61% geen startkwalificatie, terwijl dit landelijk om iets minder dan de helft van de jongeren gaat⁴.
3. Rotterdam: meer beweegparticipatie, verbeterde gezondheid. Rotterdam is de 11^e sportstad van de wereld⁵. Rotterdam is met recht dé topsport stad van Nederland. Met drie voetbalclubs in de Eredivisie, de Rotterdam Marathon, het Wold Port Tournament Baseball en vele topsportevenementen (Tour de France, WK Roeien, Turnen, BMX).

De sportparticipatie van de stad blijft echter structureel achter bij de rest van het land (58% vs. 70%). Op Zuid is het zelfs nog lager (54%)⁶. De levensverwachting van Rotterdammers is ongeveer anderhalf jaar lager dan die in rest van Nederland. Ook in vergelijking met de drie andere grote steden is de levensverwachting lager⁷. Financiële en culturele belemmeringen

¹ 15% van de bezoekers van De Kuip komt uit Rotterdam; 60% uit Zuid-Holland (bron: Feyenoord)

² <http://www.hendrikbeerda.nl/brandalchemy-model/sportsector>

³ Nationaal Programma Rotterdam Zuid

⁴ Jongeren aan de Slag, Rotterdams Actieplan tegen Jeugdwerkloosheid (2015-2018)

⁵ http://www.sportcal.com/Impact/EV_CitiesIndex.aspx

⁶ <http://www.rotterdam.nl/sportdeelnamedoorrotterdammers>

⁷ Gezonde Stad, Kadernota Gezondheidsbeleid Rotterdam 2011-2014

werpen drempels op richting een vitale leefstijl⁸. Met Feyenoord City helpen we die drempels te slechten, door op een onorthodoxe wijze mensen te betrekken in nieuwe sociale netwerken en cultuurverschillen te doorbreken⁹. Daarmee is Feyenoord City de motor achter meer bewegen en meer gezondheid in Rotterdam.

4. Nederland: 'best-in-class' gebiedsontwikkeling. De kloof tussen verschillende groepen in de samenleving wordt groter. Dit geldt vooral voor slinkende kansen van kinderen van laagopgeleiden¹⁰. Feyenoord City wil een grensverleggend, internationaal voorbeeld worden voor de succesvolle multi-etnische samenleving waarin kansen zijn voor iedereen. Een best practice van stedelijke transformatie met sport als katalysator. En Feyenoord City wil een field lab zijn voor nieuwe ontwikkelingen rondom sport (performance, healthy living en community). Een plek die inspiratie biedt voor heel Nederland.

⁸ <http://www.nationaalkompas.nl/thema-s/gezondheidsachterstanden/sociaaleconomische-status/>

⁹ Zie voor voorbeelden van een dergelijke aanpak, bijvoorbeeld de projecten die het Fonds Nuts Ohra entameert, op instigatie van een grote hoeveelheid wetenschappelijke literatuur. <http://www.fondsnutsohra.nl/nieuws/karien-stronks-sprak-op-symposium-fonds-nutsohra-het-verkleinen-van-gezondheidsverschillen/>

¹⁰ <http://www.nrc.nl/nieuws/2016/04/13/leerlingen-met-laagopgeleide-ouders-raken-verder-achter>, WRR . Zie ook lezing van minister Dijsselbloem bij de opening van het academisch jaar, op 5 september 2016, aan de Tilburg University.

B. Ambitie.

Feyenoord City wil Rotterdam letterlijk en figuurlijk in beweging brengen. Het wordt de grootste en meest innovatieve 'sportstad' van Nederland. Waar verbinding, ondernemerschap en diversiteit centraal staan. Een plek die Rotterdam gezond en veerkrachtig maakt.

"De kracht van Feyenoord City is dat er op andere manier gekeken wordt hoe je een gebied kunt ontwikkelen, niet alleen economisch, maar ook cultureel en sociaal." - Henk Oosterling

Het kloppend hart van Feyenoord City is een open, uniek en duurzaam stadion. Een icoon van Rotterdam en Nederland met internationale allure. Dit stadion wordt bespeeld door Feyenoord. Een club met een rijke voetbalhistorie. De club die wil uitgroeien tot de grootste multisportclub van Nederland, met satellietclubs in alle zeven focuswijken¹¹ van Rotterdam-Zuid.

Club en stadion vormen het fundament van Feyenoord City en zijn de katalysator achter de ontwikkelingen (publiek en privaat) die Feyenoord City een plek maken waar Rotterdam trots op is en waar Nederland zich thuis voelt. Vier onderdelen staan hierin centraal:

- Sportschool in de wijk. Een school waar sport en bewegen het startpunt zijn van het onderwijs. Een voorbeeld waar programma's (sport en voeding) voor alle basisscholen in Rotterdam-Zuid worden ontwikkeld.
- Publieke ruimte. Een plek die sport en bewegen ademt en mensen uitnodigt en inspireert om in beweging te komen. Letterlijk en figuurlijk.
- Sportexperience. De eerste, nationale Sportexperience van Nederland. In Feyenoord City beleef je straks de mooiste sportdag van je leven.
- Broedplaats. Leren, werken en ondernemen rondom sport, gezondheid en technologie. De plek waar innovatie op deze thema's ontstaat.

De onderstaande figuur geeft een schematische weergave:



¹¹ Feijenoord, Afrikaanderwijk, Carnisse, Oud-Charlois, Hillesluis, Tarwewijk en Bloemhof.

C. Beoogde resultaten.

Feyenoord City wil het kloppend hart van de sport in Rotterdam en de regio zijn en een significante bijdrage leveren aan een hogere sportparticipatie in de stad.

"Grote sportprojecten geven elan, energie en inspiratie. Feyenoord City is absoluut zo'n plan, met grote potentie voor Zuid, Rotterdam en Nederland." - Koen Breedveld, Mulier Instituut

Feyenoord City brengt - in partnership met gemeente, bedrijfsleven, onderwijs en de wetenschap - Rotterdam in beweging. Letterlijk en figuurlijk. Het geeft de mensen op Zuid meer perspectief en mogelijkheden om hun talenten te ontwikkelen. Het maakt Rotterdam en zijn inwoners fitter. Het is een aanjager van meer sportparticipatie en een gezondere levensstijl. Met Feyenoord City is dé sportstad van Nederland compleet. Feyenoord City inspireert de regio (en de rest van Nederland) door sport in te zetten als een katalysator achter vernieuwing en ontwikkeling van mensen.

Duurzame maatschappelijk impact is ons uitgangspunt. De huidige ideeën leiden tot onderstaande cumulatieve impact op hoofdlijnen:

- **Bereik** // Meer dan 5 miljoen mensen per jaar bezoeken Feyenoord City en komen in aanraking met sport en bewegen in al haar verschijningsvormen.
- **Beïnvloeding** // Feyenoord City heeft jaarlijks 830.000 actieve deelnemers (leden van de multisportclub, bezoekers van de sportexperience, gebruikers van de publieke ruimte), met bijzondere aandacht voor de kwetsbare groepen in onze samenleving. We dragen hiermee bij aan bij de ambitie uit de Sportnota Rotterdam 2017-2020.
- **Sportparticipatie** // Feyenoord City levert 43.000 structurele extra sporters (elke maand), onder andere door de inzet van de multisportclub Feyenoord en levert daarmee een serieuze bijdrage (van ca. 8%) aan de sportparticipatie van de Rotterdammers. Van deze mensen gaan er 32.500 structureel wekelijks sporten.
- **Werkgelegenheid** // Elke baan is een verbetering van het leven van een heel gezin. In de bouw en exploitatie van Feyenoord City betrekken we - in samenwerking met het NPRZ - zoveel mogelijk mensen uit Zuid die nu geen baan hebben (indien niet gekwalificeerd, zorgen we voor opleiding). Minimaal 50% van alle banen in de exploitatie komt terecht bij gekwalificeerde mensen vanuit Zuid. Alleen al de exploitatie levert naar schatting minimaal 1.500 nieuwe vaste banen op, met name aan de onderkant van de arbeidsmarkt.

D. Verbindend concept.

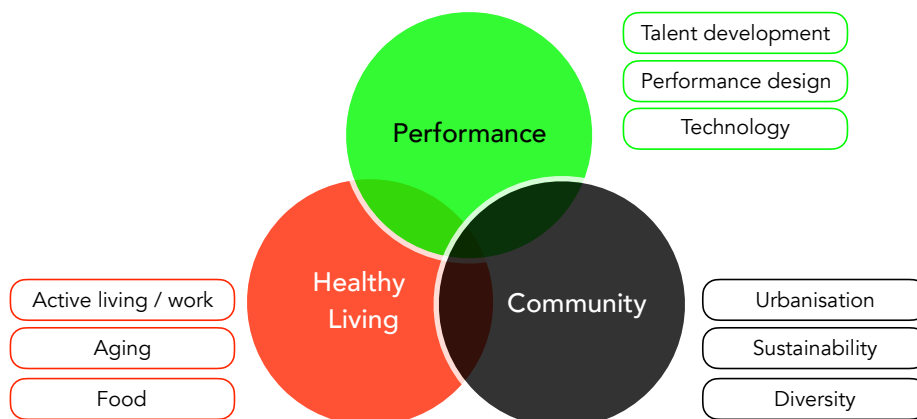
Sport is de verbindende factor in Feyenoord City. Sport geeft energie, plezier, en nieuwe mogelijkheden voor alle bewoners van Rotterdam-Zuid en draagt bij aan de ontwikkeling van de regio Rotterdam als geheel.

Sport bereikt wereldwijd miljarden mensen, arm rijk, zwart en wit. Sport is kleurrijk. Sport is de taal die alle kinderen spreken. Sport opent deuren die anders gesloten blijven. Daarin schuilt de ware kracht van sport. Dat is de reden om sport in te zetten als motor voor sociale ontwikkeling en verbinding, stedelijke vernieuwing en lichamelijke- en geestelijke gezondheid¹².

Feyenoord City wil een drijvende kracht zijn voor meer kansen en meer verbinding in Rotterdam-Zuid, maar ook voor de ontwikkeling van de regio Rotterdam als geheel. Alle programma's in Feyenoord City hebben raakvlak met de drie waarden van sport:

- **Sport = Performance:** Sport gaat over presteren, het beste uit je zelf en anderen halen, altijd verbeteren. Sporters willen excelleren: in trainingsmethodes, in coaching, in materialen en in technologie. Deze kennis vindt via Feyenoord City toepassingen in het gewone (bedrijfs) leven.
- **Sport = Community:** Sport en bewegen leiden tot betere prestaties op school en dus tot meer kansen op de arbeidsmarkt¹³, tot een grotere sociale cohesie en meer trots en verbondenheid. Goede sportfaciliteiten dragen bij aan de leefbaarheid van wijk en stad. Tenslotte biedt sport een netwerk voor verdere ontwikkeling.
- **Sport = Healthy living:** Wetenschappers geven aan dat een gezonde levensstijl dé sleutel vormt naar het voorkomen van welvaartsziektes¹⁴ en ondertussen leggen burgers verbanden tussen hun eet-, hun sport- en hun beweeggedrag. Sport draagt bij aan een gezonde levensstijl. Essentieel voor een goede prestatie, in het veld, maar ook daarbuiten.

De onderstaande figuur geeft een beeld van de bijbehorende trends en ontwikkelingen:



¹² De maatschappelijke betekenis van sport is gedocumenteerd en onderbouwd in een groot aantal nationale en internationale studies (o.a. SCP, RIVM, Verwey Jonker, verschillende universiteiten en hogescholen). Zie <https://www.allesoversport.nl/artikel/effecten-van-sporten-en-bewegen/>

¹³ Collard, D.C.M., Boutkan, S., Grimberg, L., Lucassen, J.M.H. & Breedveld, K. (2014). Effecten van sport en bewegen op de basisschool. Voorstudie naar de relatie tussen sport en bewegen op school en schoolprestaties (Mulier Instituut); Hermens, N., Los, V. & Aussems, C. (2016). Uit de schulp door onderwijs in een topsportomgeving. Drie jaar onderzoek bij Playing for Success Rotterdam (Verwey-Jonker Instituut)

¹⁴ <http://www.eengezondnederland.nl/>

De markt voor voeding, sport, bewegen, lichamelijke verzorging en cross-overs tussen deze thema's groeit snel. Deze trend wordt aangejaagd door demografische- (vergrijzing), de hang naar een gezonder en gelukkiger leven en technologische ontwikkelingen¹⁵. Alle grote digitale platforms (Apple, Samsung, Facebook, Amazon en Google) investeren (niet verrassend) de komende jaren in health en fitness. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met lokale marktpartijen. Hier liggen kansen voor ondernemers, de Nederlandse sport- en gezondheid sector¹⁶.

De ontwikkelingen worden versterkt door de verschijningsvormen van de next (digitale-, deel-, circulaire-, maker- robot) economy. Een economie van horizontale verbindingen en kleine, lokale netwerken, waarin grenzen tussen leren, werken, wonen en vrije tijd vervagen. Net als de grenzen tussen klassieke sectorindelingen¹⁷. Hier liggen kansen voor nieuwe verdienmodellen, nieuwe producten en nieuwe samenwerkingen. Voor Feyenoord City en dus voor Rotterdam (-Zuid).

Door de bundeling van kennis op het gebied van Sport (Performance, Community en Healthy Living) legt Feyenoord City nieuwe verbindingen en stimuleert het innovatie. Feyenoord City brengt relevante stakeholders (publieke sector, wetenschap, onderwijs, bedrijfsleven en sport) samen op basis van deze thema's. Hierdoor ontstaan nieuwe netwerken, waarin innovaties worden gerealiseerd die los van elkaar niet of minder snel tot stand komen.

De onderstaande figuur geeft een weergave van een selectie van relevante partijen binnen de verschillende domeinen:



¹⁵ Onder meer: <http://trendrede.nl/>; <http://www.trendone.com/>; <http://www.marketingfacts.nl/>

¹⁶ FD zaterdag 10 september 2016, Rubriek/Morgen, "Dr. Apple"

¹⁷ <http://mrhd.nl> (Summary Executive Seminar)

E. Aansluiting stadionpark.

Feyenoord City ligt middenin het stadionpark en kan hét nieuwe sporthart van Rotterdam worden. Voor Zuid een plek om trots op te zijn, voor Noord een nieuwe reden om naar Zuid te gaan.

“Gezamenlijk brengen we de stad letterlijk en figuurlijk nog meer en vaker in beweging. Sport beweegt Rotterdam.” - Adriaan Visser, wethouder sport Rotterdam

Feyenoord City ligt middenin het Stadionpark en sluit direct aan op de ontwikkeling van de gemeente (dit opent de deur voor een natuurlijk partnership):

Het Stadionpark moet een gebied zijn met een brede sportcultuur, voor jong en oud, voor beginners en internationale topsporters. Een gemengd gebied waar meer en meer gewoond en gewerkt wordt. Een gebied met een inrichting die meer bewegen en een actieve leefstijl stimuleert. De ontwikkeling van het gebied Stadionpark biedt naast ruimte voor moderne sportvoorzieningen voor de top- en breedtesport ook woningbouw, werkgelegenheid en extra opleidingsmogelijkheden. Het wordt kortom een gebied voor sport, lifestyle en gezond wonen met meerwaarde voor heel Rotterdam en de NPRZ-wijken in het bijzonder¹⁸.

Feyenoord City draagt eraan bij dat Stadionpark tot leven komt en dat alle Rotterdamse gemeenschappen hun weg naar het park gaan vinden¹⁹. Feyenoord City wordt zo hét sporthart van Rotterdam.



Daarnaast wordt in de regio Rotterdam en Den Haag met 23 gemeenten gewerkt aan een Europese top-regio. Een regio met ruim 2,2 miljoen inwoners. Feyenoord is de grootste club van deze metropool en Feyenoord City is de plek waar innovatie (leren, werken en ondernemen) rondom sport & bewegen samenkomt. De ontwikkeling van de metropoolregio is dé kans om dit op regionaal niveau te doen.

¹⁸ Gebiedsvisie Stadionpark (concept)

¹⁹ Zie voor de kansen om met 'sociale activering' het 'rendement van openbare (sportieve) ruimtes te verhogen, Heuvel, M. van den, Hoekman, R. & Poel, H. van der (2011). Sport in de stad. Over de maatschappelijke, ruimtelijke en economische rol van sport in de stedelijke context. Nieuwegein/'s-Hertogenbosch: Arko Sports Media/W.J.H. Mulier Instituut.

F. Ontwerp-principes.

Feyenoord City wordt een plek die past bij Rotterdam en bij Feyenoord. En ook een plek waar Nederland trots op is.

De vijf belangrijkste bouwstenen staan op zichzelf, maar werken versterkend in onderling samenhang. Omdat alle bouwstenen gebaseerd zijn op dezelfde vier principes - die passen bij het DNA van Rotterdam en Feyenoord en optimaal bijdragen aan de uitdagingen van stad en regio.

- **Diversiteit.** Feyenoord City is voor iedereen en van iedereen. Rotterdam is een zeer diverse stad met meer dan 170 nationaliteiten. Feyenoord City gelooft dat diversiteit kracht geeft en verbindt culturen, klassen en generaties.
- **Nieuw ondernemerschap.** Feyenoord City staat voor eigen initiatief en laten zien dat het kan. Met de ideale omstandigheden om te leren, veel ruimte voor bottom-up initiatieven en nieuwe experimenten en oog voor talent dat nu onbenut blijft.
- **Solidariteit.** Feyenoord City bouwen we hand in hand. De mensen die het extra nodig hebben betrekken we nadrukkelijk bij de ontwikkeling van Feyenoord City.
- **Multisport.** Feyenoord City is groter dan alleen voetbal. We bieden meerdere sporten aan om meer mensen te betrekken. Topsport waar mensen bij willen horen en breedtesport waar mensen aan deel kunnen nemen.

G. Bouwstenen.

Het kloppend hart van Feyenoord City is een open, uniek stadion. Bespeeld door de grootste multisportclub van Nederland. Club en stadion vormen het fundament van Feyenoord City en zijn de katalysator achter de belangrijkste ontwikkelingen van Feyenoord City.

"Niet de spelers, niet het shirt of het stadion, maar de mensen naast mij op de tribune maken mij een Feyenoorder" - Ronnie Flex, artiest en Feyenoord supporter

Club en stadion vormen het fundament van Feyenoord City en zijn de katalysator achter de ontwikkelingen (publiek en privaat) die Feyenoord City een plek maken waar Rotterdam trots op is en waar Nederland zich thuis voelt. Vier direct verbonden onderdelen staan hierin centraal.

De onderstaande figuur geeft een overzicht.



Hieronder worden alle onderdelen verder toegelicht. Elk onderdeel bestaat uit een fysieke- en een programmatische invulling.

G.1. Multisportclub Feyenoord

*“Verschillende (top)sporten samen realiseren innovaties die ze in hun eigen omgeving minder snel zullen realiseren.” - Maurits Hendriks, NOC*NSF*

Bij een nieuw, toekomstgericht en open stadion hoort een nieuwe toekomstgerichte club. Feyenoord City brengt top- en breedte sport samen in de multisportclub Feyenoord. Nu traditionele banden als geloof, klasse en buurt aan belang hebben ingeboet, biedt sport – en volkssport voetbal bij uitstek – weer een basis voor mensen om zich te verenigen²⁰.

Het merk Feyenoord slaat bruggen en verbindt bestaande en nieuwe sporten tot één familie. Feyenoord verbreedt hiermee z'n basis en werkt tegelijk aan een hogere top. Het wordt de eerste profclub in Nederland die deze stap zet en de inspirerende werking van de topsport inzet²¹ om nieuwe sociale banden te smeden en zo maatschappelijke uitdagingen het hoofd te bieden. Om beter aan te sluiten bij de nieuwe wensen in de samenleving, wordt geëxperimenteerd met nieuwe vormen van lidmaatschap en met spannende sportconcepten legt het nieuwe verbindingen met cultuur in de stad.

Feyenoord wordt hiermee een rolmodel voor de sport binnen en buiten Rotterdam. Feyenoord en andere aangesloten topsportclubs en verenigingen profiteren daarnaast van de kruisbestuiving tussen verschillende sporten²². Het doel is om in 10 jaar te groeien naar 100.000 leden waarvan er 10.000 leden actief sporten. De eerste stap is samenwerking, in een latere fase de opbouw van een verenigingsmodel.

Bestanddelen

- Topsporten (bij aanvang): Voetbal, Zaalvoetbal (TPP), Rotterdam Basketbal, Volleybal, Handbal (HARO), Judo en Atletiek.
- Breedtesporten (bij aanvang): Urban, Hockey (HC Feijenoord), Voetbal (jongens en meisjes), en Atletiek (Rotterdam Atletiek en PAC).
- Partnerships: Topsport Rotterdam, Rotterdam Sportsupport (programma's: Challenge010, Sport +, Schoolsport), Jeugd sportfonds, Albeda College (stages), Zadkine (stages) hebben aangegeven een rol te willen spelen in de ontwikkeling van de nieuwe multisport club Feyenoord.
- Benchmarks: Benfica (best vergelijkbaar met Feyenoord, 160.000 leden), Barcelona (100.000 leden) en Kampong (Nederland, 5.000 leden).

²⁰ Overzicht sociale betekenissen van sport: Rapportage Sport 2003 van het SCP, hoofdstuk 10. Sport en cohesie. SCP, Den Haag, 247-284; zie voor wat voetbal kan betekenen het rapport van Meer dan Voetbal 'De kracht van voetbal' (<http://www.sportenstrategie.nl/2015/topsport/betaald-voetbal/pwc-schat-de-economische-waarde-van-het-nationale-voetbal-op--miljard-euro/>); zie ook het rapport van Ecorys uit 2005 over de 'waarde van voetbal' (<https://ebv.knvb.nl/uploads/Yz/ZW/YzZWzUUmOCwHCags7f9J6g/De-Waarde-van-Voetbal-2005.pdf>); zie voor een recent voorbeeld van hoe sport mensen bindt, het onderzoek van de Radboud Universiteit naar de 'kracht van de vierdaagse' (Lammertink, N. & Breedveld, K. (2016); de kracht van de Vierdaagse. Onderzoek in het kader van de 100ste editie van de Internationale Vierdaagse Afstandsmarsen Nijmegen. Nijmegen: Radboud Universiteit. Zie ook

²¹ Bottenburg, M. van, Elling, A., Hover, P., Brinkhof, S.R.A. & Romijn, D. (2012). De maatschappelijke betekenis van topsport. Literatuurstudie in opdracht van het ministerie van VWS. Nieuwegein: Arko Sports Media.

²² o.a. Richard Grootsholten, Maurits Hendriks, Joop Albeda

- Vanuit de multisportclub kan gebouwd worden aan een business club 'nieuwe stijl'. Een consortium van bedrijven die zich verbindt aan de gezamenlijke ambitie om Rotterdam letterlijk (sportiever) en figuurlijk (talentontwikkeling en perspectief) in beweging te brengen.²³

Voor de locatie wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande (zie onderstaande kaart) en nieuw te ontwikkelen sportlocaties in het gebied: het nieuwe stadion, het Topsportcentrum, de nieuw in te richten Sportcampus (12 velden) en de herontwikkeling van De Kuip (indoor en outdoor atletiek).



Satellietclubs in de wijk

Multisportclub Feyenoord richt – in samenwerking met lokale sportaanbieders – satellietclubs op in de zeven omliggende focuswijken²⁴. De club komt zo letterlijk dichterbij de mensen en biedt de mogelijkheid om in de eigen wijk²⁵ te gaan sporten (onder de vlag van Feyenoord). Het doel is om zo 2.500 Rotterdammers op Zuid te laten sporten in de wijk. Bij alle activiteiten wordt rekening gehouden met de voorkeuren van meisjes.

De eerste satellietclub start op het Afrikaanderplein (de plek waar de club Feyenoord in 1908 werd opgericht). De satellietclubs maken zoveel mogelijk gebruik van bestaande faciliteiten (bijvoorbeeld de beschikbare Cruijff en Krajicek courts).

Beoogde effecten

Bereik / bezoekers	ca. 100.000 leden
Sportparticipatie	ca. 10.000 sporters (5.000 extra sporters - structureel wekelijks; in 10 jaar opgebouwd).
Werkgelegenheid	ca. 50 extra arbeidsplaatsen; ca. 200 extra stageplaatsen.
Sociale cohesie / leefbaarheid	Vergroting van de onderlinge band en verbintenis tussen mensen (met Feyenoord als bindmiddel) - op basis hiervan wordt bijvoorbeeld ook de bereidheid om vrijwilligers werk te doen vergroot. De invloed op gedrag van mensen (en daarmee op positieve beïnvloeding ervan) wordt vergroot.

²³ Zoals bijvoorbeeld: <http://greensportsalliance.org/>

²⁴ Feijenoord, Afrikaanderwijk, Carnisse, Oud-Charlois, Hillesluis, Tarwewijk en Bloemhof.

²⁵ Zeker voor mensen die moeilijk zijn aan te zetten tot sport en bewegen, is het van groot belang om sport zo dichtbij de mensen te brengen als mogelijk. Dool, R. van den (2015). Gedragsverandering bij 'moeilijke' groepen. Kansen om sport en bewegen te stimuleren?. Utrecht: Mulier Instituut. http://www.mulierinstituut.nl/publicaties/publicaties-mulier-instituut/publicatie-detail/?publication_id=15711&searched=1

Overige effecten	Feyenoord wordt als multisportclub toegankelijker en (commercieel) interessanter voor partners (ook in verbinding met een nieuwe business club).
-------------------------	--

Betrokken / benaderde partijen (selectie)

- Geert-Jan Lammens, Marita Verkaik - Rotterdam SportSupport
- Hans den Oudendammer - Rotterdam TopSport
- Peter van Veen, Wendeline van Lier - Gemeente Rotterdam, directie Sport & Cultuur
- Maurits Hendriks - Chef de Mission Team NL, NOC*NSF
- Paul Veldhuijzen - oprichter Hockeyclub Feijenoord

G.2. Sport-school in de wijk

“Sporten maakt kinderen slimmer, sneller en geconcentreerder en dus beter op school”. - Professor Erik Scherder, Vrije Universiteit

Feyenoord City realiseert de eerste basisschool in Nederland waar de gymzaal centraal staat (de gymzaal is de aula; de gymleraar is de directeur). Het is wetenschappelijk bewezen dat sport, bewegen en cultuur (muziek, dans) de ontwikkeling van cognitieve vaardigheden stimuleert²⁶. Wat gebeurt er als we met dit inzicht beginnen en een nieuwe basisschool realiseren? Temeer ook omdat is aangetoond dat sportende kinderen 3,5 keer zoveel kans hebben om ook op volwassen leeftijd actieve sporters te zijn²⁷. Het doel is om toe te werken naar 500 leerlingen.

Bestanddelen

- Inhoud: sport, bewegen en voeding.
- Partnerships met Rotterdam Sportsupport, LekkerFit, Schoolsportvereniging en landelijke programma's JOGG (Jongeren op Gezond Gewicht), Jeugdsportfonds, Gezonde School.
- Benchmarks: De Vijf Hoeven, Tilburg, Actieplan inactieve Jeugd Amsterdam.

De bestaande Prinses Margrietschool aan de Sportlaan 80 in Sportdorp (op termijn toe aan herontwikkeling) zou de ideale plek zijn. In de sport-school wordt geëxperimenteerd, getest en gebouwd aan opleidingsprogramma's voor leraren en aan de ontwikkeling van gymlessen en voedingsprogramma's voor andere scholen (binnen en buiten Rotterdam).

Beoogde effecten

Bereik / bezoekers	Realisatie van een beweeg- en voedingsprogramma (met name gericht op de ca. 100 basisscholen in Zuid) met een bereik van 30.000 leerlingen.
Sportparticipatie	ca. 3.000 extra kinderen (structureel wekelijks sporten, in 10 jaar opgebouwd).
Werkgelegenheid	Geen direct effect.
Sociale cohesie / leefbaarheid	Geen direct effect.
Overige effecten	Realisatie van (landelijk) opleidingsprogramma voor basisschool leraren.

²⁶ <http://www.trouw.nl/tr/nl/4516/Gezondheid/article/detail/1865864/2011/03/27/Beweeg-voor-je-brein-het-is-nooit-te-laait-om-te-beginnen.dhtml>. Zie voor een overzicht Collard, D.C.M., Boutkan, S., Grimberg, L., Lucassen, J.M.H. & Breedveld, K. (2014). Effecten van sport en bewegen op de basisschool. Voorstudie naar de relatie tussen sport en bewegen op school en schoolprestaties. Utrecht: Mulier Instituut.

²⁷ <http://www.nocnsf.nl/schoolensport>

Betrokken / benaderde partijen (selectie):

- Fred Voncken - directeur projecten Ministerie van OC&W
- Niek Stoop - directeur Prinses Margriet School Rotterdam
- Marjon Bachra - directeur JOGG (Jongeren op Gezond Gewicht)
- Erik Scherder - hoogleraar Klinische Neuropsychologie Vrije Universiteit, Amsterdam

G.3. Publieke ruimte

“Als het goed is uitgevoerd, kan de publieke ruimte als sportveld zeer stimulerend werken. Je opent de sportruimte, niet meer met rug naar mensen, maar uitnodigend”. - Nanne Boonstra, Stichting De Verre Bergen

Sporten beperkt zich al lang niet meer tot het sportveld²⁸. De hele stad is ons speelveld. Feyenoord City wordt dan ook een openbare ruimte waar bewoners graag komen en waar jongeren zich vermaken. Sportruimtes zijn open en worden gecombineerd met groen, waardoor het leuk is om elkaar in Feyenoord City te ontmoeten en er te verblijven. En dat is belangrijk, want dat is de kortste weg naar duurzame gedragsverandering²⁹.

Daarbij voelt lang niet iedereen zich thuis op een sportaccommodatie (traditionele vereniging). Nieuwe sportgelegenheden, in parken, pleinen en op straat, bieden ruimte op andere wijzen te sporten en bewegen en leggen een verbinding met de wijk en de buurt³⁰. Hiermee kunnen ook mensen die op dit moment niet actief zijn worden bereikt³¹. Feyenoord City wil een platform voor deze snel groeiende markt voor urban sports³² worden. Het heeft de potentie om uit te groeien tot een Urban Sports Paradise, waar traditie wordt verbonden met nieuwe ontwikkelingen.

Bestanddelen

- Mogelijke partnerships: Albeda College (stagiaires), Willem de Kooning Academy, RET, JC Decaux, Dr Woow, Touzani Productions, Friends Crw, Rotterdam Running Crew, YALP.
- Benchmarks: Superkilen (Kopenhagen; 30.000 m2); Jubilee Gardens (Londen 2012) Copacabana and Ipanema Beach (Rio de Janeiro), Plaswijckpark (Rotterdam, 200.000 bezoekers op jaarbasis).

Feyenoord City legt via de inrichting van de openbare ruimte letterlijk verbindingen met de omliggende wijken. Niet alleen logistiek. Maar ook op het gebied van sport en bewegen. Denk aan: verbonden hardlooperoutes, trainingsprogramma's, fitness circuits en wandelpaden. Daarnaast worden ook vanuit de satellietclubs van de multisportclub programma's georganiseerd. Dit sluit aan bij ambitie “De stad nodigt uit tot bewegen en sport”, uit de Sportnota Rotterdam.³³

²⁸ Zie SCP Rapportage Sport 2010, mn h 11, 'doe-het-zelf in de sport'. https://www.scp.nl/Publicaties/Alle_publicaties/Publicaties_2010/Sport_een_leven_lang

²⁹ <http://www.thefuntheory.com/>

³⁰ Heuvel, M. van den, Hoekman, R. & Poel, H. van der (2011). Sport in de stad. Over de maatschappelijke, ruimtelijke en economische rol van sport in de stedelijke context. Nieuwegein/'s-Hertogenbosch: Arko Sports Media/W.J.H. Mulier Instituut

³¹ Dool, R. van den (2015). Gedragsverandering bij 'moeilijke' groepen. Kansen om sport en bewegen te stimuleren?. Utrecht: Mulier Instituut. http://www.mulierinstituut.nl/publicaties/publicaties-mulier-instituut/publicatie-detail/?publication_id=15711&searched=1

³² Bij Tokyo 2020 maakt skateboarden deel uit van het Olympische programma (<https://www.olympic.org/news/ioc-approves-five-new-sports-for-olympic-games-tokyo-2020>). Zie verder Wisse, E. & Lucassen, J.M.H. (2011). Leefstijlsporten. 'vergeten' grensgebieden van de sport. Sport en Strategie, 5(11), 30-31.

³³ Sport beweegt Rotterdam, sportnota Rotterdam 2017-2020

De publieke ruimte in Feyenoord City zet gebruikers aan tot sporten en bewegen, maar kent mogelijk ook een muziekpodium zoals Centquatre in Parijs en Street Mecca in Kopenhagen. Feyenoord City bedenkt dit niet zelf maar geeft voor de invulling ruimte aan gebruikers (buurtbewoners, fans, sportclubs).

Beoogde effecten

Bereik / bezoekers	ca. 200.000 bezoekers per jaar.
Sportparticipatie	ca. 20.000 extra sporters (structureel maandelijks, in 10 jaar opgebouwd); waarvan ca. 14.000 extra sporters (structureel wekelijks, in 10 jaar opgebouwd); focus op niet-actieven, mensen die op dit moment niets met sport hebben.
Werkgelegenheid	Werkgelegenheid: ca. 10 extra arbeidsplaatsen; ca. 100 extra stageplaatsen.
Sociale cohesie / leefbaarheid	Publieke ruimte vergoot leefbaarheid en aantrekkelijkheid omgeving. Effect is echter niet kwantificeerbaar.
Overige effecten	Geen.

Betrokken / benaderde partijen (selectie)

- Daniel Ribaric - ondernemer, eigenaar Dr. Wooow! (creatief bureau voor urban culture)
- Niels Markensteijn - managing partner TIG SPORTS (organisator 1ste Urban Sports Week)
- Nanne Boonstra - onderzoeker Stichting De Verre Bergen
- Koen Breedveld - directeur Mulier Instituut
- Ariette Kasbergen - directeur SKVR (Stichting Kunstzinnige Vorming Rotterdam)

G.4. Broedplaats

"Studenten samenbrengen met bedrijfsleven en wetenschap rondom een thema met potentie, biedt geweldige kansen voor nieuwe ontwikkelingen, RDM Campus is het bewijs" - Allard Castelein, Havenbedrijf

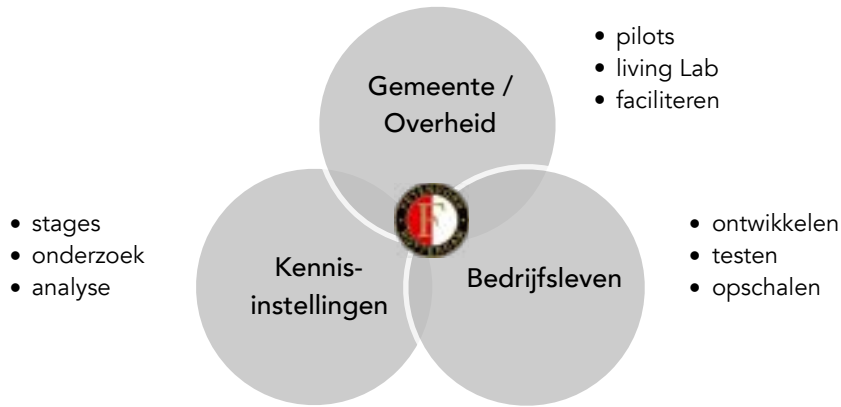
Feyenoord City krijgt een broedplaats voor innovatie (nieuwe producten, nieuwe verdienmodellen) rondom de drie centrale thema's (Performance, Community, Healthy living). Leren, werken en ondernemen wordt hier gecombineerd door de vestiging van wetenschap, bedrijfsleven én onderwijs. Concepten kunnen direct in de praktijk worden getest (bijvoorbeeld in Rotterdam-Zuid, of in De Kuip) en toegepast worden binnen Feyenoord City (nieuwe stadion, sport experience).

Het doel is om bestaande opleidingen (ca. 1.000 studenten) - gerelateerd aan de bovenstaande thema's - te bundelen (niet altijd in fysieke zin) en op deze manier te versterken.

Bestanddelen

- Opleidingen (o.a.): Sport en Bewegen, Voeding, Design, Software ontwikkeling.
- Mogelijke partnerships: Unilever, KPN, Albeda College, Zadkine, Hogeschool van Rotterdam, Erasmus Universiteit, Topsport Rotterdam, Willem de Kooning Academy, Stichting De Verre Bergen (bijv. programma's Rotterdam Vakmanstad, Academische Werkplaats en Makerspace).
- Benchmarks: RDM Rotterdam, YES!Delft, High Tech Campus Eindhoven, Watercampus Leeuwarden.

De onderstaande figuur geeft een schematische weergave:



De broedplaats (ca. 4.000 m2) wordt gerealiseerd binnen Feyenoord City, omdat een topsportomgeving energie los maakt en de verbeelding prikkelt³⁴. De plek herbergt werkplekken voor start-ups, scale-ups en bedrijven. De broedplaats kan mede ondersteunend zijn aan de business club 'nieuwe stijl' (zoals genoemd bij de multisportclub) - omdat de broedplaats naar verwachting een ander type partner aantrekt (met dezelfde gemeenschappelijke ambitie).

Beoogde effecten

Bereik / bezoekers	Op dit moment nog onduidelijk.
Sportparticipatie	Geen direct effect.
Werkgelegenheid	In eerste fase geen direct effect; mogelijk op termijn wel.
Sociale cohesie / leefbaarheid	Geen direct effect.
Overige effecten	Baanbrekende innovatie; met in potentie een structureel effect op opleidingsplaatsen werkgelegenheid in Rotterdam.

Betrokken / benaderde partijen (selectie)

- Peter Roodenburg - hoofd vastgoed Albeda College
- Luc Verburg - voorzitter College van Bestuur Zadkine
- Allard Castelein - CEO Port of Rotterdam
- Jouke Goslinga - programmadirecteur RDM Rotterdam
- Jan Rotmans - Hoogleraar Transitiekunde Erasmus Universiteit
- Roelof Prins en Marvin Pires - Stichting De Verre Bergen

G.5. Sportexperience

"De Sportexperience heeft grote potentie om het verhaal van de 20e eeuw, het verhaal van Rotterdam te vertellen met sport als magneet en metafoor. Heel belangrijk voor de vorming van identiteit van jongeren op Zuid." - Jacob van der Blom, directeur Essalam Moskee.

Feyenoord City realiseert een wereldwijd toonaangevende Sportexperience. Een plek waar jong en oud kunnen ervaren hoe leuk sport is, waar ze kunnen experimenteren en zich kunnen laten testen. Maar mogelijk ook om op een speelse manier meer bekend te raken met de historie van de stad en van ons land. Het is een 'immersive' experience gebouwd op de technologie van de toekomst (AR,

³⁴ Zie voor een overzicht, Hermens, N., Los, V. & Aussems, C. (2016). Uit de schulp door onderwijs in een topsportomgeving. Drie jaar onderzoek bij Playing for Success Rotterdam. Utrecht: Verwey-Jonker Instituut.

VR, gamification, slimme data). Denk aan: virtueel de 100 meter tegen Usain Bolt, retourneren tegen Djokovic en een penalty nemen in een vol Feyenoord stadion.

Bestanddelen

- Bezoekersaantal (jaarlijks): 500.000.
- Mogelijke partnerships: Topsport Rotterdam, Google, Strava, Samsung, Apple.
- Benchmarks: NEMO Amsterdam (590.000 bezoekers)³⁵, Heineken Experience Amsterdam (870.000 bezoekers), Football Experience Manchester (570.000 bezoekers), Museu do Futebol São Paulo (420.000 bezoekers).

De Sportexperience (4.000 m²) heeft haar hoofdactiviteit in de herontwikkelde Kuip en extra venues op De Strip en in het nieuwe stadion. Bezoekers krijgen zowel een virtuele (binnen experience) als een fysieke (buiten experience) ervaring. Van verleden, via heden, naar toekomst.

Vanuit de Sportexperience worden events en masterclasses georganiseerd, inclusief een educatieprogramma voor scholen (in eerste instantie voor de omliggende wijken). Daarnaast zal een app ervoor zorgen dat een groot aantal bezoekers digitaal door kan gaan en later terugkeert naar de Sportexperience.

Beoogde effecten

Bereik / bezoekers	ca. 500.000 bezoekers per jaar.
Sportparticipatie	ca. 15.000 bezoekers gaan als gevolg van hun bezoek minimaal maandelijks sporten (in 10 jaar opgebouwd); waarvan ca. 10.500 mensen structureel wekelijks gaan sporten (in 10 jaar opgebouwd).
Werkgelegenheid	ca. 125 extra arbeidsplaatsen; ca. 200 extra stageplaatsen.
Sociale cohesie / leefbaarheid	Geen direct effect.
Overige effecten	Unieke, landelijke 'attractor' met 500.000 bezoekers per jaar; waarvan ca. 150.000 uit de regio Rotterdam. Unieke, lokale 'attractor', het moet een plek zijn waar je graag naar toe wil (met je schoolklas, met je vrienden) om te testen en sport te ervaren.

Betrokken / benaderde partijen (selectie)

- Sandra den Hamer - directeur EYE Filmmuseum Amsterdam
- Houdijn Beekhuis - oprichter, board member Trendris (XXImo, Blue Motion)
- Willem Vissers - Chef Sport Volkskrant
- Johan Kramer - filmmaker, sportliefhebber
- Joop Albeda - voormalig technisch directeur divers sportbonden

De Sportexperience bevestigt de positie van Rotterdam als sportstad en voegt een welkom nieuw element toe aan het toeristisch-recreatieve aanbod in de stad, met verwachte positieve effecten op verblijfsduur en 'herhaalbezoek'.

³⁵ Ter vergelijking: 25% rijkssubsidie (excl. sponsors / projectsubsidie), EUR 5.5 mln. personeelskosten en ca. 125 FTE (176 medewerkers)

G. Implementatiestrategie.

Feyenoord City zoekt in de implementatie zoveel mogelijk aansluiting bij bestaande programma's. Een door Feyenoord ingesteld 'program office' wordt de verbinder en aanjager van de sociale (sport)programmering binnen en buiten Feyenoord City.

De strategie voor implementatie is er zoveel mogelijk op gericht om gebruik te maken van bestaande programma's (software, bijvoorbeeld vanuit de Gemeente Rotterdam) en bestaande faciliteiten (bijvoorbeeld accommodaties en trainingsvelden). Hierdoor worden kosten zoveel mogelijk geminimaliseerd, daarnaast blijft flexibiliteit behouden (waardoor ook in een later stadium nog op eventuele ontwikkelingen kan worden ingespeeld).

G.1. Organisatie en regie

Alle voorgestelde programma's zullen in de komende tijd verder uitgehard, getest en verder ontwikkeld moeten worden. Partnerships zullen moeten worden verkend en gesloten. Er zullen experimenten moeten worden uitgevoerd (om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen). En er zullen lokaal mensen moeten worden betrokken.

Zodra het totaalplan van Feyenoord City wordt goedgekeurd, is Feyenoord voornemens om een projectorganisatie in te stellen, welke een start gaat maken als kwartiermaker van het sociale programma. De ontwikkeling van Feyenoord als multiclub vervult hier een centrale en vooruitlopende rol in. De projectorganisatie worden opgebouwd op basis van de onderstaande structuur en heeft idealiter een publiek/private samenstelling, vergelijkbaar met het huidige projectbureau.



Naar verwachting is de projectorganisatie als kwartiermaker drie jaar actief (2017-2019) met de eerste opzet van de vijf bouwstenen. De jaarlijkse kosten voor deze projectorganisatie worden geraamd op EUR 1.000.000. Na die drie jaar draagt de projectorganisatie de vijf bouwstenen over aan partijen die ze structureel gaan uitbouwen. Voor elke bouwsteen wordt de meest logische trekker gekozen. Voor de multisportclub lijkt Feyenoord (club) de meeste logische. Voor de broedplaats zou dit het onderwijs kunnen zijn.

G.2. Planning

Het zou zonde zijn om met de ontwikkeling van Feyenoord City te wachten totdat het nieuwe stadion is gerealiseerd. Alle beoogde ontwikkelingen starten in 2017 (op het moment van goedkeuring van het totaalplan Feyenoord City). Concreet betekent dit het volgende:

- Multisportclub. Basis nieuwe club gereed in 2020. Start opbouw in 2017; Eerste concrete stap is selectie van 5-7 clubs die mee willen doen (in samenwerking met Rotterdam Topsport en Rotterdam Sport Support). Samen met deze clubs wordt het plan verder uitgewerkt.
- Sportschool in de wijk. Gereed in 2020. Start voorbereiding in 2017; Eerste concrete stap is intensievere samenwerking met Feyenoord in Lekker Fit programma (ook op Prinses Margriet School) en ontwikkeling van scholenprogramma's.
- Publieke ruimte. Gereed in 2022 Start opbouw in 2017; Eerste stap is (tijdelijke) urban sport hal in het gebied ontwikkelen in samenwerking lokale ondernemers en uitwerking van sportprogramma's (voor de wijk; in in later stadium voor Feyenoord City).
- Broedplaats. Gereed in 2022. Start voorbereiding in 2017; Eerste concrete stap is bij elkaar brengen van innovatieagenda's (R&D) bedrijfsleven en vastleggen inhoudelijke partnerships.
- Sportexperience. Gereed in 2025. Start opbouw in 2017; Eerste concrete stap is pop-up plekken op bestaande locaties in de stad in samenwerking met lokale creatieve industrie.

Er wordt steeds klein gestart; met volop ruimte om te experimenteren. Feyenoord City wordt zo organisch groter. Zoals aangegeven wordt per bouwsteen de meest geschikte partner(s) gezocht en wordt een duurzame business case uitgewerkt. De program office Feyenoord City heeft in dit proces de rol van verbinder en kwartiermaker.

G.3. Budget (projectorganisatie, exploitatie en investering)

Het totaalbudget bestaat uit drie onderdelen:

1. Projectorganisatie. Een projectorganisatie welke regie gaat voeren over de sociale programma's en gerelateerde ontwikkelingen. Jaarlijkse kosten naar schatting EUR 1.000.000 (som van in-cash en in-kind bijdrage) - zoals beschreven in onderdeel G.2.
2. Exploitatieondersteuning. Alle bouwstenen zijn naar verwachting na drie jaar break-even (incl. eventuele structurele subsidies en partnerships); tot die tijd is er ondersteuning nodig in exploitatie. Voor de sportexperience wordt een positieve business case verwacht, waardoor ondersteuning in de exploitatie niet logisch is.
3. Eenmalige investeringen. Het overgrote deel van alle investeringen in hardware is reeds onderdeel van het totaalprogramma - echter op onderdelen is een eenmalige investering in hardware en / of software noodzakelijk. De sportexperience wordt beschouwd als separaat onderdeel met eigen, winstgevend business case (en financiering vanuit andere partners).

De onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht.

Bouwsteen	1. Project-organisatie (jaarlijks, 3 jaar)	2. Ondersteuning exploitatie (jaarlijks, 3 jaar)	3. Investering hardware (eenmalig)	3. Investering software (eenmalig)	Resultaat (verwachting)
1. Multisportclub	EUR 1.000.000	EUR 500.000	EUR 500.000	EUR 150.000	EUR 0
2. Sportschool		EUR 300.000	EUR 150.000	EUR 150.000	EUR 0
3. Publieke ruimte		EUR 1.000.000	-	EUR 150.000	EUR 0
4. Broedplaats		EUR 200.000	EUR 750.000	EUR 250.000	EUR 0
5. Sportexperience		Separaat onderdeel	Separaat onderdeel	Separaat onderdeel	EUR +
Totaal	EUR 1.000.000	EUR 2.000.000	EUR 1.400.000	EUR 700.000	

Ad 2. Exploitatieondersteuning. De jaarlijkse kosten voor ondersteuning in de exploitatie bedragen - op basis van een eerste grove inschatting - ca EUR 2.000.000 per jaar. Voor een periode van drie jaar. De onderstaande figuur geeft een overzicht.

1. Multisportclub <small>100.000 leden 3.000 extra sporters</small>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Na drie jaar break-even; ondersteuning voor minimaal eerste 3 jaar nodig (inhuur coaches, kleding sporters, communicatie, materialen) ▪ Totaal per jaar (in-cash en in-kind / grove schatting): EUR 500.000
2. Sportschool <small>30.000 deelnemers 3.000 extra sporters</small>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Na drie jaar break-even; ondersteuning voor minimaal eerste 3 jaar nodig (inhuur uitvoerend personeel, kleding, communicatie, programmatmaterialen) ▪ Totaal per jaar (in-cash en in-kind / grove schatting): EUR 300.000
3. Publieke ruimte <small>200.000 bezoekers 20.000 extra sporters</small>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Na drie jaar break-even; ondersteuning voor minimaal eerste 3 jaar nodig (inhuur coaches, vervoerskosten, kleding, communicatie, materialen) ▪ Totaal per jaar (in-cash en in-kind / grove schatting): EUR 1.000.000
4. Broedplaats	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Na drie jaar break-even; ondersteuning voor minimaal eerste 3 jaar nodig (inhuur uitvoerend personeel, bijeenkomsten en events) ▪ Totaal per jaar (in-cash en in-kind / grove schatting): EUR 200.000
5. Sportexperience <small>500.000 bezoekers 15.000 extra sporters</small>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potentieel winstgevend verdienmodel (na 3-5 jaar) ▪ Voor de sportexperience wordt een positieve business case verwacht; kosten in de exploitatie moeten zichzelf - binnen afzienbare tijd - moeten terugverdienen

Ad 3. Eenmalige investeringen. Een eerste inschatting met betrekking tot de benodigde, eenmalige investeringen leidt tot het onderstaande plaatje. Om de investeringen te beperken wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande faciliteiten, kennis en programma's. Voor de multisportclub (satellietclubs), sportschool (speeltoestellen) en broedplaats (inrichting) worden investeringen in hardware verwacht - overige investeringen zijn softwaregerelateerd

Bouwsteen	Investering hardware (eenmalig)	Investering software (eenmalig)
1. Multisportclub	EUR 500.000	EUR 150.000
2. Sportschool	EUR 150.000	EUR 150.000
3. Publieke ruimte	-	EUR 150.000
4. Broedplaats	EUR 750.000	EUR 250.000
5. Sportexperience	Separaat onderdeel	Separaat onderdeel
Totaal	EUR 1.400.000	EUR 700.000

De sportexperience verwacht een positieve business case; investeringen vooraf zijn zeker noodzakelijk (ca. 5 EUR mln) maar worden gezien als een separaat onderdeel; met andere, zelfstandige marktpartijen.

Hieronder wordt per bouwsteen een nadere specificatie gegeven van de verwachte investeringen, de verwachte exploitatie en de mogelijke partnerships.

1. De grootste multisportclub van Nederland, met satellietclubs in de zeven focuswijken³⁶ van Rotterdam-Zuid.

1. Multisportclub		
Investeringen	<ul style="list-style-type: none"> • Hardware // ca. EUR 500.000 investering in hardware (aansluiting bij bestaande faciliteiten, verbetering accommodaties) • Software // ca. EUR 150.000 eenmalige opstartkosten (werving, programmaontwikkeling, outreach programma's, clinics e.d.) 	
Kosten (selectie)	Inkomsten (selectie)	Exploitatie
<ul style="list-style-type: none"> • Accommodatie • Personeelskosten (trainers en begeleiders) • Communicatie- en marketingkosten 	<ul style="list-style-type: none"> • Ledeninkomsten (contributie; ook vanuit Jeugdsportfonds) • Horecainkomsten • Sponsorinkomsten (additioneel) • Subsidiestromen vanuit lokale overheden (via aansluiting bestaande programma's) • Merchandise 	Verwachting is dat de exploitatie na drie jaar break-even is.
Partners (in exploitatie)	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente (programma's Rotterdam Sportsupport, -Topsport) • Internationale subsidies (Europees) • Stichting De Verre Bergen, andere lokale stichtingen • Albeda college (in-kind, stagiairs) 	

2. Sportschool in de wijk. Een school waar sport en bewegen het startpunt zijn van het onderwijs. Een voorbeeld waar programma's (sport en voeding) voor alle basisscholen in Rotterdam-Zuid worden ontwikkeld.

2. Sportschool		
Investeringen	<ul style="list-style-type: none"> • Hardware // Investering noodzakelijk, dekking mogelijk vanuit PCBO (opknappen van basisscholen; prioriteit van het college B&W); Buitenruimte gaat mee in de herstructurering van het Stadionpark (gemeentelijke gebiedsvisie); EUR 150.000 mogelijk noodzakelijk in extra investering (speeltoestellen e.d.) • Software // ca. EUR 150.000 eenmalige opstartkosten (inrichting, ontwikkeling programma's, werving en communicatie e.d.) 	
Kosten	Inkomsten	Exploitatie
<ul style="list-style-type: none"> • Accommodatie • Personeel (organisatie, docenten) • Communicatie- en marketingkosten 	<ul style="list-style-type: none"> • Reguliere onderwijsinkomsten • Stichtingen (donaties) • Gemeentelijke programma's (in-kind) • Lesprogramma's (white-label) 	Verwachting is dat de exploitatie na drie jaar break-even is.
Partners (in exploitatie)	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente (lokale sport- en voedingsprogramma's) • Stichting De Verre Bergen, andere lokale stichtingen 	

³⁶ Feijenoord, Afrikaanderwijk, Carnisse, Oud-Charlois, Hillesluis, Tarwewijk en Bloemhof.

3. Publieke ruimte. Een plek die sport en bewegen ademt en mensen uitnodigt en inspireert om in beweging te komen. Letterlijk en figuurlijk.

3. Publieke ruimte		
Investeringen	<ul style="list-style-type: none"> • Hardware // Investering reeds opgenomen in het totale programma van Feyenoord City (Strip / GREX) • Software // ca. EUR 150.000 eenmalige opstartkosten (werving, programmaontwikkeling, outreach programma's, clinics e.d.) 	
Kosten	Inkomsten	Exploitatie
<ul style="list-style-type: none"> • Personeelskosten • Ontwikkelingskosten (programma's) • Communicatie- en marketingkosten 	<ul style="list-style-type: none"> • Inkomsten vanuit deelnemers (eigen bijdrage activiteiten) • Subsidiestromen vanuit (lokale overheden / fondsen (kwetsbare groepen in beweging) 	Verwachting is dat de exploitatie na drie jaar break-even is.
Partners (in exploitatie)	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente (programma's Rotterdam Sportsupport, -Topsport) • Lokale- en landelijke fondsen (per doelgroep) • Albeda college (in-kind, stagiairs) 	

4. Broedplaats. Leren, werken en ondernemen rondom sport gezondheid. De plek waar innovatie op deze thema's ontstaat.

4. Broedplaats		
Investeringen	<ul style="list-style-type: none"> • Hardware // Investering opgenomen in het totale programma van Feyenoord City (Strip); inrichting van locaties staan nog open (ca. EUR 750.000) • Software // ca. EUR 250.000 eenmalige opstartkosten (evenementen, opzetten programma's) 	
Kosten	Inkomsten	Exploitatie
<ul style="list-style-type: none"> • Accommodatie • Personeelskosten • Ontwikkelkosten 	<ul style="list-style-type: none"> • Huurinkomsten • Sponsorinkomsten • Inkomsten evenementen • Subsidie-inkomsten 	Verwachting is dat de exploitatie na drie jaar break-even is.
Partners (in exploitatie)	<ul style="list-style-type: none"> • Bedrijfsleven (KPN, Unilever, Adidas, Strava) • Lokale en landelijke overheid (innovatie- en educatieprogramma's) • Stichting De Verre Bergen, andere lokale stichtingen • Kennisinstellingen (Erasmus, Zadkine, Albeda en Hogeschool) 	

5. Sportexperience. De eerste, nationale Sportexperience van Nederland. In Feyenoord City beleef je straks de mooiste sportdag van je leven.

5. Sportexperience		
Investeringen	<ul style="list-style-type: none"> • Hardware // Investering opgenomen in het totale programma van Feyenoord City (De Kuip, Nieuwe stadion, De Strip) • Software // ca. EUR 5.000.000 eenmalige opstartkosten (inrichting, installaties, programmering, campagne, pop-up) 	
Kosten	Inkomsten	Exploitatie
<ul style="list-style-type: none"> • Accommodatie • Personeelskosten • Programmeringskosten (inhoud) • Communicatie- en marketingkosten 	<ul style="list-style-type: none"> • Bezoekersinkomsten (ca. 50%) • Sponsorinkomsten (ca. 25%) • Subsidie-inkomsten (ca. 25%) • Events (optioneel) 	Verwachting is dat de exploitatie na drie tot vijf jaar break-even is - en mogelijk kan uitgroeien tot een winstgevend model
Partners (in exploitatie)	<ul style="list-style-type: none"> • Bedrijfsleven (Samsung, Adidas, Google, Apple) • Overheid (landelijk en lokaal; lokale educatie programma's) • Albeda college (in-kind, stagiairs) 	

BIJLAGEN H4



Aansluiting op Quickscan DPO (Bijlage H4B2)

Datum : 11 november 2016

Versie: Definitief A

Door : Frank Keizer

Onderwerp : commercieel programma (Distributie Planologisch Onderzoek, DPO)

Inleiding

Door Bureau Stedelijke Planning (BSP) is een QuickScan uitgevoerd naar de marktbehoefte retail en leisure van Feyenoord City (bijlage H6.2B7). Deze QuickScan zal in een later stadium als een volwaardig Distributie Planologisch Onderzoek (DPO) uitgevoerd worden. In deze notitie wordt uiteengezet hoe het voorziene programma van Feyenoord City, met name fase 1, past binnen de nu uitgevoerde QuickScan. De QuickScan betreft commercieel programma en laat woningbouw buiten beschouwing.

Voorzien programma Feyenoord City totaal (exclusief woningbouw)

Nieuwe stadion (ca. 70.500m²):

- Capaciteit van 63.000 plaatsen en met daarin diverse ondersteunende en multifunctionele voorzieningen, waaronder 6.800 m² horeca voorzieningen t.b.v. dagexploitatie.

Commercieel programma (64.000m²):

- Broedplaats (Innovation Sport Lab) van 4.000m² in het verlengde van De Strip voor de herontwikkelde Kuip.
- Twee hotels waarvan één viersterrenhotel gelegen aan de Urban Bridge (ca. 200 kamers) met een oppervlakte van ca. 11.000m² en een economy sporthotel in de Kuip (75 kamers) met een oppervlakte van ca. 3.750m².
- Vrije tijds & sport winkels (leisure retail) met een gezamenlijke oppervlakte van ca. 14.300m² gelegen op De Strip.
- Horeca met een oppervlakte van ca. 6.450m² verdeeld over de Strip, de Kuip en in de Urban Bridge. Tevens is een additionele ca. 1.000m² gereserveerd voor een productiefaciliteit van de bierbrouwerij in de Kuip.
- Entertainment functies met een totaal oppervlak van ca. 24.500m², verdeeld over drie programmaonderdelen een (Pathé) bioscoop van ca. 15.000m² en een sportschool van ca. 5.000m² op De Strip en een Spa/Welness van ca. 4.500m² gelegen naast het viersterrenhotel in de Urban Bridge.

Publiek programma (ca. 11.800m²):

- Gezondheidscentrum in de Kuip van ca. 1.000m² (valt buiten DPO)
- De Sportexperience van ca. 4.000m² onderdeel van het maatschappelijke programma dat gefaseerd uitgevoerd gaat worden met ca. 1.000m² in het nieuwe Stadion, ca. 1.000m² verspreid

over De Strip en ca. 2.000m² in de Kuip. Door deze spreiding van ruimtes wordt een netwerkstructuur gecreëerd voor deze interactieve experience.

- Feyenoordmuseum, inclusief museumwinkel van ca. 1.800m² in de Kuip (valt buiten DPO)
- Indoor atletiekbaan met een programma grootte van ca. 5.000m² en een atletiek buitenbaan van ca.15.155m² in de Kuip in opdracht van de gemeente Rotterdam. (valt buiten DPO)

Relatie met QuickScan

In de QuickScan is een onderverdeling gemaakt in Retail en Leisure. Om een relatie te kunnen leggen tussen bovenstaande m² en de uitgevoerde QuickScan moeten eerst uit bovenstaand programma alle relevante m² opgeteld worden, verdeeld naar Retail en Leisure:

- retail : 14.300 m²
- leisure : 51.500 m² (*) (inclusief programma in het nieuwe stadion)

(*) Bureau Stedelijke Planning heeft voor de bioscoop 10.000 m² gerekend, terwijl in het concept masterplan een faciliteit van 15.000 m² is opgenomen. In de praktijk zal een bioscoop gefaciliteerd worden met een capaciteit van ruim 2 miljoen bezoekers. Eerste verkenningen geven aan dat, dat een bioscoop van 15.000 m² zal zijn. Deze faciliteit komt in fase 3 aan de orde opening nu voorzien voor niet eerder dan 2025). Bij het opstellen van de definitieve plannen voor fase 3 zal bekeken moeten worden wat de daadwerkelijke invulling (in functionaliteit en omvang) is van een dergelijke faciliteit.

De in bijlage H6.2B8 opgenomen Quick Scan DPO geeft aan dat er ruimte is van 53.000 tot in totaal 74.250 m² commercieel programma, buiten het stadion en de Kuip, waarvan:

- retail : 19.750 – 25.750 m²(*)
- leisure : 33.250 – 48.250 m²(**)

(*) Bureau Stedelijke Planning gaat uit van 19.750 m² programma, waarvan 6.000 m² komt uit verplating Veranda met mogelijk nogmaals een verplaatsing vanaf de Veranda van 6.000 m² (totaal 26.000 m²).

(**) Bureau Stedelijke Planning ziet de mogelijkheid van 33.250 m², mogelijk aangevuld met een onder voorwaarde uit te werken leisure concept(en) van nog eens 15.000m².

Programma Feyenoord City in relatie tot DPO :

De retail ziet er, conform de QuickScan, voor de totale ontwikkeling van Feyenoord City als volgt uit

Sport Retail

grootschalige sportzaak	6.000 m ²
grootschalige sportzaak	6.000 m ² (verplaatsing)
sportmerken winkels	750 m ²
niche aanbieders	750 m ²
BtoB concepten	750 m ²

Sport gerelateerde retail

bijzondere foodconcepten	1.500 m ²
speelgoed/toestellen/games	1.500 m ²

Algemeen

Grab & go	<u>2.500 m²</u>
totaal	19.750 m²

De leisure ziet er, conform QuickScan, nader uitgewerkt als volgt uit

Hotels

International branded hotel 200 kamers	11.000 m2
Economy (sports) hotel (De Kuip)	3.750 m2
Horeca	
Ca. 10 horeca gelegenheden, waarvan 2 grote (buiten de Kuip en nieuw Stadion), nieuw en verplaatsing	3.600 m2
Entertainment	
Bioscoop verplaatsing huidige bioscoop	10.000 m2
Overig nog te verkennen	0- 15.000 m2
Spa & Wellness	<u>5.000 m2</u>
Totaal	48.250 m2

Voorzien programma Fase 1:

De nadere uitwerking voor fase 1 is als volgt te verdelen:

Retail

Grootschalige sport zaak	5.000 m2
Mix van bovenstaande retail	<u>3.800 m2</u>
Totaal	8.800 m2

Leisure

Hotel	11.000 m2
Horeca	900 m2
entertainment (nader in te vullen)	2.000 m2
Spa	<u>4.500 m2</u>
totaal leisure buiten het stadion	18.400 m2

Het programma van Fase 1 past binnen de totale oppervlaktes zoals genoemd in de QuickScan.

In het nieuwe stadion zelf is 6.800 m2 (multifunctioneel) horeca programma gepositioneerd. Dit zijn verschillende concepten, van hoog tot laag, die voor een deel gekoppeld zijn aan de bezoekers van activiteiten in het stadion: de stadion bezoekers (tours, sightseeing, attractie), zakelijke bezoekers (kleinschalige beurzen, bedrijfspresentaties, vergaderingen en congresseren) en algemeen publiek. Deze ruimtes worden tijdens wedstrijden en grote events voor het overgrote deel ingezet als ontvangst ruimtes. De m2 horeca in het Stadion moeten daarom slechts voor een deel als horeca m2 worden gerekend in de zin als ze in het DPO zijn opgenomen. Daarmee past fase 1 binnen de Quickscan.

Aanvullende opmerkingen

Door Bureau Stedelijke Planning een aantal opmerkingen geplaatst, welke in de uitwerking zullen worden meegenomen:

1. In de toekomst zal het gebied voldoende bezoekers moeten trekken om de vraagbehoefte in te vullen.
Feyenoord City verwacht dat zij op basis van het programma ongeveer 6 miljoen bezoekers per jaar zal trekken. Hiervan zijn ruim 1.6 miljoen voetbalwedstrijd gerelateerd. Door de maatregelen m.b.t. peakshaving (zie hoofdstuk 5 in het rapport) zullen bezoekers aan wedstrijden eerder naar het gebied komen en na de wedstrijd langer in het gebied blijven. Het stadion verwacht een kleine half miljoen niet voetbal events bezoekers te verwelkomen.

Daarnaast trekt de huidige bioscoop een kleine 2 miljoen bezoekers. Het nieuwe stadion zal ongeveer 350.000 bezoekers trekken verdeeld over stadion tours, sightseeing (uitzichtpunt, architectuur) en bezoek aan de attractie in het stadion (zie ook bijlage H63B12). Tevens zullen honderdduizenden mensen het gebied als eindbestemming hebben voor gericht restaurant en winkel bezoek. Daarnaast worden 500.000 mensen verwacht voor een bezoek aan de sportsexperience.

Verschillende Benchmarks: 8 miljoen bezoekers aan de Markthal, 9 miljoen bezoekers aan de Amsterdam ArenA boulevard.

2. In het gebied moet voldoende ruring zijn om bezoekers te trekken

Door middel van gebiedsregie zal Feyenoord City inzetten op een dagelijkse kleinere gebeurtenis en een wekelijks groter event. Deze gebiedsregie strekt verder dan alleen Feyenoord City, ook de faciliteiten van Ahoy en het Topsportcentrum worden hierbij betrokken. Deze gebiedsregie zal in samenwerking met Ahoy en het Topsportcentrum leiden tot een efficiënt gebruik van de verschillende faciliteiten en parkeer capaciteit, zonder dat ze elkaar in de weg zitten, sterker nog , zodat ze elkaar versterken. Feyenoord City heeft met Ahoy hiertoe reeds een intentieverklaring getekend. Gesprekken met het Topsportcentrum lopen nog.

3. Benut Groen en Water

In het ontwerp wordt aandacht besteed aan de waterkant, zowel als aanmeerpunt voor commerciële vaart (o.a. watertaxi en Spido) en openbaarvervoer over water (o.a. Waterbus) als voor particuliere pleziervaart. De beleving op het water vormt een belangrijk onderdeel van het ontwerp rondom het nieuwe stadion en the urban bridge. De Strip wordt ontworpen met groen en een hoge belevingswaarde, o.a. door niveauverschillen waar bomen ook een plaats krijgen.

4. Creëer tijdelijke en flexibele ruimtes voor sport en events

De strip wordt voorzien van urban sports faciliteiten op verschillende sportgebieden, daarnaast is er ruimte voor pop-up events, die door actieve programmering (zie ook punt 2) bijdragen aan de verblijfskwaliteit van het gebied.

Notitie Technische Randvoorwaarden Feyenoord City

Opgesteld door : Frank Keizer
Datum : 27-10-2016
Status : definitief

Inleiding

Om te komen tot een technisch haalbare oplossing zijn een aantal in het oog springende randvoorwaarden nader uitgewerkt. Dit heeft plaats gevonden in overleg met de diverse instanties die hier ook in de toekomst bij betrokken zullen zijn.

Externe veiligheid	Veiligheidsregio Rotterdam, DCMR, Havenbedrijf, gemeente Rotterdam
Geluid	DCMR, gemeente Rotterdam
Bouwen:	
in het water	Rijkswaterstaat, ministerie van I&M, gemeente Rotterdam
in de Vaarweg	Havenbedrijf, Rijkswaterstaat, ministerie van I&M
boven het spoor	Prorail
Ondergrondse Infra	Gas Unie en Evides.

Daarnaast speelt mee dat de Nieuwe Maas onderdeel is van de ecologische hoofdstructuur. Hierdoor is de Kaderrichtlijn water (KRW) van toepassing.

De in dit stadium van het project uitgevoerde studies zullen in de fase van de vergunningsaanvragen uitgevoerd moeten worden, conform de daartoe geldende regelgeving.

Externe veiligheid

Door DGMR is een QuickScan uitgevoerd op het gebied van Externe Veiligheid. (rapport M.2016.0167.01.R001, d.d. 16-03-2016)

In bovenstaande rapportage wordt door middel van een QuickScan onderzocht of er rechtstreekse belemmeringen vanuit het oogpunt externe veiligheid zijn voor het nieuwe stadion en de bijbehorende ontwikkeling.

De mogelijke risicobronnen in de omgeving van de planlocaties zijn geïnventariseerd. Dit zijn:

- nabijgelegen LPG tankstations,
- de buisleidingen (gas en water) nabij het plangebied
- vervoer van gevaarlijke stoffen over het water,
- vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor,
- vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

Overige inrichtingen in de omgeving worden niet als relevant beschouwd.

De beoogde stadion locatie heeft als knelpunten het bouwen langs het spoor en water beide behorende tot het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, dit heeft met name tot gevolg dat het object beschermd dient te worden tegen plasbranden. Daarnaast ligt op deze locatie een hoge druk aardgasleiding en ligt er een waterleiding tracé binnen de sloop- en bouwlijnen.

LPG Stations

In de plannen worden zowel het Esso als het Shell station geamoveerd. Hierdoor wordt het extern risico van de beiden LPG locaties opgeheven.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Met aanvullende brandwerende eisen uit het bouwbesluit is bouwen naast het spoor en in het plasbrandaandachtsgebied mogelijk. Een drietal maatregelen zijn opgenomen in de plannen:

- Een overbouw van het spoor met een betonnen plaat, waardoor het spoor ter hoogte van het stadion afgeschermd wordt van het spoor;
- Het construeren van een dam in de rivier ter hoogte van het stadion, als aanvaarbeveiliging en het op afstand houden van plasbranden;
- Het opnemen van een sprinklerinstallatie in de concours t.b.v. het op afstand houden van plasbranden, daar waar een plasbrand eventueel om de dam heen loopt.

Gasleiding

Met de Gasunie zijn verkennende gesprekken gevoerd om risico beperkende maatregelen te inventariseren. Een mogelijke oplossing is om de leiding om te leggen in een alternatief tracé. In overleg met de Gasunie en de gemeente is hier een mogelijk alternatief tracé voorhanden.

Groepsrisico

Nadat alle maatregelen uitgewerkt zijn dient het groepsrisico opnieuw vastgesteld te worden. Met de maatregelen zoals deze nu in de plannen zijn opgenomen (amoveren, omleggen, afschermen en beschermen) zou het mogelijk moeten zijn dat het nieuwe Stadion gebouwd kan worden waarbij de externe veiligheidsniveau gelijkwaardig is met dat van de huidige situatie.

Geluidscontouren

Het nieuwe Stadion ligt tussen de wijken Feijenoord, Parkstad en Veranda. Om inzicht te krijgen in de verwachte geluidbelasting op de gevels ten opzichte van de daarvoor geldende normering, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd door DGMR. De resultaten van dit onderzoek zijn terug te lezen in de door DGMR opgestelde geluidseffectrapportage (rapport nr. M.2016.0167.02.R001, d.d. 16-03-2016).

Uitgangspunt in deze rapportage is dat het geluid dat in het stadion geproduceerd wordt zo min mogelijk effect heeft op de omwonenden. De volgende activiteiten zijn in deze rapportage onderzocht:

- voetbalwedstrijden (gejoel en gejuich van het publiek)
- incidentiele concerten (max. 12 keer per jaar)
- regelmatige evenementen (min. 12 keer per jaar)

De nu berekende geluidseffecten op de gevel zijn, voor de bestaande bebouwing, binnen randvoorwaarden (dag/avond tot 23.00 uur) binnen de normen. De uitkomsten hiervan zijn meegenomen in de exploitatie modellen van het nieuwe Stadion (beperking grootschalige events in aantal en met inachtneming van tijdslimiet).

Voor de nieuwbouw rondom het stadion zal aanvullende onderzoek nodig zijn. Dit onderzoek zal zich enerzijds richten op maatregelen rondom en in het stadion om de geluidsproductie te beperken en anderzijds op het ontwerp en engineering van de nabij gelegen objecten in relatie tot het beperken van de geluidsoverlast.

Bouwen in het water

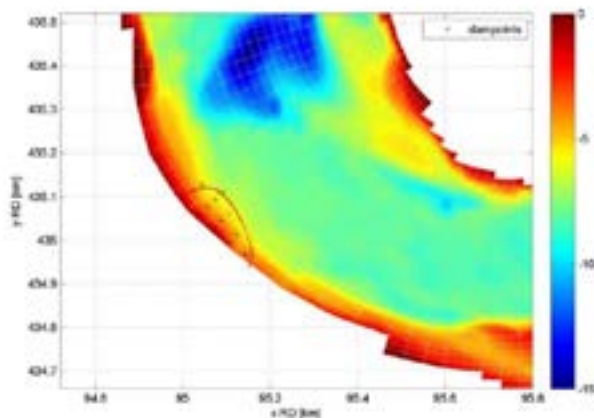
Door Royal Haskoning DHV zijn de waterstandseffecten bepaald in relatie tot beide nieuwbouw locaties in de Nieuwe Maas. (rapport nr. WATBC2556-131-100R001D04, d.d. 14-03-2016). In het

rapport worden een drietal verschillende scenario's beschouwd die mogelijk effect op de waterstand kunnen hebben. Geconcludeerd wordt dat de bouw van het nieuwe Stadion niet zal leiden tot negatieve effecten op maatgevende hoogwaterstanden. Dit is door RWS bevestigd (e-mail d.d. 15-03-16, Wim Schot adviseur vergunning verlening RWS).

Bij doorgang van de plannen zal op basis van het definitieve ontwerp een hydraulische studie wederom moeten aantonen dat er geen belemmeringen zijn.

Bouwen in de vaarweg

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft voor de nieuwe stadionlocatie aan en in de Nieuwe Maas onderzoek laten uitvoeren naar mogelijke nautische effecten zoals, beperking van de vaarbreedte, opstuwing en stroomsnelheid. Hiertoe is onderstaand model beschouwd.



Het onderzoek heeft aangetoond dat er geen sprake is van onoplosbare belemmeringen bij de locatie van het nieuwe Stadion. De resultaten van het onderzoek zijn vastgelegd in een memo opgesteld door Svasek, hydraulics, met referentie 1712/U16131/B/BvL, d.d. 16-03-2016.

Voorts is de mogelijkheid onderzocht tot het plaatsen van een strekdam, die zowel als veiligheidsbuffer voor plasbranden als aanvaarbeveiliging een belangrijke rol zou kunnen spelen. Een strekdam levert bovendien 'bijvangst' in de vorm van extra mogelijkheden voor de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers en aanmeer mogelijkheden van schepen.

Op basis van bovengenoemde studies is er vanuit de zijde van de Rijkshavenmeester regio Rotterdam Rijnmond als nautisch beheerder van de Nieuwe Maas geen bezwaar op de locatie Veranda west (e-mail d.d 17-03-2016, H. Groenveld, Adviseur Havenmeester Beleid).

Bij doorgang van de plannen zal op basis van het definitieve ontwerp een studie wederom moeten aantonen dat er voor de scheepvaart geen belemmeringen zijn.

Bouwen in de waterkering

Met het waterschap Hollandse Delta (W. Rienks, senior beleidsmedewerker plannen en regie) is gesproken (d.d. 28-04-2016) of en onder welke voorwaarde er gebouwd kan worden ter plaatse van de huidige waterkering. In het gesprek is aangegeven dat het mogelijk is om de huidige waterkering te vervangen door een waterkering geïntegreerd in het nieuwe Stadion. Om dit te realiseren zal, conform een het waterschap op te stellen programma van eisen, tijdens de ontwerpfase een voorstel gedaan moeten worden hoe dit op te lossen. De oplossing heeft de goedkeuring nodig van het waterschap. Voor de start bouw dient, door het waterschap, een Keur afgegeven te worden.

Bouwen boven het spoor

In gesprek (d.d. 02-05-2016) met Leendert Makkinga (Chief legal Officer) van Prorail is besproken of en zo ja hoe het spoor overbouwd kan worden met het voor plein zoals nu voorzien. Prorail geeft aan dat dit onder voorwaarden van (trein)operatie en veiligheid mogelijk. Belangrijk hierbij is om zodra de plannen de definitie fase ingaan (opstellen Programma van Eisen) Prorail actief betrokken wordt om de eisen en wensen ten aanzien van het object vanuit Prorail eenduidig vast te leggen. Het ontwerp alsmede de aannemer (i.v.m. bevoegdheid om boven het spoor te werken) die het werkt maakt heeft de goedkeuring nodig van Prorail. Wanneer buiten dienstelingen nodig zijn t.b.v. de realisatie geeft Prorail aan dat deze minimaal 12 maanden van te voren aangevraagd dienen te worden.

Ondergrondse Infrastructuur

Inleiding

Bij een quickscan van de ondergrondse infrastructuur is gebleken dat onder de Olympia weg en de korte Stadion weg een hoge druk gasleiding ligt (in beheer bij de Gasunie) en vier watertransport leidingen (in beheer bij Evides). Met beide leiding beheerders is gesproken over eventuele maatregelen. Zowel de gasleiding als de waterleidingen liggen met vergunning van de gemeente Rotterdam. Dit houdt in dat de eventuele kosten van de maatregelen, conform de in de vergunning opgenomen bepalingen zal worden verrekend.

Tijdens de definitie fase (opstellen Programma van Eisen) zal met alle betrokken ondergrondse infra beheerders gesproken worden over hun wensen en eisen ten aanzien van assets. Tijdens de uitwerking van het ontwerp zal in dialoog met de beheerders, op basis van het PvE, maatregelen worden uitgewerkt om de functionaliteit van de netwerken te waarborgen.

Hoge druk gasleiding Gasunie

In overleg (d.d. 08-03-2016) met een vertegenwoordiger van de Gasunie (C. van Leeuwen, trace beheerder) is vastgesteld dat er onder geen beding boven de gasleiding gebouwd mag worden. Dat betekent dat de gasleiding ter plaatse van het nieuwe stadion omgelegd moet worden. Bij eerste verkenning door de Gasunie is gebleken dat er alternatieve tracés beschikbaar zijn.

Waterleidingen Evides

Ook met Evides zijn gesprekken gevoerd (A. Bindt, manager asset management infra en R. Albers, asset manager infra, d.d. 9-4-2016 en 22-8-2016) over de aanwezige leiding trace's rond om Feyenoord City. Het betreft hier hoofdtransportleidingen met een diameter variërend van 600 tot 1600 mm. Zowel als langs de Olympiaweg (ter plaatse van de toekomstige Parkeer garage) als onder de Korte Stadionweg (ter plaatse van het nieuwe Stadion) lopen verschillende Evides leidingen. De rooilijn van de parkeergarage is zo aangepast dat Evides ter plaatse van de Olympiaweg wellicht kan volstaan met het beschermen van de meest oostelijke leiding, die het dichtst tegen de parkeergarage aan is gesitueerd. Ter plaatse van de Korte Stadion weg onder het nieuwe stadion zal of een alternatief tracé gezocht moeten worden, of zullen beschermende maatregelen genomen moeten worden. Tijdens de ontwerpfase zal nader overleg en verdere engineeringswerkzaamheden moeten uitwijzen wat voor alle partijen de meest gewenste oplossing is.

Vervolg

Wanneer in maart een positief besluit door de gemeenteraad wordt genomen zal de projectorganisatie van Feyenoord City met alle genoemde instanties contact opnemen om reeds bij het opstellen van het programma van eisen een zo goed mogelijke invulling te geven aan de eisen en

wensen m.b.t. de verschillende hierboven genoemde aspecten. Ook worden genoemde aspecten verder onderzocht in het kader van de op te stellen milieueffectrapportage.

Ook zal in samenspraak met de VRR naast de aspecten van externe veiligheid ook ingegaan worden op de evacuatie eisen van het stadion en de mogelijkheden voor crowd control. Met de brandweer zal vooruitlopend op de af te geven gebruiksvergunning gesproken worden over hun specifieke eisen en wensen m.b.t. de brandveiligheid en de mogelijkheid om de juiste aanvalsplannen op te stellen.

Nadat het Programma van Eisen is getoetst op deze aspecten zullen de instanties, reeds voor indienen vergunning, geïnformeerd worden hoe hun eisen vertaald worden in het ontwerp. Daar waar knelpunten optreden zal samen gekeken worden hoe dit opgelost kan worden.

Notitie Technische Randvoorwaarden Feyenoord City

Opgesteld door : Frank Keizer
Datum : 27-10-2016
Status : definitief

Inleiding

Om te komen tot een technisch haalbare oplossing zijn een aantal in het oog springende randvoorwaarden nader uitgewerkt. Dit heeft plaats gevonden in overleg met de diverse instanties die hier ook in de toekomst bij betrokken zullen zijn.

Externe veiligheid	Veiligheidsregio Rotterdam, DCMR, Havenbedrijf, gemeente Rotterdam
Geluid	DCMR, gemeente Rotterdam
Bouwen:	
in het water	Rijkswaterstaat, ministerie van I&M, gemeente Rotterdam
in de Vaarweg	Havenbedrijf, Rijkswaterstaat, ministerie van I&M
boven het spoor	Prorail
Ondergrondse Infra	Gas Unie en Evides.

Daarnaast speelt mee dat de Nieuwe Maas onderdeel is van de ecologische hoofdstructuur. Hierdoor is de Kaderrichtlijn water (KRW) van toepassing.

De in dit stadium van het project uitgevoerde studies zullen in de fase van de vergunningsaanvragen uitgevoerd moeten worden, conform de daartoe geldende regelgeving.

Externe veiligheid

Door DGMR is een QuickScan uitgevoerd op het gebied van Externe Veiligheid. (rapport M.2016.0167.01.R001, d.d. 16-03-2016)

In bovenstaande rapportage wordt door middel van een QuickScan onderzocht of er rechtstreekse belemmeringen vanuit het oogpunt externe veiligheid zijn voor het nieuwe stadion en de bijbehorende ontwikkeling.

De mogelijke risicobronnen in de omgeving van de planlocaties zijn geïnventariseerd. Dit zijn:

- nabijgelegen LPG tankstations,
- de buisleidingen (gas en water) nabij het plangebied
- vervoer van gevaarlijke stoffen over het water,
- vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor,
- vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

Overige inrichtingen in de omgeving worden niet als relevant beschouwd.

De beoogde stadion locatie heeft als knelpunten het bouwen langs het spoor en water beide behorende tot het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, dit heeft met name tot gevolg dat het object beschermd dient te worden tegen plasbranden. Daarnaast ligt op deze locatie een hoge druk aardgasleiding en ligt er een waterleiding tracé binnen de sloop- en bouwlijnen.

LPG Stations

In de plannen worden zowel het Esso als het Shell station geamoveerd. Hierdoor wordt het extern risico van de beiden LPG locaties opgeheven.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Met aanvullende brandwerende eisen uit het bouwbesluit is bouwen naast het spoor en in het plasbrandaandachtsgebied mogelijk. Een drietal maatregelen zijn opgenomen in de plannen:

- Een overbouw van het spoor met een betonnen plaat, waardoor het spoor ter hoogte van het stadion afgeschermd wordt van het spoor;
- Het construeren van een dam in de rivier ter hoogte van het stadion, als aanvaarbeveiliging en het op afstand houden van plasbranden;
- Het opnemen van een sprinklerinstallatie in de concours t.b.v. het op afstand houden van plasbranden, daar waar een plasbrand eventueel om de dam heen loopt.

Gasleiding

Met de Gasunie zijn verkennende gesprekken gevoerd om risico beperkende maatregelen te inventariseren. Een mogelijke oplossing is om de leiding om te leggen in een alternatief tracé. In overleg met de Gasunie en de gemeente is hier een mogelijk alternatief tracé voorhanden.

Groepsrisico

Nadat alle maatregelen uitgewerkt zijn dient het groepsrisico opnieuw vastgesteld te worden. Met de maatregelen zoals deze nu in de plannen zijn opgenomen (amoveren, omleggen, afschermen en beschermen) zou het mogelijk moeten zijn dat het nieuwe Stadion gebouwd kan worden waarbij de externe veiligheidsniveau gelijkwaardig is met dat van de huidige situatie.

Geluidscontouren

Het nieuwe Stadion ligt tussen de wijken Feijenoord, Parkstad en Veranda. Om inzicht te krijgen in de verwachte geluidbelasting op de gevels ten opzichte van de daarvoor geldende normering, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd door DGMR. De resultaten van dit onderzoek zijn terug te lezen in de door DGMR opgestelde geluidseffectrapportage (rapport nr. M.2016.0167.02.R001, d.d. 16-03-2016).

Uitgangspunt in deze rapportage is dat het geluid dat in het stadion geproduceerd wordt zo min mogelijk effect heeft op de omwonenden. De volgende activiteiten zijn in deze rapportage onderzocht:

- voetbalwedstrijden (gejoel en gejuich van het publiek)
- incidentiele concerten (max. 12 keer per jaar)
- regelmatige evenementen (min. 12 keer per jaar)

De nu berekende geluidseffecten op de gevel zijn, voor de bestaande bebouwing, binnen randvoorwaarden (dag/avond tot 23.00 uur) binnen de normen. De uitkomsten hiervan zijn meegenomen in de exploitatie modellen van het nieuwe Stadion (beperking grootschalige events in aantal en met inachtneming van tijdslimiet).

Voor de nieuwbouw rondom het stadion zal aanvullende onderzoek nodig zijn. Dit onderzoek zal zich enerzijds richten op maatregelen rondom en in het stadion om de geluidsproductie te beperken en anderzijds op het ontwerp en engineering van de nabij gelegen objecten in relatie tot het beperken van de geluidsoverlast.

Bouwen in het water

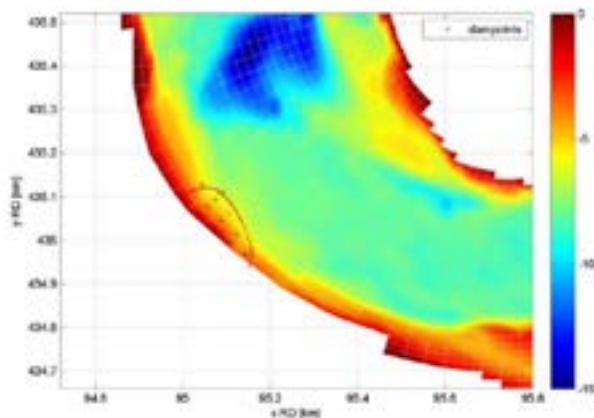
Door Royal Haskoning DHV zijn de waterstandseffecten bepaald in relatie tot beide nieuwbouw locaties in de Nieuwe Maas. (rapport nr. WATBC2556-131-100R001D04, d.d. 14-03-2016). In het

rapport worden een drietal verschillende scenario's beschouwd die mogelijk effect op de waterstand kunnen hebben. Geconcludeerd wordt dat de bouw van het nieuwe Stadion niet zal leiden tot negatieve effecten op maatgevende hoogwaterstanden. Dit is door RWS bevestigd (e-mail d.d. 15-03-16, Wim Schot adviseur vergunning verlening RWS).

Bij doorgang van de plannen zal op basis van het definitieve ontwerp een hydraulische studie wederom moeten aantonen dat er geen belemmeringen zijn.

Bouwen in de vaarweg

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft voor de nieuwe stadionlocatie aan en in de Nieuwe Maas onderzoek laten uitvoeren naar mogelijke nautische effecten zoals, beperking van de vaarbreedte, opstuwing en stroomsnelheid. Hiertoe is onderstaand model beschouwd.



Het onderzoek heeft aangetoond dat er geen sprake is van onoplosbare belemmeringen bij de locatie van het nieuwe Stadion. De resultaten van het onderzoek zijn vastgelegd in een memo opgesteld door Svasek, hydraulics, met referentie 1712/U16131/B/BvL, d.d. 16-03-2016.

Voorts is de mogelijkheid onderzocht tot het plaatsen van een strekdam, die zowel als veiligheidsbuffer voor plasbranden als aanvaarbeveiliging een belangrijke rol zou kunnen spelen. Een strekdam levert bovendien 'bijvangst' in de vorm van extra mogelijkheden voor de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers en aanmeer mogelijkheden van schepen.

Op basis van bovengenoemde studies is er vanuit de zijde van de Rijkshavenmeester regio Rotterdam Rijnmond als nautisch beheerder van de Nieuwe Maas geen bezwaar op de locatie Veranda west (e-mail d.d 17-03-2016, H. Groenveld, Adviseur Havenmeester Beleid).

Bij doorgang van de plannen zal op basis van het definitieve ontwerp een studie wederom moeten aantonen dat er voor de scheepvaart geen belemmeringen zijn.

Bouwen in de waterkering

Met het waterschap Hollandse Delta (W. Rienks, senior beleidsmedewerker plannen en regie) is gesproken (d.d. 28-04-2016) of en onder welke voorwaarde er gebouwd kan worden ter plaatse van de huidige waterkering. In het gesprek is aangegeven dat het mogelijk is om de huidige waterkering te vervangen door een waterkering geïntegreerd in het nieuwe Stadion. Om dit te realiseren zal, conform een het waterschap op te stellen programma van eisen, tijdens de ontwerpfase een voorstel gedaan moeten worden hoe dit op te lossen. De oplossing heeft de goedkeuring nodig van het waterschap. Voor de start bouw dient, door het waterschap, een Keur afgegeven te worden.

Bouwen boven het spoor

In gesprek (d.d. 02-05-2016) met Leendert Makkinga (Chief legal Officer) van Prorail is besproken of en zo ja hoe het spoor overbouwd kan worden met het voor plein zoals nu voorzien. Prorail geeft aan dat dit onder voorwaarden van (trein)operatie en veiligheid mogelijk. Belangrijk hierbij is om zodra de plannen de definitie fase ingaan (opstellen Programma van Eisen) Prorail actief betrokken wordt om de eisen en wensen ten aanzien van het object vanuit Prorail eenduidig vast te leggen. Het ontwerp alsmede de aannemer (i.v.m. bevoegdheid om boven het spoor te werken) die het werkt maakt heeft de goedkeuring nodig van Prorail. Wanneer buiten dienstelingen nodig zijn t.b.v. de realisatie geeft Prorail aan dat deze minimaal 12 maanden van te voren aangevraagd dienen te worden.

Ondergrondse Infrastructuur

Inleiding

Bij een quickscan van de ondergrondse infrastructuur is gebleken dat onder de Olympia weg en de korte Stadion weg een hoge druk gasleiding ligt (in beheer bij de Gasunie) en vier watertransport leidingen (in beheer bij Evides). Met beide leiding beheerders is gesproken over eventuele maatregelen. Zowel de gasleiding als de waterleidingen liggen met vergunning van de gemeente Rotterdam. Dit houdt in dat de eventuele kosten van de maatregelen, conform de in de vergunning opgenomen bepalingen zal worden verrekend.

Tijdens de definitie fase (opstellen Programma van Eisen) zal met alle betrokken ondergrondse infra beheerders gesproken worden over hun wensen en eisen ten aanzien van assets. Tijdens de uitwerking van het ontwerp zal in dialoog met de beheerders, op basis van het PvE, maatregelen worden uitgewerkt om de functionaliteit van de netwerken te waarborgen.

Hoge druk gasleiding Gasunie

In overleg (d.d. 08-03-2016) met een vertegenwoordiger van de Gasunie (C. van Leeuwen, trace beheerder) is vastgesteld dat er onder geen beding boven de gasleiding gebouwd mag worden. Dat betekent dat de gasleiding ter plaatse van het nieuwe stadion omgelegd moet worden. Bij eerste verkenning door de Gasunie is gebleken dat er alternatieve tracés beschikbaar zijn.

Waterleidingen Evides

Ook met Evides zijn gesprekken gevoerd (A. Bindt, manager asset management infra en R. Albers, asset manager infra, d.d. 9-4-2016 en 22-8-2016) over de aanwezige leiding trace's rond om Feyenoord City. Het betreft hier hoofdtransportleidingen met een diameter variërend van 600 tot 1600 mm. Zowel als langs de Olympiaweg (ter plaatse van de toekomstige Parkeer garage) als onder de Korte Stadionweg (ter plaatse van het nieuwe Stadion) lopen verschillende Evides leidingen. De rooilijn van de parkeergarage is zo aangepast dat Evides ter plaatse van de Olympiaweg wellicht kan volstaan met het beschermen van de meest oostelijke leiding, die het dichtst tegen de parkeergarage aan is gesitueerd. Ter plaatse van de Korte Stadion weg onder het nieuwe stadion zal of een alternatief tracé gezocht moeten worden, of zullen beschermende maatregelen genomen moeten worden. Tijdens de ontwerpfase zal nader overleg en verdere engineeringswerkzaamheden moeten uitwijzen wat voor alle partijen de meest gewenste oplossing is.

Vervolg

Wanneer in maart een positief besluit door de gemeenteraad wordt genomen zal de projectorganisatie van Feyenoord City met alle genoemde instanties contact opnemen om reeds bij het opstellen van het programma van eisen een zo goed mogelijke invulling te geven aan de eisen en

wensen m.b.t. de verschillende hierboven genoemde aspecten. Ook worden genoemde aspecten verder onderzocht in het kader van de op te stellen milieueffectrapportage.

Ook zal in samenspraak met de VRR naast de aspecten van externe veiligheid ook ingegaan worden op de evacuatie eisen van het stadion en de mogelijkheden voor crowd control. Met de brandweer zal vooruitlopend op de af te geven gebruiksvergunning gesproken worden over hun specifieke eisen en wensen m.b.t. de brandveiligheid en de mogelijkheid om de juiste aanvalsplannen op te stellen.

Nadat het Programma van Eisen is getoetst op deze aspecten zullen de instanties, reeds voor indienen vergunning, geïnformeerd worden hoe hun eisen vertaald worden in het ontwerp. Daar waar knelpunten optreden zal samen gekeken worden hoe dit opgelost kan worden.

The image is a monochromatic architectural drawing on a textured, dark grey background. It depicts a large, curved structure, possibly a stadium or arena, with a prominent white outline. On the left side, a set of stairs with a railing leads up to a platform. Along the top edge of the curved structure, four small flags are visible. The overall style is minimalist and technical.

bouwhistorische waardestelling

de Kuip

concept 27 juni 2016

suzanne fischer

bouwhistorische waardestelling

de Kuip

concept 27 juni 2016

suzanne 20 fischer
bouwhistorisch onderzoek e eeuwse monumenten

**in opdracht van
Feyenoord Rotterdam N.V.
en Stadion Feijenoord N.V.**

COLOFON

Bouwhistorisch onderzoek:

Suzanne Fischer
Hofbrouckerlaan 10 mail@suzannefischer.nl
2341 LN Oegstgeest www.suzannefischer.nl
T: 071.7850073 GSM: 06.54 78 77 56

Onderzoeksperiode:

9-22 juni 2016,
concept rapportage: 27 juni 2016.

Afbeeldingen omslag:

Impressie van de ruimte in de Kuip, uitsnede voorkant 'De Feijenoorder nr. 4, 1937 (maker tekening: onbekend, gesigneerd DAS, archief Broekbakema architecten),

Afbeelding schutblad:

Huidige ruimte in de Kuip
(foto: Suzanne Fischer, 20 mei 2016).

Copyright:

Feyenoord Rotterdam N.V. en Stadion Feyenoord N.V.
/Suzanne Fischer. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van publicatie op internet, druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van opdrachtgever en/of onderzoekers. Bronvermelding is altijd verplicht.

DATA

Gebouw:

Feyenoord Stadion

Adres:

Van Zandvlietplein 1
3077 AA Rotterdam

Adres tot 1995:

Olympiaweg 50

Ontwerp:

Brinkman & Van der Vlugt
Verbouwingen: Brinkman & Van den Broek, Van de Broek & Bakema, in 1994 samenwerkend met: Zwarts & Jansma (ontwerp) en Octatube (constructie dak)

Opdrachtgever onderzoek:

Feyenoord Rotterdam N.V. en Stadion Feyenoord N.V.
Van Zandvlietplein 1
3077 AA Rotterdam

Contactpersonen bij uitvoering onderzoek:
Frank Keizer (projectleider Feyenoord City) en
Belinda Karakostas, b.karakostas@dekuip.nl

Status:

Gemeentemonument E-022 sinds 1991.

INLEIDING

De Kuip is een voetbalstadion in vol bedrijf maar ook een iconisch bouwwerk met de respectabele leeftijd van 80 jaar. Sinds 1991 is het een gemeentemonument, in 1994 is het ingrijpend gerenoveerd en kreeg het een dak boven de tribunes op de 1e en 2e ring.

De afgelopen jaren zijn er allerlei plannen gemaakt voor ‘vernieuwbouw’, vervanging en sloop. In maart 2016 is besloten om een nieuw voetbalstadion voor Feyenoord te bouwen en de Kuip te renoveren, als onderdeel van gebiedsontwikkeling Feyenoord City. Bij de planvorming en beoordeling van de plannen was een waardestelling gewenst.

Over de Kuip is al veel over gezegd en geschreven, ook op het gebied van cultuurhistorie. In het kader van eerdere plannen met de Kuip is in 2012 door Crimson een uitgebreide cultuurhistorische analyse gedaan, in opdracht van de dienst Stadsontwikkeling.

Dit onderzoek beoogt twee dingen: in aanvulling op het onderzoek van 2012 te komen tot bouwhistorische waardekaarten en een concreter beeld te leveren van de oorspronkelijke toestand van het complex. De cultuurhistorische aspecten die al in het onderzoek van Crimson zijn belicht, worden in dit rapport niet herhaald. De analyse van 2012 door Crimson is online beschikbaar via: <http://www.crimsonweb.org/spip.php?article140>

Bij de uitvoering van de eerste fase van dit aanvullend onderzoek is - tegen de verwachtingen in - gebleken dat van de oorspronkelijke toestand van het bouwwerk geen compleet dossier is terug te vinden in de archieven.

Het gemeentelijk bouwdoossier van 1935-1937 is nog onvindbaar en het archief van de architecten uit die periode is fragmentarisch. De beschikbare tijd voor het onderbouwen van deze waardekaarten en rapportage was heel kort en sommige zaken vragen om verdere uitwerking, daarom is dit rapport een conceptversie.

BRONNEN

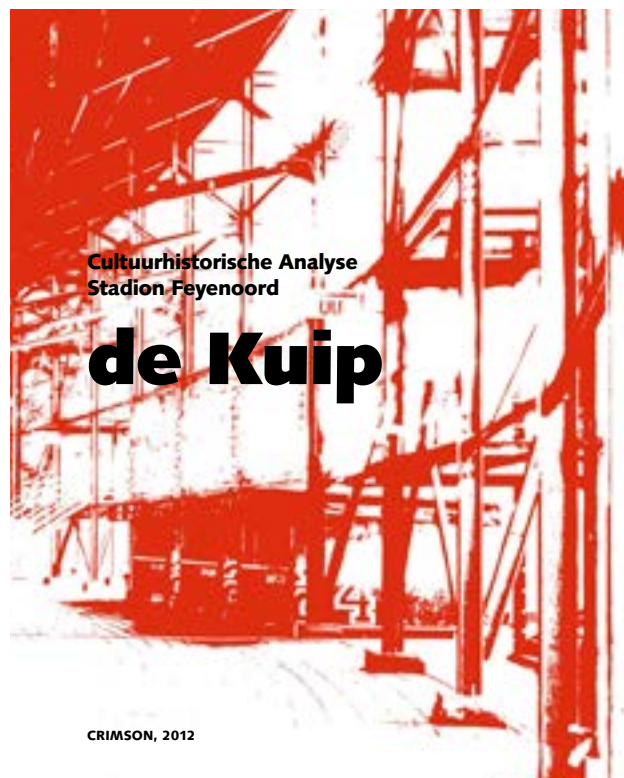
Alle beelden zijn voorzien van bronvermelding, foto's van de bestaande toestand zijn van de onderzoeker tenzij anders is aangegeven. Beelden uit het rapport van Crimson zijn gebruikt als referentie.

Een lijst van geraadpleegde bronnen is opgenomen achterin het rapport, waarbij wordt opgemerkt dat de focus van het bronnenonderzoek op beeldmateriaal lag. Bij gebrek aan compleet bouwdoossier waren foto's van de oorspronkelijke toestand (en restanten daarvan in latere jaren) essentieel om vast te stellen hoe e.e.a. feitelijk gebouwd en verbouwd is.

LEESWIJZER

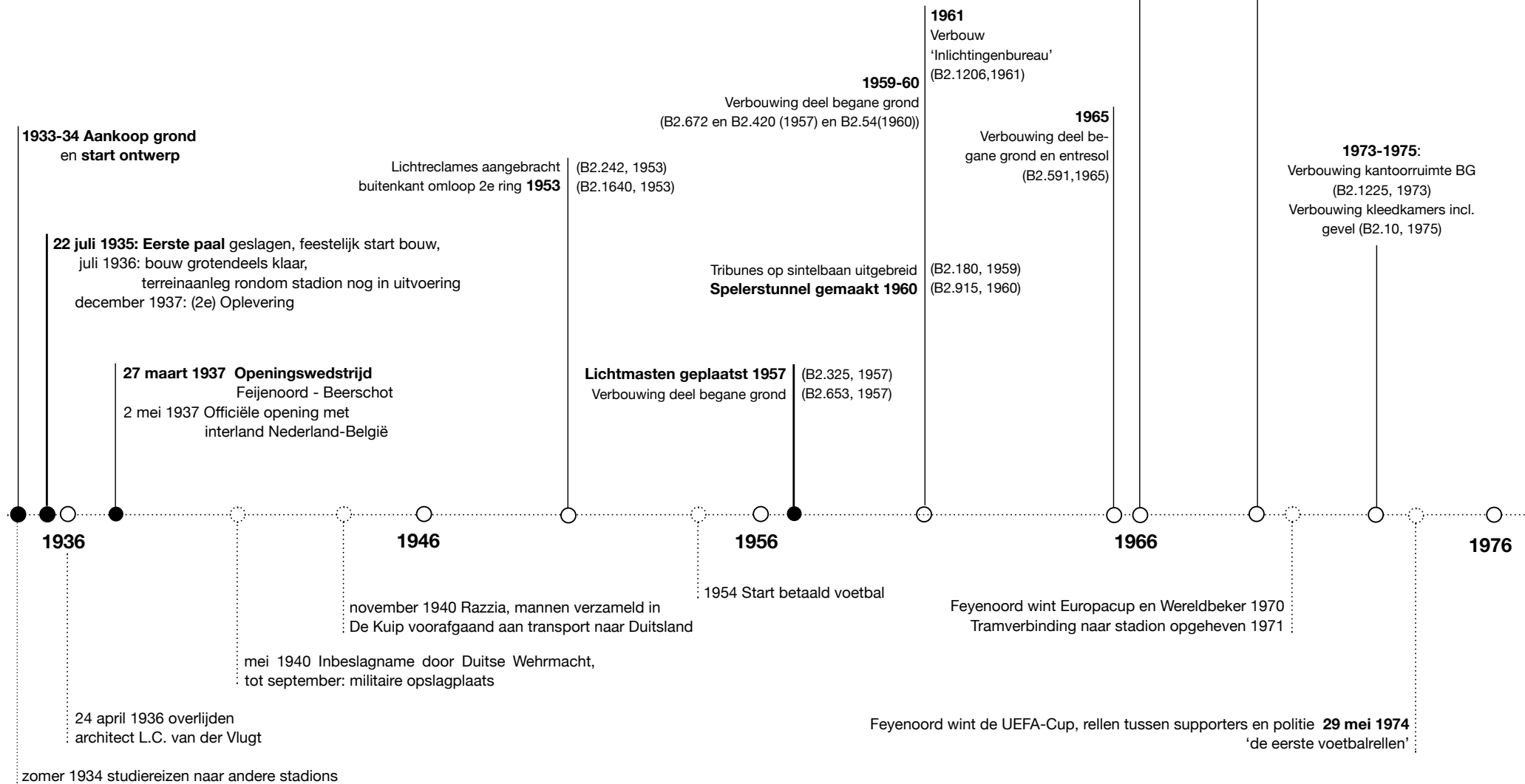
De resultaten van het onderzoek zijn zo veel mogelijk weergegeven in beeld, aangevuld met korte teksten.

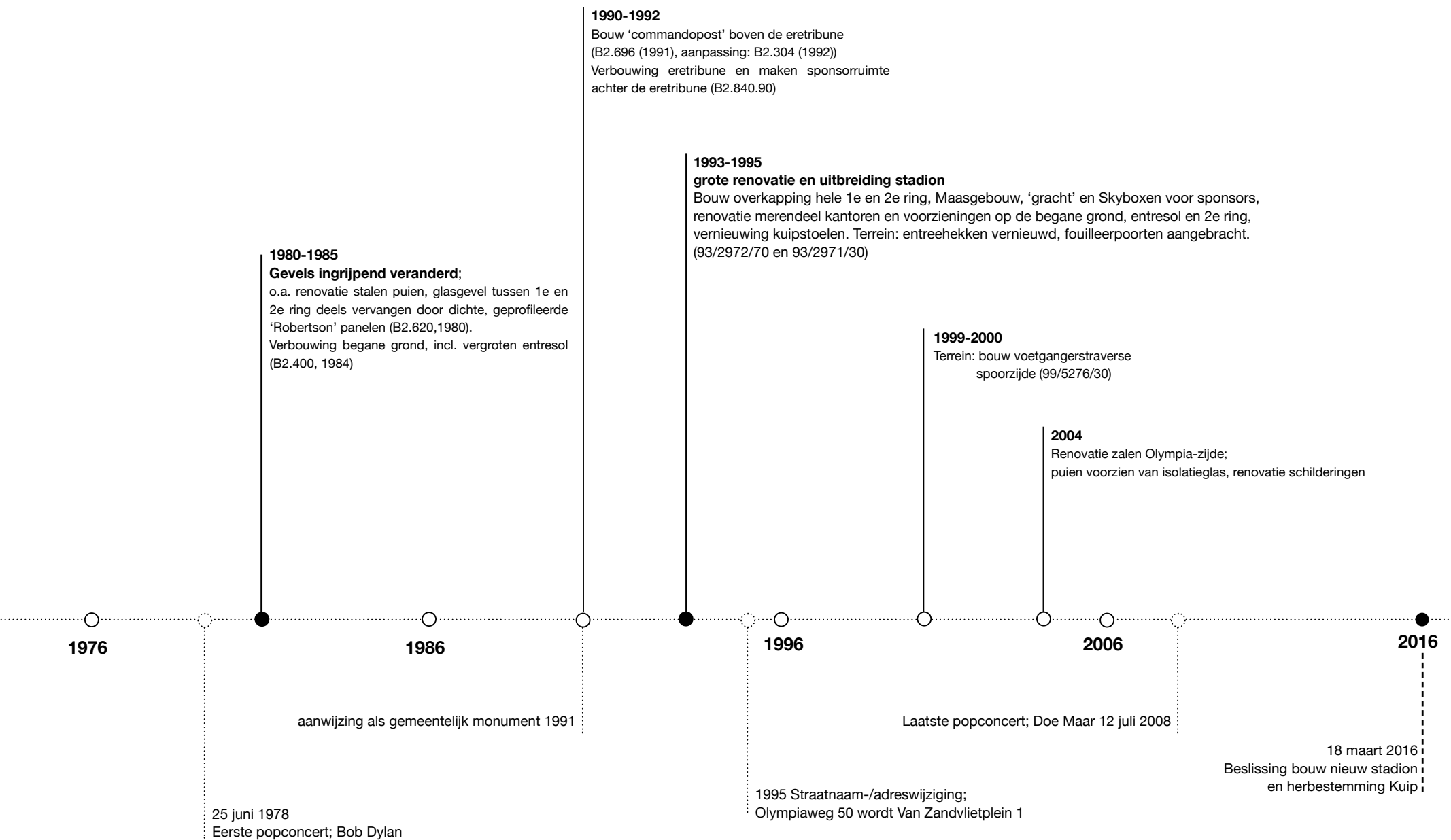
- 4 Eerst wordt de bouw- en gebruiksgeschiedenis getoond, met de ingrepen die er gedaan zijn in de loop der jaren.
- 6 Dan volgt een beeldverhaal over de oorspronkelijke toestand anno 1937, toen het stadion enkele maanden in gebruik was.
- 30 Vervolgens de voorlopige waardekaarten, aangeduid op de nu beschikbare foto's en tekeningen van het stadion.
- 41 De conclusies en aanbevelingen vormen het sluitstuk.
- 42 Bijlage: redengevende omschrijving van het monument.



BOUW- EN GEBRUIKSGESCHIEDENIS

Behalve de hier genoemde zaken die het gebouw betreffen, staan er op de werkenlijst van Van de Broek & Bakema architecten nog diverse plannen voor veranderingen aan het stadion die niet zijn uitgevoerd. Kennelijk is er vanaf '36 steeds een gesprek geweest over kleine en grote aanpassingen die gewenst waren, waarvan dus maar een deel is uitgevoerd. Het meest opvallende plan is van 1963: een plan voor overkapping van de 2e ring...





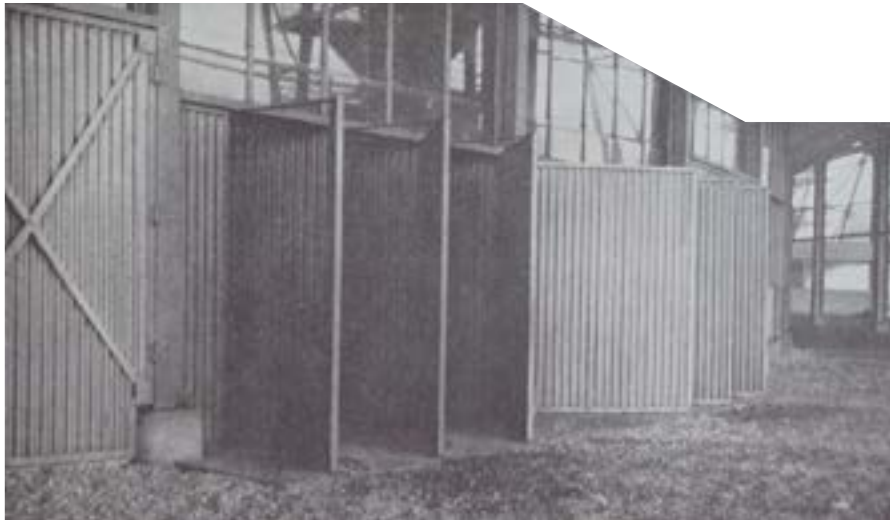
OORSPONKELIJKE TOESTAND

De oorspronkelijke toestand is die van eind 1937, na oplevering van het terrein, het schilderwerk en een paar kleine wijzigingen binnen.

Jaren '40 (ongedateerd, fotograaf onbekend, collectie het Nieuwe Instituut - BROX t19)



EXTERIEUR / TERREIN



(links) Entree BG/statribunes en



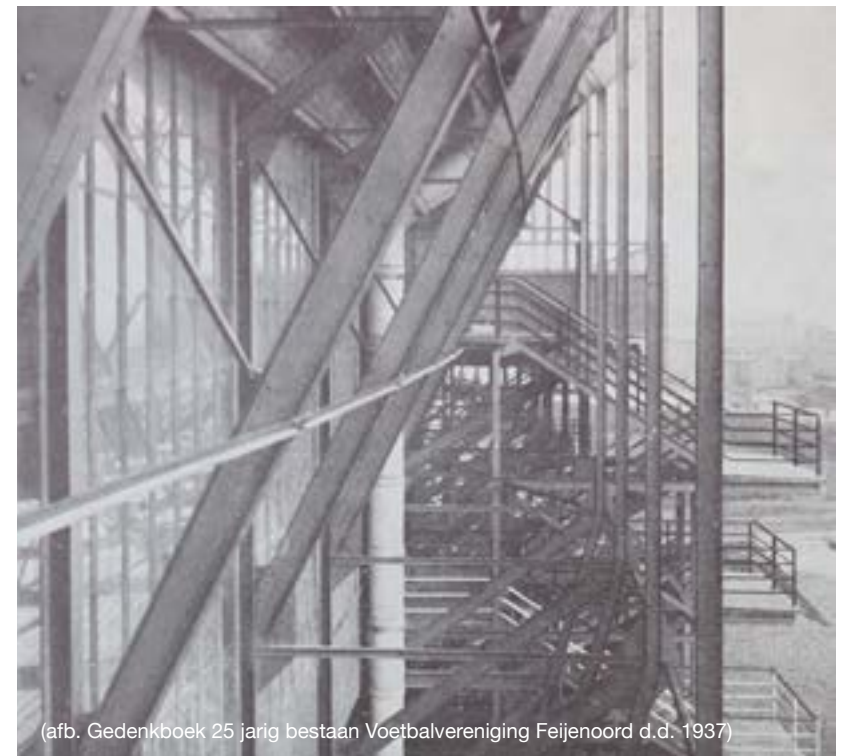
(rechts) dubbel kassahokje entree (afbeeldingen: Gedenkboek 25 jarig bestaan Voetbalvereniging Feijenoord d.d. 1937)

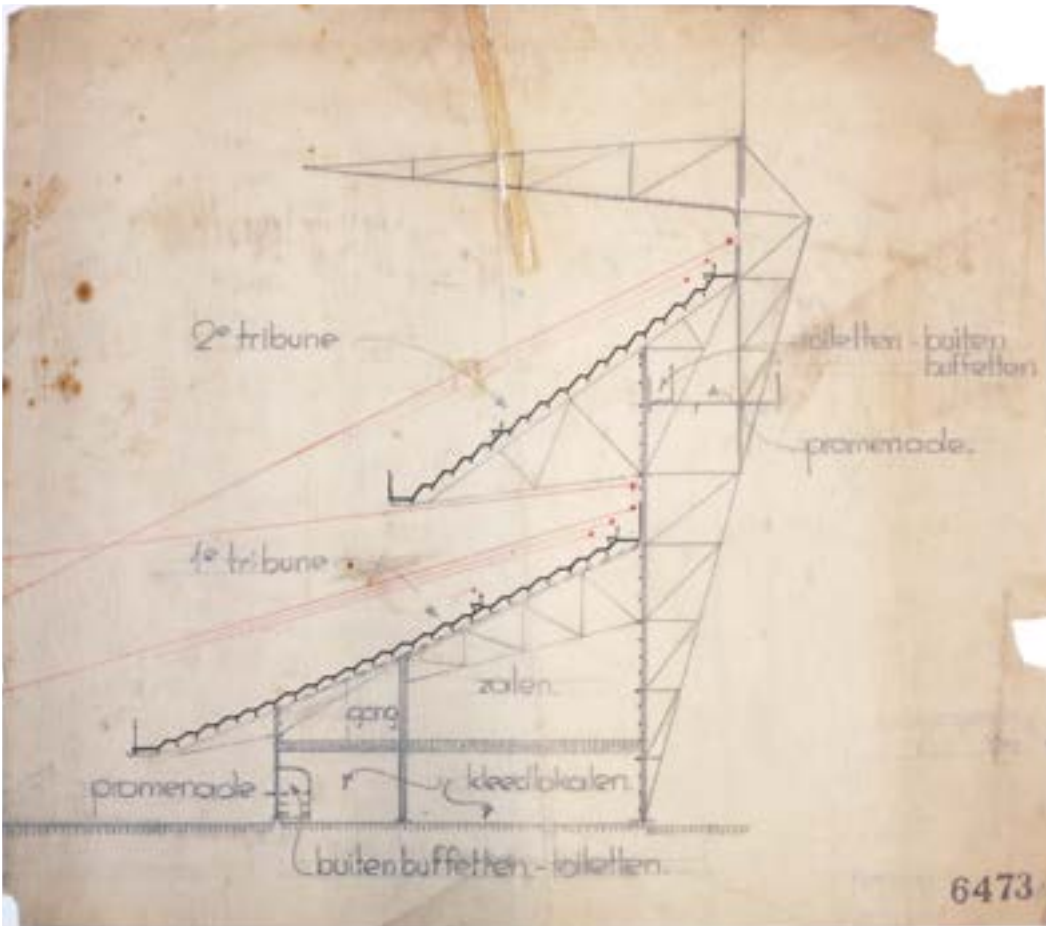


24 feb 1937 (collectie Spaarnestad, via GaHetNa)



< Op de rand van de 2e ring bevonden zich anno 1937 rondom vlaggemasten (uitsnede voorkant Gedenkboek 25 jarig bestaan Voetbalvereniging Feijenoord d.d. 1937).





^ Principedoorsnede (het Nieuwe Instituut - BROX 0290 t16, tek. 6473A)



Ruimte onder 1e ring (collage afgebeeld in Gedenkboek 25 jarig bestaan Voetbalvereniging Feijenoord d.d. 1937).





TRIBUNES

2 mei 1937 (fotograaf onbekend, collectie KNVB, via GaHetNa)



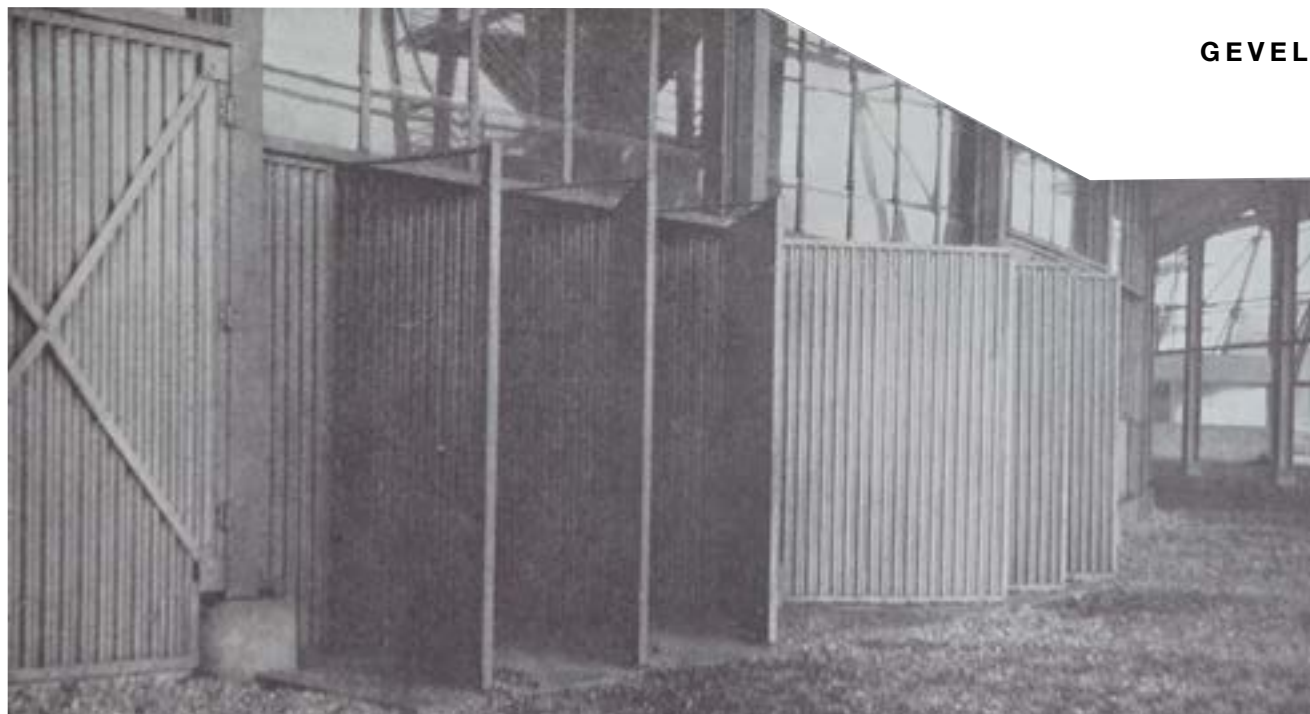
Gevels; restaurant, hoofdentree, kleedkamers en zalen KNVB-kant - plus de gevels van de 1e en 2e ring, incl. buffetten BG en 2e ring (nr. 6545 d.d. 28 mei '35, laatste wijziging 15 januari '36 (het Nieuwe Instituut, BROX - 0290 t27)

GEVELS



De gevels bestaan uit stalen frames met een daarin: ramen/deuren met glas, vlakke gegalvaniseerde platen of gegalvaniseerde golfplaten. De golfplaten worden ook langs de omlopen aan de 2e ring gebruikt.

2x Renvooi tekening 6545 Gevels, tekening d.d. 28 mei 1935, laatste wijziging 15 januari 1936 (het Nieuwe Instituut, archief BROX - 0290 t27).



Entree schermen en -deuren met stalen golfplaten en glasgevel erboven (afb: Gedenkboek 25 jarig bestaan Voetbalvereniging Feijenoord d.d. 1937)



Deel oorspronkelijke gevel begane grond: stalen kozijnen, deels met vlakke gegalvaniseerde platen.

(6 april 1965, foto: Eric Koch/Anefo, collectie Anefo, via GaHetNa nr. 0917-6158).





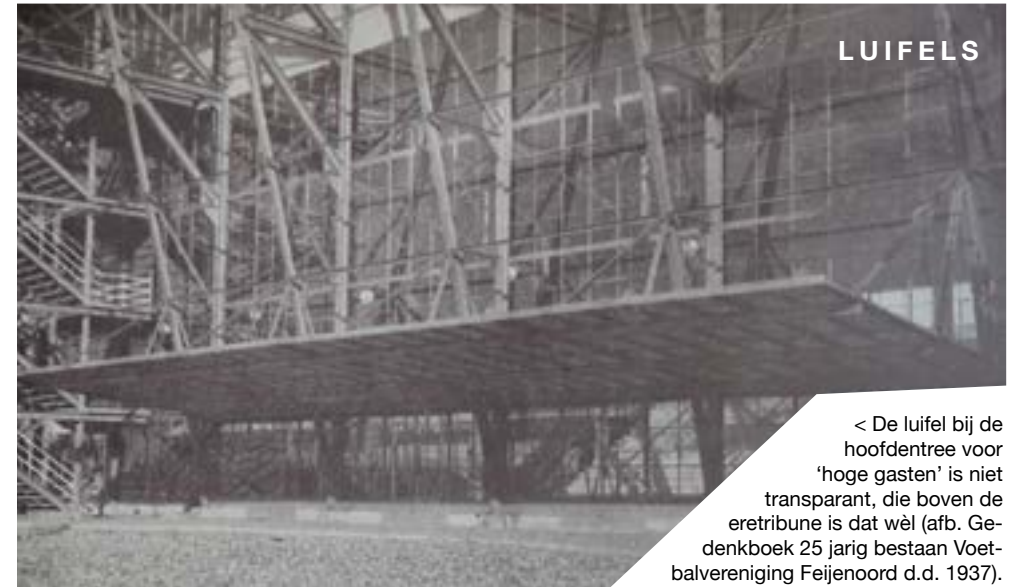
Hokjes radioverslaggevers (afb. Gedenkboek 25 jarig bestaan Voetbalvereniging Feijenoord d.d. 1937)



ca. 1937 (fotograaf onbekend, collectie het Nieuwe Instituut - TENT n175)



Doorkijk vanaf het veld (afb. Gedenkboek 25 jarig bestaan Voetbalvereniging Feijenoord d.d. 1937)



v De gevel in de travee net naast die met de luifel; het gedeelte met op de BG kleedkamers en op de verdieping de ontvangstaal van de KNVB (fotograaf onbekend, collectie het Nieuwe Instituut - BROX 0290 t19).



TRAPPEN



2 mei 1937 (fotograaf onbekend, collectie KNVB, via GaHetNa)



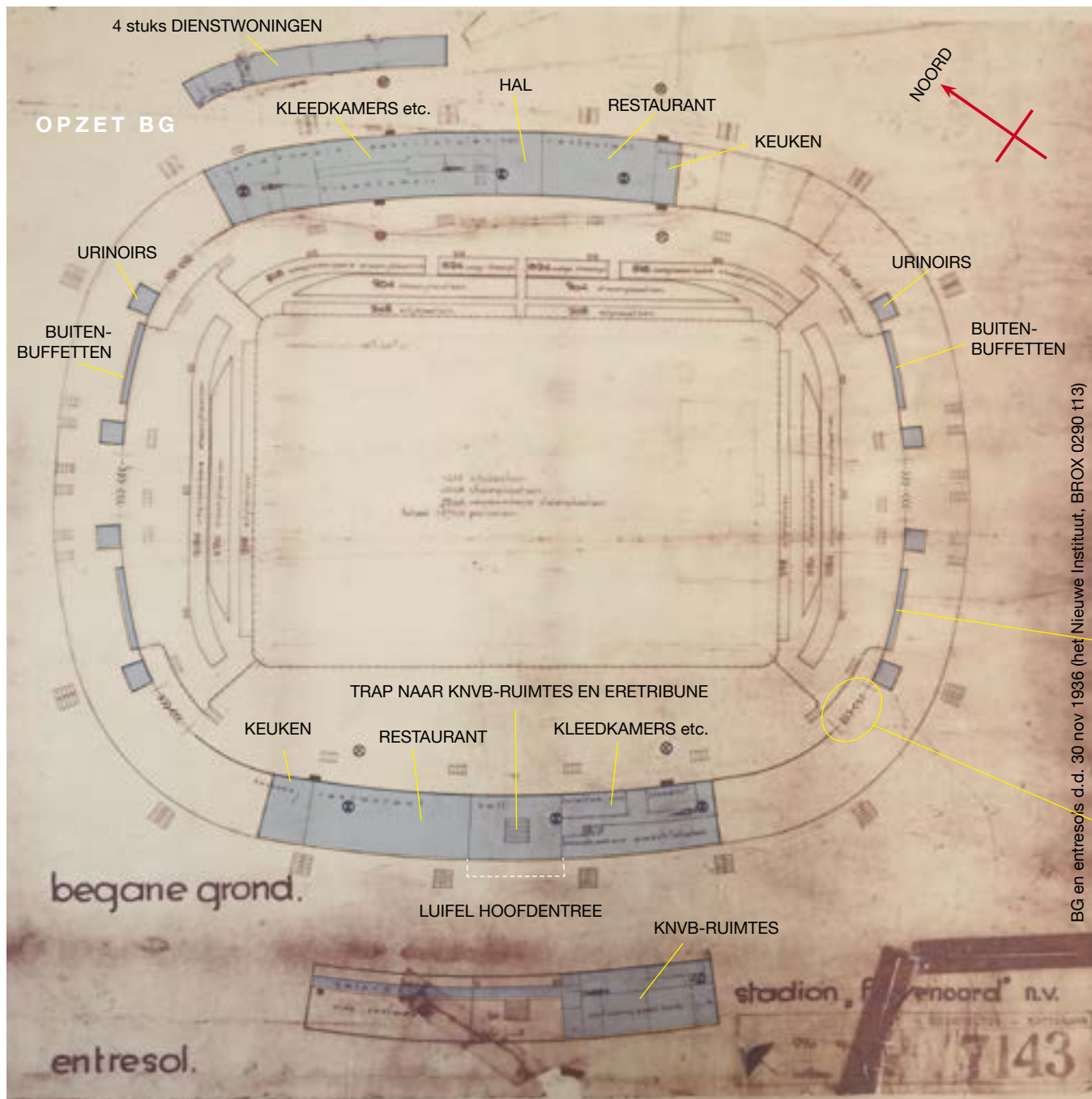
1937
(fotograaf onbekend, collectie Het Leven, via GaHetNa - LEVEN 022)



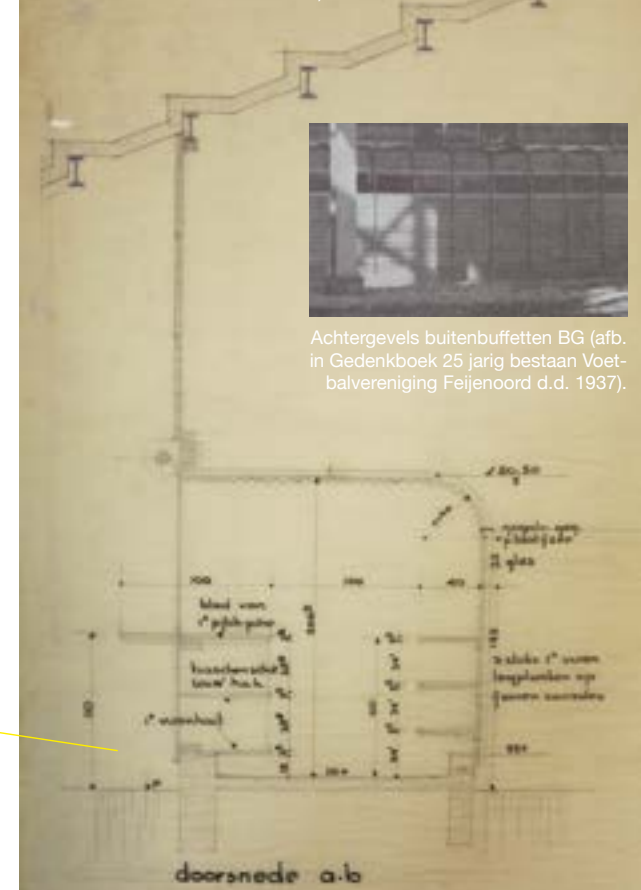
2 mei 1937 (foto Henk Valks, collectie Spaarnestad, via GaHetNa)



ca. 1938 (briefkaart, foto KLM Aerocarto)

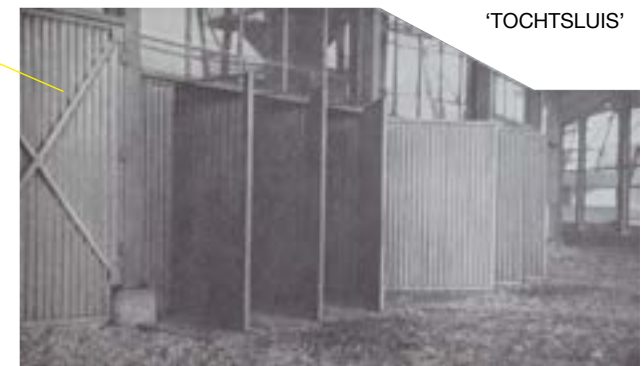


Buitenbuffet BG, (deel van) tekening 25 jan. '35 (het Nieuwe Instituut - BROX 0290 t6, tek. 6406)



Achtergevels buitenbuffetten BG (afb. in Gedenkboek 25 jarig bestaan Voetbalvereniging Feijenoord d.d. 1937).

BG en entreso's d.d. 30 nov 1936 (het Nieuwe Instituut, BROX 0290 t13)



(afb. Gedenkboek 25 jarig bestaan Voetbalvereniging Feijenoord d.d. 1937)

Vanaf de galerij in het grote restaurant aan de KNVB-kant kon je de wedstrijd ook ± volgen.

Helemaal rechts: een deur naar de eretribune

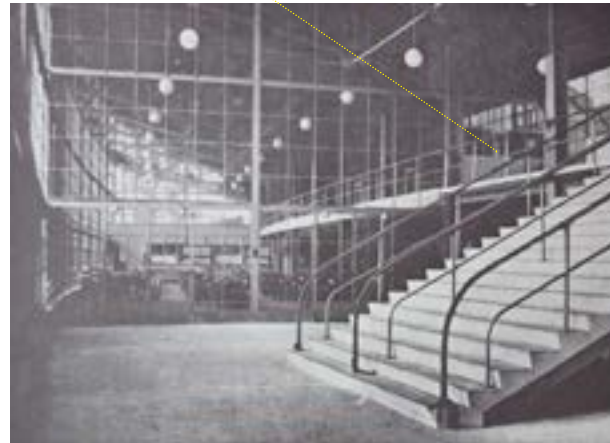


Dit grote restaurant aan de KNVB-kant kon je inlopen vanaf het veld; het was het 'binnenbuffet' voor bobo's.

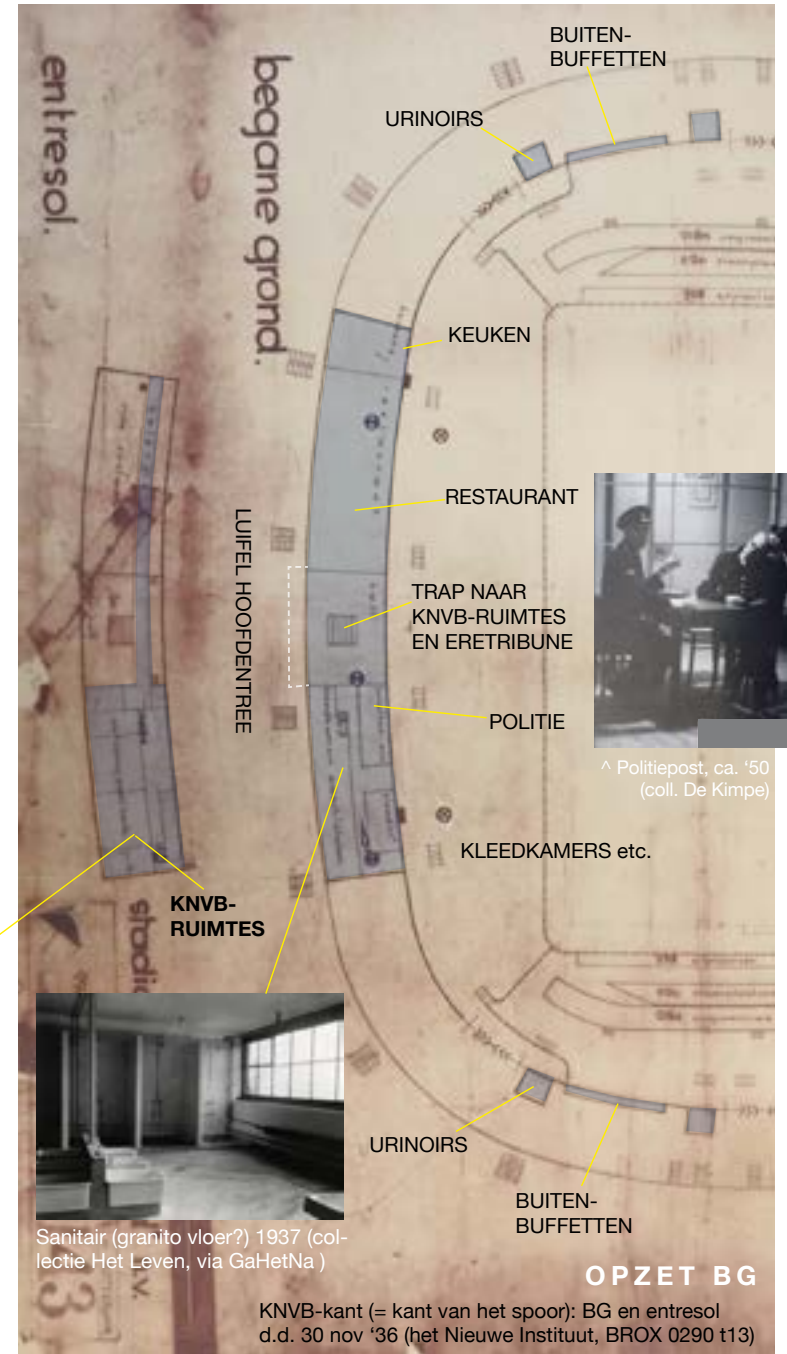
Tweede helft 1937 werden de wanden in de KNVB-ruimte door Dolf Henkes beschilderd (inzet: zwart-wit foto deel schildering).

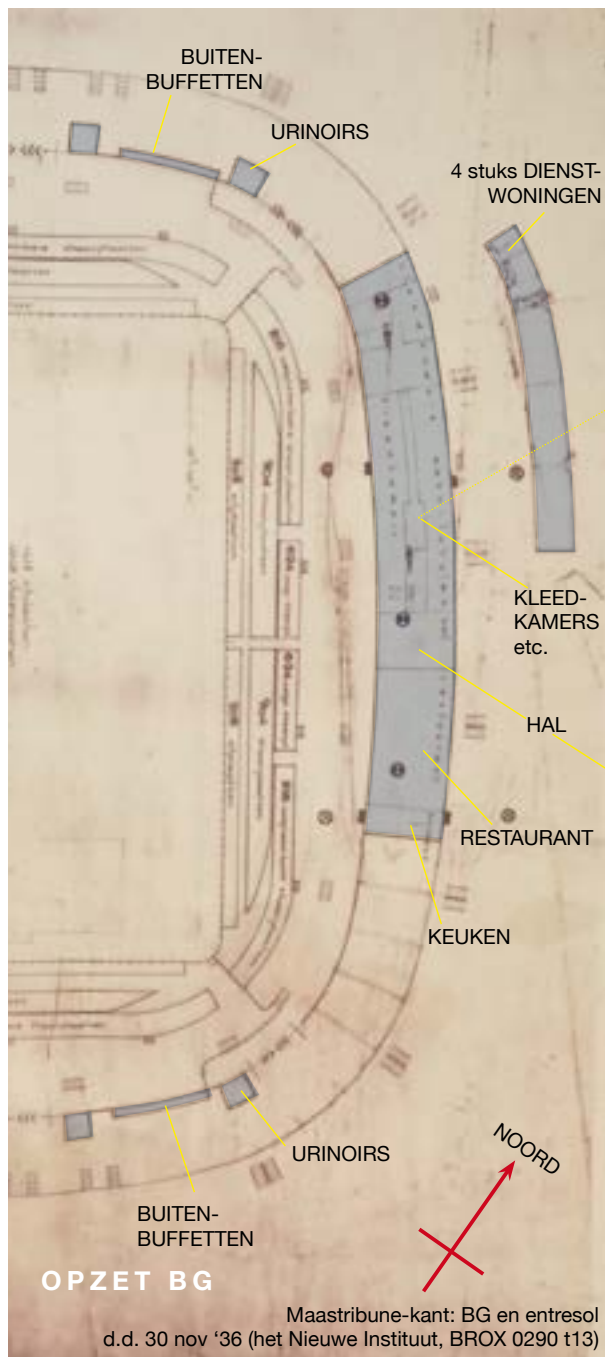


KNVB-ruimte entresol, 1937 (collectie KNVB, via GaHetNa)



(alle afbeeldingen op deze bladzijde, tenzij anders aangegeven: *Gedenkboek 25 jarig bestaan Voetbalvereniging Feijenoord 1937*)

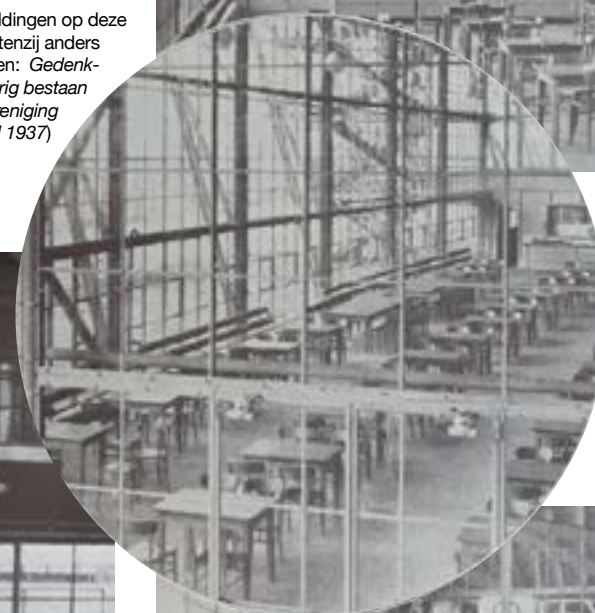




(alle afbeeldingen op deze bladzijde, tenzij anders aangegeven: *Gedenkboek 25 jarig bestaan Voetbalvereniging Feijenoord 1937*)

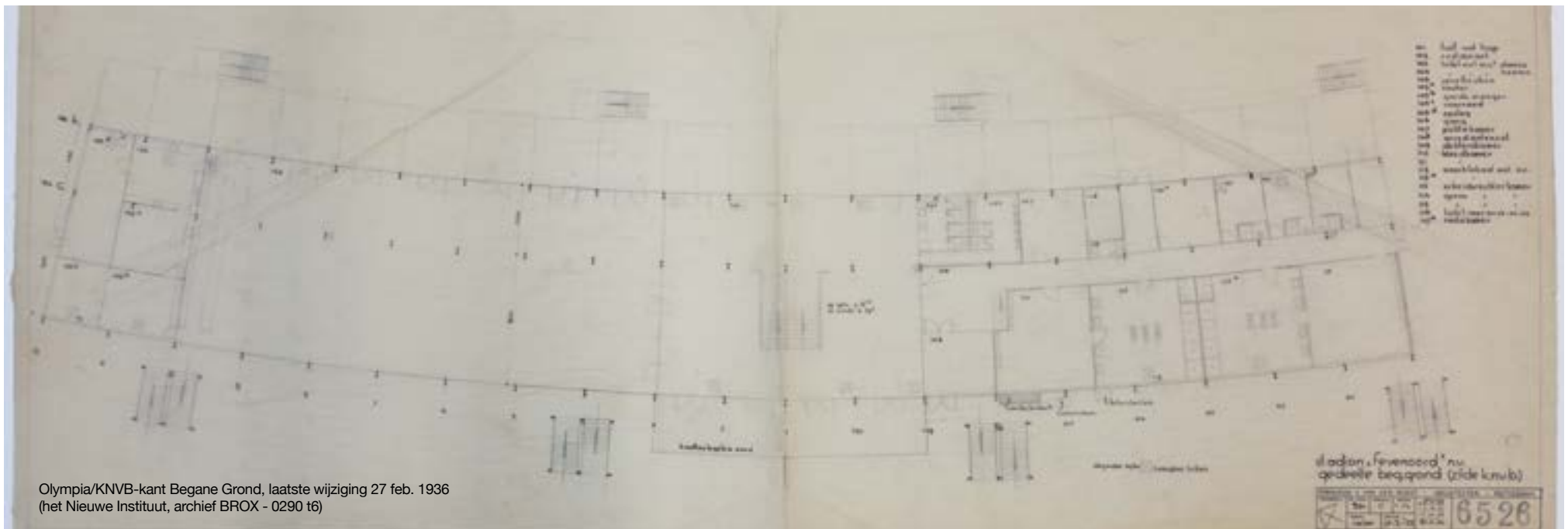
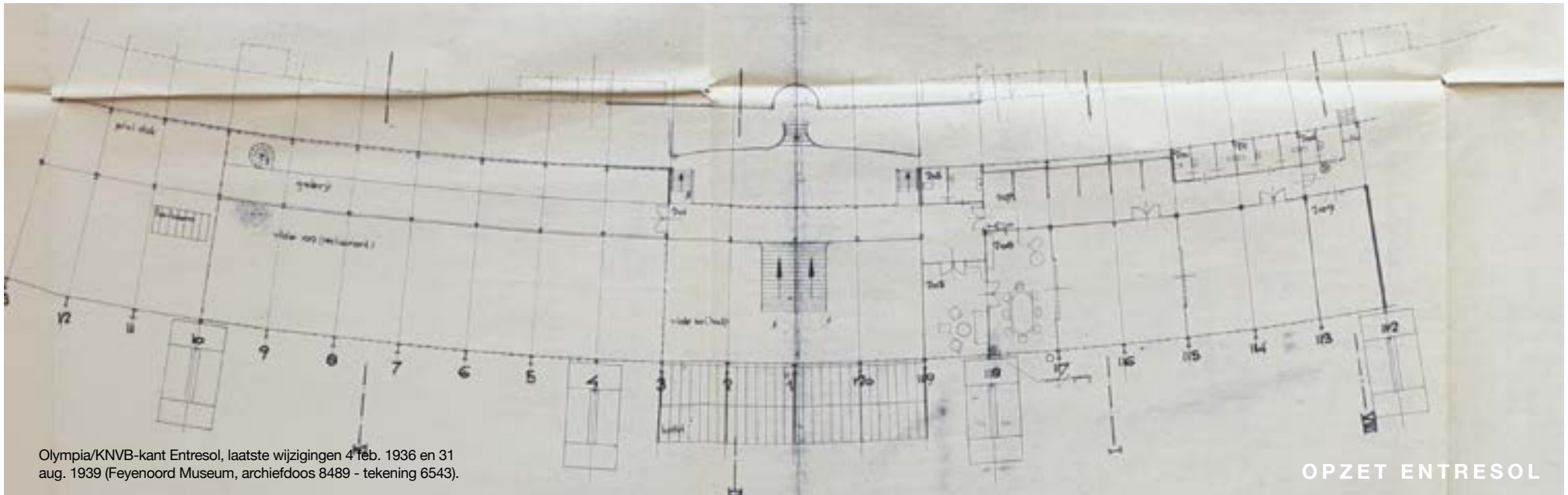


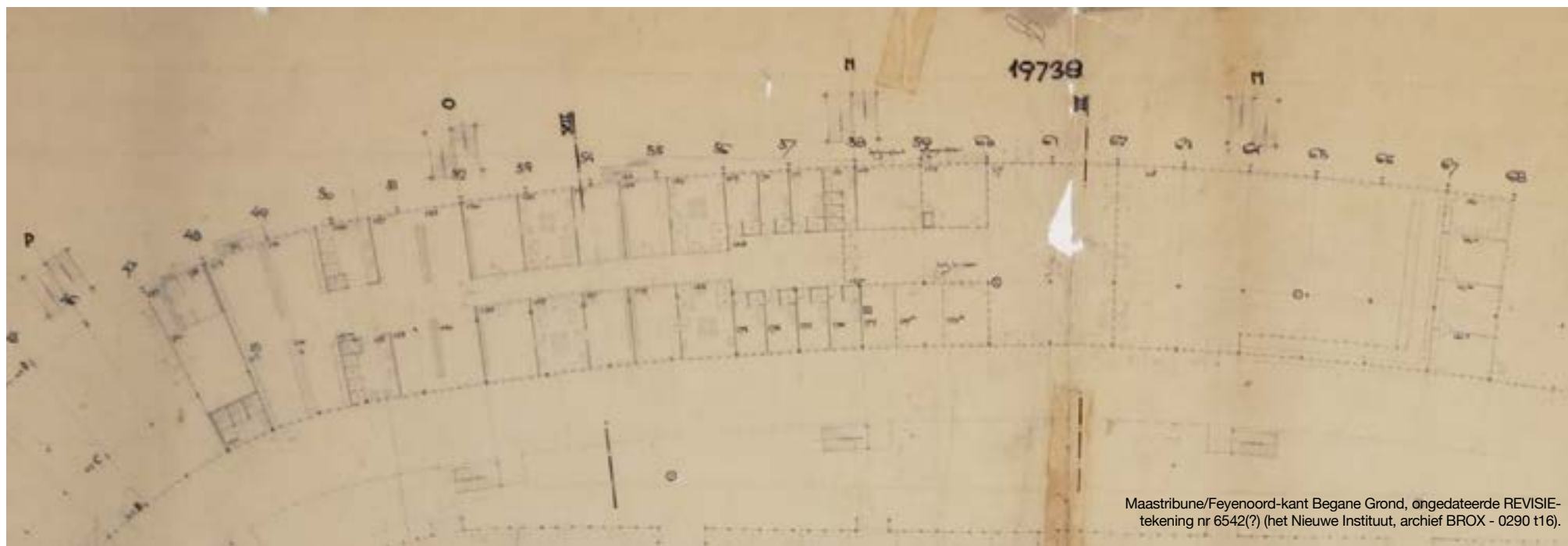
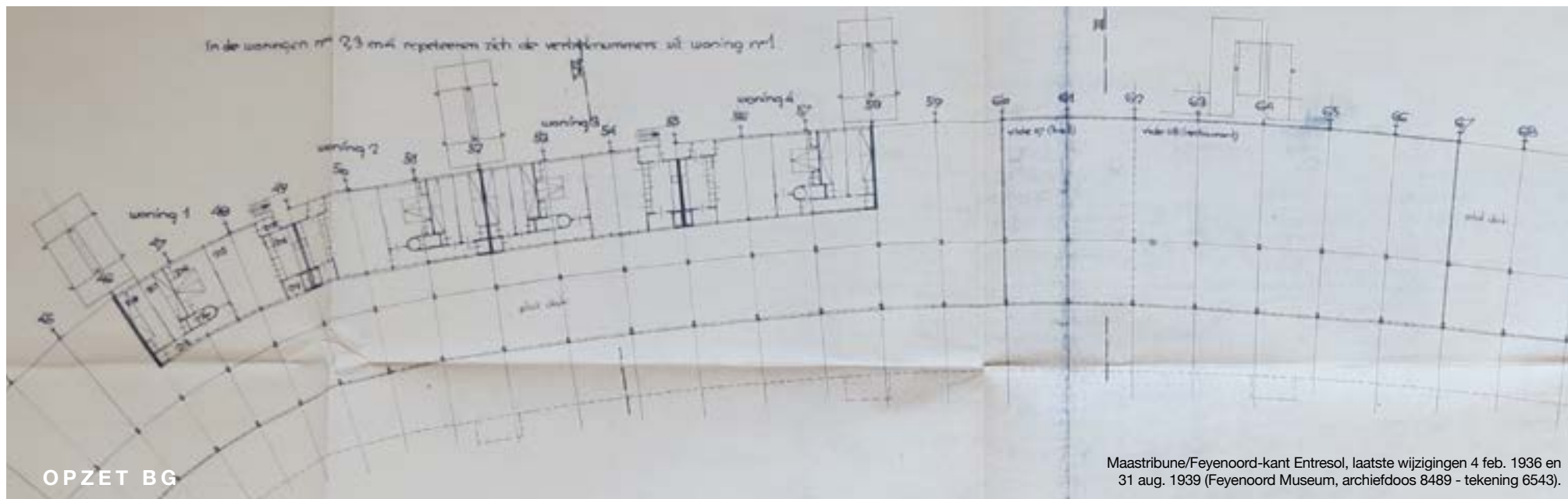
Het restaurant aan de kant van de oefenvelden en de Maastribune had geen galerij of entresol, verder was het vergelijkbaar met het grote restaurant aan de andere kant.



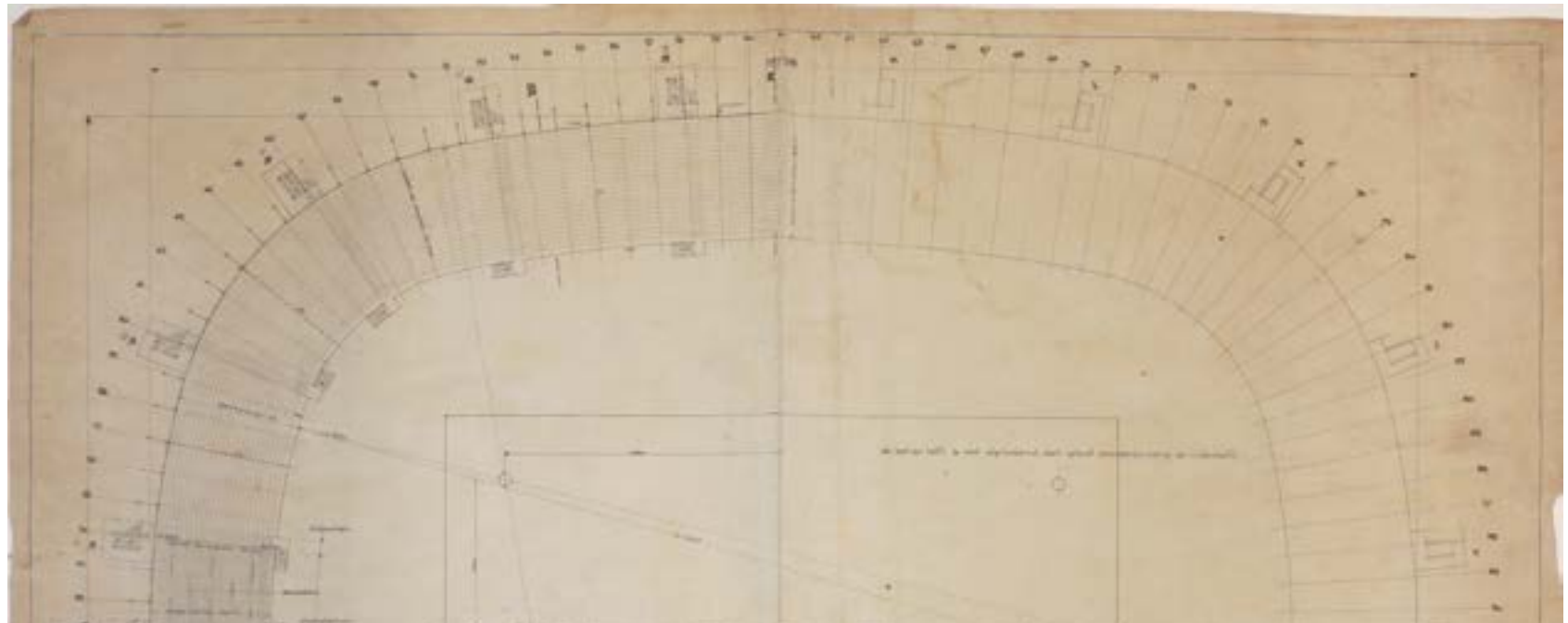
In de hal tussen de kleedkamers en het restaurant stond vanaf 1937 het beeld 'De Voetballer' van Henk Chabot, de glaspui tussen de hal en het restaurant werd rond 1937 voorzien van een decoratie in geëst glas en "R.V. & A.V. FEYENOORD".



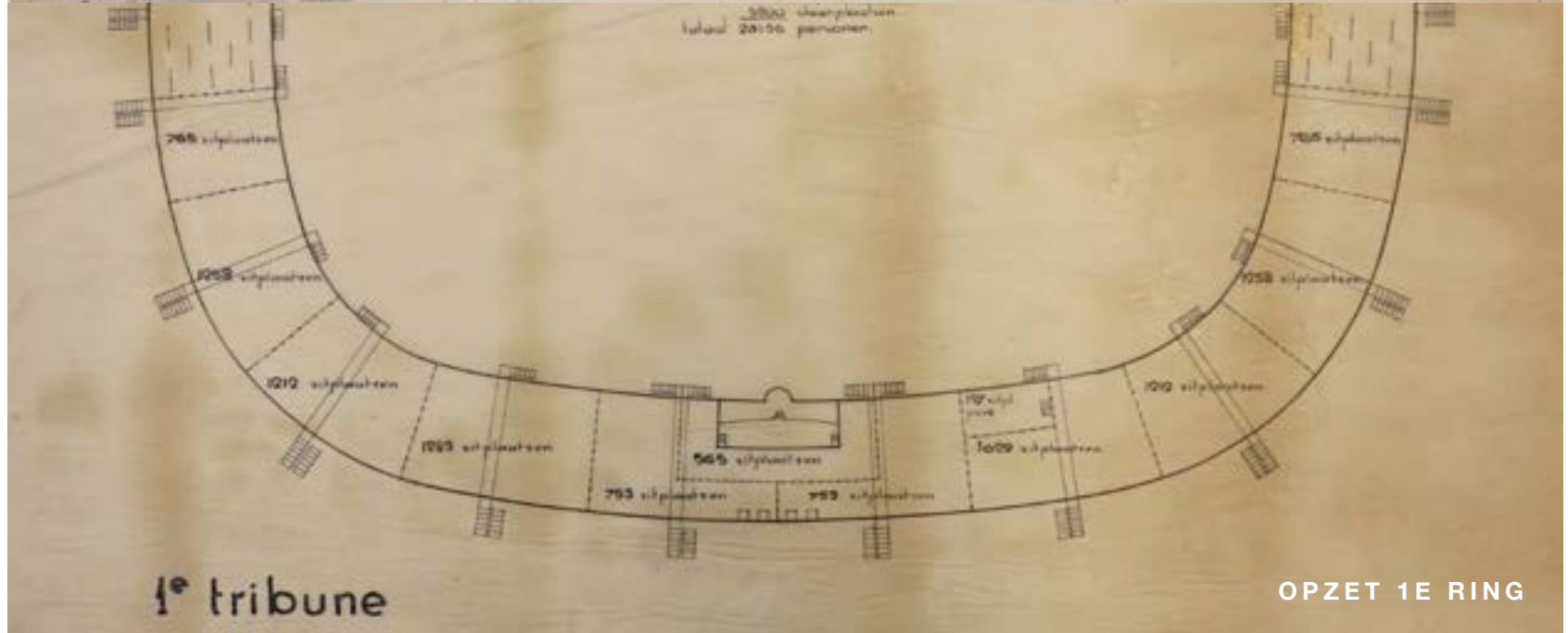




(helft van) 6380 Tribunes 1e ring, tekening d.d. 8 jan 1935, laatste wijziging 24 sept. 1939 (het Nieuwe Instituut, archief BROX - 0290 t6)



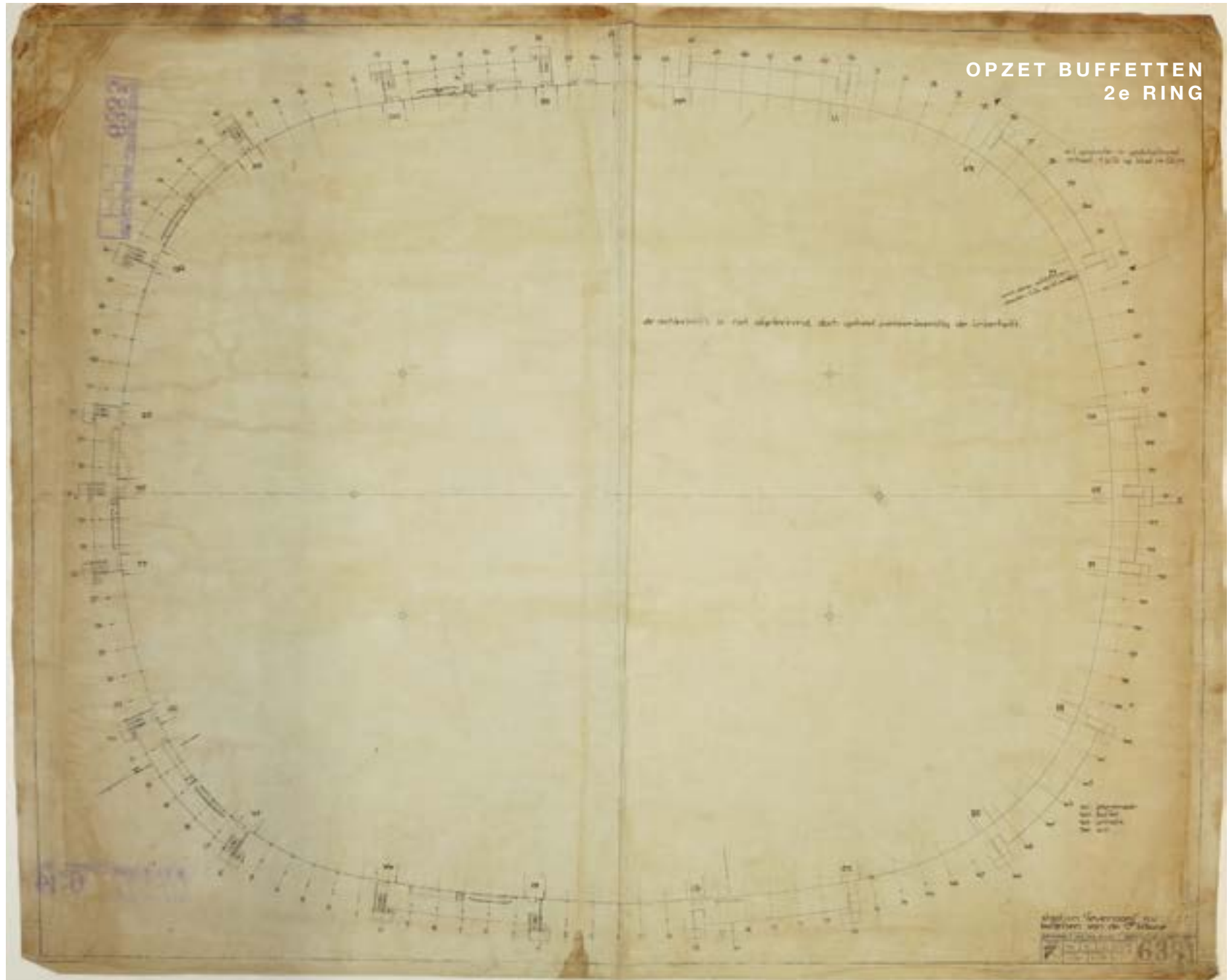
(helft van) 7144 Tribunes 1e ring, tekening d.d. 30 nov. 1936, i.v.m. brandweervergunning (het Nieuwe Instituut, archief BROX - 0290 t14)



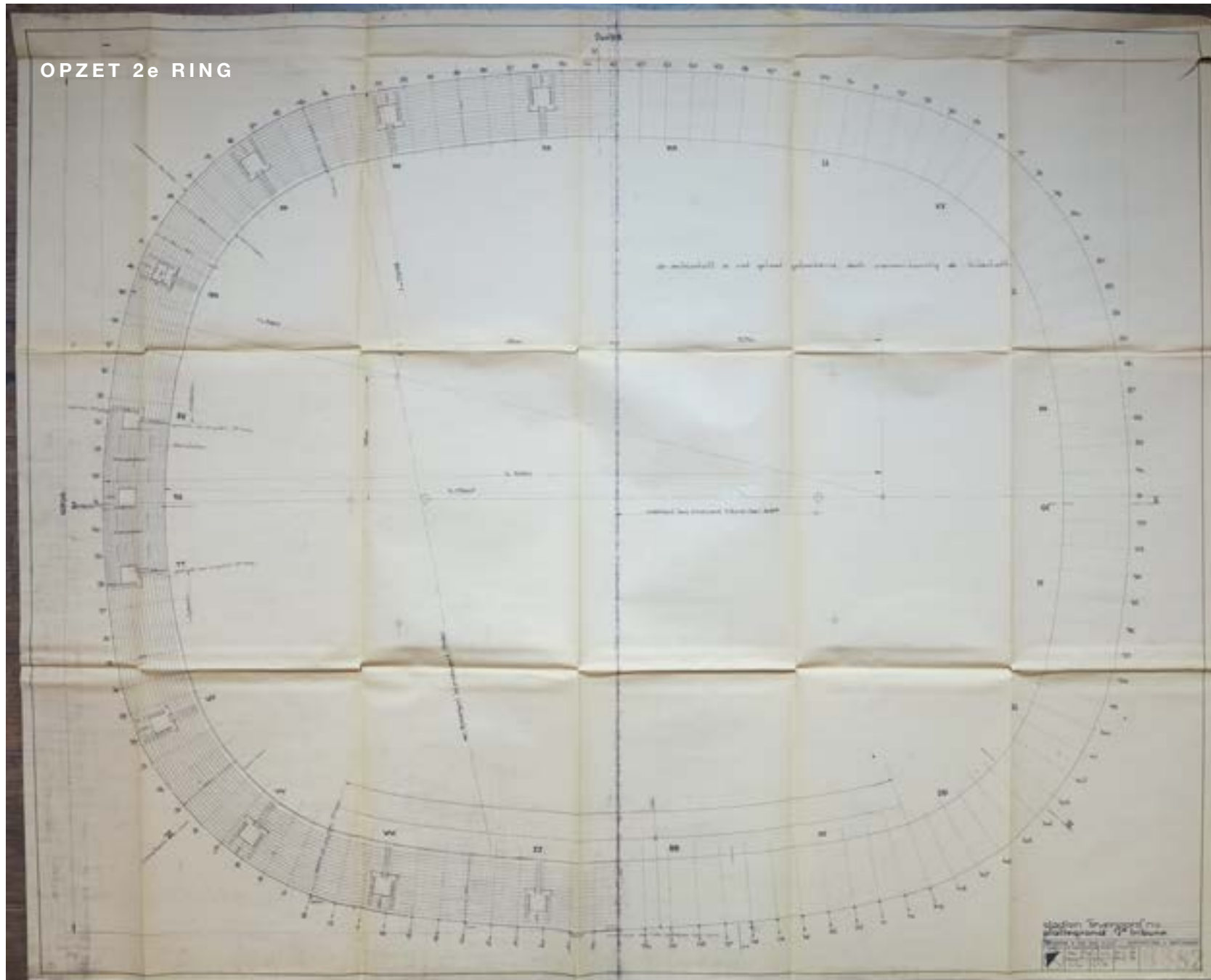


OPZET BG

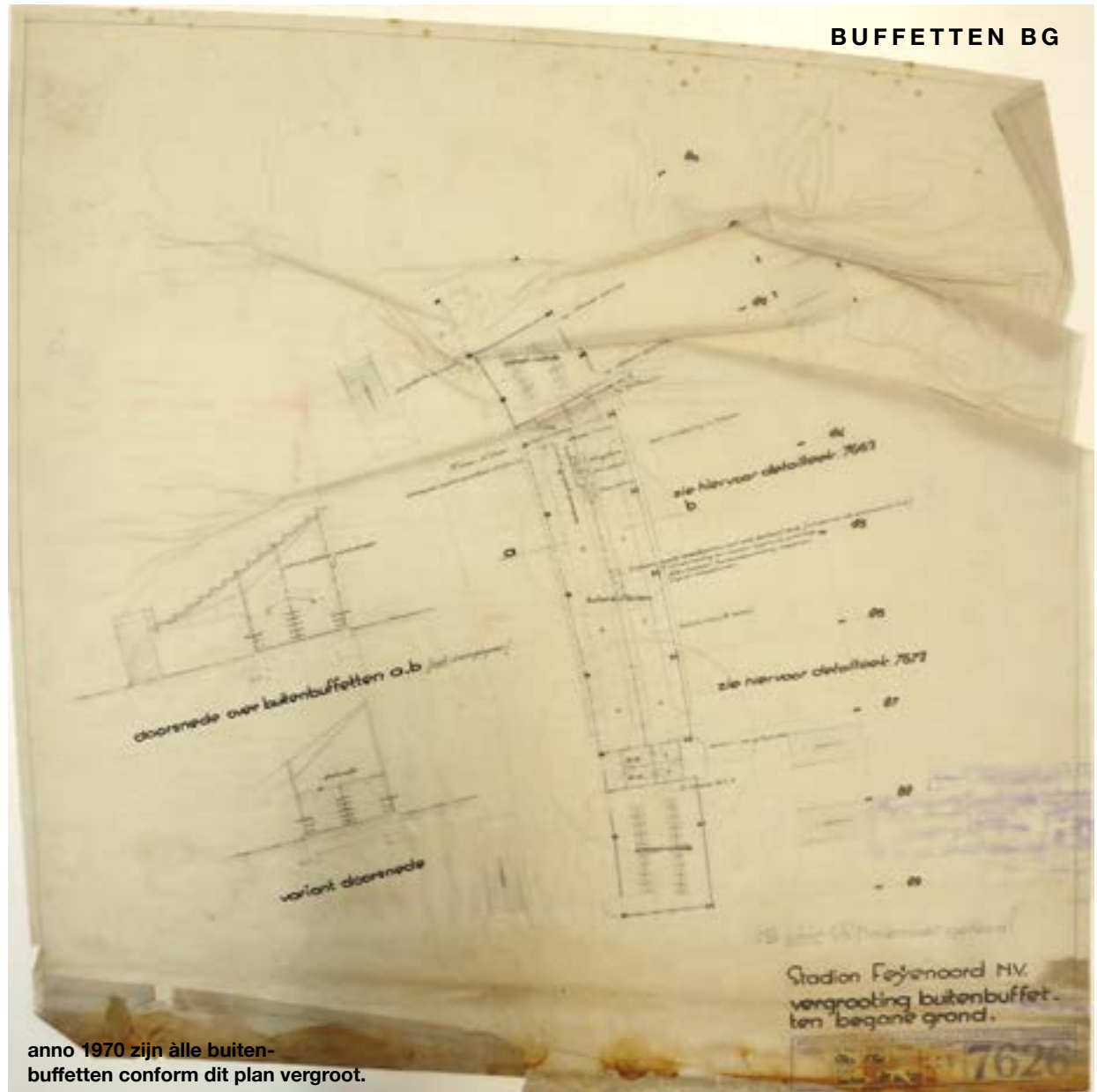
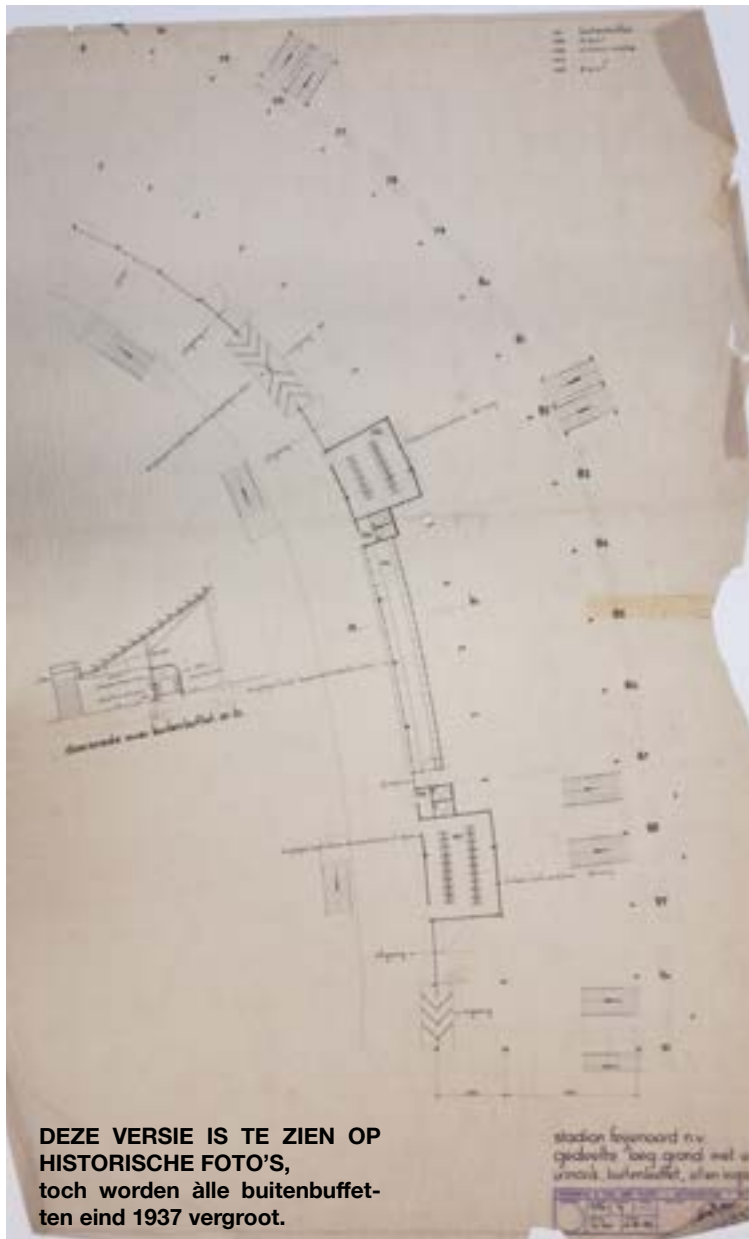
Vanaf de staanplaatsen op de 1e ring, 1937
(foto: J.A. Vrijhof, collectie BroekBakema architecten)



6381 Buffetten 2e ring, tekening d.d.
8 jan 1935, laatste wijziging 24 sept.
1939 (het Nieuwe Instituut, archief
BROX - 0290 t6)



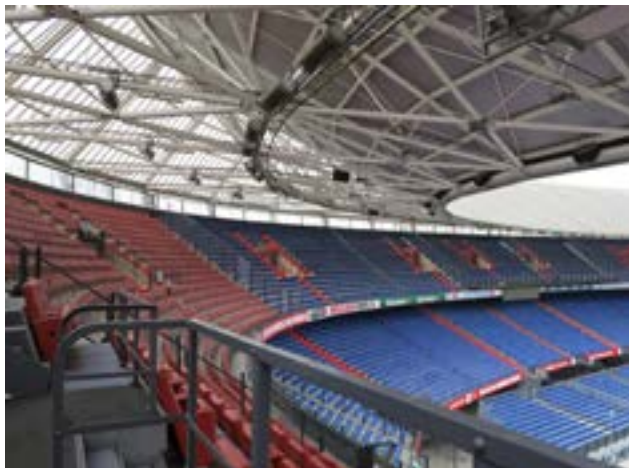
6482 Tribunes 2e ring, tekening 8 jan. 1935, laatste wijziging 24 aug. 1939 (Feyenoord Museum, doos 8489).



anno 1970 zijn alle buiten-
buffetten conform dit plan vergroot.



Buffetten, gedeelte ongedateerde REVISIEtekening begane grond nr 6542(?) (het Nieuwe Instituut, archief BROX - 0290 t16). Alle buffetten zijn gelijk, ze zijn m.a.w. allemaal groter gemaakt.



CONCEPT WAARDEKAARTEN

Algemeen

In deze waardekaarten wordt de 'stoplichtkleurcode' gebruikt. Deze is intuïtief te begrijpen en daardoor helderder dan de RCE aanbevolen kleurcode. Eventuele nuanciering binnen de drie gehanteerde categorieën komt aan de orde in een uitwerking van dit rapport.

Dak

De overkapping staat constructief los van het stadion. De samenstellende delen staan visueel ook los van de oorspronkelijke constructie; de delen uit 1936 zijn samengesteld uit kantige staalprofielen in een grijze kleur terwijl de nieuwe constructie bestaat uit buisprofielen in een witte kleur.

Ruimtelijk is de kap losgehouden van de tribunes door strook glas tussen de kap en de tribunes en de transparantie van het buitenste dakschild; de kap lijkt hierdoor te zweven boven de tribunes.

KLEURCODE WAARDEKAARTEN



deel van oorspronkelijke stadioncomplex
HOGE waarde: constructie en tribunes 1937
restanten gevels en interieurs 1937



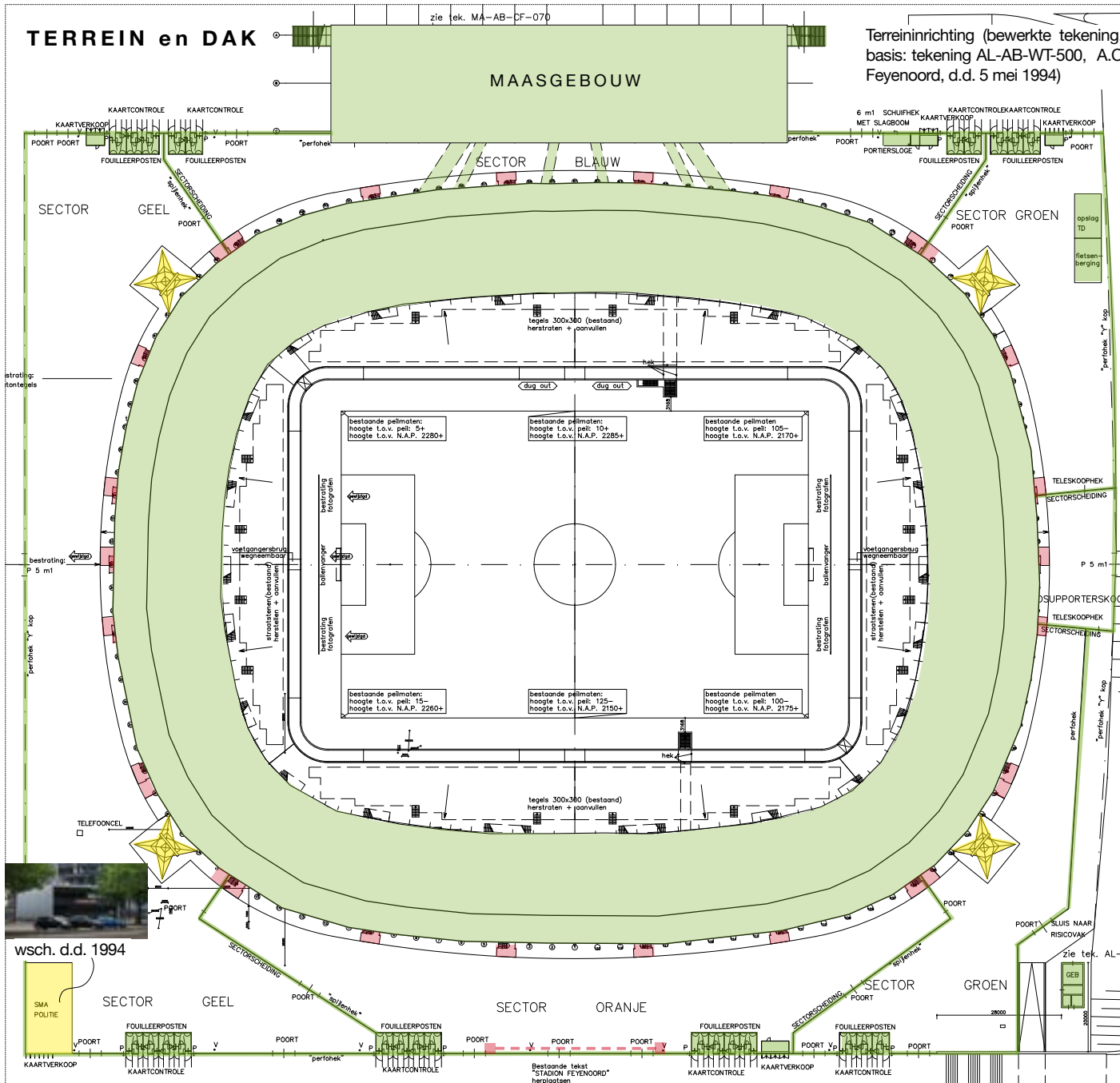
deel van uitgebreide stadioncomplex
ENIGE waarde: stalen vliesgevels en constructie
jaren '50, voor zover niet aangetast in '93



WEINIG waarde: deel van uitbreidingen 1993-94



2010 (foto: Bram van de Biezen/ANP)



TERREIN en HEKWERKEN

Eentreepoort

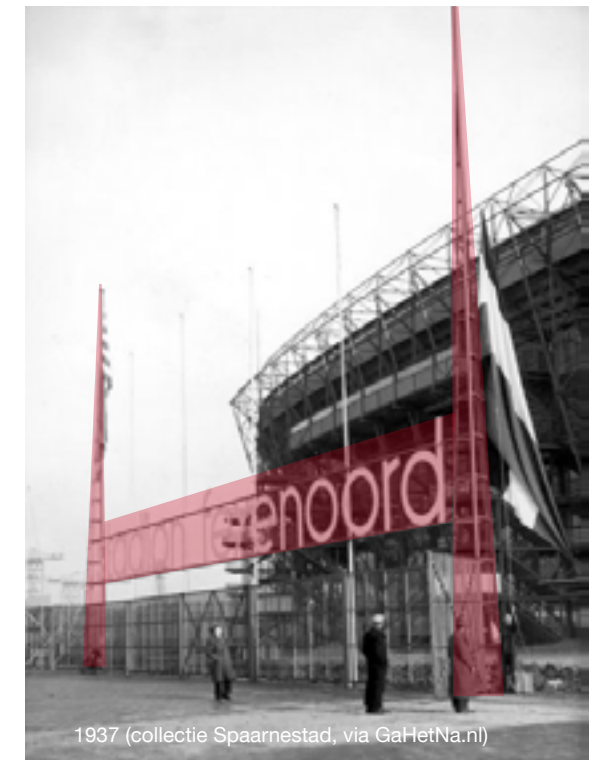
De huidige hekken en kassahokjes hebben geen historische waarde, uitgezonderd de vlaggemasten aan weerskanten van het oorspronkelijke naambord "stadion feyenoord" - en de plaatsing van de hekken in lijn daarmee (op oude fundering?).

Inlichtinggebouwtje spoorzijde

Er is nog geen informatie over de oorspronkelijke toestand van het gebouwtje op die plek anno 1937 en het gebouw is niet opgenomen - waarschijnlijk is het in 1994 helemaal vernieuwd en heeft het dus geen waarde.

Lichtmasten

De lichtmasten zijn in 1957 aangebracht. Ze zijn weliswaar niet oorspronkelijk maar hebben wel enige waarde, als ingeburgerd deel van het historische silhouet.



Waardering staalconstructie 1936

Vanzelfsprekend zijn de onderdelen van de oorspronkelijke staalconstructie van grote historische waarde. De tekeningen van het enorme stadion zijn naar A3 formaat verkleind, wat maakt dat een staander van de staalconstructie niet meer dan een stipje is op een plattegrond. Al is het dus niet leesbaar weer te geven: alle onderdelen van de oorspronkelijke staalconstructie 'zijn rood'.

Aanpassingen staalconstructie 1993-1994

Bij de laatste grote renovatie is de staalconstructie op een aantal plaatsten aangepast: bij de Skyboxen (destijds 'de chirurgische ingreep' genoemd), tussen de staanders aan de kant van de oude hoofdingang aan de kant van het spoor (de 'Olympiazijde') en ter plaatse van de vernieuwde 'omlopen' met buffetten en WC's aan de 2e ring. De details van deze ingrepen blijven in dit rapport buiten beschouwing.

Aanpassingen betonconstructie

De betonnen tribunes en trappen zijn op vijf manieren gewijzigd:

- eind jaren '70 is er een doorgang gemaakt t.b.v. grote vrachtwagens met decors en apparatuur voor popconcerten
- ca. 1990 is de ertribune aangepast; de verdeling in twee niveaus werd teruggebracht naar één schuin aflopend tribunevlak
- in 1993-94 is een hap gehaald uit de oorspronkelijke tribunes om daar de Skyboxen te realiseren
- in 1993-94 zijn de randen van de tribunes vernieuwd
- in 1993-94 zijn de betonnen trappen onderaan de 1e ring en die van de trappen aan de buitenzijde van het stadion vernieuwd, inclusief de omlopen aan de 2e ring.



1994

Montage kapconstructie (1994, foto: Kees van Son, collectie Feyenoord Museum, 8270)



Doornit vrachtwagens

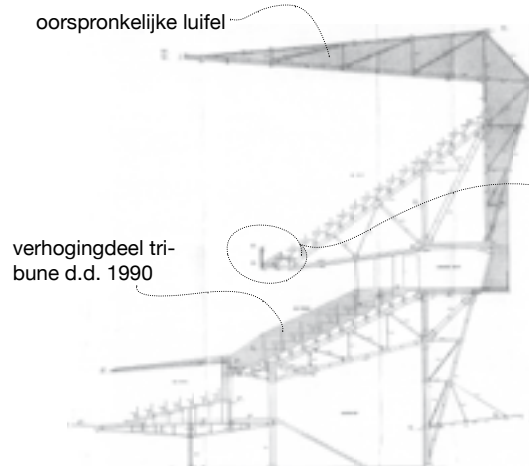


Skyboxen



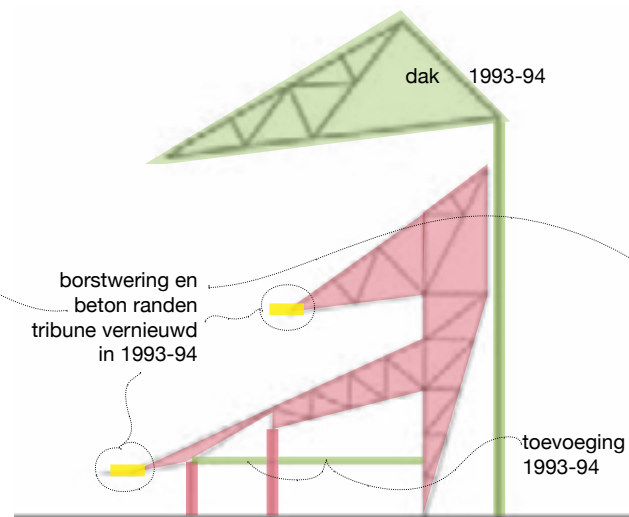
1994

Skyboxen (1994, foto: Kees van Son, collectie Feyenoord Museum, 8270)

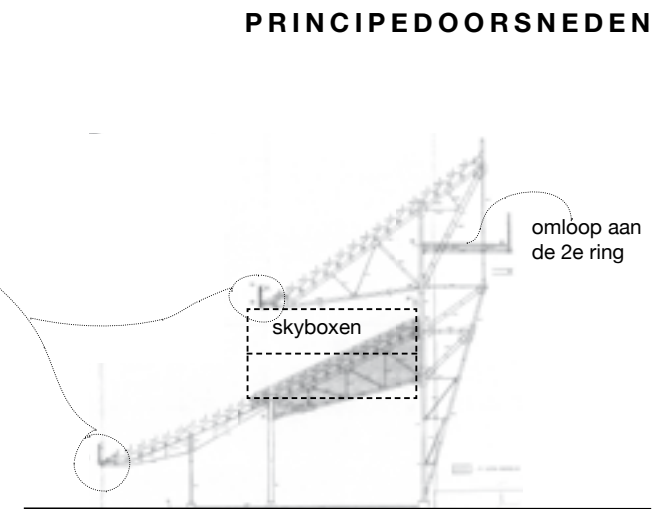


oorspronkelijke luifel

verhogingdeel tribune d.d. 1990

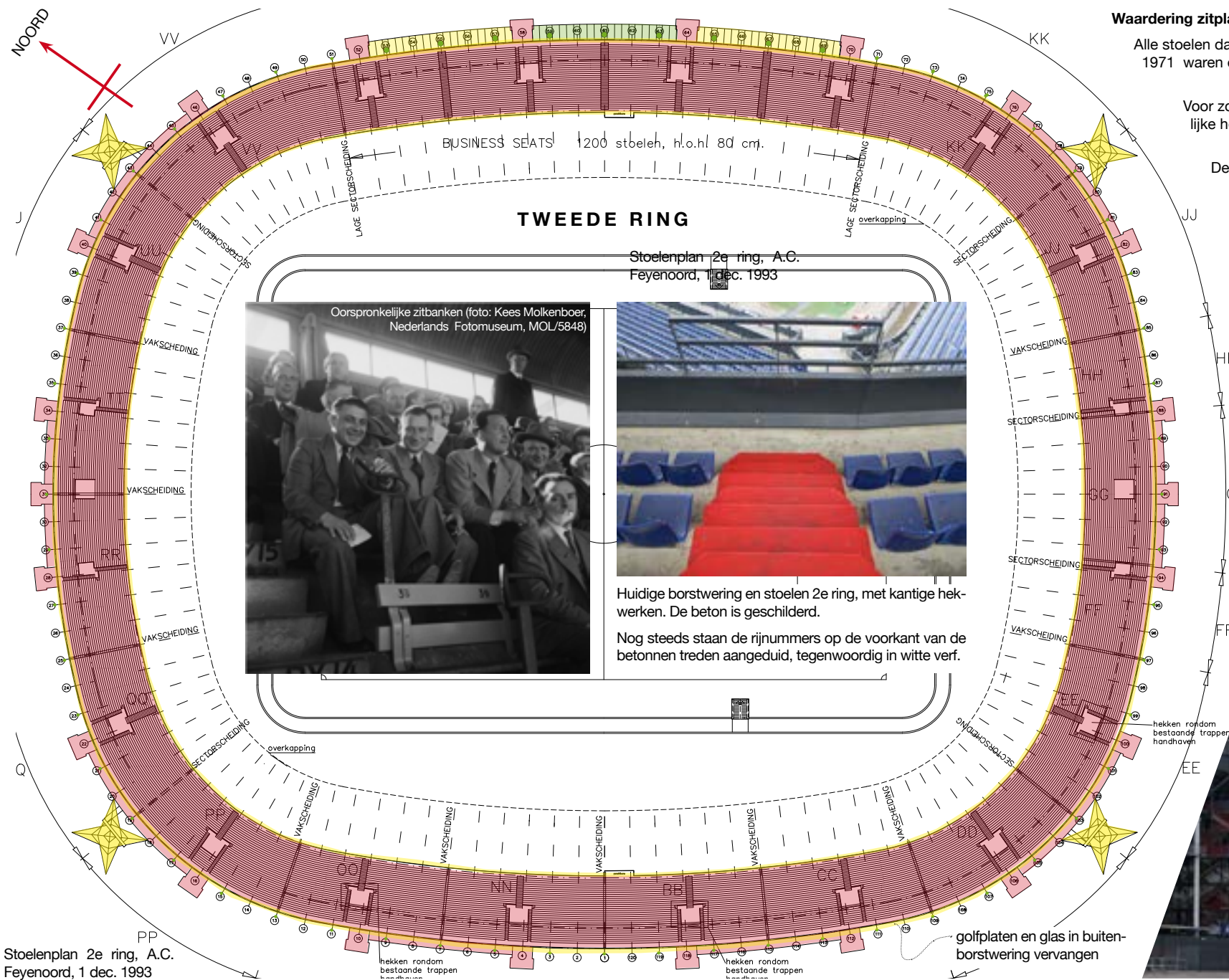


Principedoorsnede met waardering van de delen van de constructie (bewerkte tekening, basis: Crimson 2012, p. 88)



Sloop-tekening tpv skyboxen, de kant van het Maasgebouw - in grijs de te sloen delen (tekening: A.C. Feyenoord, 1 dec. 1993)

PRINCIPEDOORSNEDEN



Waardering zitplaatsen, hekken en borstwering

Alle stoelen dateren van 1994, van 1936 tot ca. 1971 waren er lange houten zitbanken en enkele vakken met staanplaatsen.

Voor zover bekend zijn alle oorspronkelijke hekwerken en vakscheidingen op de 2e ring in 1994 vervangen.

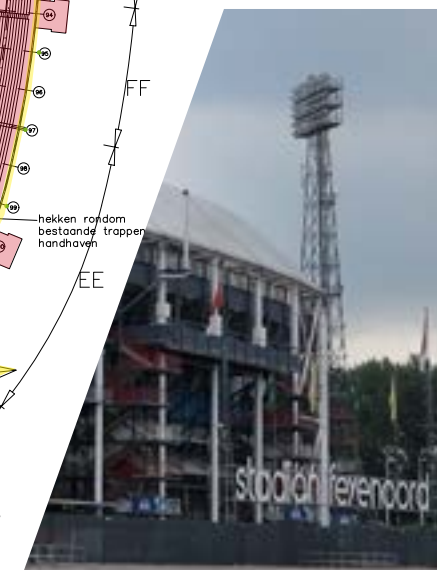
De borstwering langs de onderrand van de 2e ring is in 1994 vernieuwd tegelijk met de rand van de betonnen tribune.

Omlopen met buffetten

Alle omlopen ('promenades') tussen de trappen aan de 2e ring zijn vernieuwd toen het dak werd aangebracht in 1994.

Sommige omlopen zijn verbreed, deze wijken dus in maat af van de oorspronkelijke, en tenminste één omloop is toegevoegd.

Waar de kolommen die het nieuwe dragen de buffetten doorboren, zijn deze 'verdikt' met een beschermende mantel.





1990

Renovatie eretribune, 1990 (fotocollectie Feyenoord Museum)

ERETRIBUNE

Oorspronkelijke toestand

De eretribune had oorspronkelijk twee niveaus; het bovenste deel had een glazen luifel en het onderste deel had een vlakke vloer en lag open.

Renovatie 1990

De vloerniveaus werden veranderd in een doorgaande, getrapte tribune en de luifel werd vergroot. Omdat deze het zicht belemmerde voor de achterliggende 'business seats' werd daar de vloer verhoogd.

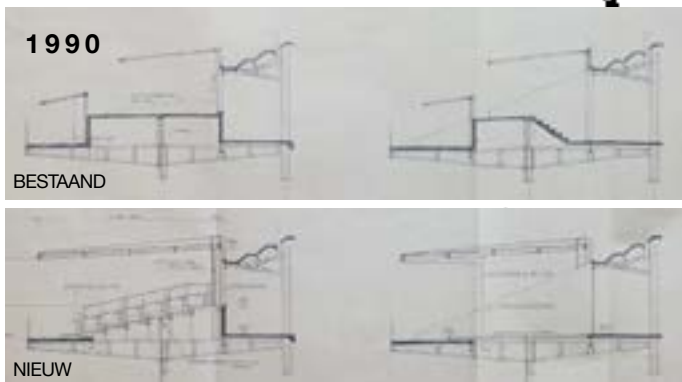
Renovatie 1994

De luifel boven de eretribune werd verwijderd en de verhoging in de tribunevloer erachter werd verwijderd.



1993

Eretribune en 'business seats' anno 1993 (foto: Kees van Son, collectie Feyenoord Museum, 8270)

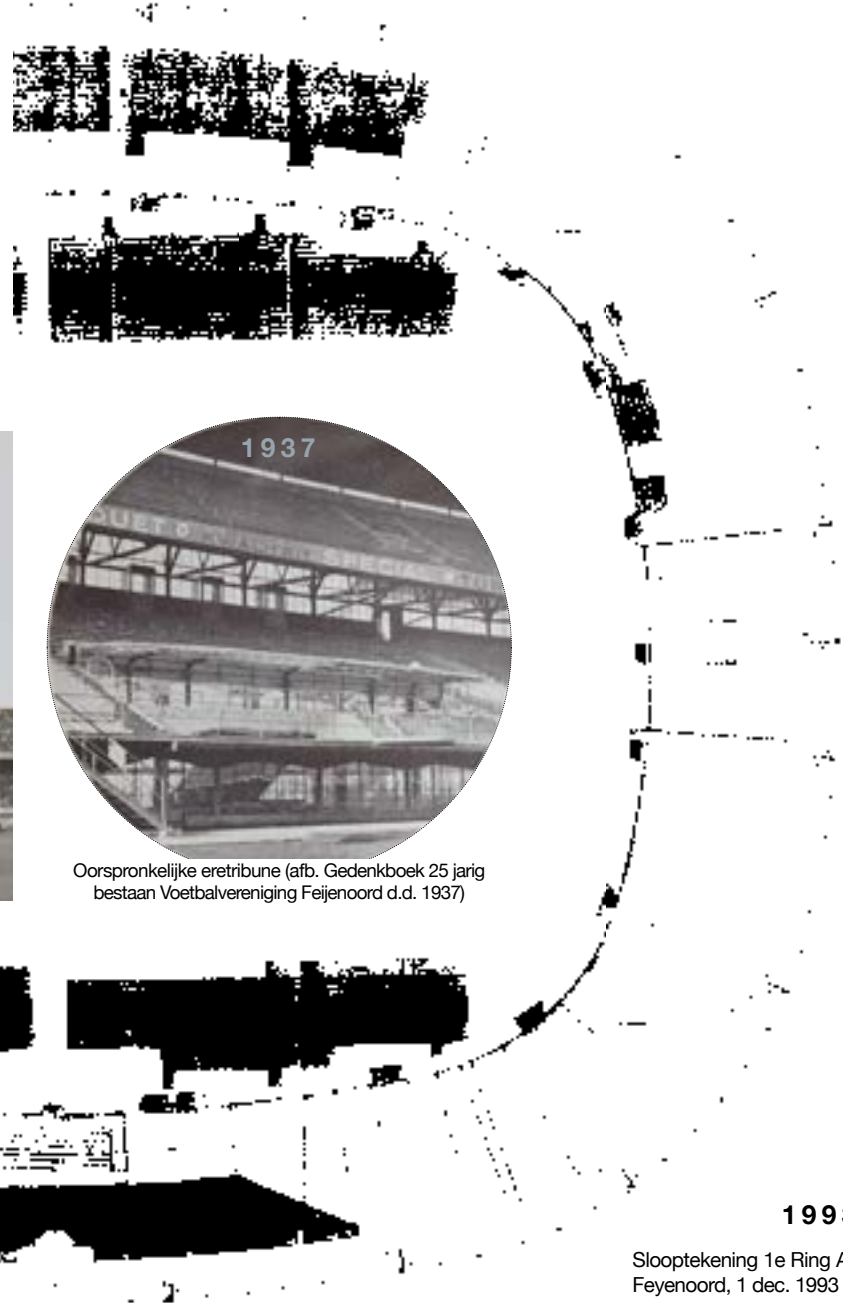


1990

BESTAAND

NIEUW

Renovatie eretribune, Van de Broek & Bakema architecten, 1990 (Feyenoord Museum)

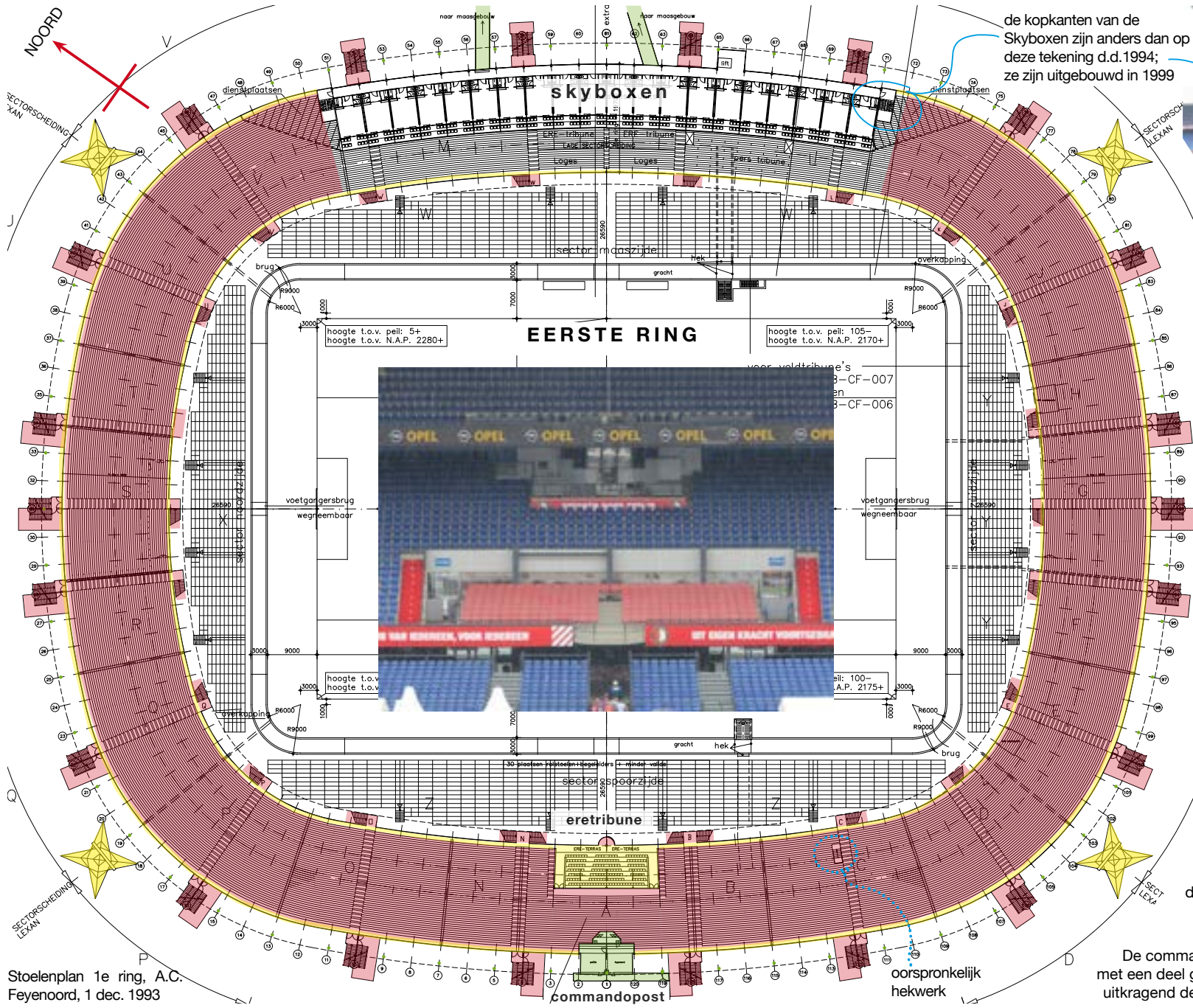


1937

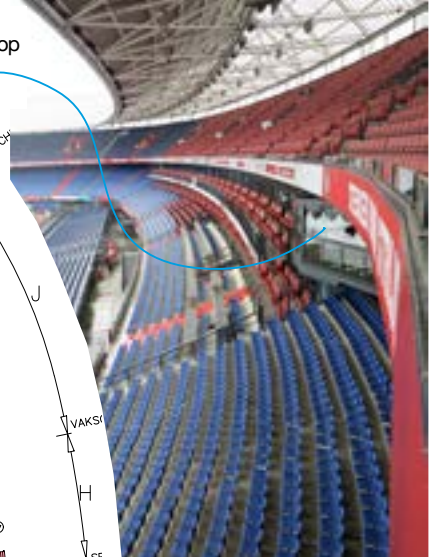
Oorspronkelijke eretribune (afb. Gedenkboek 25 jarig bestaan Voetbalvereniging Feyenoord d.d. 1937)

1993

Slooptekening 1e Ring A.C. Feyenoord, 1 dec. 1993



de kopkanten van de Skyboxen zijn anders dan op deze tekening d.d.1994; ze zijn uitgebouwd in 1999



Stoelenplan 1e ring, A.C. Feyenoord, 1 dec. 1993

Waardering 'buitengevel' tussen 1e en tweede 2e ring
 De oorspronkelijke glazen puien tussen zijn al in 1980 vervangen door ondoorzichtige Robertson profielplaten. De stijlen d.d. '36 lijken bewaard.

Waardering zitplaatsen, hekken en borstwering
 Alle stoelen dateren van 1994, van 1936 tot ca.1971 waren er lange houten zitbanken en wat vakken met staanplaatsen.

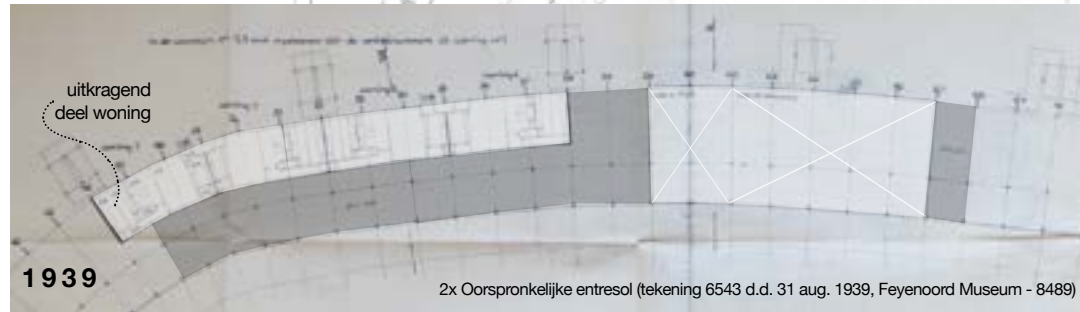
Bijna alle oorspronkelijke hekkeren en vakscheidingen zijn in 1994 vervangen. Uitzondering lijken: het hek aan het halfronde bordes aan de eretribune en het hek rond de toegang vanuit de voormalige K.N.V.B.-ruimten op de entresol.

De borstwering langs de onderrand van de 1e ring is in 1994 vernieuwd tegelijk met de rand van de betonnen tribune en de trappen naar het maaiveld.

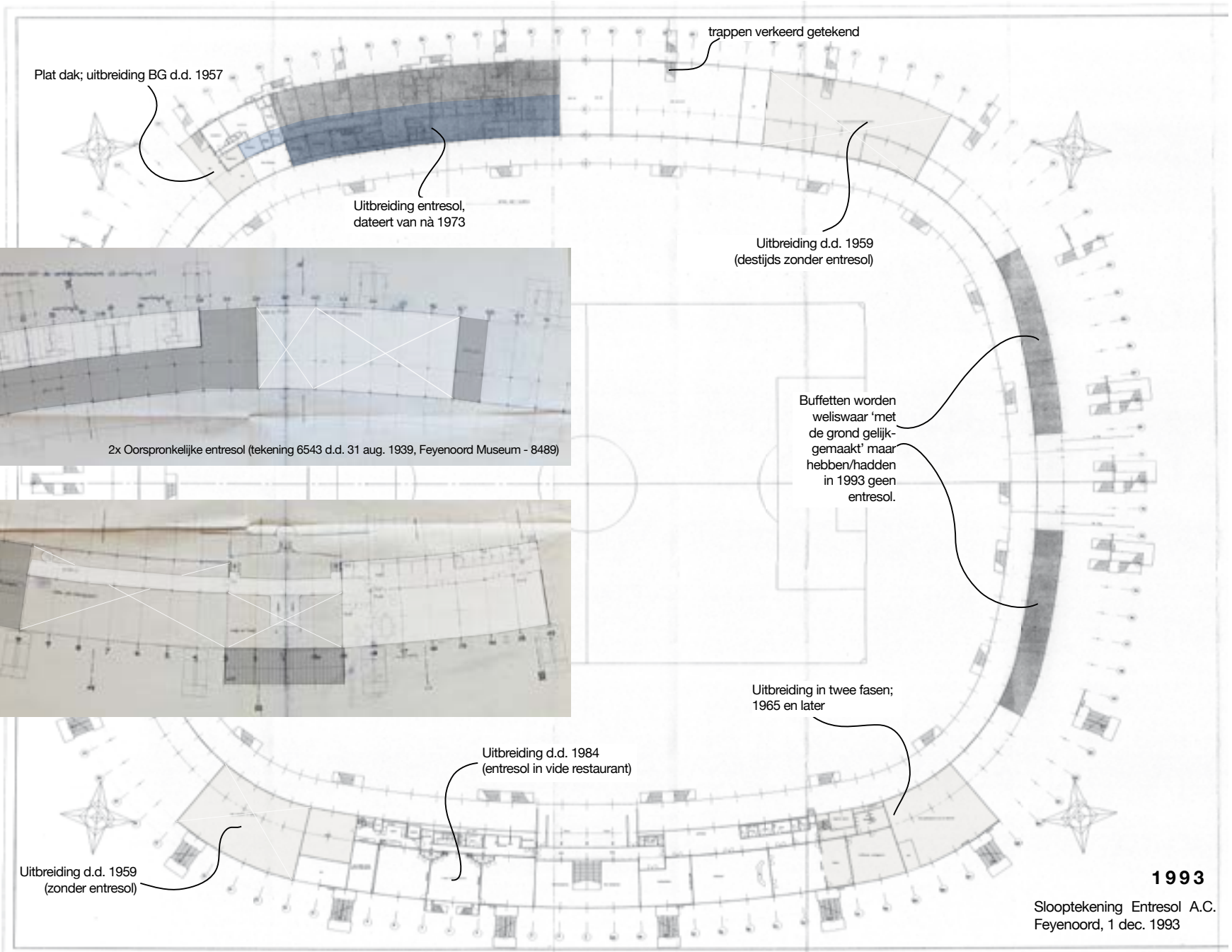
Commandopost politie
 De commandopost zit op deze plek sinds 1990-1991, met een deel gericht op het stadion en een t.o.v. de gevel uitkragend deel gericht op de entrees aan de spoorzijde.

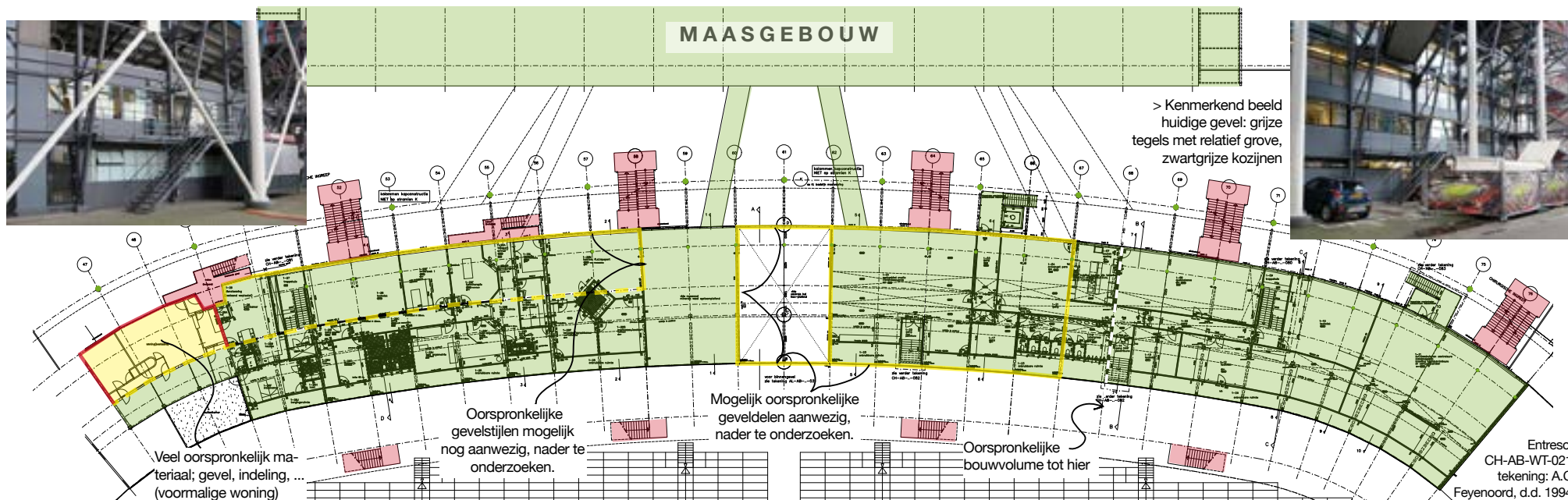
ENTRESOL

Toelichting uitbreidingen voorafgaand aan renovatie van 1993-1994. Zowel in de breedte als in de doorsnede wordt er vanaf eind jaren extra gebruiksruijme gerealiseerd, aanvankelijk 'in de stijl van' het oorspronkelijk ontwerp.



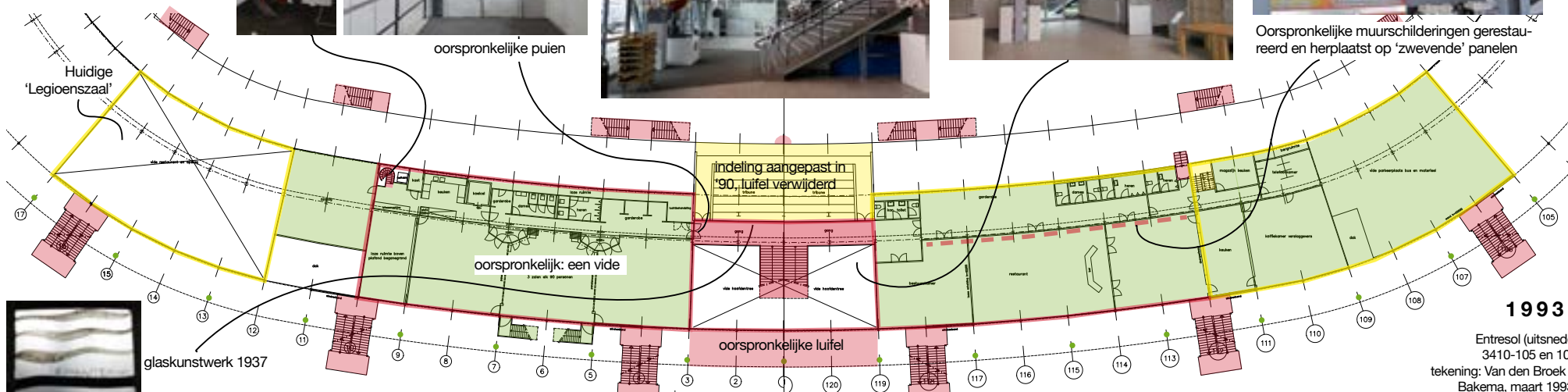
- Uitbreiding t.o.v. volume 1937
- Uitbreiding t.o.v. volume 1937 (aangegeven op grijze, te slopen gedeelte en naast uitbreiding BG)





ENTRESOL

N.B. De tekeningen geven de huidige toestand niet precies weer. Aan de Olympiakant is veel oorspronkelijk materiaal bewaard; gevel, trappen, kunstwerken, etc..





De spelerstunnel met luik in het veld (1975, afb. p. 182 Stadion Feyenoord: het origineel 1937-1997, foto: collectie Stadsarchief)



Wandschildering huidige spelerstunnel.



Glasraam in de hal onder de Maastribune, kort voordat het is verplaatst naar het Maasgebouw (1993, foto: Kees van Son, coll. Feyenoord Museum, 8270)

BEGANE GROND

Twée kanten

Bij de renovatie van 1993-1994 is de kant van de Maastribune, de kant waar toen het Maasgebouw werd gemaakt, zeer ingrijpend veranderd. Sommige delen van de gevel werden gespaard en de hal met Chabot's Voetballer is in maat en positie gelijk gebleven, maar alles onder de nieuw skyboxen is tot op de grond toe vernieuwd - met aanvullende constructieve elementen zoals dwarsbalken en kolommen. De oude hoofdentree aan de Olympia-kant, de kant van het spoor, bleef min of meer zoals ze was. Grootste verschil was het gebruik: de ontvangst werd voortaan in het Maasgebouw gedaan en zo werd de centrale hal een nostalgisch overblijfsel. De kunstwerken getuigen er van die andere tijden, toen 'alles' aan deze kant gebeurde. De kleedkamers voor de spelers zijn wel gebleven.

De tunnel en de gracht

In 1993-94 is er rond het veld een betonnen 'gracht' gemaakt, de spelerstunnel d.d. 1960 werd hierop aangesloten en op de oude sintelbaanzone rond het veld kwamen nieuwe tribunes.

Het veld en de tribunes direct rond het veld

De manier waarop de ruimte rond het veld zich heeft ontwikkeld sinds 1937 is nog te onderzoeken. Oorspronkelijk waren de tribunes in dat gebied deels verzonken en deels 'wegneembaar', tenminste: zo staat het op tekening. Ook de geschiedenis van de 'dug-out' is nog niet in beeld. Wanneer de baan rond het veld voor het laatst gebruikt is voor atletiek is evenmin bekend.

De gevels

Behalve staal, glas en is in de gevels (en binnenwanden) ook schoon metselwerk in kalkzandsteen gebruikt, bijvoorbeeld voor de buffetten op de omlopen aan de 2e ring.

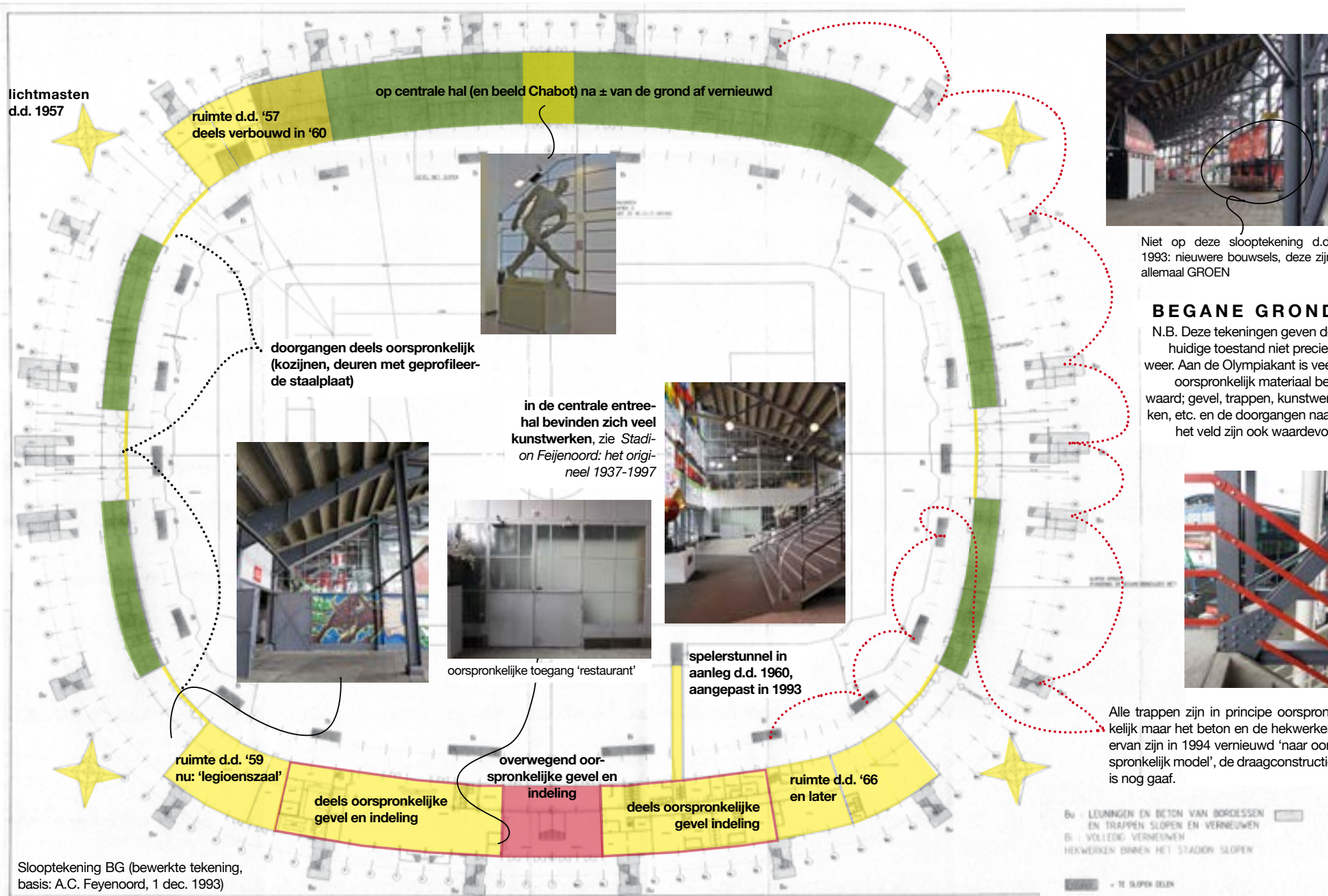
Bij de uitbreidingen vanaf de jaren '50 zijn deels dezelfde (vlies)gevels toegepast als in het oorspronkelijke ontwerp. Systematische opname van de gevels, op zoek naar sporen van de oorspronkelijke gevelstijlen en kozijnen, ramen en deuren, is nog niet gedaan.

Hekken

De oorspronkelijke hekken waren sober en functioneel, maar een stuk ranker dan de huidige. Als je de hekken langs de overgebleven historische trappen en bordessen en de historische foto's bekijkt, blijkt dat er veel continuïteit of samenhang was tussen binnen en buiten, tussen de hekken in representatieve ruimten en die op de tribunes. Deze samenhang is zeer kenmerkend voor de oorspronkelijke toestand.

Kleuren

Hoewel de historische kleuren nog niet onderzocht zijn, lijken de felle blauwe kleuren van de stoelen en de Trespa platen in de gevel 'uit de lucht te komen vallen'. Het oorspronkelijke palet van het stadion lijkt soberder - zelfs al waren er al heel vroeg bontgekleurde reclameborden. Uitzondering op het sobere palet waren altijd al de rode en witte hekken langs de trappen naar de tribunes en de vlaggen die vroeger bij de entreehekken en op de rand van de 2e ring wapperden.



Slooptekening BG (bewerkte tekening, basis: A.C. Feyenoord, 1 dec. 1993)



Niet op deze slooptekening d.d. 1993: nieuwere bouwsels, deze zijn allemaal GROEN

BEGANE GROND

N.B. Deze tekeningen geven de huidige toestand niet precies weer. Aan de Olympiakant is veel oorspronkelijk materiaal bewaard; gevel, trappen, kunstwerken, etc. en de doorgangen naar het veld zijn ook waardevol.



Alle trappen zijn in principe oorspronkelijk maar het beton en de hekwerken ervan zijn in 1994 vernieuwd 'naar oorspronkelijk model', de draagconstructie is nog gaaf.

B1 - LEUNINGEN EN BETON VAN BORDESSEN EN TRAPPEN SLOPEN EN VERNIEUWEN
 B2 - VOLLEDIG VERNIEUWEN HEKWERKEN BINNEN HET STADION SLOPEN
 - TE SLOPEN DELEN



De oorspronkelijke tribunes met lange zitbanken en ranke vakscheidingen (ca. 1960, afb. p. 143 *Stadion Feijenoord: het origineel 1937-1997*, collectie de Kimpe)



De oorspronkelijke hekken bij de eretribune, nog zonder glaskunstwerk in de pui naar de hal (1936, fotocollectie Het Leven, via GaHetNa - LEVEN 022).



De hekken langs de trap en de galerij in de entreehal (1937, afb. *Gedenkboek 25 jarig bestaan Voetbalvereniging Feijenoord 1937*).



De oorspronkelijke gaashekken rondom het veld (1958, foto j.D. Noske/ Anefo, collectie Anefo, via GaHetNa - nr. 0909-503)



Oorspronkelijke, 'kantige' hekken buitentrappen (1937, afb. *Gedenkboek 25 jarig bestaan Voetbalvereniging Feijenoord 1937*).



HEKKEN



De hekken langs het balkon van een dienstwoning (ca. 1960, afb. *Stadion Feijenoord: het origineel 1937-1997*, p. 116, collectie de Kimpe), inzet: 2016.

CONCLUSIES

Oorspronkelijke toestand

De functionele prestaties van het stadion zijn leidend geweest bij het ontwerp. Het stadion kreeg no-nonsense tribunes voor zo veel mogelijk toeschouwers die zo dicht mogelijk bij het veld zitten met ongehinderd zicht op het spel. Vanzelfsprekend werd er ook veel aandacht geschonken aan de veilige en snelle evacuatie van hele stadion.

Het ontwerp werd gemaakt in de crisisjaren, er werd zeer zuinig omgesprongen met materiaal en van 'luxe' was al helemaal geen sprake. De constructie werd het zicht gelaten en de materialen waren robuust en modern; staal, beton en glas. Hout is er voor de zitbanken in het stadion, wat secundaire binnendeuren en meubels.

Comfort bestond allereerst uit het tochtvrij zitten, bereikt door tochtportalen bij de doorgangen en glazen puien tussen 1e en 2e ring en tussen de 1e ring en de begane grond. Daarnaast waren alle voorzieningen steeds binnen handbereik, wat ook efficiënt en veilig was.

De glaspuien op praktisch alle overgangen tussen de tribunes onderling en de tribunes en de grond versterkten de dynamiek en scherpste van het bouwwerk. Nergens was het een zwaar en gesloten volume.

De soberheid is te vinden in de simpele houten plankenvloeren in de restaurants en de meeste andere binnenruimten, het ongepleisterde kalkzandsteen metselwerk van secundaire wanden. Het gebrek aan versiering in de architectuur en de 'uitgepuurde' vormgeving zijn een uitdrukking van 'geestelijke economie' bij de architecten, niet van geldgebrek.

Huidige toestand

Hoewel het oorspronkelijke stadion sober en efficiënt was, is er veel kwaliteit verloren gegaan bij de renovaties in de loop der jaren.

De grootste klap is niet de toevoeging van het nieuwe dak; dat is een luchtig en helder ontwerp dat los is gehouden van het oude deel en daardoor nauwelijks ermee wringt.

De grootste klap die het bouwwerk gekregen heeft, is die van 1980: toen werden de glaspuien tussen de 1e en 2e ring dichtgezet met golfplaten en Trespa panelen. Daarmee is de oorspronkelijke 'doorluchtigheid' om zeep geholpen.

Deze ingreep is waarschijnlijk ingegeven door de wens om die gevels vandalismebestendig te maken, begrijpelijk in het licht van de steeds grotere agressie in en rond het stadion.

Daarbij komt het verrommelen van de ruimtes onder de 1e tribune; de volumes zijn er groter en vooral grover geworden, met meer gesloten gevels naar zowel het veld als naar de buitenkant van het stadion. De korte kanten, met de buffetten en WC's, hebben nauwelijks meer glasopeningen en de relatie tussen het veld en de binnenruimten aan de lange kanten is al even benauwd.

Waardering ingrepen na 1937

De waarde ligt vooral besloten in het oorspronkelijk ensemble, latere toevoegingen hebben weinig bijgedragen aan de zeggingskracht en helderheid van het eerste uur.

Kleine uitbreidingen van de volumes onder de tribunes, vormgegeven in dezelfde stijl en materialen als de oorspronkelijke, is enige waarde toegekend.

Toevoegingen zoals het dak, het Maasgebouw en de skyboxen zijn natuurlijk voor het exploiteren van de Kuip van groot belang maar bouwhistorische waarde hebben ze niet.

De betekenis van een ruimte zoals de zaal die nu voor het Legioen is ingericht ligt vooral op het vlak van de clubcultuur en niet op die van de bouwhistorie. Om de veiligheid in en rond het stadion te beheersen, zijn een commandopost, fouilleersluizen, dichte gevelplaten, een betonnen 'gracht' en kloeke vakscheidingen aangebracht. Ze geven uitdrukking aan de tijdgeest maar vormen geen waardevolle bijdrage aan de architectuur.

De beschilderde wanden in de spelerstunnel zijn net als de decoraties in de zaal voor het Legioen: deel van de cultuur rond de Kuip maar geen deel van de architectuur. Het contrast tussen de 'uitgepuurde' architectuur van Van der Vlugt en deze decoraties kan nauwelijks groter zijn - misschien maakt dat ze draaglijker dan de terloopse, zakelijke interieurs van andere binnenruimten.

Kleur en typografie

Kleurgebruik en typografie zijn nog niet echt onderzocht maar de ervaring met de Van Nelle fabriek heeft geleerd dat ze zeer kenmerkend zijn voor de architectuur. Ook de materiaalkleuren behoren tot het oorspronkelijke beeld; schone beton, transparant afgewerkt hout, granito, tegelwerk en zelfs het 'kleurloze' glas van de jaren '30.

AANBEVELINGEN

Voortschrijdend inzicht

De resultaten van elk onderzoek worden bepaald door de kennis en het inzicht van het moment. Er zal bijvoorbeeld nieuwe informatie beschikbaar komen als het volledige bouwdoos van 1936-1937 alsnog gevonden wordt en deskundigen of getuigen kunnen een steentje bijdragen aan het begrip van de (kleur)geschiedenis van de Kuip. Dit relateert de conclusies die hier zijn getrokken.

Aanvullend onderzoek

Op dit moment is aanvullend onderzoek nodig van de kelders en is aanvullende opname van de gevels nodig om te achterhalen waar precies nog oorspronkelijke puien en gevelstijlen bewaard zijn. Sommige delen zullen pas onderzocht kunnen worden na ontmanteling van huidige afwerkingen.

Zodra een volledige set tekeningen van de bestaande toestand beschikbaar is, kunnen de waardekaarten worden gecompleteerd.

Elk onderzoek kan steeds verder verfijnd en genuanceerd worden maar onderzoek is geen doel op zich.

Toch is kleuronderzoek aan de orde vanwege het belang ervan voor de architectuur, ook die van de Kuip.

Suzanne Fischer
27 juni 2016

BRONNEN

Publicaties uit de bouwtijd, chronologisch geordend:

Brinkman, 1936. J. *Het stadion Feyenoord te Rotterdam*. Bouwkundig Weekblad Architectura, 21 november, p. 481-484.

1937 *De vlaggen uit! : de poort gaat open : Rotterdam heeft z'n Feyenoord Stadion* (huis-aan-huis publicatie, 40 bladzijden)

Publicaties over De Kuip, chronologisch geordend:

1970. Luning Prak, N., *De bouw van het Stadion Feijenoord*. Bulletin van de Koninklijke Nederlandse Oudheidkundige Bond, 69 (4), pp. 137-146

1989. Wijnen, van, H.A., *De Kuip: De geschiedenis van het stadion Feyenoord*. Utrecht: Veen Uitgevers.

1997. M. de Wolf (red.), *Stadion Feijenoord: het origineel 1937-1997*. Rotterdam: Koppel Uitgeverij

2012. *Cultuurhistorische Analyse Stadion Feyenoord de Kuip*, Crimson Architectural Historians
daarnaast: Stadion Feyenoord, 'De Kuip' 2 (2015) niet openbaar

Publicatie over de architecten:

2012: Joris Molenaar, Brinkman & Van der Vlugt architecten, Rotterdam: nai010 uitgevers

Archieven:

Het Nieuwe Instituut

BROX.II Archief van Van den Broek en Bakema architecten
Archief Tentoonstellingsraad, Nederlands Architectuurinstituut

Nationaal Archief en Spaarnestad

fotocollecties, via GaHetNa.nl

Stadsarchief Rotterdam:

beeldbank (gedeeltelijk niet beschikbaar i.v.m. publicatierechten)

Nederlands Fotomuseum

beeldbank

Archief Feyenoord Museum:

w.b.t. het bouwwerk; tekeningen correspondentie, publicaties

Broekbakema architecten:

fotoarchief (publicaties, foto's, fotoalbum)

Redengevende omschrijving

De Kuip / Stadion Feyenoord]

Locatie: Olympiaweg 50

Kenmerk: Monumentnummer E-022

Status: Gemeentelijk monument

Inleiding.

Feyenoord STADION in de volksmond genaamd 'De Kuip', gebouwd met staalskelet in 1934-'36 in opdracht van voetbal- en atletiekvereniging Feijenoord naar functionalistisch ontwerp van J.A. Brinkman en L.C. van der Vlugt. De bouw van dit, anno 1934 grootste stadion van Europa, met een voetbalveld van internationale (Olympische) afmetingen en oorspronkelijk 40.000 zitplaatsen en 21.500 staanplaatsen in een onder- en vrij hangende boventribune kwam tot stand dankzij de financiële ondersteuning van de Rotterdamse notabelen D.G. van Beuningen en K.P. Van der Mandele. De grote betrokkenheid (met betrekking tot de situering, de bereikbaarheid en het stadion zelf) van W.G. Witteveen, toenmalige directeur Gemeentewerken, heeft de bouw (aangenomen door de NV Aannemingsmaatschappij J.P. Van Eesteren) bespoedigd. N.B. Aanvankelijk bevond zich rondom het veld een sintelbaan van 400 meter en een rechte 100 meter baan en springbak voor de atletiekbeoefening. Later is deze vervangen door de zogenaamde veldtribune, die anders dan de hoger gelegen overige tribunes niet meebuigt met het gebouw maar rechthoekig is. Sinds 1957 staan buiten het stadion op de vier hoeken 53 meter hoge lichtmasten opgesteld, vervaardigd door de firma De Vries Robbé. Deze, geheel uit staal bestaande, masten zijn in de loop der jaren herhaaldelijk verzaamd in verband met nieuwe verlichtingsmethoden. In 1994 is het stadion in opdracht van Stadion Feijenoord N.V. (projectontwikkelaar Mabon) door middel van renovatie en uitbreiding aangepast aan de UEFA-norm door de speciaal hiervoor geformeerde architectencombinatie Van den Broek en Bakema (M.D. Booy) en Zwarts en Jansma (M. Zwarts). De hoofdaannemer was de Hollandsche Betonmaatschappij B.V. Voor de staalconstructie was de Staalbouw Combinatie Hollandia verantwoordelijk. Naast algehele renovatie en waar mogelijk restauratie van het staal en beton bestaat de belangrijkste wijziging ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp uit het vervangen van de gedeeltelijke overkapping van de tweede tribunerij door een overkapping met een autonome draagconstructie van 48 pijlers die 40 cm vrij van de oorspronkelijke constructie van het stadion zijn geplaatst. Bij de vernieuwing van het stadion is zoveel mogelijk rekening gehouden met het behoud van het oorspronkelijk transparante karakter van het gebouw.

Omschrijving.

Feijenoord Stadion met twee boven elkaar geplaatste ellipsvormige tribunes (197,38 x 161,38 meter) rond een rechthoekig voetbalveld (105 x 96 meter). De onderste tribune van het stadion is de grootste (in oorsprong met 40 rijen) en een hellingshoek van 24 graden. De tweede tribune is kleiner (in oorsprong met 31 rijen) en heeft een hellingshoek van 35 graden. Deze tribune is vrij dragend en heeft een overstek van 10.40 meter boven de eerste tribune. Door het hierdoor ontstane zigzagprofiel van deze dubbele constructie is de afstand tot het veld aanzienlijk minder dan bij de destijds gebruikelijke recht doorlopende tribunes. Het stadion is geheel geconstrueerd uit staal, beton en glas. De draagconstructie is geheel van staal, de tribunevloeren, de fundering en de palen zijn van gewapend beton. De Kruppstalen kolommen en balken hebben een 90 minuten brandwerende bekleding. De tribune van de tweede ring, bordessen en de (inmiddels vervangen) overkapping van de tweede tribune worden gedragen door 120 vakwerkspanten van I-profielen die door geklonken stalen gordingen kruislings met elkaar zijn verbonden. De vloer op de begane grond is van gewapend beton, ter plekke gestort in een houten bekisting, met een afwerkvloer van 5 cm. De vloeren op de eerste, tweede en derde verdieping zijn geconstrueerd met metaalplaten met een afwerkvloer van 3 cm. De balkons zijn van geprefabriceerd beton. Voor een snelle ontsluiting van de tribunes zorgen 22 traptorens die - gelijk verdeeld over de buitenzijde van het stadion - in verbinding staan met de promenade rondom het stadion. De traptorens zijn voorzien van zogenaamde schaartrappen, twee geheel gescheiden trappen: een voor de bovenste tribune en een voor de onderste. De traptorens zijn met uitzondering van de betonnen vloeren geheel geconstrueerd uit staal. De constructie en de hekwerken zijn in de clubkleuren rood/wit geschilderd. De witte trappen voeren naar de eerste ring, de rode trappen naar de tweede. De gekleurde trappenhuizen vormen met hun vele verstevigingsverbanden de meest beeldbepalende verticale accenten aan de buitenzijde van het gebouw. Gesitueerd onder de eerste tribune en voor publiek toegankelijk vanaf de promenade rond het stadion liggen de buitenbuffetten en toiletgroepen, voorts van binnenuit ontsloten kleedkamers en waslokalen. De hoofdingang bevindt zich aan de westzijde (Olympiaweg) tegenover het station Feijenoord, waar zich het entreehek bevindt met de naam van het stadion 'Feijenoord' in de oorspronkelijke belettering, uitgevoerd in staalplaat. Aan de buitenzijde, onder de onderste tribune en aan de achterzijde tussen de beide tribunes, was het stadion oorspronkelijk geheel voorzien van een transparante bekleding van glas gevat in een rechthoekige roedenverdeling van staal. Alleen ter hoogte van de hoofdingang, waar zich een ruime hal bevindt en een brede betonnen trap naar de tribunes, bevinden zich nog de oorspronkelijke wanden van in smalle stalen roeden gevat glas. De begane grondgevel heeft aan de buitenzijde van het stadion een borstwering van grijze tegels. Onder de eerste ring, tussen de eerste en de tweede ring en boven de tweede ring bevinden zich stroken met reclameborden, waarvan de onderste reclamestrook, tussen het veld en de veldtribune, kan worden verwijderd. Tussen de verschillende tribunevakken bevinden zich transparant (Lexaan) uitgevoerde tussenschotten, die de tribunes in verschillende vakken verdelen. In het interieur is met name van belang is de ontvangsthall in vrijwel oorspronkelijke staat aan de westzijde, waar een brede betonnen trap met stalen railing naar de eerste verdieping voert. Hier bevindt zich ter hoogte van de trap het Olympiaterras, de voormalige ereloge. In de glazen wand tussen de hal en het terras is in gebrandschilderd glas-in-lood een in expressionistische trant uitgevoerde voorstelling van de Nieuwe Maas en alle zich hieraan bevindende plaatsen tussen Rotterdam en Hoek van Holland aangebracht, gesigineerd E. Warffemius, Rotterdam 1937. Voor dit venster staan drie bronzen portretbustes opgesteld respectievelijk: L. van Zandvliet (initiatiefnemer voor het

stadion en bestuurslid N.V. Feijenoord), D.G. Van Beuningen (Commissaris van het stadionbestuur) en C.R.J. Kieboom (bestuurslid N.V. Feijenoord), de laatste gesigineerd met Verbon 1968. In de hal van de Maastrubune bevindt zich een bronzen van een voetballende man door de Rotterdamse kunstenaar Chabot gesigineerd met de tekst 'aan ons Feijenoord, haar leden 10 maart 1937'. In de hal hangt voorts een zwart marmeren gedenkplaat met de inscriptie: 'Moge U hen, die als trouwe sportmakers de club ontvielen, een ogenblik gedenken. R.V. en A.V. Feijenoord'.

Waardering.

In 1934-'36 in functionalistische stijl gebouwd ovaalvormig stadion 'De Kuip' van internationale afmetingen van algemeen belang vanwege architectuur- en bouwhistorische waarde vanwege de destijds grootste vrijdragende staalconstructie en nadrukkelijk zichtbaar gehouden toepassing ervan met horizontale delen van beton en de introductie van een bovenring. Tevens van belang vanwege cultuurhistorische waarde wegens referentie aan de verbreiding van de sportbeoefening en publieksfunctie en van stedenbouwkundige waarde vanwege beeldbepalende situering in de bocht van de Maas op de Zuidoever. Het stadion neemt bovendien een belangrijke plaats in binnen het oeuvre van de architecten J.A. Brinkman en L.C. Van der Vlugt.





BIJLAGEN H5

MOBILITEITSPLAN



Feyenoord City

COLOFON

Opdrachtgever

Gemeente Rotterdam | Stadsontwikkeling Rotterdam
Feyenoord

Productontwikkeling

Stadsontwikkeling Rotterdam
Feyenoord
OMA

Projectmedewerkers

Kees van Casteren
Arjen Kamphuis
Stephan Kersten
Paul Kortooms
Dennis Scherpenberg

Visualisatie en vormgeving

Stadsontwikkeling Rotterdam in samenwerking met OMA

Voor meer informatie:

Stadsontwikkeling Rotterdam | Feyenoord
Projectmanagers: Wilco Verhagen | Frank Keizer

Rotterdam, november 2016

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	5	BIJLAGE 1: EVENEMENTENSCENARIO'S	60
1.1 Aanleiding	5	BIJLAGE 2: ACTIEPLAN FEYENOORD	66
1.2 Doel	5	BIJLAGE 3: KRUISPUNTANALYSES	74
1.3 Werkwijze	5		
1.4 Leeswijzer	5		
2. KADERS	7		
2.1 Stedelijk Verkeersplan	7		
2.2 Gebiedsvisie Stadionpark	9		
2.3 Feyenoord City	11		
3. HUIDIGE SITUATIE	13		
3.1 De bereikbaarheid van de Kuip	13		
3.2 De bezoeker	15		
3.3 Verkeersregie	19		
4. MOBILITEITSSTRATEGIE FEYENOORD CITY	20		
4.1 Modal shift	20		
4.2 Belonen van gewenst gedrag	21		
4.3 Peakshaving: spreiden van bezoekers in de tijd	21		
4.4 Scheiden van bezoekersstromen	23		
5. UITWERKING	25		
5.1 Modal shift	25		
5.2 Belonen van gewenst gedrag	26		
5.3 Peakshaving	27		
5.4 Vergroten capaciteit en comfort middels fysieke maatregelen	31		
6. MOBILITEITSPROFIELEN	49		
6.1 Type evenementen	49		
6.2 Mobiliteitsscenario's	49		
7. MAATREGELEN	56		
8. FASERING	58		
9. VERVOLGPROCES	59		



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Met het Masterplan Feyenoord City laat Feyenoord zien dat zij voornemens is om de Stadiondriehoek en het gebied ten westen van de Veranda de komende jaren verder te ontwikkelen en daarmee invulling te geven aan de ambities van de door het college van B&W vastgestelde gemeentelijke gebiedsvisie Stadionpark (Rotterdam, september 2016). Woningbouw, divers commercieel programma, sport gerelateerde voorzieningen en een nieuw en groter stadion met 63.000 plaatsen maken onderdeel uit van het plan. Met een breed programma aan activiteiten in dit gebied, naast de bestaande functies en de te ontwikkelen Sportcampus, is een robuust mobiliteitsplan een vereiste.

De gebiedsontwikkeling Feyenoord City met het nieuwe Stadion aan de Maas ter hoogte van de huidige locatie van de Gamma biedt kansen en uitdagingen. Uitdagingen om alle bezoekers op een veilige, betrouwbare en comfortabele manier naar het stadion te krijgen. Kansen om hierbij een sprong te maken op het gebied van duurzame mobiliteit en te functioneren als katalysator van andere ruimtelijke ontwikkelingen en functies in het gebied.

1.2 Doel

Concrete doelen voor het mobiliteitsplan zijn:

1. Faciliteren van de gebiedsontwikkeling Stadionpark met bijbehorend stadion.
2. Beperken van de huidige overlast.

Daartoe is een mobiliteitsstrategie ontwikkeld met als belangrijke uitgangspunten:

- Optimaliseren met betrekking tot spreiding van bezoekers over:
 - de verschillende vervoerwijzen (modal split)
 - het tijdstip van reizen (peak shaving)
 - verschillende routes (ontvlechten)
- Waarborgen van de doorstroming van het hoofdwegennet.
- Beperken van de (parkeer)overlast in de omliggende gebieden.
- Waarborgen van een veilige verkeerssituatie.

1.3 Werkwijze

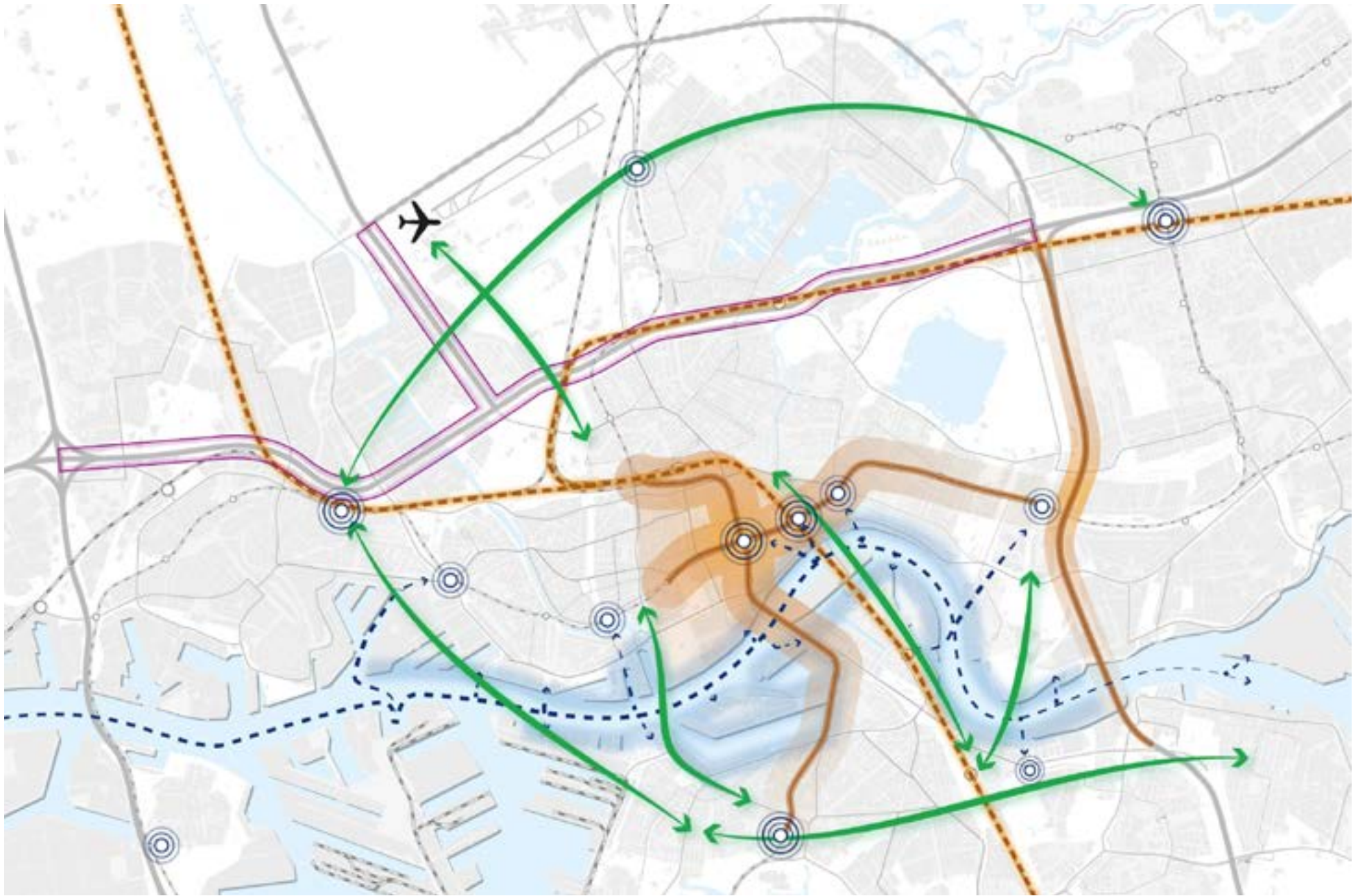
Begin 2016 is, tegelijk met de gebiedsvisie, een eerste versie van het mobiliteitsplan vrij gegeven voor participatie. In de aanloop naar de definitieve gebiedsvisie en het voorliggende definitieve mobiliteitsplan is een participatietraject doorlopen. Hierbij zijn diverse gesprekken gevoerd met omliggende bedrijven, omwonenden, Feyenoord, stadion Feijenoord en politie en zijn vragen met betrekking tot mobiliteit gesteld. Ook zijn de plannen gepresenteerd aan de gebiedscommissie IJsselmonde en de werkgroep verkeer in Feijenoord.

In een eerdere fase is er een enquête onder 4000 supporters van de Kuip gehouden (bron: Erasmus Universiteit Rotterdam, 2014) met betrekking tot hun mobiliteitsgedrag en de bereidheid dit te veranderen.

De verantwoording voor de getallen en maatregelen die in dit mobiliteitsplan genoemd worden (bijvoorbeeld het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen in de directe nabijheid van het stadion of maatregelen ten behoeve van het openbaar vervoer) kent zijn weerslag in verkennende gesprekken die met belangrijke stakeholders als de NS en RET gevoerd zijn.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk twee zullen om te beginnen de kaders beschreven worden waar binnen dit mobiliteitsplan tot stand is gekomen. Voor deze opgave is het immers van belang een relatie te leggen met de ambities uit het Stedelijk Verkeersplan, de gebiedsvisie Stadionpark en de planontwikkeling rondom Feyenoord City. In het derde hoofdstuk wordt beschreven hoe het verkeer tijdens een evenement in de Kuip momenteel geregeld wordt, met welke vervoerwijze bezoekers naar het stadion komen en welke knelpunten dit in de huidige situatie oplevert om van daaruit de stap te kunnen maken naar een mobiliteitsstrategie voor het nieuwe Stadion (hoofdstuk vier). In hoofdstuk vijf wordt deze strategie uitgewerkt en ontstaat er inzicht in het hele samenhangende pakket aan benodigde maatregelen die horen bij de planontwikkeling van Feyenoord City inclusief een nieuw stadion. Na hoofdstuk zes, waarin de robuustheid van dit maatregelenpakket getoetst is voor verschillende toekomstige evenementen, vindt in hoofdstuk zeven een onderverdeling plaats naar de partijen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering en realisatie van alle benodigde mobiliteitsmaatregelen. Als laatste worden in hoofdstuk acht en negen de fasering van het mobiliteitsplan in relatie tot de gebiedsontwikkeling én het vervolgproces beschreven.



2. KADERS

2.1 Stedelijk Verkeersplan

Het Stedelijke Verkeerplan speelt in op de verdichting van Rotterdam en de regio met nieuwe inwoners, meer arbeidsplaatsen en extra recreatieve voorzieningen. Mobiliteit is hierin geen doel op zich, maar randvoorwaardelijk voor een sterke economie, gezondheid en de ruimtelijke kwaliteit. Een beter evenwicht tussen de verschillende vervoerwijzen (voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto) én een betrouwbaar netwerk dat functioneert op stedelijk, regionaal en randstedelijk schaalniveau is daarbij essentieel.

Eén van de belangrijke opgaven daarbij is om Rotterdam-Zuid aan te sluiten op het regionaal openbaar vervoer netwerk in de stad. Afgezien van de Erasmuslijn, ontbreekt het op Zuid aan vitale regionale openbaar vervoer verbindingen. Een nieuw stedenbaanstation met de daarbij behorende verbindingen (loop- en fietsroutes vanuit de wijken en toeleidend openbaar vervoer) is hier een belangrijke stap in. Een nieuwe oost-westcorridor tussen Stadshavens – Hart van Zuid – Stadionpark en Erasmus Universiteit – draagt bij aan de aantrekkelijkheid van woonmilieus en vergroot de bereikbaarheid van het areaal aan potentiële arbeidsplaatsen in de regio voor mensen die op Zuid wonen.

Het geringe aantal mogelijkheden om de Maas met de fiets en/of het openbaar vervoer te kruisen, beperkt bewoners van Rotterdam-Zuid in hun toegang tot voorzieningen en in de werkgelegenheid. Daarnaast zorgt het gering aantal verbindingen ook voor dreigende capaciteitsproblemen voor het Maaskruisend openbaar vervoer als de metro en de tram. Meer vervoer over water is een belangrijke kans om de barrièrewerking van de rivier te verminderen. Maar ook het beter in de structuur opnemen van de Willemsbrug voor alle modaliteiten kan hier aan bijdragen. Voor Stadionpark betekent dit specifieke aandacht voor de Rosestraat en een doortrekking naar de Colosseumweg.

Andere belangrijke ambities uit het Verkeersplan betreffen het beter benutten van het water, een kwalitatief hoogwaardig en herkenbaar fietsnetwerk en goede ketenvoorzieningen (P+R plaatsen en fietsparkeervoorzieningen bij stations). Het zoveel mogelijk slechten van barrières voor de fiets in de stad (zoals het spoor op Zuid) is hierbij een belangrijke opgave. Stadionpark kan hierbinnen uitgroeien tot een nieuw stedelijk knooppunt in de metropoolregio.



2.2 Gebiedsvisie Stadionpark

Het Stadionpark ligt op een prominente plek in stad, maar kent met de door en langs het gebied lopende infrastructuur ook veel barrières. De ontwikkeling van het Stadionpark moet benut worden om een aantrekkelijkere rivieroever te creëren en de barrières op te heffen. Hiermee kan het Stadionpark de stads-wijken van Zuid een waterfront aan de rivier bieden en daarmee bijzondere woonkwaliteit toevoegen. Voor de ontwikkeling van het Stadionpark zijn in de gebiedsvisie de volgende ambities opgenomen:

1. Stadionpark als vrijetijdsgebied
2. Stadionpark als onderdeel van Rotterdam woonstad
3. Stadionpark als economische motor
4. Stadionpark als mobiliteitsknoop

Stadionpark moet een belangrijke recreatieve en sportieve rol voor de omgeving spelen. Goede verbindingen voor het langzaam verkeer naar de omgeving zijn daarbij cruciaal. Het slechten van de barrières van spoor, snelwegen, drukke verkeerswegen en bedrijfsterreinen is een essentiële opgave om het Stadionparkgebied goed te verankeren aan de omgeving en de potentie van de ligging aan de rivier ten volle te benutten. Met name de verbindingen met de gebieden aan de westzijde van het spoor worden sterk verbeterd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de hoogteligging van Feyenoord City en de verhoogde rondgang van het nieuwe stadion, die in het gebied zelf weer aansluiten op maaiveld. Hiermee kunnen nieuwe verbindingen worden gecreëerd bij de kruising 2e Rosestraat (naar Parkstad en Afrikaanderwijk) en bij de Riederlaan. Het Stadionviaduct behoeft op niet al te lange termijn vervanging. Dit biedt kans voor meer ruimte voor de voetganger en de fietser. Vanaf deze route zullen de toegangen het gebied in worden verbeterd.

Het Maasparcours vormt een belangrijke verbinding in het Waterfront en deze wordt fors verbeterd. Met de stadionontwikkeling en de daarin opgenomen continue route langs het water wordt de aansluiting langs de oever naar het Mallegat gerealiseerd. Met de extra brug vanaf het Eiland van Brienoord wordt ook de route aan de oostzijde aantrekkelijker en is de oever langer te volgen. Naast deze extra kortsluitingen in de route zal het aantrekkelijker maken, vergroenen en verlevendigen van de rivieroever bijdragen aan een verbeterde beleving van het Maasparcours.

Gebiedsontsluiting

De bereikbaarheid van het gebied is belangrijk voor de ontwikkelmogelijkheden. Het gebied kent een goede bereikbaarheid voor de auto. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is redelijk met de langskomende tramlijnen, maar een verbetering is wenselijk: zowel voor het gebied als voor Rotterdam-Zuid. In het Stedelijk Verkeerplan zijn een nieuwe oostelijke oeververbinding, hoogwaardig openbaar vervoer over de Willemsbrug en de Rosestraat en een nieuw stedenbaanstation geagendeerd (zie paragraaf 2.1). Zij kunnen de bereikbaarheid van het gebied fors verbeteren.

De auto-ontsluiting van de gehele gebiedsontwikkeling vindt voornamelijk plaats via de bestaande hoofdstructuur. De buitenring (met op de Olympiaweg een aangepast profiel) ontsluit het intensieve recreatieve programma, wat zijn adres met name aan de Olympiaweg kent. De woningbouw in de sportcampus en Stadiondriehoek wordt ontsloten via de aangepaste Coen Moulijnweg.

De Stadionweg is een belangrijke en onmisbare invalsweg voor de stad. Tegelijk is een betere verbinding tussen Sportstad en het Waterfront gewenst. De ongelijkvloerse verbinding over de Stadionweg ter hoogte van het nieuwe Stadion vormt een goede verbinding tussen het station, de achterliggende wijken en het Waterfront. Met een aantrekkelijkere route aan beide kanten van de Stadionweg, kan ook de huidige oversteek ter hoogte van de Puck van Heelstraat een prima verbinding tussen Sportstad en Waterfront vormen. Aan de rand van het projectgebied kan een doorkoppeling van de Rosestraat met de Collosseumweg een goede verbetering van de autobereikbaarheid betekenen. De structuur van Rotterdam-Zuid wordt fors verbeterd en de kruising Laan op Zuid/Rosestraat kan veel beter functioneren, hetgeen ook de bereikbaarheid van het Stadionpark ten goede komt.

Voor de fiets wordt gebruik gemaakt van de door het gebied lopende stedelijke fietsroutes, met als toevoeging de route over de binnenring om het recreatief programma te bereiken (zie gebiedsvisie Stadionpark). Waar nodig zullen verbeteringen vanuit comfort of veiligheid worden aangebracht.



2.3 Feyenoord City

Het mobiliteitsplan kent een grote samenhang met het concept Masterplan Feyenoord City. Er is sprake van een driehoek waarin de producten tot stand zijn gekomen: Masterplan, mobiliteitsplan en parkeerstudie. Het Masterplan Feyenoord City vult de ambities van de gebiedsvisie Stadionpark verder in. De ambities van Feyenoord City zijn:

- het verbinden van de omliggende wijken;
- realisatie van een nieuw icoon aan de Maas;
- transformatie van de publieke ruimte;
- trigger zijn voor een duurzame impuls op Rotterdam Zuid;
- creëren van nieuw ontwikkelpotentieel;
- verbeteren van de mobiliteit voor langzaam- en autoverkeer.

Voor Feyenoord City wordt ingezet op een aantrekkelijk gebied met een divers programma en een aantrekkelijke openbare ruimte. Binnen Feyenoord City zijn daarbij 5 deelprojecten te onderscheiden: het nieuwe Stadion, de herontwikkelde Kuip, de Strip, de Urban Bridge en de driehoek rond de Kuip. Er is sprake van een gemixt programma en met veel ruimte voor woningbouw (ca 1.600 woningen) en 76.000 m² commercieel en maatschappelijk programma.

Verbindingen zijn zeer belangrijk in het Masterplan. De barrières over het spoor worden geslecht in het verlengde van de Riederstraat en bij de Rosestraat, waar een voorname entree van het station en het gebied komt. Daarnaast worden doorlopende routes vormgegeven die de langzaam stijgende Strip (dak van parkeergarage die vanaf de Kuip oploopt van één naar drie verdiepingen bij de Stadionweg) en hoogliggende concourse van het nieuwe Stadion gebruiken. Bij het nieuwe Stadion komt aan de rivierzijde een doorlopende langzaam verkeeroute langs het water en ook een aanlegplaats voor vervoer over water.

Parkeren en fietsparkeren zijn in het masterplan op diverse plekken gesitueerd, op locaties passend bij het programma dat deze voorzieningen nodig heeft. Voor evenementdagen is een specifieke strategie opgezet om zoveel mogelijk dubbelgebruik te laten plaatsvinden. De parkeervoorzieningen zijn op verschillende locaties in het gebied verspreid, waarmee ook voor zowel autoverkeer als fiets de aanrijdroutes gespreid worden en de voorzieningen uit verschillende richtingen goed te bereiken zijn.



LAAN OP ZUID

STADIONWEG



COEN MOULINWEG

OLYMPIEWEG

A16

A16

VAANWEG

IJSELIJNONSE RAADWEG

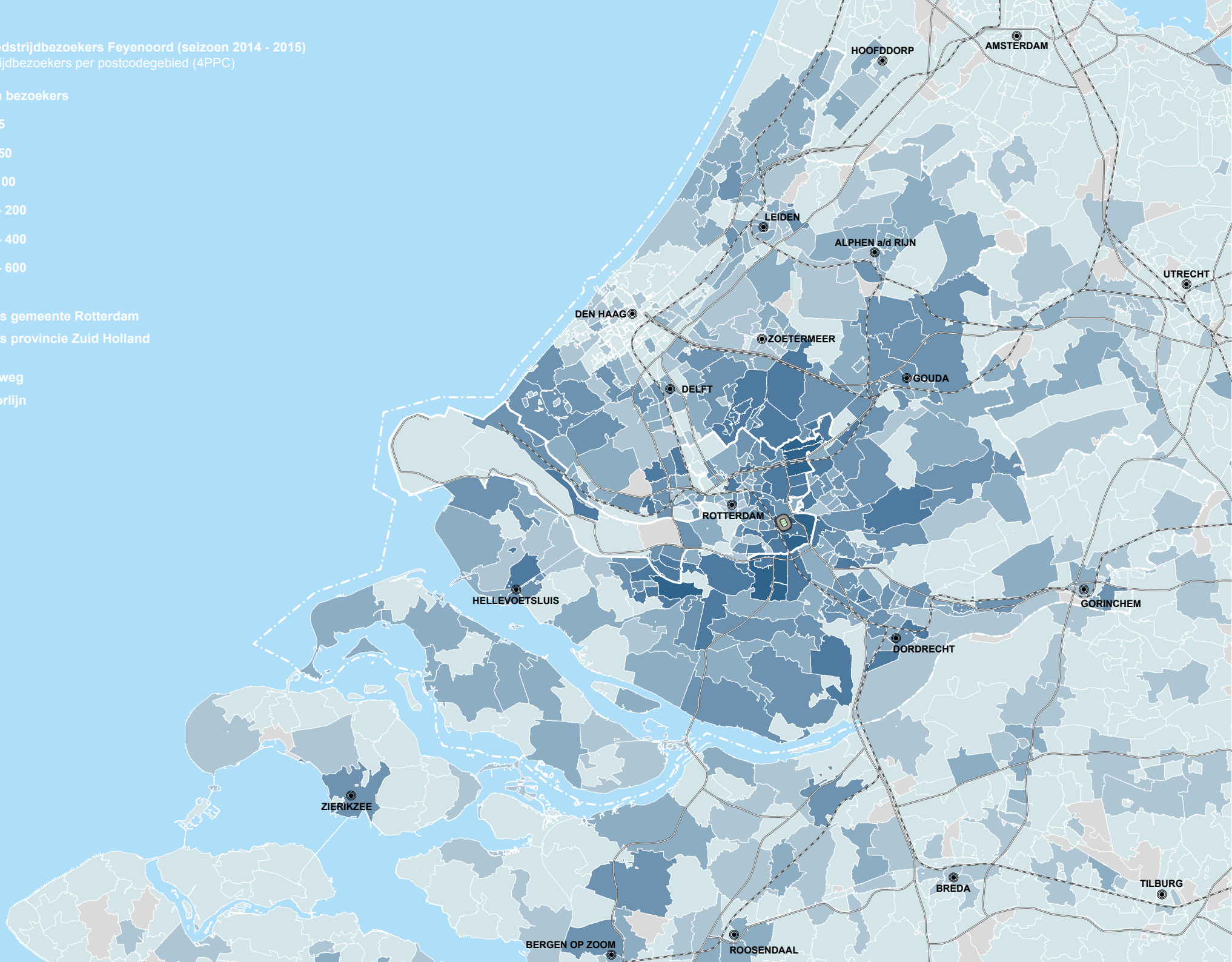
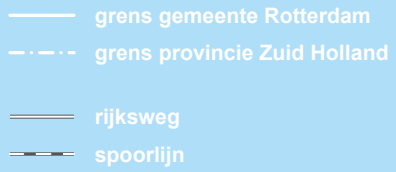
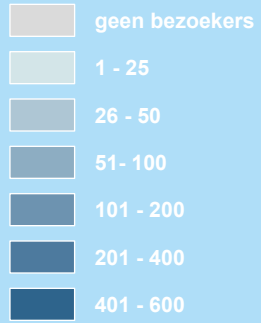


3. HUIDIGE SITUATIE

3.1 De bereikbaarheid van de Kuip

De Kuip is een voetbalstadion met een theoretische capaciteit van 51.000 zitplaatsen. Vanuit veiligheidsoverwegingen worden maximaal 47.000 plaatsen beschikbaar gesteld voor bezoekers. Ingeklemd tussen het NS-spoor en de tram over de Stadionweg, op steenworp afstand van de watertaxihalte én met een directe ontsluiting vanaf de A16 voor autoverkeer lijkt het huidige stadion in de Stadiondriehoek goed bereikbaar. De praktijk is echter weerbarstiger. De organisatie van grote evenementen in De Kuip leiden met enige regelmaat tot overvolle treinen, gedrang op de tramhaltes, vele wild geparkeerde fietsen in de openbare ruimte, congestie op het wegennet en parkeerproblemen en daarbij komende overlast die als zodanig door bewoners, ondernemers en bezoekers ervaren wordt.

Spreiding wedstrijdbezoekers Feyenoord (seizoen 2014 - 2015)
Aantal wedstrijdbezoekers per postcodegebied (4PPC)



3.2 De bezoeker

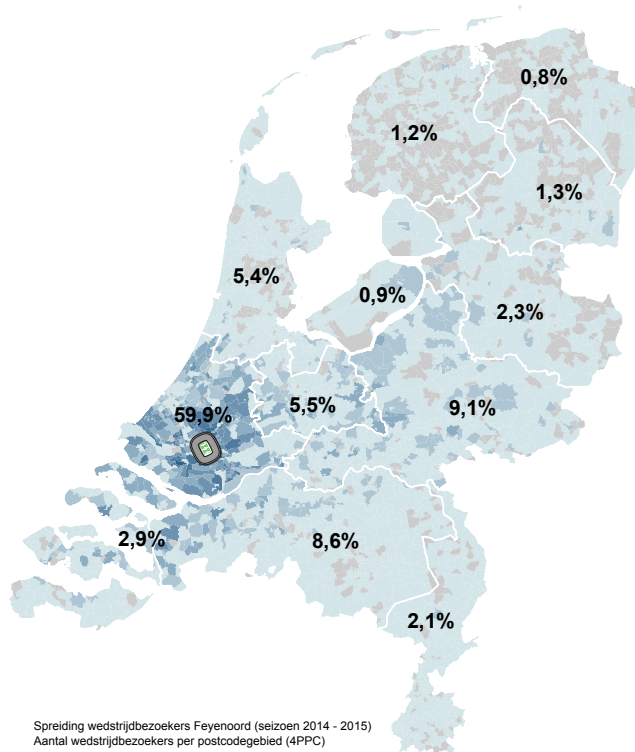
Om inzicht te krijgen in de herkomsten, vervoerswijzekeuze en bezoektijden van de huidige bezoeker is met hulp van de marketing afdeling van Feyenoord de kaartverkoop voor Feyenoordwedstrijden van het seizoen 2014-2015 geanalyseerd en heeft de Erasmusuniversiteit in november 2014 een enquête gehouden onder 50.000 supporters van Feyenoord. Hieronder volgen de belangrijkste conclusies.

Herkomst

De herkomst van de bezoeker verschilt per evenement. Van supporters van Feyenoord is bekend dat zij uit heel Nederland komen. Een analyse van de

postcodegegevens laat zien dat 50% van de bezoekers van een wedstrijd van buiten de regio Rotterdam (met name Brabant, Zeeland en de Randstad) komt. Er komen substantiële aantallen bezoekers uit delen van Rotterdam, maar er komen ook zeker zoveel bezoekers uit de randgemeentes. 25% van de vaste Feyenoordsupporters woont op fietsafstand (10 km) van De Kuip.

Uit gegevens van de KNVB blijkt dat de geografische spreiding van interland-bezoekers groter is dan die van Feyenoordsupporters. Er komen meer mensen van verder weg naar de Kuip.



HUIDIGE SITUATIE



auto



auto + OV pendel



openbaar vervoer



georganiseerd vervoer



fiets



voetganger

27.850 personen

3.750 personen

9.800 personen

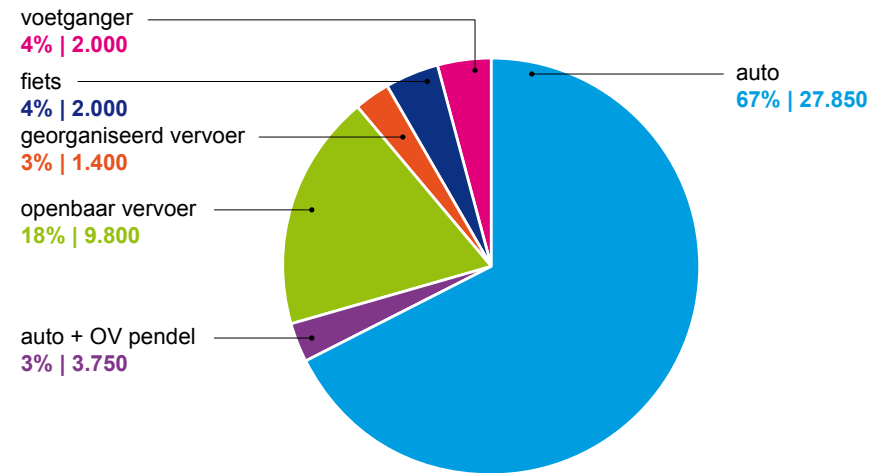
1.400 personen

2.000 personen

2.000 personen

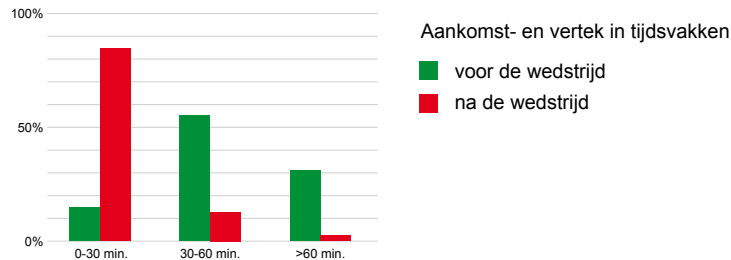
totaal aantal personen

46.800



Aankomst en vertrek

Feyenoord voetbalt haar thuiswedstrijden momenteel meestal in het weekend of door de weeks in de avonduren. De aanvangstijden zijn op zondag 12.30, 14.30, 16.30 uur, op zaterdag om 19.45 uur en 19.00 of 21.00 uur op doorde-weekse dagen. Ongeveer 30% van de supporters van Feyenoord zegt meer dan een uur voor aanvang van de wedstrijd aanwezig te zijn in het gebied. De rest (60-70%) komt op het laatste moment aan bij het stadion. Deze piek is nog groter na afloop van de wedstrijd. Dan vertrekt 85% van de bezoekers in het eerste half uur.



Dit gedrag resulteert in veel mensen die zich tegelijkertijd op de weg of in het openbaar vervoer begeven met bijbehorend oponthoud en gebrek aan comfort tot gevolg.

Modal split: bezoekers voetbalwedstrijd verdeeld over de verschillende vervoerswijzen

Auto

Uit het onderzoek van de Erasmus Universiteit en uit waarnemingen van de verkeerspolitie blijkt dat 60 tot 70% van de huidige bezoekers met de auto naar het stadion komt. Bij een uitverkocht stadion en een gemiddelde bezetting van 2,5 personen per auto betreft dit 11.000 tot 13.000 auto's. De capaciteit van de "officiële" parkeerplaatsen P1 t/m P9 en het tijdelijk parkeren op de Olympiaweg bedraagt tezamen circa 5000 plaatsen. Een klein deel van de bezoekers parkeert de auto op het evenementenparkeerterrein Beverwaard of een andere P+R (gemiddeld ca 1500 auto's). De rest van de bezoekers die met de auto naar het stadion komt parkeert deze dus in de omliggende wijken (circa 6000 auto's).

OV

Ondanks de goede ontsluiting met het openbaar vervoer komt slechts 20% van de Feyenoord supporters in de huidige situatie rechtstreeks met de trein en de tram naar het stadion. NS zet in de meeste gevallen vanaf Rotterdam Centraal extra treinen in om bezoekers van en naar het stadion te brengen. Afhankelijk van het type evenement doen zij dat twee á drie uur van te voren

en één á anderhalf uur na afloop. Bij een gemiddelde competitiewedstrijd vervoert de NS 5000 tot 5500 supporters. Het maximaal aantal bezoekers dat NS in het verleden bij een concert naar de Kuip heeft weten te vervoeren bedroeg 12.000. De RET doet hetzelfde en laat aanvullend op lijn 23, vijftien extra trams rijden. Tien daarvan pendelen tussen Rotterdam Centraal en de Kuip (lijn 12) en vijf pendelen tussen het evenemententerrein / P+R Beverwaard en de Kuip. Hiermee vervoert de RET ongeveer 4500 supporters. Daarnaast stappen enkele honderden supporters uit en in bij de tramhalte op de Bree (lijn 20 en 25). De capaciteit van lijn 12 is met het huidige beschikbare materieel en de huidige dienstregeling grotendeels benut. Lijn 2, 20 en 25 hebben nog restcapaciteit. Onder voorwaarde van een hogere frequentie (te behalen door infrastructurele maatregelen en/of meer materieel) is groei van het aantal bezoekers dat met de tram naar het stadion wil komen mogelijk. Als laatste is er een kleine groep supporters die met georganiseerd busvervoer of vervoer over water naar de wedstrijd komt.

Fiets

Het fietsgebruik onder stadionbezoekers is eveneens laag. Hoewel 25% van hen op fietsafstand van het stadion woont, komt – afhankelijk van de weersomstandigheden – gemiddeld 5% van de supporters werkelijk op de fiets naar de Kuip. Naast de fysieke barrière van het spoor en het gebrek aan een goede directe fietsverbinding naar Kralingen en Alexander in het weekend, omdat het fietsveer dan niet vaart, is het gebrek aan voldoende goede fietsparkeervoorzieningen de grootste belemmering om met de fiets naar het stadion te gaan.

Gedragsverandering

De uitkomsten van de door de Erasmus Universiteit gehouden enquête bieden drie belangrijke aanknopingspunten voor dit mobiliteitsplan en mogelijke gedragsverandering van bezoekers van het nieuwe Stadion:

1. 44% van de ondervraagden heeft aangegeven een andere vervoerwijze te willen overwegen.
2. Comfort (47%), reistijd (26%) en flexibiliteit (10%) zijn de belangrijkste redenen om dit te gaan doen. Hierbij zijn geen grote verschillen te zien tussen mensen die met de auto komen en mensen die met andere modaliteiten komen
3. Ruim 62% van de geënquêteerden is, om verschillende redenen, bereid om eerder naar het stadion te komen. 32,5% van de mensen is bereid om later te vertrekken. Goedkoper parkeren bij langere verblijfsduur, Feyenoord gerelateerde activiteiten of andersoortige activiteiten en voldoende horecafaciliteiten worden aangegeven als redenen om de totale verblijfsduur in of rond het stadion langer te laten duren.



P6C

P6G

P4

P3

P2

P6

P1

3.3 Verkeersregie

Om het verkeer in goede banen te leiden wordt bij evenementen samengewerkt met verschillende stakeholders op het gebied van mobiliteit als Rijks-waterstaat, NS/ProRail, RET, gemeente Rotterdam en de KNVB. De Security Management Group (SMG) – dochteronderneming van Feyenoord - is verantwoordelijk voor de praktische organisatie (inzet verkeersregelaars) en regelt de communicatie. De regie ligt momenteel in handen van de verkeerspolitie. Het centrale punt vanuit de verkeersregie is het Van Zandvlietplein bij de kruising Stadionweg, JF Kennedylaan, Coen Moulijnweg en Stadionlaan. Dit punt moet blijven 'draaien' om het gebied bereikbaar te houden en bijvoorbeeld terugslag richting de snelweg te voorkomen.

De instroom van het verkeer wordt gestuurd door middel van het tijdelijk afsluiten van wijken (Sportdorp, Zomerland) en wegen (delen van de Stadionweg, Coen Moulijnweg en Olympiaweg). Menig Feyenoordsupporter is hier van op de hoogte en weet zijn weg te vinden rondom de Kuip. Als er zich problemen of stagnaties voordoen dan worden zij veelal veroorzaakt door bezoekers die minder bekend zijn, de navigatie volgen en al zoekende in de verkeersstromen rondom het stadion terecht komen. Een andere factor die voor oponthoud zorgt zijn de huidige busprocedures. Supporters en de spelers van de uit spelende partij die met de bus naar de Kuip komen worden begeleid door een cordon politiemotoren. Vanwege een beperkt aantal alternatieve routes rijden zij over dezelfde wegen als waarover de Feyenoordsupporters met hun auto naar het stadion rijden. Een aantal van de motoragenten die de geclusterde bussen begeleiden, rijden vooruit en zetten bij de komende kruispunten het verkeer stil, om hen zo de ruimte te geven om direct door te kunnen rijden. Op sommige kruispunten staat het verkeer daardoor meer dan vijf minuten stil. Uitgaande van een maximum van drie clusters met supporters kan de vertraging oplopen tot meer dan een kwartier.

Belangrijk uitgangspunt bij de uitstroom is het "kwadrantensysteem" waarlangs het verkeer via de windrichtingen van het stadion weg geleid worden. Ondanks alle inzet leidt de uitstroom regelmatig tot problemen door het grote aantal auto's dat het gebied in korte tijd wil verlaten en de beperkte rek in de afrijcapaciteit van de toeleidende wegen (Stadionweg en IJsselmondse Randweg) naar de A16 en de A15. De IJsselmondse Randweg heeft in de huidige situatie wel een grotere restcapaciteit dan de Stadionweg.

Conclusie

Ondanks de schijnbaar optimale bereikbaarheid van de huidige Kuip leidt de organisatie van een evenement momenteel tot problemen in de omliggende gebieden, op de weg en in het openbaar vervoer. Dit is ook te zien in de participatie, waar klachten over parkeren in de omliggende wijken en bedrijventerreinen met bijbehorende overlast (wildplassen, blokkeren nooddeuren, et cetera) naar voren zijn gekomen. Sommigen nuanceren dit en geven aan dat de overlast voor hen acceptabel is. Maar er zijn ook klachten over de bereikbaarheid en filevorming.

De belangrijkste oorzaken van deze problemen zijn:

- het gewoontegedrag en een ingesloten vanzelfsprekendheid van bezoekers om met de auto naar een evenement te gaan (in combinatie met onaantrekkelijkheid alternatieven);
- een korte periode waarin veel bezoekers – bij gebrek aan activiteiten in en om het stadion – naar het stadion gaan en deze na afloop weer verlaten;
- onderbenutting van de spoorcapaciteit van het openbaar vervoer;
- een gebrek aan goede fietsvoorzieningen;
- kruisende stromen en afsluitingen.

4. MOBILITEITSSTRATEGIE FEYENOORD CITY

Redenerend vanuit de ambities van Feyenoord City om van Stadionpark een dynamisch gebied te maken waar het prettig verblijven is en waar bezoekers van evenementen snel en comfortabel naar toe kunnen reizen, kent de mobiliteitsstrategie voor Feyenoord City en evenementen in het nieuwe Stadion op hoofdlijnen vier belangrijke pijlers:

- het bewerkstelligen van een modal shift;
- belonen van gewenst gedrag;
- peak shaving: spreiden van bezoekers in de tijd;
- het scheiden en spreiden van bezoekersstromen.

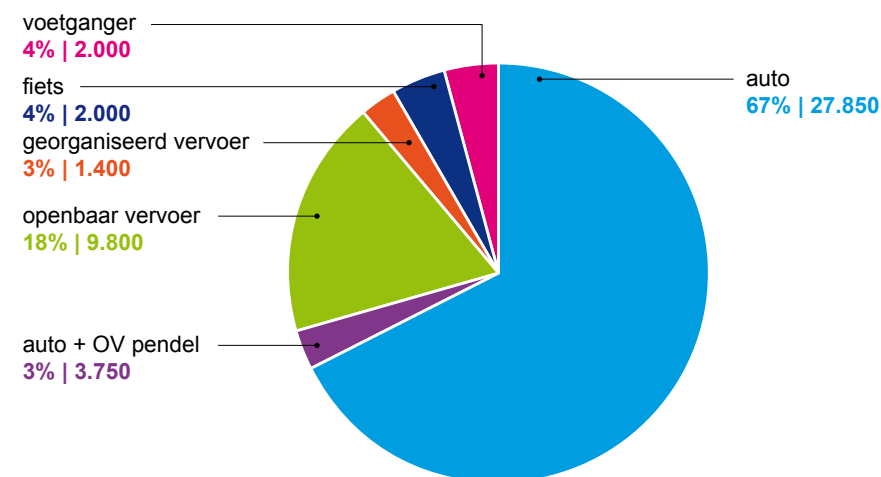
4.1 Modal shift

In lijn met het Stedelijk Verkeersplan wordt de groei van de automobilititeit zoveel als mogelijk in de hand gehouden door maximaal in te zetten op de trein, tram, bus (in volgorde van de modaliteit met de grootste vervoerscapaciteit) en de fiets en door het parkeren (zowel in het gebied voor bijvoorbeeld de VIPS als op afstand) als sturend instrument in te zetten. Dit sluit aan bij de doelstelling voor Feyenoord City om het gebied aantrekkelijk te maken voor bezoekers en de kwaliteit van het openbaar gebied te verbeteren.

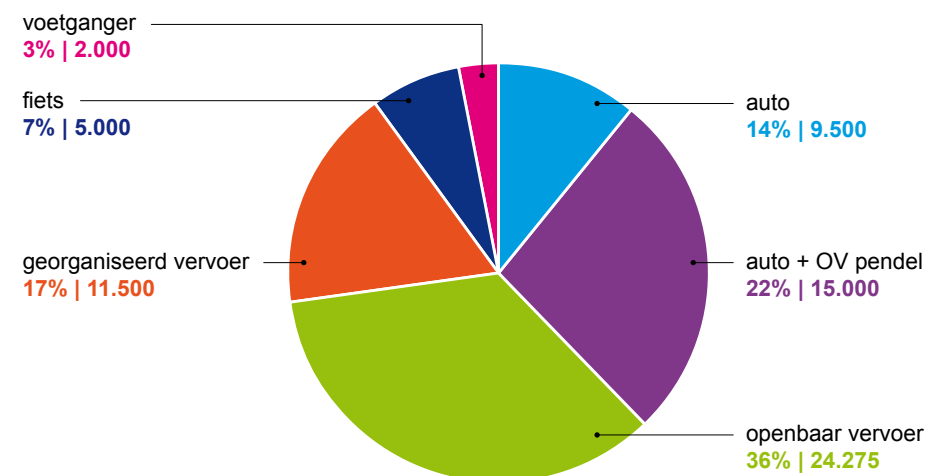
Concreet wordt ingezet op het stimuleren en aantrekkelijk maken van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Met een stedenbaanstation, nieuwe tramverbindingen en tramhaltes gekoppeld aan de entrees van het gebied en aantrekkelijke looproutes naar de bestemming wordt het openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt. Voor de fiets zullen voldoende fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd, gekoppeld aan de aanrijroutes vanuit de verschillende richtingen en dichtbij de bestemmingen. Voor het parkeren wordt ingezet op parkeren op afstand en geconcentreerde betaalde parkeervoorzieningen in het gebied.

Met de groei van de stadioncapaciteit is het noodzakelijk een behoorlijk verschuiving in de modal split te realiseren. Het is een onwenselijke opgave voor zoveel extra bezoekers parkeervoorzieningen dichtbij het nieuwe Stadion te realiseren. Het betekent een te grote aanslag op de bereikbaarheid en leefbaarheid van Zuid tijdens de evenementen (die in de toekomst ook nog eens vaker zullen voorkomen). Met Feyenoord zijn afspraken gemaakt over het beïnvloeden van de modal split van hun bezoekers.

Huidige situatie



Toekomstige situatie



4.2 Belonen van gewenst gedrag

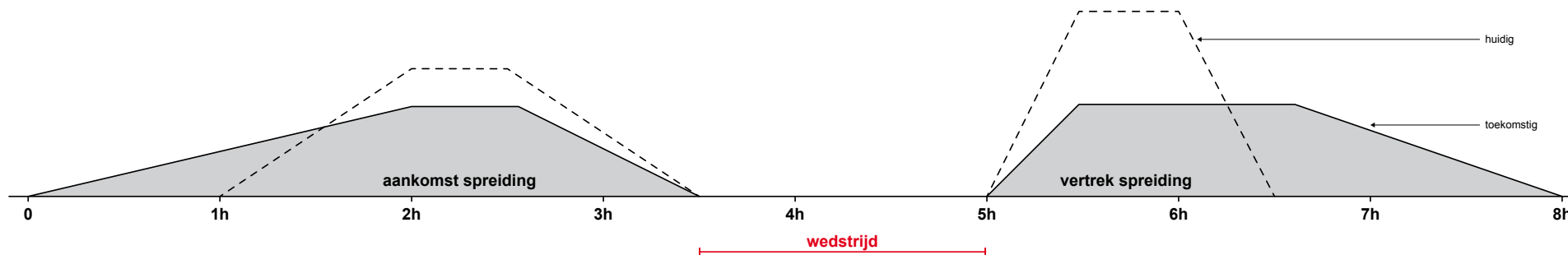
De bouw van een nieuw stadion en de verhuizing van de club naar deze nieuwe voetbaltempel aan de Maas is een mooie aanleiding om bezoekers bewust te maken van mogelijk andere vervoerswijzen en hen te verleiden om daar gebruik van te maken. Om daadwerkelijk tot gedragsverandering over te gaan, moet er een interventie plaats vinden op de volgende drie aspecten: prijs, snelheid en comfort.

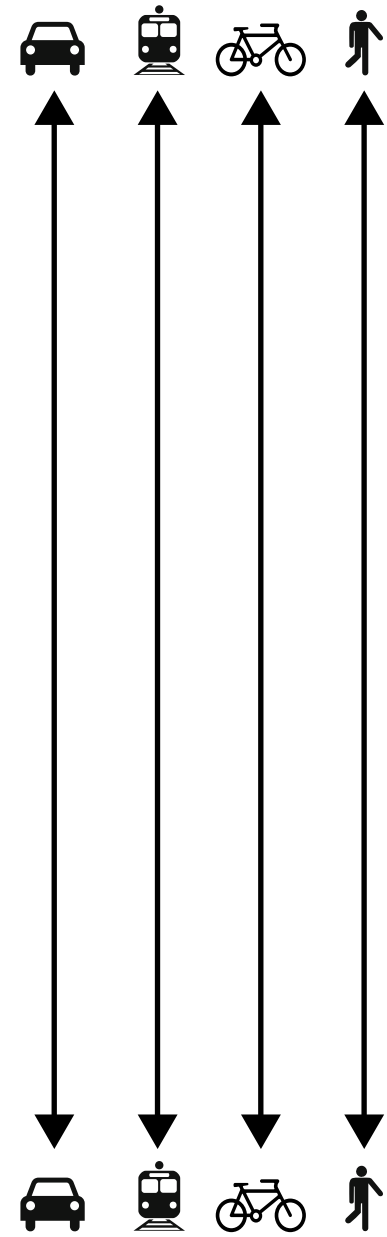
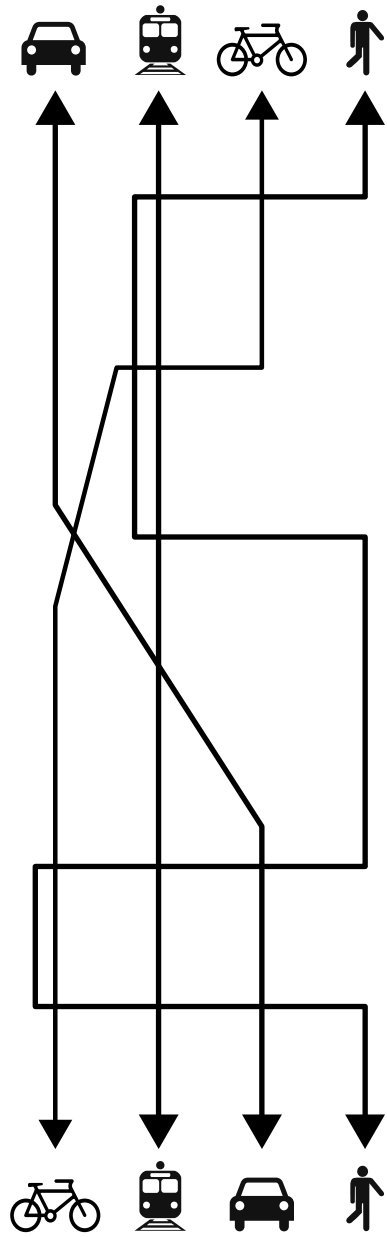
Organisatorische veranderingen maken het daarnaast mogelijk om sterker te sturen op gedragsverandering. De mobiliteitsstrategie is dan ook geënt op zowel 'sturen' als 'verleiden' door fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer en de mensen die hun auto op afstand hebben geparkeerd voor hun mobiliteitsgedrag te belonen.

4.3 Peakshaving: spreiden van bezoekers in de tijd

Wanneer een deel van de 63.000 bezoekers eerder naar het stadion komt of later vertrekt (peak shaving), vermindert dit de drukte in het openbaar vervoer en de druk op het wegennet. Een belangrijke randvoorwaarde voor peak shaving is dat er meer te doen moet zijn voor en na een evenement. In de huidige situatie is al te zien dat de horecagelegenheden rond het stadion op evenementdagen vol zitten.

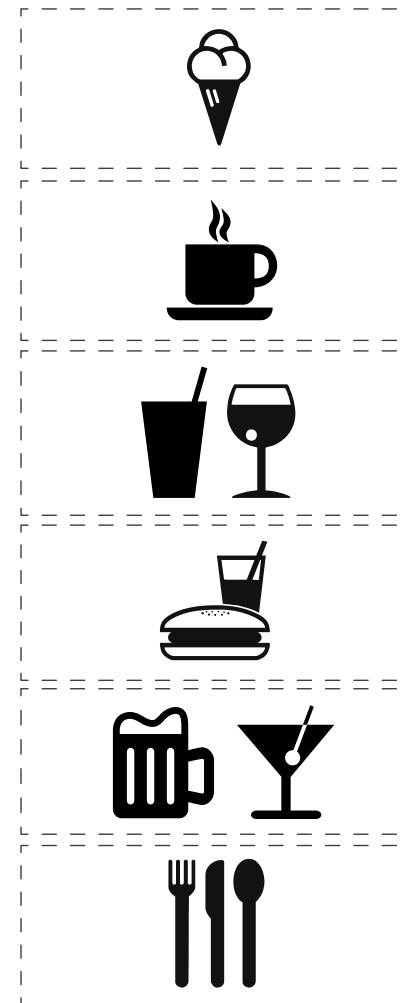
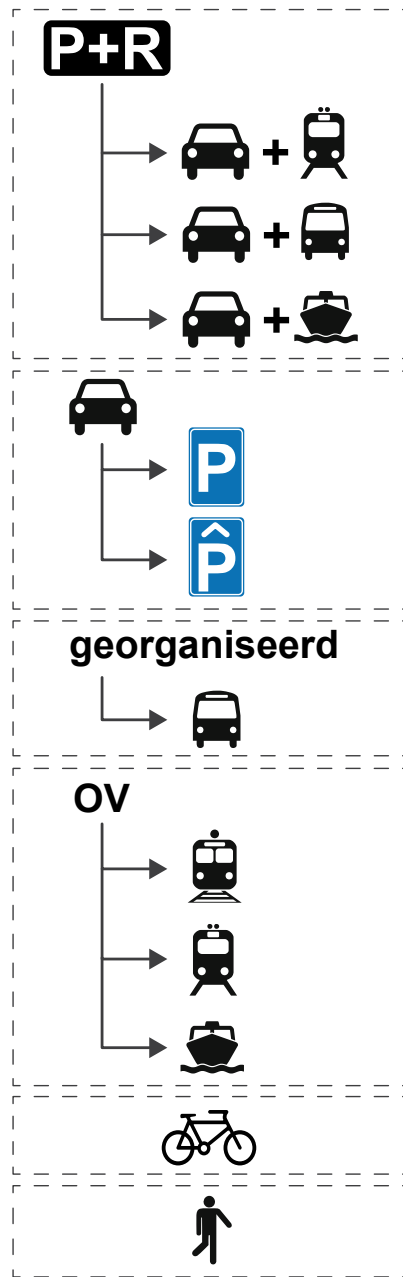
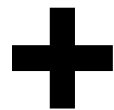
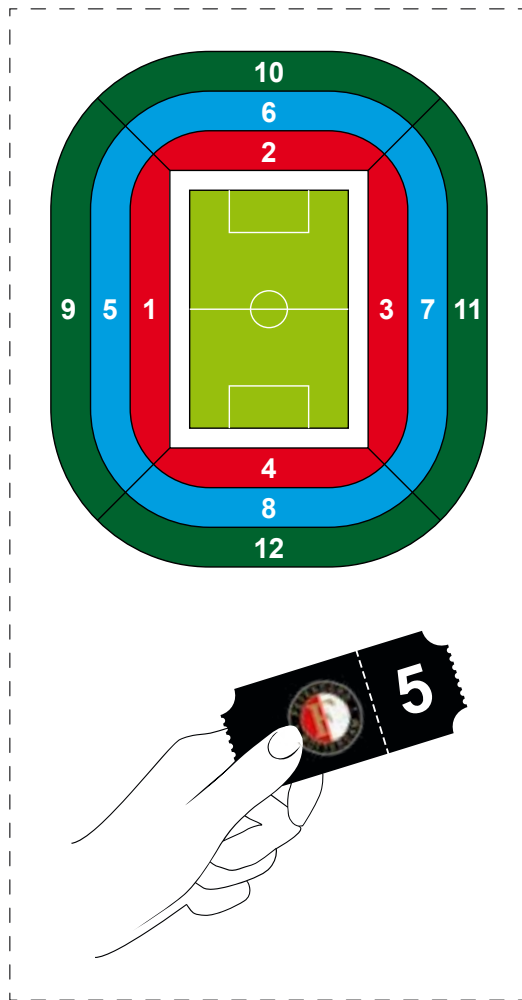
Peak shaving heeft meerdere positieve kanten. Allereerst een aantrekkelijkere totaalbeleving voor de bezoeker door een kortere en/of comfortabelere reis, in combinatie met een breder bezoek dan alleen een voetbalwedstrijd. Daarnaast heeft peak shaving ook een aantal grote financiële voordelen voor de omzet in het Stadionparkgebied. Bezoekers zijn langer in het gebied en de uitgaven zullen toenemen. Als laatste is relatief minder trein- en tram materieel nodig om bezoekers te vervoeren hetgeen een positief effect heeft op de exploitatiekosten.





4.4 Scheiden en spreiden van bezoekersstromen

Om er voor te zorgen dat bezoekers van een evenement in het stadion, maar ook de mensen die met andere motieven in de omgeving van het nieuwe Stadion moeten zijn zo min mogelijk last van elkaar hebben, is het noodzakelijk om de verschillende bezoekersstromen die met het openbaar vervoer, de fiets, de auto of te voet komen zoveel mogelijk van elkaar te scheiden. Dit kan een verticale scheiding zijn (denk bijvoorbeeld aan een brug over de Stadionweg van het nieuwe Stadion naar het station), maar ook een horizontale waarbij routes van elkaar gescheiden zijn en voorzieningen als openbaar vervoerhaltes, parkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen verspreid in het gebied liggen.



5. UITWERKING

De strategie uit hoofdstuk 5 heeft een concrete uitwerking om tot de gewenste bereikbaarheid voor het gebied te komen. Mensen veranderen hun gedrag niet zo maar. In dit hoofdstuk staan de maatregelen benoemd die ingezet zullen worden. De komende jaren worden gebruikt om de maatregelen uit te proberen en zo nodig bij te sturen.

5.1 Modal Shift

De modal shift is een resultante van de ambities om bezoekers beter te spreiden over de verschillende vervoerwijzen, kansen omtrent het fietsgebruik te benutten (zie paragraaf 3.2) en de bestaande capaciteit van het spoor, de tram en de rivier optimaler in te zetten. Om de vervoerswijzekeuze van de bezoekers daadwerkelijk te veranderen wordt met name op combitickets ingezet. Daarbij wordt specifieke actie ondernomen om ook het georganiseerd busvervoer meer in te zetten. Als laatste moet ook de kwaliteit van de alternatieven voldoende zijn om mensen tot een andere keuze te bewegen.

Combi-tickets

Eén van de belangrijkste maatregelen die Feyenoord gaat nemen om de gewenste modal shift te bewerkstelligen en de leefbaarheid in de omgeving van het nieuwe Stadion in de toekomst te waarborgen is het koppelen van alle tickets aan de wijze waarop bezoekers naar het stadion komen. Bezoekers kunnen die eenvoudig via een online reserveringssysteem bij Feyenoord kopen. Tegelijkertijd krijgen zij toegang tot een service die hen op de dag van het evenement een reisadvies en real time informatie verstrekt over bijvoorbeeld de drukte op de weg of in het openbaar vervoer, beschikbaarheid van vrije parkeerplaatsen et cetera. Om het gebruik van duurzame alternatieven voor de auto te stimuleren geeft Feyenoord korting op de toegangs- of seizoenkaart als supporters op de fiets of met het openbaar vervoer naar het stadion komen.

Bij het aanschaffen van een toegangskaart voor het nieuwe Stadion dient de koper direct een vervoerswijzepakket te kiezen. Bij voldoende capaciteit is de vervoerswijze tot enkele uren voor aanvang van het evenement te wijzigen. Zodoende weet Feyenoord van te voren hoeveel bezoekers op welke vervoerswijze naar het stadion komen en kan zij hier de inzet van bijvoorbeeld verkeersregelaars op afstemmen. Met de combikaart krijgen bezoekers zowel digitaal toegang tot de tram, trein, waterbus, parkeergarage of fiets als ook het stadion zelf. Het voordeel voor bezoekers is dat zij zodoende verzekerd zijn van een parkeerplek, plaats op de boot of stallingsruimte in de bewaakte

fietsenstalling. Wanneer bezoekers bij de entree digitaal kunnen aantonen dat zij met hun persoonlijk aangeschafte vervoerbewijs naar het stadion zijn afgereisd, dan worden zij toegelaten tot het nieuwe Stadion. Zo niet, dan zullen zij zich moeten melden bij de afdeling Service en Tickets en kan de toegang, bij herhaald misbruik van het combi-ticket, voor die betreffende wedstrijd ontzegd worden.

Georganiseerd busvervoer

Feyenoord zet in op een forse groei van georganiseerd groepsvervoer (maximaal 10.000 bezoekers) en gaat daar organisatorisch actief op sturen door:

- het vervoer te koppelen aan een entreebewijs van het stadion;
- de samenwerking met de amateurpartners door heel Nederland te intensiveren (uitgangspunt is dat vanaf die locaties bussen gaan rijden);
- doelgroepen te benaderen;
- een partij in te schakelen die ervaring heeft met het georganiseerd busvervoer bij evenementen;
- met de ontwikkeling van Feyenoord City te kijken naar dagarrangementen.

Kwaliteit van de alternatieven

In paragraaf 5.4 wordt uitgewerkt hoe de kwaliteit van het openbaar vervoer en fiets wordt vergroot en aantrekkelijker gemaakt door fysieke maatregelen. Feyenoord stuurt daarbij op toename van het gebruik van de trein, tram en vervoer over water (niet alle beschikbare capaciteit wordt benut) door invoering van eerder genoemde combi-tickets. Daarnaast is zij inmiddels in gesprek met de NS en RET over langere openingstijden van het huidige NS-station Stadion en de momenten waarop zij extra of langer materieel nodig hebben om meer capaciteit en hogere frequenties te kunnen aanbieden.

5.2 Belonen van gewenst gedrag

Dit deel van de mobiliteitsstrategie voor het nieuwe Stadion van Feyenoord, dat onder de noemer van mobiliteitsmanagement geschaard kan worden, heeft als doel om de alternatieven voor het autogebruik te stimuleren. Mobiliteit als een service is een belangrijk uitgangspunt. Diverse maatregelen uit de voorgaande paragraaf dragen al in grote mate bij aan een positieve beïnvloeding van toekomstig mobiliteitsgedrag. Prijs is een andere belangrijk sturend element.

Om het nieuwe Stadion op een duurzame manier bereikbaar te maken dient mobiliteitsmanagement een essentieel onderdeel van de dagelijkse bedrijfsvoering en exploitatie te worden. Dit vraagt om maatwerk. In deze fase van planvorming en bij gebrek aan ervaringen is echter nog niet exact bekend welke maatregelen het meeste draagvlak genieten onder supporters en welke het grootste effect genereren. Om die reden zal er – in samenwerking met het bedrijfsleven, horecaondernemingen, verenigingen en supporters - geëxperimenteerd worden met bijvoorbeeld:

- Omgekeerde tarifiering: wanneer je minimaal twee uur voor het evenement komt en minimaal één uur na het evenement weg gaat krijg je korting op een parkeerkaart. Iemand die laat aankomt en vroeg vertrekt betaalt een toeslag.
- Het bowlingcentrum op de Veranda of een andere ondernemer die in het stadion mag adverteren met kortingsacties voor/na de wedstrijd.
- Bezoekers die gebruik maken van P+R, fiets of scooter, openbaar vervoer of georganiseerd busvervoer belonen met extra kortingen op fan artikelen.
- Lotingen organiseren na afloop waardoor supporters kans maken op leuke prijzen, kortingsbonnen of activiteiten rondom het stadion op wedstrijddagen.
- Parkeerkaarten die uitgerust worden met een tijdsslot.
- Een horecaonderneming die een tijdelijke fietsenstalling 'beheert' en daardoor extra omzet genereert.
- Afstemming van verschillende grote activiteiten (wedstrijd in Topsportthal of op de Sportcampus).
- Invoeren van een evenemententarieff in de omliggende wijken en experimenteren met de hoogte daarvan.
- Tickets koppelen aan aankomsttijd in het stadion. Indien je minimaal 2 uur voor het evenement binnen bent, kan men een goedkoper ticket krijgen. Het geld wat daar aan wordt uitgegeven kan weer terug verdiend worden door horecaopbrengsten.
- Inzetten van superpromoters (een oud-voetballer die twee wekelijks met

de tram naar het stadion komt bijvoorbeeld en zijn ervaringen deelt).

- Invoeren van gereduceerd parkeertarief voor auto's met drie of meer inzittenden.
- Instellen van een happy hour drie tot twee uur van te voren, waarbij alle consumpties 50% goedkoper zijn. En vanaf twee uur na de wedstrijd wederom happy hour.

Allemaal voorbeelden van acties waarbij verschillende belangen gekoppeld worden aan de keuze voor vervoerswijze en/of spreiding in de aankomst- en vertrektijden. Soms ludiek en incidenteel, soms eenvoudig en structureler van aard. Zij vragen naast samenwerking en maatwerk om een initiator met kennis van zaken en budget. Feyenoord zal hierin een voortrekkersrol nemen, een plan opstellen, uitvoeringsorganisatie inrichten en een mobiliteitsfee invoeren om deze experimenten maar ook de toekomstige exploitatie uit te kunnen voeren.

De bouw van een nieuw stadion is in ieder geval een uitgelezen moment om met de bezoekers in contact te treden en te communiceren over de nut en noodzaak van mobiliteitsmanagement.

5.3 Peakshaving

Peak shaving wordt tot op heden nog niet veelvuldig of bewust ingezet om mobiliteitsopgaven op een slimme manier op te lossen. De ontwikkeling van het nieuwe Stadion en Feyenoord City biedt kansen om dit daadwerkelijk in te zetten en de capaciteit van de infrastructuur beter te benutten. Concreet worden onderstaande maatregelen getroffen om de grote bezoekersstromen verspreider in de tijd Feyenoord City in te laten komen en te verlaten.

Extra hospitalityruimte

In de huidige situatie bieden het Maasgebouw voor zakelijke gasten en de Legioenzaal, Stadionzaal en Maaszaal voor fanatieke supporters plek aan 6000 bezoekers. Feyenoord realiseert in haar nieuwe stadion veel meer hospitalityruimte om bezoekers voorafgaand aan het evenement en na afloop langer in het stadion te houden door meer ruimtes te creëren voor zakelijke gasten en grotere ruimtes te realiseren voor gewone fans met arrangementen en/of vertier. Hiermee wordt de capaciteit van hospitalityruimtes verdubbeld tot 12.000 bezoekers (of meer). Ook de kwaliteit van de horecavoorzieningen op de omloop zal beter zijn dan in de huidige situatie. Tezamen met een aantrekkelijker inrichting van de omloop zal dit ook betekenen dat mensen hier naar verwachting langer blijven hangen.

De ontwikkeling van Feyenoord City met de uitbreiding van de horeca en andere voorzieningen op de Strip zal mensen ook verleiden tot een langer verblijf. In de huidige situatie zitten de horecavoorzieningen in de omgeving inmiddels al vol. Ook de Kuip met zijn programma zal hierin een rol vervullen.

Arrangementen en activiteiten

Extra ruimte realiseren is één, maar evenzo belangrijk is een nieuwe programmering van arrangementen en activiteiten. Met de ontwikkeling van Feyenoord City is het goed denkbaar dat een dagje of avond Feyenoord City wordt aangeboden met een wedstrijd als onderdeel daarvan. Door Feyenoord zelf wordt daarnaast ingezet op kortingsarrangementen en zakelijke arrangementen. Deze worden tegelijk met de aankoop van het ticket aangeboden.

De samenstelling van de pakketten vindt plaats in overleg met de betrokken partijen. Met de Spido en Pathé zijn reeds positieve gesprekken gevoerd over een samenwerking.

Kortingsarrangement



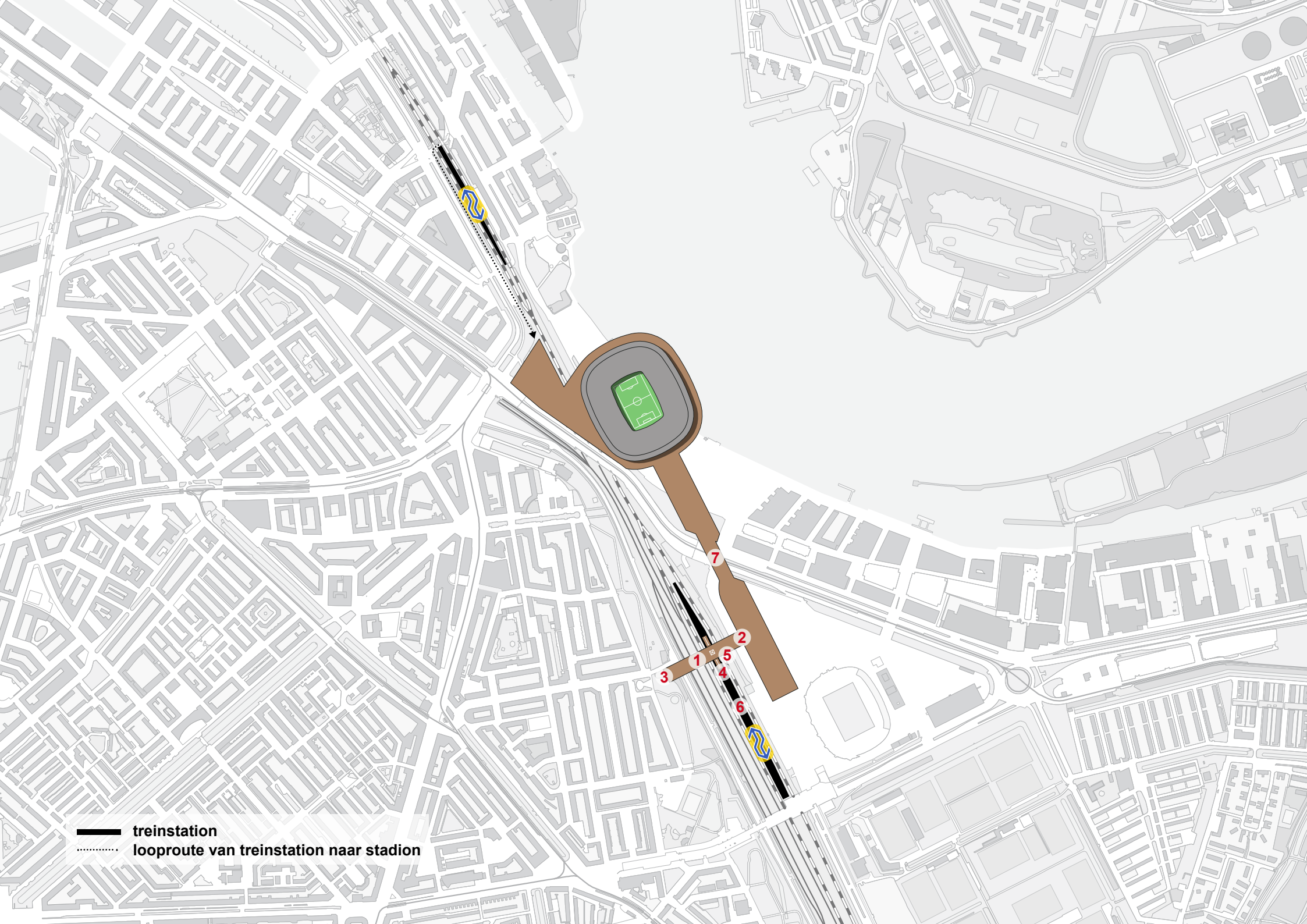
Arrangement: bijvoorbeeld business boot arrangement





Openbare ruimte

Na het verlaten van de zitplaats in het stadion of het voertuig waarmee supporters naar het stadion zijn gekomen wordt elke bezoeker voetganger. De inrichting en programmering van de routes en ruimtes tussen het stadion en de in- en uitstapplaats van het voertuig is zowel vanuit openbare orde als mobiliteit cruciaal om supporters langer in het gebied te houden. De Strip en de Veranda moeten als zodanig gaan functioneren. Het is goed voorstelbaar dat er kleine optredens, urban sports-demonstraties of andere activiteiten op de Strip worden geprogrammeerd om op die manier bezoekers langer in het gebied te houden.



— treinstation
..... looproutte van treinstation naar stadion

5.4 Vergroten capaciteit en comfort middels fysieke maatregelen

Gedragbeïnvloeding en het bewerkstelligen van een aantrekkelijke reis naar het gebied, binnen de geformuleerde uitgangspunten met betrekking tot de doorstroming van overig verkeer, (parkeer)overlast en veiligheid, is niet voldoende om het verkeer naar Feyenoord City in goede banen te leiden. Hiervoor zijn ook fysieke maatregelen nodig die leiden tot capaciteitsvergroting, ontvlechting van verkeersstromen en comfortverbetering. Hierbij wordt niet alleen ingezet op een ruimtelijke spreiding van haltes, parkeerplaatsen en fietsenstallingen maar ook op het scheiden en verruimen van routes van en naar die voorzieningen. Daar zijn de volgende fysieke maatregelen voor nodig.

Trein

Met betrekking tot de gewenste toename van het treingebruik wordt voorgesteld om de frequentie van de trein te verhogen en/of langer materieel in te zetten en de openingstijden van het huidige evenementenstation Stadion te verruimen. Om de groei van het aantal treinreizigers vervolgens te faciliteren wordt er, over alle sporen, Olympiaweg en Stadionweg, een directe en bredere voetgangersroute van het perron via de Strip naar de entree van het stadion gerealiseerd. Deze route vormt op niet-wedstrijddagen ook de directe verbinding van de omliggende woongebieden Hillesluis en de Veranda met een toekomstig stedenbaanstation wanneer NS besluit hier treinen te laten stoppen.

Tevens wordt er vanuit de beleving van de reiziger voorgesteld om de huidige perrons – in samenspraak met ProRail - te overkappen. Zodoende hebben supporters een snel en comfortabel alternatief voor handen. De stadionlocatie ten westen van de Veranda heeft het voordeel dat zij zowel dichtbij het huidige evenementenstation Stadion als station Rotterdam Zuid ligt. Hierdoor is een betere scheiding en spreiding van de bezoekers mogelijk

Samenvattend worden de volgende maatregelen (gefaseerd) getroffen:

1. gekoppeld aan de ambitie voor een stedenbaanstation een nieuwe en bredere voetgangersverbinding over het gehele spoor (120 meter) met daarbij:
2. een verlenging van deze voetgangersverbinding over de Olympiaweg heen aansluitend op de Strip
3. een opgang aan de zijde van de Collosseumweg (lift en trap), waarmee ook de wijken verbonden worden met het station, de gebiedsontwikkeling Feyenoord City en de rivier
4. een brede opgang naar de perrons (lift en trap)

5. een opgang aan de zijde van de Olympiaweg (lift en trap)
6. een overkapping van het bestaande perron
7. een voetgangersbrug over de Stadionweg als onderdeel van de route naar het nieuwe Stadion, Strip-Noord en de rivier



Paleisbrug (bron: <http://www.ropstar.nl/paleisbrug-een-verrassend-parkontwerp/>)



- tramhalte
-** looproutte van tramhalte naar stadion
- reguliere tramlijn
- - -** pendeltram

Tram

De maximale capaciteit van het tramnetwerk en de trams zelf wordt nog niet volledig benut. Om de mogelijkheden voor de tram te vergroten wordt ingezet op:

- het toevoegen van een nieuwe pendel Maashaven-Lombardijen met halte op de kop van de Putselaan. Deze nieuwe pendel is aantrekkelijk voor bezoekers vanuit zuidelijke richting die de metro tot hun beschikking hebben, waarvoor de reistijd korter wordt en kan in geval van grote drukte ook aantrekkelijk zijn voor bezoekers uit noordelijke richting. Ook voor de bezoekers die in de buurt van lijn 2 wonen wordt de tram naar het stadion een veel aantrekkelijker reisalternatief. Tevens kunnen parkeerders bij het Maasstadziekenhuis deze tram gebruiken.
- het verhogen van de frequentie van de huidige pendel – gekoppeld aan parkeren op afstand bij Beverwaard.
- beter gebruik van de huidige lijnen: door realisatie van een nieuwe halte op de Laan op Zuid, in combinatie met de entree tot het gebied vanaf de Rosestraat, worden lijn 20 en 25 veel aantrekkelijker om te gebruiken voor vervoer naar het gebied.

Om dit mogelijk te maken moeten de volgende fysieke maatregelen getroffen worden:

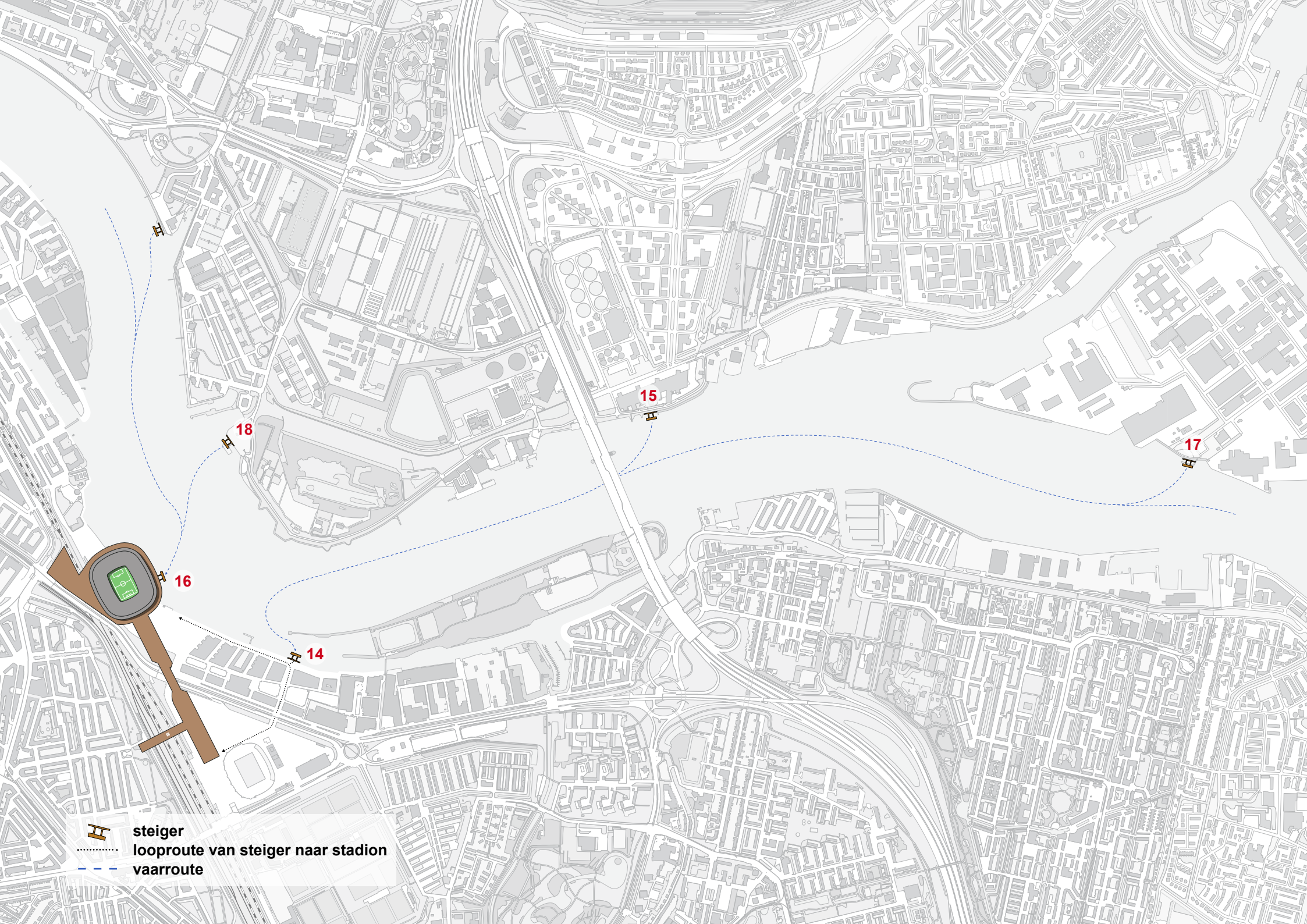
8. een keerlus op de Kop van Zuid om een hogere frequentie te kunnen rijden met de zelfde hoeveelheid materieel
9. aanpassing van de halte Beverwaard (nabij P+R)
10. aanpassing van de huidige halte Stadionweg zodat voetgangers zich niet massaal ophouden op de kop van de halte
11. een nieuwe halte op de Laan op Zuid ter vervanging van de huidige (krappe) halte op het Varkenoordseviaduct
12. een nieuwe halte op de Putselaan om bezoekers van het stadion en Feyenoord City zo dicht mogelijk bij de opgang naar het stadion af te zetten.
13. een nieuwe verbindingsboog tussen de Putselaan en de Beijerlandse Laan

Bovenstaande infrastructurele maatregelen verbeteren niet alleen de bereikbaarheid van de omgeving ten tijde van een evenement, maar dragen ook in grote mate bij aan een robuuster, flexibeler en toekomstbestendig tramnetwerk op Zuid. Dat geldt ook voor de nieuwe halte op de Laan op Zuid, waar grote aantallen studenten van het Albeda College in de huidige situatie niet snel in en uit kunnen stappen op de smalle halte op het Varkenoordseviaduct en wat

ook de woningbouw in de volgende fase van Parkstad kan bedienen.

In overleg met de RET is vooralsnog aangenomen dat:

- de metro, op de verschillende momenten dat er een evenement plaats kan vinden voldoende capaciteit heeft om de mensen die met de pendeltram bij metrostation Wilhelminaplein of Maashaven in- of uitstappen, kan verwerken;
- een frequentieverhoging van de tram mogelijk is zonder aanpassingen aan de stroomvoorziening.



16

18

15

17

14



steiger

..... looproute van steiger naar stadion

- - - - - vaarroute

Vervoer over water

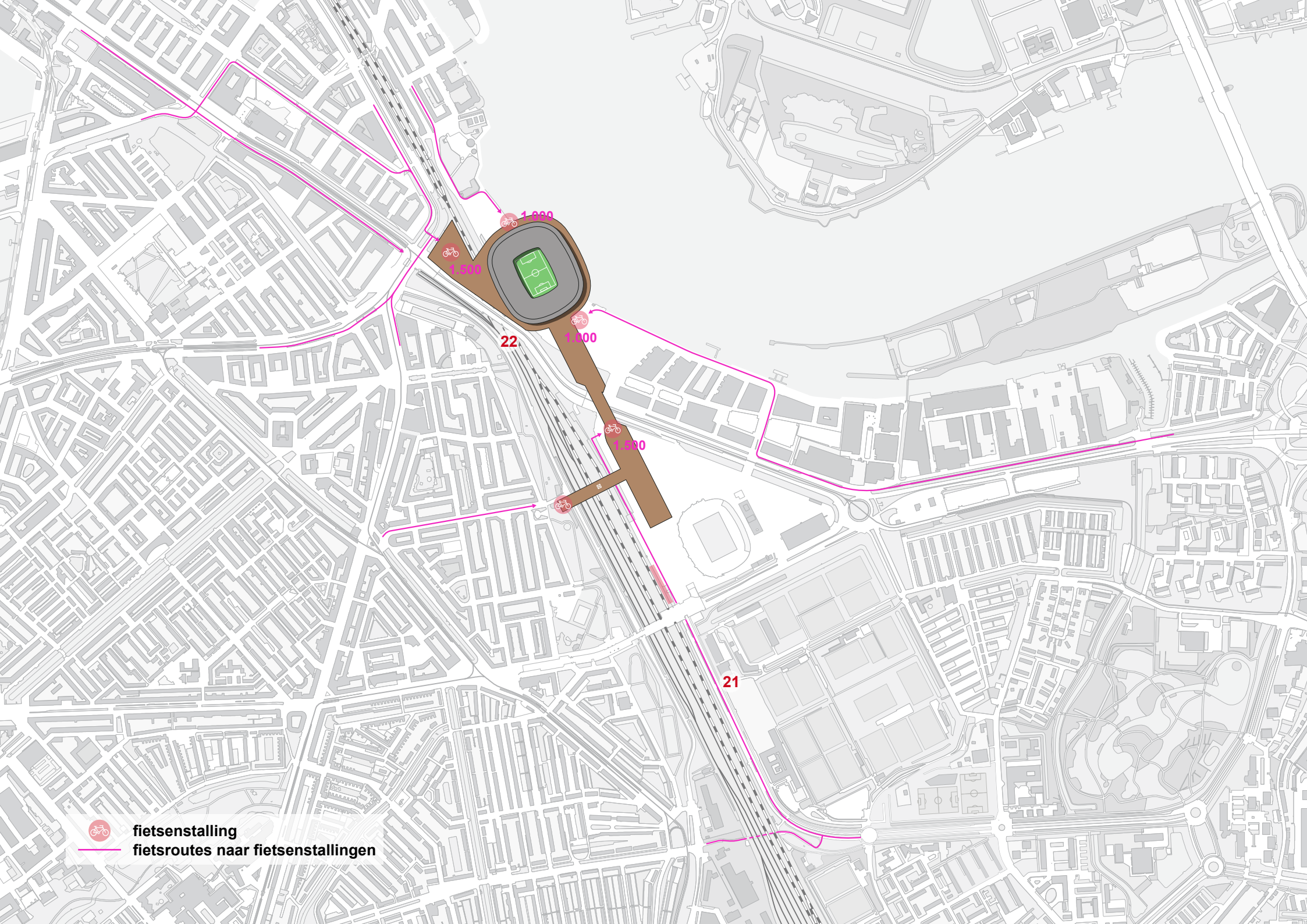
De ligging van het nieuwe Stadion van Feyenoord aan de Maas leent zich bij uitstek voor een serieuze upgrade van het vervoer over water. De RET onderschrijft deze ambitie (bron: Algemeen Dagblad 14 juni 2016). Naast een fascinerende beleving om met waterbussen en watertaxi's naar een evenement in het nieuwe Stadion te varen is het voor toeristen en bezoekers vanuit de regio of vanaf parkeerplaatsen op afstand die langs de Maas liggen, zoals Rivium Zuid en Stormpolder, ook een snelle manier om naar het gebied te reizen. Te meer daar de nieuwe halte met 3 steigers (voor 6 waterbussen) aan de Piet Smitkade op loopafstand van het nieuwe Stadion ligt en bezoekers van het stadion geen hinder ondervinden van andere verkeersstromen. Om de groei van het vervoer over water tijdens een evenement in het nieuwe Stadion te realiseren moeten afspraken gemaakt worden met potentiële dienstverleners en de gemeenten Capelle a/d IJssel en Krimpen a/d IJssel voor gebruik van parkeerplaatsen op afstand die aan het water gelegen zijn.

Daarnaast houdt Feyenoord in haar planvorming voor het nieuwe Stadion rekening met aanlegsteigers voor watertaxi's en grotere schepen.

Naast het regelen van een aantal organisatorische zaken als het vervoer en het gebruik van parkeerplaatsen op afstand zijn ook de volgende fysieke maatregelen nodig:

14. drie aanlegsteigers (voor zes waterbussen) aan de Piet Smitkade
15. een nieuwe aanlegsteiger voor een waterbus ter hoogte van Rivium Zuid
16. aanlegmogelijkheden voor watertaxi's en twee waterbussen aan de kade direct "onder" het nieuwe Stadion
17. een nieuwe aanlegsteiger voor een waterbus bij Stormpolder
18. Een nieuwe aanlegsteiger voor een waterbus ter hoogte van de Nesserdijk (tbv parkeren bij de EUR en P+R Kralingse Zoom)





1,000

1,500

22

1,000

1,500

21



fietsenstalling
fietsroutes naar fietsenstallingen

Fiets

De beschikbaarheid van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplaatsen moet het grote potentieel aan fietsers onder de bezoekers van het nieuwe Stadion (zie paragraaf 3.2) verleiden voor de tweewieler te kiezen. Feyenoord City bevat daarom 5000 fietsparkeerplaatsen onder of op zeer korte loopafstand van het stadion. Zij zijn zo gepositioneerd dat deze uit verschillende richtingen goed te bereiken zijn. Door de ligging van de fietsenstallingen kunnen zij in de toekomst zowel gebruikt worden door bezoekers van een evenement in het stadion als ook door dagelijkse treinreizigers en bezoekers van de Strip en de Veranda.

Daarnaast zijn aanpassingen aan het bestaande netwerk en een nieuw tweerichtingen fietspad langs de westzijde van de Olympiaweg noodzakelijk om de grote stromen fietsers comfortabel, direct en met zo min mogelijke conflicten naar de fietsenstalling te geleiden. De nieuwe verbindingen versterken het stedelijke fietsnetwerk en zorgen tevens voor een goede route tussen het onderwijs- en sportprogramma op de Sportcampus, de omliggende wijken op Zuid en een toekomstig stedenbaanstation.

De benodigde fietsmaatregelen bestaan uit:

19. 5000 gebouwde fietsparkeervoorzieningen
20. een of meerdere tijdelijke stallingen van 1500 plaatsen wanneer de Strip nog niet gereed is
21. een nieuw 2 richtingenfietspad aan de westzijde van de Olympiaweg
22. een fietsroute over de doorgetrokken Colosseumweg

Als uit monitoring van het gebruik van de stallingen of de vraag naar fiets-combi-tickets bij bepaalde evenementen (of mooi weer) hoger is, zullen er structureel of tijdelijk extra parkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden. Hiervoor is ruimte in het concept masterplan.



busparkeerplaats
route naar busparkeerplaats

Georganiseerd busvervoer

Bij het georganiseerd busvervoer wordt onderscheid gemaakt in bezoekers van de thuisspelende- en uit spelende club.

Thuisspelende club

Uit consultatie van de supporters- en amateurverenigingen door de salesafdeling van Feyenoord blijkt dat zij zeer positief aan kijken tegen het georganiseerd vervoer per bus. Om deze vorm van vervoer – waarmee grote hoeveelheden auto's richting Feyenoord City voorkomen kunnen worden - verder te stimuleren is het cruciaal dat de op- en uitstapruimten zo dicht mogelijk bij de entree van het stadion gesitueerd zijn.

Het doel is om in de toekomst 10.000 bezoekers met georganiseerd busvervoer naar het stadion te laten reizen. Hiervoor zijn 200 busparkeerplaatsen benodigd in de directe omgeving zodat zij niet voor extra verplaatsingen zorgt in een gebied waar op piekmomenten toch al heel veel verschillende verkeersstromen met elkaar conflicteren. De locaties waar bussen geparkeerd worden zijn:

- Strip
- Colosseumweg
- Olympiaweg
- Stadion noordzijde in combinatie met de Piekstraat

Strip

Geïntegreerd in de parkeergarage van de Strip (noordzijde) bevinden zich 60 efficiënt ingerichte busparkeerplaatsen. Met stijpunten vanuit de garage staan supporters die met georganiseerd busvervoer komen in no-time in het nieuw Stadion. De bussen komen aangereden via de Stadionweg en de Korte Stadionweg en rijden op diezelfde manier ook weer terug. Het terug rijden gebeurt in kolonnes vanwege de compacte vormgeving van de busparkeerplaatsen in de Strip en om de doorstroming op het kruispunt Stadionweg/Olympiaweg zo optimaal mogelijk te laten verlopen. Op doordeweekse dagen kunnen de busparkeerplaatsen functioneren als gewone parkeerplaatsen of gebruikt worden als vertrekpunt of eindbestemming van toeristisch busvervoer (denk aan de Spido, Cruise terminal et cetera) en/of gedeeltelijk als laad- en loopperron voor het commercieel programma op de Strip.

Stadion noordzijde

Aan de noordzijde van het stadion kunnen in de toekomst 60 bussen parkeren. Het terrein tussen het nieuwe Stadion en het Mallegatpark wordt zodanig ingericht dat het op niet-event momenten een aantrekkelijke verblijfsruimte aan het water is en er op evenementdagen een groot deel van de 60 bussen geparkeerd kan worden. Voor een klein deel van de bussen (ca 20) wordt er ook een op- en uitstapplek gemaakt. Zij parkeren op de Piekstraat en zetten de supporters eerst dichtbij het stadion af. Het aan- en afrijden verloopt via de route Korte Stadionweg/Stadionweg of de route Oranjeboomstraat/Willemsbrug.

Colosseumweg

Langs de Colosseumweg komen 40 vaste busparkeerplaatsen aan de zijde van het spoor. Via het voetpad, dat langs de busparkeerplaatsen ligt, lopen supporters via de nieuwe verbinding over het spoor of via de doorgetrokken Colosseumweg direct naar het stadion. Langs deze route komen meerdere sanitaire voorzieningen. De aanrijroute van de bussen vindt plaats vanuit zuidelijke richting (Vaanweg, Spinozaweg, Molenvliet). Voor het wegrijden van deze bussen zijn 2 varianten: via de doorgetrokken Colosseumweg-Rosestraat of via dezelfde route ook weer terug zodat andere verkeersstromen als de tram, fietsers en voetgangers ter hoogte van de Putselaan niet gekruist worden. Dit laatste vergt een keermogelijkheid op de Colosseumweg.

Olympiaweg

Net als langs de Colosseumweg worden er aan de westzijde van de Olympiaweg (vanaf het Stadionviaduct tot aan de kruising met de Smeetlandseweg) eveneens 40 busparkeerplaatsen gerealiseerd. Voor het comfort van de reiziger wordt er aan de noordzijde van de Olympiaweg een uitstapplek gecreëerd zodat de loopafstand naar het stadion kort is. De bussen komen aangereden vanaf de Stadionweg, zetten mensen af aan de voet van de Strip, en rijden door naar de busparkeerplaats langs de Olympiaweg. Daar blijven ze staan. Na afloop van de wedstrijd lopen de supporters via het nieuwe voetpad langs het spoor naar hun bus. Deze rijdt vervolgens weg via de Adriaan Volkerlaan, Groeninx van Zoelenlaan of IJsselmondse Randweg.



26

27

25

24

23

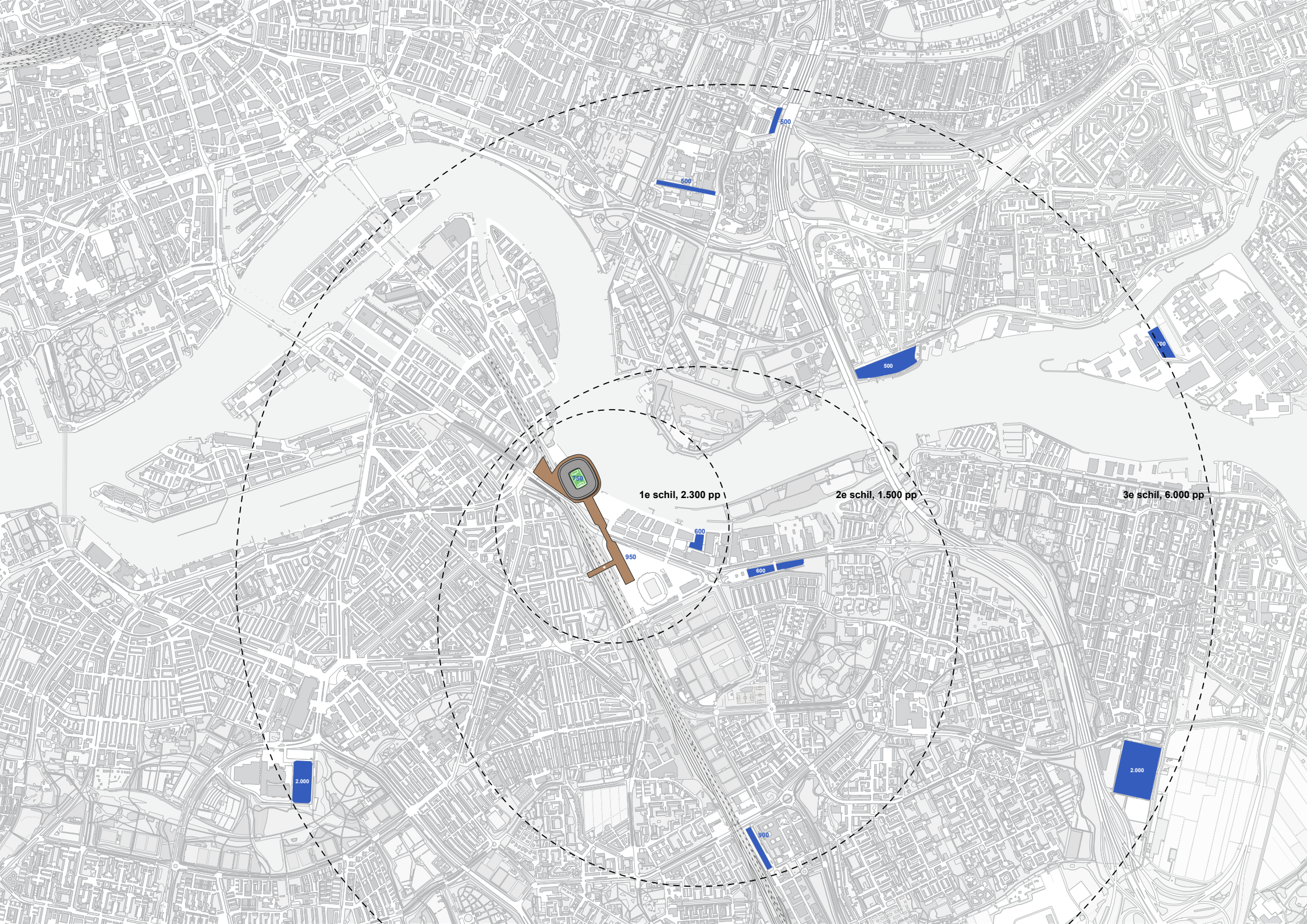
busparkeerplaats
route naar busparkeerplaats

Uitspelende club

Om bezoekers van de uitspelende club bij risicowedstrijden in de B- en C-categorie van de KNVB veilig naar het stadion te leiden worden zij – mede door de grotere loopafstand vanaf het station -zoveel mogelijk met combi-regelingen per bus naar de wedstrijd vervoerd. Volgens de richtlijnen van de UEFA zal 5% van de zitplaatsen in het stadion bestemd moeten zijn voor toeschouwers van de tegenstander. Ruimtelijk is er in het mobiliteitsplan rekening gehouden met 30 busparkeerplaatsen direct onder het stadion voor de bezoekende supportersschare. Deze bussen blijven tijdens de wedstrijd onder het stadion staan.

Samenvattend zijn de volgende fysieke maatregelen benodigd om het georganiseerde busvervoer goed te laten verlopen:

23. herprofilieren van de Olympiaweg
24. herprofilieren van de Colosseumweg
25. inpassing van 60 busparkeerplaatsen in de Strip (noord)
26. herinrichten openbare ruimte noordzijde nieuwe Stadion
27. inpassen van 30 busparkeerplaatsen in het nieuwe Stadion



1e schil, 2.300 pp

2e schil, 1.500 pp

3e schil, 6.000 pp

2.000

600

600

900

600

600

500

500

2.000

950

Auto: parkeren en ontsluiting

In lijn met de brede ambities van Feyenoord City luidt de strategie om het aantal parkeerplaatsen in de directe nabijheid van het nieuwe Stadion ten behoeve van een evenement te verminderen en spreiding in de bezoekersstromen te realiseren door het parkeren op drie schaalniveaus op te lossen:

- nabij het nieuwe Stadion (1e schil)
- op grotere loopafstand van het nieuwe Stadion (2e schil)
- op afstand (3e schil)

Voorts zijn locaties en de bijbehorende aan- en afvoerroutes zodanig gekozen dat het verkeer zich zo goed mogelijk verdeelt en zo min mogelijk interfereert met de hoog frequente tramverbindingen bij evenementen en busroutes van en naar de parkeerplaatsen op afstand.

1e schil

Feyenoord heeft behoefte aan 2300 parkeerplaatsen voor het zakelijke segment in de directe nabijheid van het nieuwe Stadion. Dat zijn er ruim 1000 minder dan in de huidige situatie. In het Masterplan Feyenoord City bevinden zich 750 parkeerplaatsen direct onder het stadion. De ontsluiting van deze plaatsen vindt plaats via de Stadionweg of de Oranjeboomstraat. Daarnaast worden plaatsen gehuurd in de Verandagarage en zal ook het terrein dat er naast ligt heringericht worden om het parkeren te faciliteren (in totaal 600 plaatsen ten behoeve van evenementen). Bezoekers die de auto hier geparkeerd hebben kunnen de parkeerplaatsen bereiken via een nieuwe “shortcut” van de Veranda op de Ernst Happelstraat ten oosten van de Daka. Als laatste wordt efficiënt (dubbel)gebruik gemaakt van de parkeerplaatsen in de Strip (950 plaatsen). Deze worden in zuidelijke richting via de Olympiaweg ontsloten.

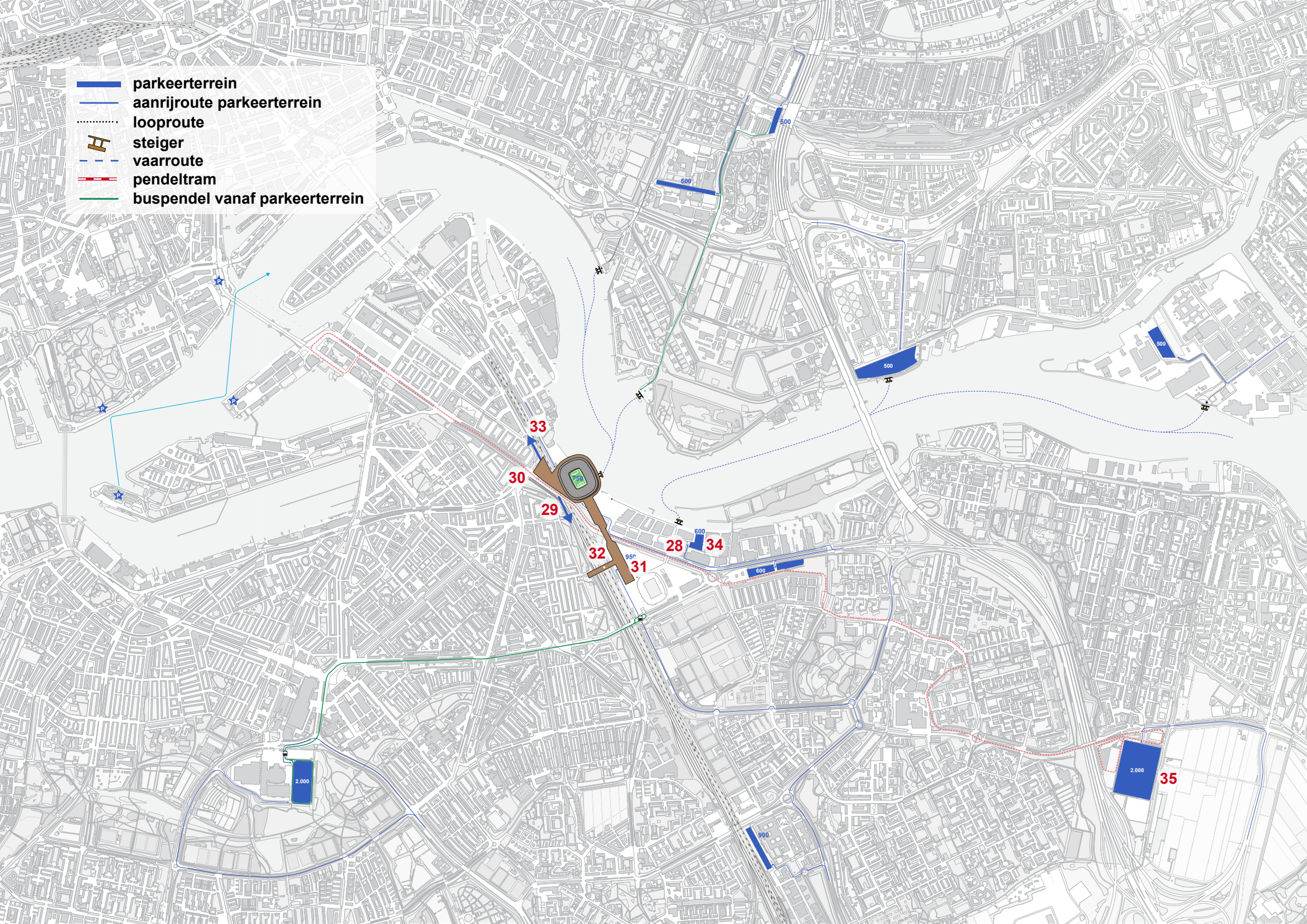
2e schil

Feyenoord maakt in de toekomst gebruik van de beschikbare plaatsen van de Gamma of andere bedrijvigheid op de Noorderhelling (600) en die van het Maasstad Ziekenhuis (900). De hoofdroute voor de Noorderhelling is de Stadionweg, waarbij de toegang vóór de Stadionrotonde ligt en er kruisingen met de trams en belangrijkste fietsroutes worden voorkomen. Voor het Maasstad Ziekenhuis is de IJsselmondse Randweg de belangrijkste route. Bezoekers die een combi-ticket hebben met toegang tot laatst genoemde garage kunnen lopend of met de tram naar het nieuwe Stadion.

3e schil

In de derde schil bevinden zich grotere parkeerplaatsen die logisch gesitueerd zijn ten opzichte van de herkomst van de bezoeker en waarvandaan zij met kwalitatief hoogwaardig (openbaar) vervoer snel (uitgangspunt is binnen 20 minuten) en tegen een gereduceerd tarief naar het stadion gebracht wordt. Zij worden via de reguliere routes ontsloten.

- parkeerterrein
- aanrijroute parkeerterrein
- looprout
- steiger
- vaarroute
- pendeltram
- buspended vanaf parkeerterrein



Op de hiernaast staande kaart zijn de parkeerplaatsen op afstand weergegeven die op korte afstand van het nieuwe Stadion liggen. De ingeschatte beschikbare capaciteit van deze parkeerplaatsen bedraagt 6000 plekken (de werkelijke capaciteit is hoger, maar niet alle parkeerplaatsen zijn op ieder moment beschikbaar). De meeste parkeerplaatsen liggen er al. Op Beverwaard kan de capaciteit uitgebreid worden met 500 plaatsen. Belangrijke is de afstemming met buurgemeenten, Ahoy en andere stakeholders voor het gebruik van sommige terreinen en het regelen van het extra benodigde vervoer van en naar deze parkeerplaatsen op afstand.

Daarnaast is er een groot aantal parkeerplekken op grotere afstand als bijvoorbeeld Meijersplein, Barendrecht, Lage Zwaluwe waar bezoekers ook gebruik van kunnen maken. In dit mobiliteitsplan worden zij als OV-gebruiker beschreven.

Routing en doorstroming

Bovenstaande parkeerstrategie zal een positieve weerslag hebben op het totale aantal autobewegingen ten tijde van een evenement in het nieuwe Stadion. Door de gespreidere routing (waar nu het grootste deel van de parkeerplaatsen via de Stadionweg en Coen Moulijnweg worden ontsloten) en minder conflicten met andere vervoersstromen (met name voetgangers en trams) in combinatie met peak shaving, zal de doorstroming veel beter te beheersen zijn. Met de nieuwe toegang van het nieuwe Stadion vanaf de Rosestraat/Laan op Zuid, met in de omgeving daarvan ook nieuwe tramhaltes en fietsparkeren, is het functioneren van deze kruising een belangrijk aandachtspunt. Het doortrekken van de Colosseumweg – onder het Varkenoordseviaduct door – richting de Rosestraat, biedt uitkomst. Er ontstaan extra routes voor automobilisten en fietsers waardoor de kruising Laan op Zuid/Rosestraat ontlast wordt en zij beter kan functioneren dan in de huidige situatie. Op evenementdagen biedt dit voor het overig verkeer eveneens een extra route om de drukte te vermijden. Deze maatregel verbetert niet alleen de bereikbaarheid van het stadion bij evenementen maar:

- voegt ook een nieuwe schakel toe aan het stedelijke netwerk voor auto en fiets;
- verkort de aanrijroutes naar een toekomstig stedenbaanstation Stadionpark;
- maakt de Sportcampus sneller bereikbaar met de fiets;
- verbetert de doorstroming op de kruising van de Laan op Zuid/Rosestraat zowel tijdens evenementen als in een dagelijkse situatie;

- biedt de mogelijkheid voor een toekomstige hoogwaardige openbaar vervoer lijn over de Willemsbrug/Rosestraat.

Om het parkeren goed te kunnen organiseren en het autoverkeer zoveel mogelijk te scheiden van andere modaliteiten zijn de volgende fysieke maatregelen benodigd:

28. een nieuwe ontsluiting van de Verandagarage in het verlengde van de Bep van Klaverenstraat
29. het doortrekken van de Colosseumweg voor auto, fiets en voetganger
30. herinrichting kruising Putselaan/Rosestraat/Laan op Zuid
31. realisatie van de Strip-parkeergarage
32. herprofilen van de noordzijde van de Olympiaweg
33. herprofilen van de Korte Stadionweg
34. herinrichten van het parkeerterrein naast de Verandagarage
35. uitbreiding van het huidige evenementenparkeerterrein Beverwaard ter hoogte van het AZC met 500 plaatsen.

TOEKOMST ZONDAGMIDDAG



auto

9.500 personen



auto + OV pendel

15.000 personen



openbaar vervoer

24.300 personen



georganiseerd vervoer

11.500 personen



fiets

5.000 personen

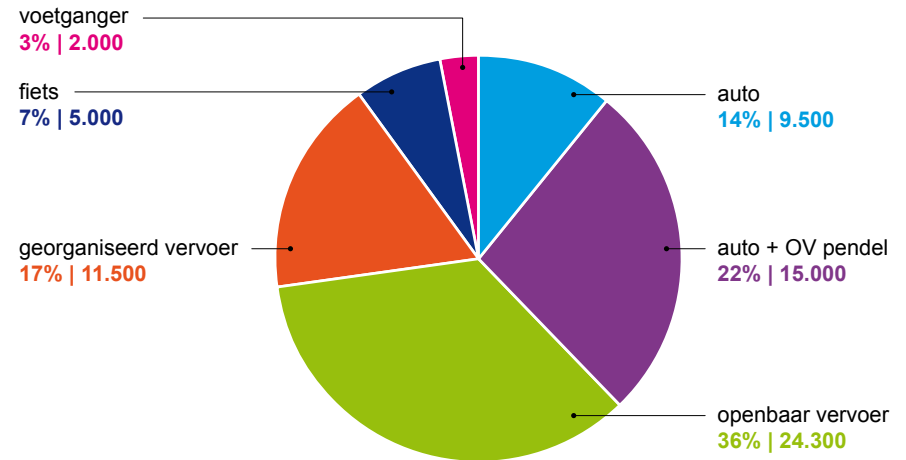


voetganger

2.000 personen

+
totaal aantal personen

67.300



Conclusie

De invoering van diverse maatregelen op het gebied van peak shaving en mobiliteitsmanagement, het sluiten van overeenkomsten met vervoerders over extra capaciteit, actieve sturing op georganiseerd busvervoer en realisatie van verschillende fysieke maatregelen op plaatsen waardoor de verschillende verkeersstromen zoveel mogelijk van elkaar gescheiden worden, is randvoorwaardelijk om in de toekomst 63.000 bezoekers naar een wedstrijd in het nieuwe Stadion te krijgen.

In hiernaast staande figuur is het resultaat van dit noodzakelijke samenhangend pakket aan maatregelen te zien. Om te toetsen of zij ook robuust genoeg is, zijn in het volgende hoofdstuk ook nog een aantal andere mobiliteitsscenario's onderzocht.



6. MOBILITEITSPROFIELEN

6.1 Type evenementen

Met de groei van het stadion naar 63.000 zitplaatsen en het uitbreiden van het aantal events neemt het bezoek op jaarbasis toe van 1,0 (2014) naar ca 1,7 mln. Hierbij wordt er van uit gegaan dat het stadion gemiddeld goed gevuld is, maar niet altijd uitverkocht is. De focus qua programmering zal ook in het nieuwe Stadion hoofdzakelijk op voetbal gericht zijn. Circa 25 keer per jaar vindt er een competitie-, beker- en/of Europese wedstrijd van Feyenoord plaats. Aangevuld met interlands, bekerfinales et cetera. Het merendeel van deze wedstrijden zal in het weekend gespeeld worden. Naast voetbalwedstrijden zullen er in de toekomst ook andere events in het nieuwe Stadion georganiseerd worden.

	Feyenoord City Stadion	De Kuip
Competitie	17	17
KNVB beker	2	3
Vriendschappelijk	2	2
Europacup	3	3
Open dag	1	1
Totaal wedstrijden (Feyenoord)	25	26
Interlands	3	1
KNVB beker finale	1	1
Totaal wedstrijden (niet Feyenoord)	4	2
Niet-voetbal evenement (totale bezetting)	3	0
Niet-voetbal evenement (halve bezetting)	5	1
Totaal niet-voetbal evenement	8	1
Totaal aantal wedstrijden en evenementen	37	29

6.2 Mobiliteitsscenario's

Elk type evenement heeft zijn eigen mobiliteitsprofiel. Daar waar je bij een thuiswedstrijd van Feyenoord onder normale omstandigheden bijvoorbeeld mag verwachten dat vrij veel bezoekers op de fiets naar het stadion komen, is het bij voorbaat niet reëel om dat zelfde te verwachten bij een concert. Dat zelfde geldt voor een KNVB bekerfinale waar doorgaans veel meer mensen met georganiseerd busvervoer naar het stadion komen.

Aanvullend op een zondagmiddagwedstrijd van Feyenoord met een totale bezetting van het nieuwe Stadion (zie hoofdstuk 5) zijn de volgende scenario's het meest onderscheidend:

- een doordeweekse avondwedstrijd van Feyenoord aanvang 19.00 uur (Europacup, KNVB beker wedstrijd, reguliere competitie)
- Interland
- Een niet-voetbal evenement (concert o.i.d.)
- KNVB beker finale

AVONDWEDSTRIJD FEYENOORD 19.00 uur



auto

9.500 personen



auto + OV pendel

15.000 personen



openbaar vervoer

17.100 personen



georganiseerd vervoer

11.500 personen



fiets

5.000 personen

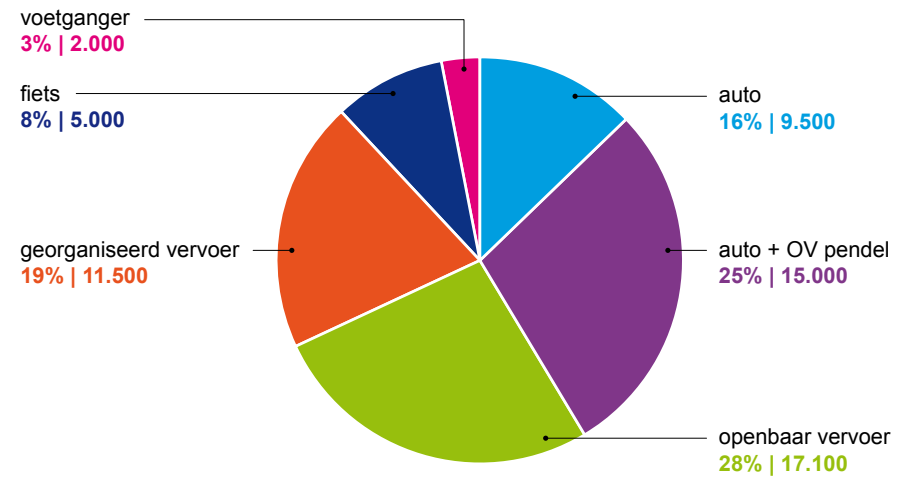


voetganger

2.000 personen

+
totaal aantal personen

60.100





*Avondwedstrijd Feyenoord 19.00 uur
(Europacup, KNVB beker wedstrijd, reguliere competitie)*

Als eerste dient opgemerkt te worden dat er bij avondwedstrijden qua bezetting verschil zit tussen een Europacup-wedstrijd en een reguliere competitie wedstrijd van Feyenoord. Vanuit veiligheidsoverwegingen worden bij een Europacup-wedstrijd minder bezoekers toegelaten (maximaal 53.000). Voor beide avondwedstrijden geldt echter wel dat de capaciteit van de trein en de tram voor aanvang om 19 uur – in vergelijking met een zondagmiddagwedstrijd - kleiner is omdat het reguliere woon-werkverkeer nog een deel van de beschikbare plaatsen in gebruik heeft. Ook de beschikbaarheid van extra benodigd materieel voor aanvang van de wedstrijd is kritisch: in de spits hebben de RET en de NS het meeste materieel rijden. Als laatste moet er rekening mee gehouden worden dat meer effort benodigd zal zijn om mensen na werktijd ook eerder naar het stadion toe te laten komen, al kunnen de verbeterde horecavoorzieningen hier wel een goede bijdrage aanleveren. In bijgevoegde figuur is met beide uitgangpunten rekening gehouden door de capaciteit van het openbaar vervoer te verkleinen en een voorzichtige peak shavingsfactor van 20% te hanteren. De conclusie luidt dat, met name tijdens de reguliere avondwedstrijden van Feyenoord, additionele maatregelen (als bijvoorbeeld grotere beloningsprikkels om bezoekers te verleiden nog iets eerder of met meerdere mensen in een auto naar het stadion te reizen) noodzakelijk zijn om het nieuwe Stadion vol te krijgen.

INTERLAND (AVOND WEEK)



auto

9.500 personen



auto + OV pendel

15.000 personen



openbaar vervoer

24.300 personen



georganiseerd vervoer

11.500 personen



fiets

1.000 personen

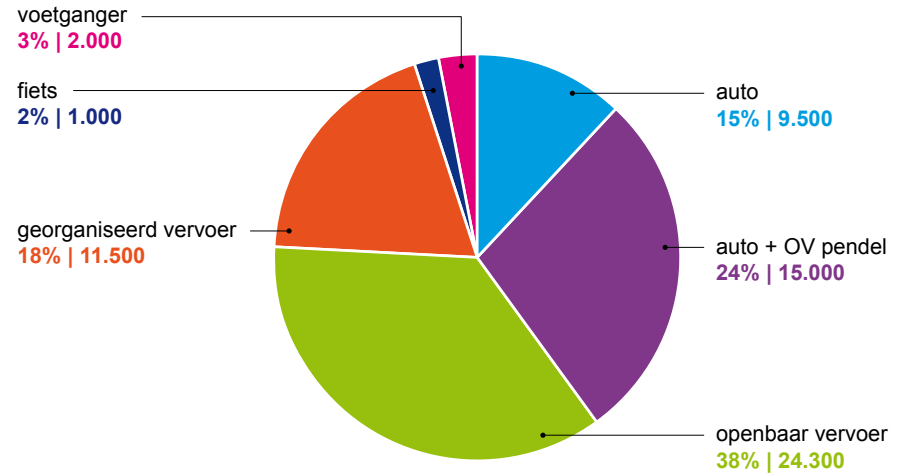


voetganger

2.000 personen

+
totaal aantal personen

63.300





Interland

De herkomsten van de interland bezoeker zijn diffuser dan die van een Feyenoordsupporter (zie paragraaf 3.2). Het gebruik van de fiets is doorgaans lager dan tijdens een wedstrijd van Feyenoord. Daar staat tegenover dat deze bezoekers, die over het algemeen minder frequent naar het gebied komen en ook iets minder bekend zijn in de directe omgeving, zich makkelijker laten sturen. Hetzij naar een parkeerplaats op afstand, hetzij naar een andere vervoerswijze als bijvoorbeeld georganiseerd busvervoer. Om diezelfde reden maakt een deel er ook een dagje-uit van en zijn zij eerder in de nabijheid van Feyenoord City. Dit heeft een positieve uitwerking op de peak shaving.

KNVB BEKER FINALE (ZONDAGMIDDAG)



auto

9.500 personen



auto + OV pendel

15.000 personen



openbaar vervoer

24.300 personen



georganiseerd vervoer

20.000 personen



fiets

1.000 personen

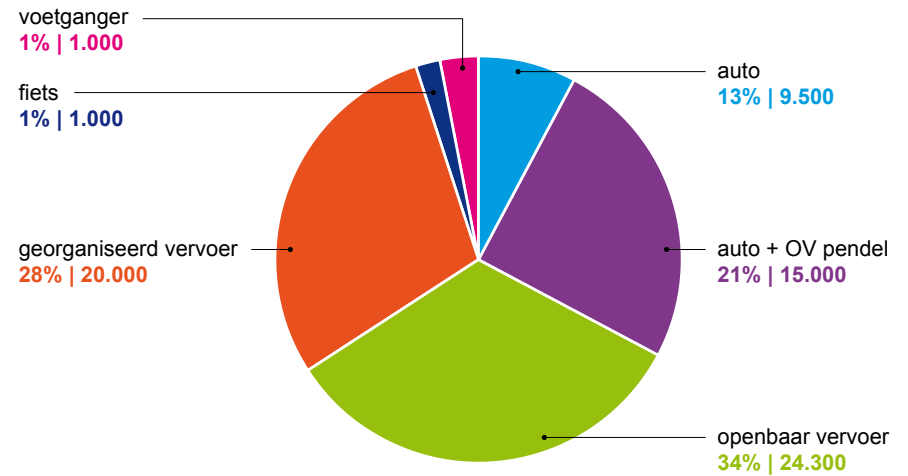


voetganger

1.000 personen

+
totaal aantal personen

70.800





KNVB bekerfinale

Het bijzondere aan de bekerfinale is dat supporters van beide finalistenevenveel kans krijgen bij de wedstrijd aanwezig te zijn. De clubs krijgen momenteel 77% van het beschikbare aantal kaarten. De verdeling van de kaarten onder de supporters verloopt via de clubs. De overige kaarten van de bekerfinale zijn gereserveerd voor onder meer maatschappelijke acties van de KNVB (7%), Stadion Feyenoord (3%) en overige partners (13%) (bron: Feyenoord, 2016).

In het verlengde van het huidige verkeersbeeld bij een bekerfinale gaan we er van uit dat ook in de toekomst uitzonderlijk veel bezoekers met georganiseerd busvervoer naar het stadion komen (400 bussen). Het stallen van deze extra bussen vraagt om eenmalig gebruik van parkeerterreinen als bijvoorbeeld de Noorderhelling of rijstroken van wegen die geen onderdeel uitmaken van de hoofdontsluitingsroutes. De rest van de bezoekers van de KNVB bekerfinale komt met het openbaar vervoer of met de auto. Het fietsgebruik zal te allen tijde (tenzij twee Rotterdamse clubs in de finale spelen) lager zijn dan bij een reguliere wedstrijd van Feyenoord.

Conclusie

Analyse van verschillende mobiliteitsscenario's laat zien dat de meeste evenementen, met inzet van alle eerder genoemde maatregelen, in een uitverkocht stadion kan plaats vinden. De focus van deze maatregelen verschilt wel per evenement. Bij een doordeweekse avondwedstrijd die om 19.00 uur begint zal Feyenoord in sommige gevallen aanvullende maatregelen moeten treffen. Het meest gunstige tijdstip om een evenement te organiseren is vooralsnog de zondagmiddag. Zowel in het openbaar vervoer als op de weg en parkeerterreinen is dan de meeste capaciteit beschikbaar en op dat tijdstip zijn de kansen voor peak shaving het grootst.

7. MAATREGELLEN

De bouw van een nieuw en groter stadion en het voorkomen van overlast in de omliggende gebieden vergt een samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen. De primaire verantwoordelijkheden voor de realisatie van al deze maatregelen zijn als volgt verdeeld.

De gemeente:

- Regelt de nieuwe voetgangersbrug over het spoor (inclusief de opgangen).
- Onderzoekt samen met ProRail de haalbaarheid van de overkapping van de huidige treinperrons.
- Wijzigt in overleg met de RET en de MRDH de lay-out van de tramhalte op de Stadionweg.
- Voegt in overleg met bovenstaande partijen een nieuwe halte op de Laan op Zuid en de Putselaan toe.
- Legt een verbindingsboog (tram) aan tussen de tramsporen op de Putselaan en de BeijerlandseLaan.
- Is verantwoordelijk voor de realisatie van een keerlus op de Kop van Zuid en op de Beukendaal ten behoeve van een hogere tramfrequentie tijdens evenementen.
- Legt watersteigers aan langs de Piet Smitkade, Rivium Zuid, ter hoogte van de Nesserdijk en Stormpolder.
- Realiseert een twee richtingenfietspad aan de westzijde van de Olympiaweg ten behoeve van een directe bereikbaarheid van de fietsenstallingen.
- Verbeterd de ontsluiting van de Verandagarage door het verlengen van de Ernst Happelstraat.
- Maakt het doortrekken van de Colosseumweg mogelijk en verwerft de benodigde sporen.
- Richt de kruising Rosestraat/Laan op Zuid opnieuw in.
- Doet aanpassingen aan een aantal verkeerslichteninstallaties.
- Richt het parkeerterrein direct naast de Verandagarage opnieuw in.
- Verbeterd de looproutes in de directe nabijheid van het nieuwe Stadion.
- Laat de (dynamische) bewegwijzering naar het nieuwe Stadion ten behoeve van het event aanpassen en voegt waar nodig borden toe.

Feyenoord:

- Regelt de inzet van extra treincapaciteit met NS en langere openingstijden van het evenementenstation.
- Maakt afspraken met de RET omtrent de inzet van extra tramcapaciteit, aangepaste lijnvoering en inzet van pendelbussen vanaf AHOY en de parkeerplaatsen op afstand (inzet van pendel- en waterbussen kan ook met een andere vervoerder geregeld worden).
- Intensiveert de samenwerking met de amateurpartners om daarvandaan met georganiseerd busvervoer naar het stadion te reizen.
- Schakelt een partij in die ervaring heeft met georganiseerd busvervoer.
- Voert voor alle kaarten een combi-ticketregeling in en handhaaft deze regeling ook stringent bij de toegang van het stadion.
- Voert in de aanloop naar het nieuwe stadion reeds een mobiliteitsfee in om mobiliteitsmaatregelen die toebehoren aan een modalshift (zoals bijvoorbeeld extra inzet van pendelbussen en trams) en het testen van sommige voorgestelde maatregelen uit het actieplan van Feyenoord te bekostigen.
- Voegt extra hospitalyruimtes toe in het nieuwe Stadion die plaats bieden aan 12.000 bezoekers en organiseert activiteiten voorafgaand en na afloop van een evenement als randvoorwaarde voor peak shaving.
- Realiseert 5000 fietsparkeerplaatsen onder (of zeer nabij) het nieuwe Stadion.
- Is verantwoordelijk voor aanpassingen aan de Korte Stadionweg.
- Is verantwoordelijk voor de nieuwe (tijdelijke) voetgangersverbinding over de Stadionweg.
- Regelt de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen in de 1e schil (2500), op loopafstand (1500) en op afstand (6000) (inclusief het voor- en natransport).
- Faciliteert het busparkeren in de Strip, ten noorden van het stadion, op de Colosseumweg en langs de Olympiaweg.
- Stelt een fulltime mobiliteitsmanager aan.
- Is verantwoordelijk voor het testen van sommige mobiliteitsmaatregelen in de aanloop naar de nieuwbouw (inclusief het monitoren van de effecten) en de verder uitwerking van het actieplan (zie bijlage).
- Realiseert voldoende aanlegcapaciteit aan de kade voor het stadion wassertaxi's en ander vervoer over water.
- Communiqueert de mobiliteitsmaatregelen naar supporters en de omgeving.

Uitvoering van dit maatregelenpakket leidt in de toekomst tot een heel ander mobiliteitsbeeld. De belangrijkste verschillen met de huidige situatie zijn:

1. meer en langer treinen
2. een extra trampendel tussen Maashaven en station Lombardijen (die ook buiten autoverkeer en grote voetgangersstromen blijft)
3. circa 10.000 mensen met georganiseerd busvervoer
4. structurele inzet van parkeerplaatsen op afstand
5. andere aanrijdroutes auto, met minder tramconflicten (met name extra gebruik van de Olympiaweg en de parallelstructuur van de Stadionweg, waarmee de Stadionrotonde vermeden wordt)
6. bezoekers komen eerder en vertrekken later na afloop van het evenement in verband met meer horeca in het gebied en extra (geprogrammeerde) fanruimtes in het nieuwe stadion
7. meer mensen op de fiets die aan verschillende kanten van het stadion fietsenstallingen vinden
8. extra looproute vanaf de Rosestraat/Laan op Zuid, met aan die zijde tramhaltes en fietsenstallingen
9. auto en tram hebben minder hinder van voetgangersstromen (voetgangersbruggen over Stadionweg en Olympiaweg) en van elkaar (bv gebruik Olympiaweg i.p.v. Coen Moulijnweg, doortrekken Colosseumweg)
10. koppeling mobiliteit aan ticketing en arrangementen
11. grotere inzet van vervoer over water

Relatie maatregelenpakket met stedelijk beleid

Het maatregelenpakket is uiteraard niet alleen voor het stadion bedoeld, maar past in de doelstellingen van de stad en de gebiedsvisie Stadionpark. Het is daarom ook goed te vermelden wat de bredere winst is van de maatregelen. Hieronder een beknopte opsomming:

1. Verbindingen: er worden nieuwe verbindingen vanuit omliggende wijken gerealiseerd door een brug over het spoor ter hoogte van Riederlaan, overkluizing van het spoor bij de 2e Rosestraat en een brug over de Stadionweg.
2. Keerlus Wilhelminapier: deze heeft in het verleden al in investeringslijsten gestaan. De keerlus geeft extra mogelijkheden voor lijnvoering en is met name van belang bij calamiteiten op de Erasmusbrug of de noordelijke toeleidende routes. In plaats van te steken, kunnen de trams keren, waarmee de trams zelf een hogere frequentie kunnen aanhouden, minder vertraging oplopen en het Wilhelminaplein voor het overig verkeer kan blijven functioneren.
3. Overige tramlussen en bogen: dragen bij aan een robuuster netwerk en grotere flexibiliteit in geval van stremmingen/werkzaamheden.
4. Tramhalte Laan op Zuid: verbetert de huidige halteringsmogelijkheid en levert een betere bediening van de ontwikkeling van Parkstad (en Feyenoord City) op door meer toeleidende lijnen.
5. Olympiaweg: betere uitstraling, toekomstvast, verbeterde route voor fietsers van en naar het centrum (kruising Stadionweg/Olympiaweg).
6. Doortrekken Rosestraat/Colosseumweg: beter functioneren van de kruising Laan op Zuid/Rosestraat, vergrote verkeersveiligheid, betere structuur op Zuid, toevoeging van een directere en conflictvrije fietsschakel, reservering voor een toekomstige tram.
7. Vervoer over water: toevoeging steigers die ook voor regulier vervoer te gebruiken zijn.

8. FASERING

Dit mobiliteitsplan laat zien hoe 63.000 bezoekers na opening naar het nieuwe Stadion kunnen komen en er op een ordentelijke manier ook weer vandaan kunnen vertrekken. Zoals uit het voorgaande hoofdstuk is gebleken, behelst dit een heel samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen. Sommige van deze maatregelen zijn fysiek en andere organisatorisch of technisch van aard. Velen hebben hun werking in deze context reeds bewezen (denk bijvoorbeeld aan parkeren op afstand tijdens EURO 2000) maar anderen nog niet (o.a. peak shaving, combi-tickets). Het testen en evalueren van deze laatste categorie maatregelen voorafgaand aan de opening is cruciaal om een evenement in het nieuwe Stadion vanaf het begin goed te laten verlopen. In samenhang met de ontwikkeling van Feyenoord City maken we onderscheid in vier fasen:

Fase 0 - Actieplan Feyenoord uitvoeren

Fase 1 - Het nieuwe Stadion en Strip Noord gereed

Fase 2 - Strip Zuid en woningbouw driehoek

Fase 3 - Lange termijn

Fase 0

Feyenoord stelt in deze fase een full-time mobiliteitsmanager aan die verantwoordelijk is voor de uitvoering en monitoring van maatregelen uit het actieplan van Feyenoord zoals de extra inzet van georganiseerd busvervoer, invoering van combi-tickets in combinatie met een evenemententarief in de wijken, zakelijk vervoer over water vanaf Rivium en Stormpolder, nieuwe arrangementen et cetera.

De maatregelen voor gedragsverandering moeten zoveel mogelijk hand in hand gaan met het faciliteren van de alternatieven. Het actieplan zal dan ook in afstemming met de uitvoering van fysieke maatregelen plaatsvinden. Het opstellen en monitoren van deze gedetailleerde aanpak zal plaatsvinden in samspraak met de omgeving. Hiertoe wordt met de belangrijkste stakeholders een werkgroep mobiliteit geformaliseerd.

Fase 1

In deze fase is het nieuwe Stadion, de noordzijde van de Strip en alle verbindingen van het stadion met het maaiveld gerealiseerd. De zuidzijde van de Strip is nog niet gebouwd. Dat betekent dat de ongelijkvloerse kruising van het stadion richting het evenementenstation, de fietsparkeervoorzieningen in de Strip en de parkeerplaatsen tijdelijk op een andere manier vorm gegeven

worden. Zo wordt er een tijdelijke brug voor voetgangers over de Stadionweg gemaakt, komt er een tijdelijke fietsenstalling voor 1500 fietsen langs de Olympiaweg en/of in de Stadondriehoek en zal een deel van het parkeren (950 plaatsen) voor zakelijke bezoekers nog in de Stadiondriehoek plaats vinden. Alle andere fysieke mobiliteitsmaatregelen zijn getroffen en alle organisatorische en technische maatregelen uit het maatregelenpakket zijn van kracht.

Fase 2

De woningbouw in de Stadiondriehoek noodzaakt de bouw van de Strip Zuid zodat zakelijke bezoekers van het nieuwe Stadion en bezoekers van het programma van de Strip daar de auto kunnen parkeren. Ook de tijdelijke fietsparkeervoorzieningen (1500) worden hier permanent onder gebracht. De tijdelijke voetgangersbrug over de Stadionweg komt te vervallen. De langzaamverkeersverbinding over het spoor wordt verlengd tot over de Olympiaweg en sluit aan op de Strip. Hiermee ontstaat er een heel directe route voor bezoekers van het stadion naar het station.

Fase 3

Regionale – en stedelijke ambities kunnen in de toekomst leiden tot infrastructurale maatregelen (zoals een tram over de Willemsbrug richting een toekomstig stedenbaanstation Stadionpark of een oost-west tangent) die de bereikbaarheid van Stadionpark zowel op door de weekse dagen als tijdens evenementen verbetert. De gebiedsvisie Stadionpark en het masterplan Feyenoord City Stadionpark houden rekening met deze ontwikkelingen en maken die ruimtelijk ook mogelijk.

9. VERVOLGPROCES

Het mobiliteitspakket is een set samenhangende maatregelen. De maatregelen die door Feyenoord worden genomen zijn geïntegreerd in de begroting van het huidige stadion, de commerciële grondexploitatie Feyenoord City en de businesscase van het nieuwe Stadion. Voor de kosten van de maatregelen waarvoor de gemeente aan zet is, is door de gemeente 35 mln gereserveerd in de gemeentelijke Lange Termijn investeringsplanning (LTIP).

Na besluitvorming door de gemeenteraad over Feyenoord City (inclusief dit mobiliteitsplan) volgen verschillende (samenhangende) sporen:

1. ruimtelijke procedures: bestemmingsplan en milieueffectrapportage (mer). In het kader van de mer zullen met de omgeving mobiliteitsvarianten opgesteld en onderzocht worden. Dit kan tot aanpassing en/of verdieping van maatregelen leiden.
2. verdere uitwerking Feyenoord City: masterplan, ontwerp stadion, ontwerp deelgebieden met daarbij horend precieze uitwerking van bijbehorende mobiliteitsmaatregelen.
3. geïntegreerd stappenplan: verder uitwerken van het actieplan van Feyenoord (denk bijvoorbeeld aan het opstellen van een communicatieplan, opstellen van beheersmaatregelen m.b.t. het parkeren in de omgeving, gedragsverandering door supporters, uitvoering van maatregelen) in samenwerking met omgeving en andere stakeholders.
4. financiële en uitvoeringsafspraken maken met de MRDH, ProRail en binnen de gemeente Rotterdam.

De uitwerking van deze sporen kan nog leiden tot bijstelling van het mobiliteitsplan.

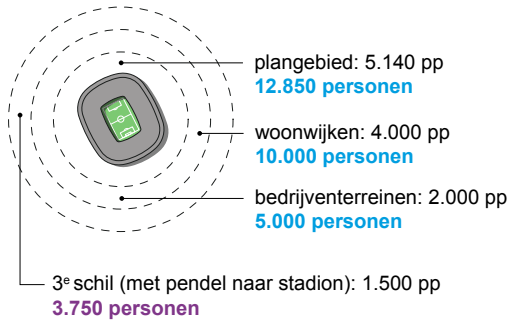
BIJLAGE 1: EVENEMENTSCENARIO'S



HUDIGE SITUATIE

 **31.600 personen**
(27.850 + 3.750)

capaciteit: 2,5 personen / auto



 **1.400 personen**

capaciteit: 50 personen / bus

- thuispubliek: 8 bussen
400 personen
- uitpubliek: 20 bussen
1.000 personen

 **2.000 personen**

 **2.000 personen**



8.810 personen | bij 90% peakshaving: 9.789 personen

 **5.250 personen**

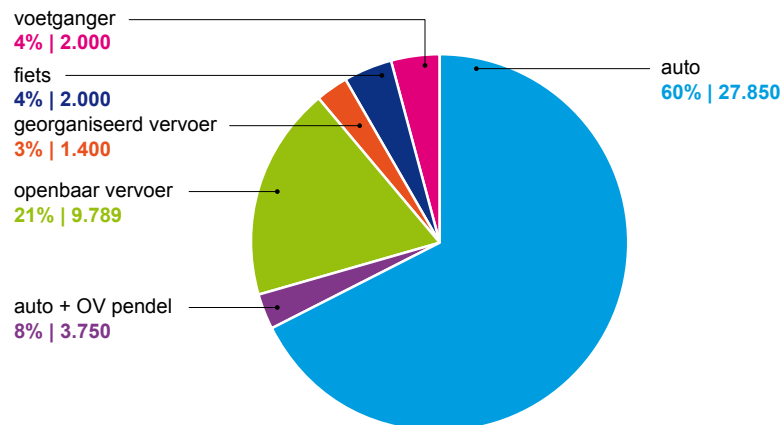
- station Stadion, extra trein vanuit noord
4 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 100%
3.000 personen
- station Stadion, stoptrein vanuit noord
2 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 75%
1.125 personen
- station Stadion, extra trein vanuit zuid
0 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 100%
0 personen
- station Stadion, stoptrein vanuit zuid
2 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 75%
1.125 personen
- station Stadion, intercity vanuit zuid
0 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 75%
0 personen

 **3.360 personen**

- trampendel Rotterdam CS - Stadionrotonde
12 ritten / uur | capaciteit 140 personen | bezetting 100%
1.680 personen
- tram 25
6 ritten / uur | capaciteit 140 personen | bezetting 75%
630 personen
- tram 23
6 ritten / uur | capaciteit 140 personen | bezetting 75%
630 personen
- tram 2
4 ritten / uur | capaciteit 140 personen | bezetting 75%
420 personen
- tram 20
0 ritten / uur | capaciteit 140 personen | bezetting 75%
0 personen

 **200 personen**

watertaxi | 25 ritten | capaciteit 8 personen | bezetting 100%

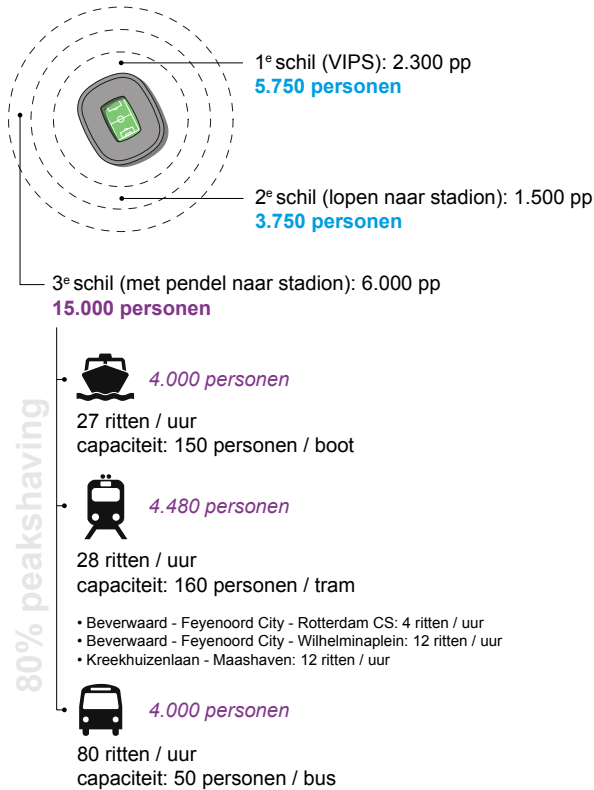


totaal aantal personen
46.789

TOEKOMST ZONDAGMIDDAG

 **24.500 personen**
(9.500 + 15.000)

capaciteit: 2,5 personen / auto



 **11.500 personen**

capaciteit: 50 personen / bus

- thuispubliek: 200 bussen
10.000 personen
- uitpubliek: 30 bussen
1.500 personen

 **5.000 personen**

 **2.000 personen**



19.420 personen | bij 80% peakshaving: 24.275 personen

 **12.000 personen**

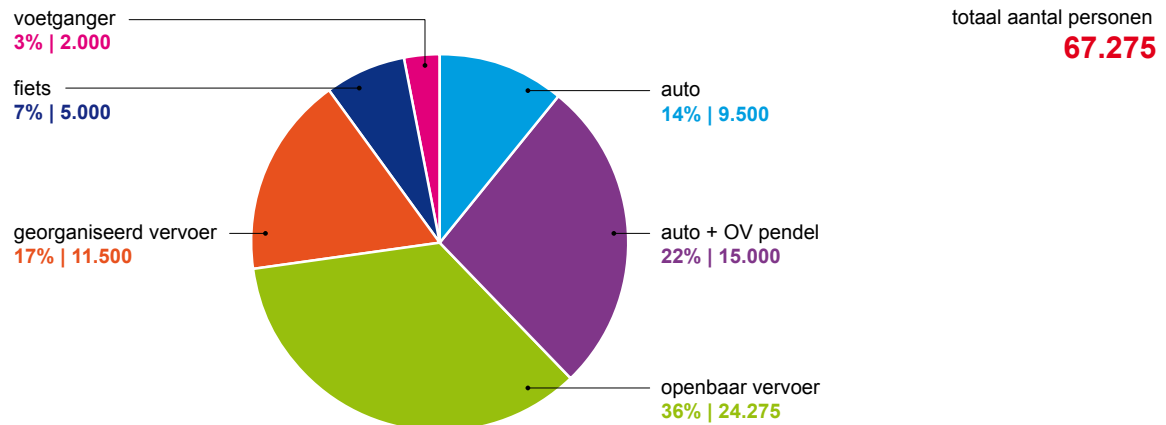
- station Stadionpark, extra trein vanuit noord
4 ritten / uur | capaciteit 1.250 personen | bezetting 100%
5.000 personen
- station Stadionpark, stoptrein vanuit noord
0 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 100%
0 personen
- station Stadionpark, extra trein vanuit zuid
2 ritten / uur | capaciteit 1.250 personen | bezetting 100%
2.500 personen
- station Stadionpark, stoptrein vanuit zuid
0 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 50%
0 personen
- station Stadionpark, intercity vanuit zuid
0 ritten / uur | capaciteit 1.250 personen | bezetting 50%
0 personen
- station Rotterdam Zuid, stoptrein vanuit noord
6 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 50%
2.250 personen
- station Rotterdam Zuid, stoptrein vanuit zuid
6 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 50%
2.250 personen

 **1.500 personen**

10 ritten / uur | capaciteit 150 personen | bezetting 100%

 **5.920 personen**

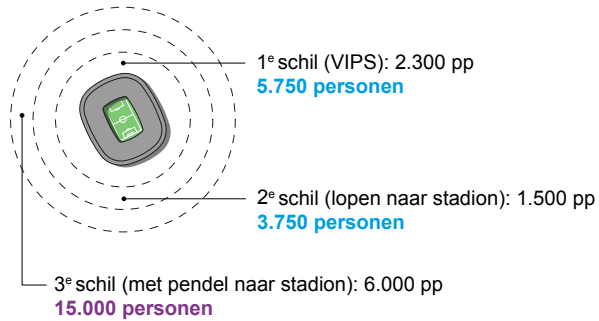
- tram Beverwaard - Feyenoord City - Rotterdam CS
4 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 100%
640 personen
- tram Beverwaard - Wilhelminaplein
12 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 100%
1.920 personen
- tram Maashaven - Kreekhuisenlaan
12 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 100%
1.920 personen
- tram 25
6 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 50%
480 personen
- tram 23
6 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 50%
480 personen
- tram 2
4 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 75%
480 personen
- tram 20
0 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 50%
0 personen



AVONDWEDSTRIJD FEYENOORD 19.00 uur


 **24.500 personen**
(9.500 + 15.000)

capaciteit: 2,5 personen / auto




80% peakshaving

 **4.000 personen**
27 ritten / uur
capaciteit: 150 personen / boot

 **3.840 personen**
24 ritten / uur
capaciteit: 160 personen / tram

- lijn 23 Beverwaard - Rotterdam CS: 6 ritten / uur
- Beverwaard - Feyenoord City - Wilhelminaplein: 12 ritten / uur
- Kreekhuisenlaan - Maashaven: 6 ritten / uur

 **4.000 personen**
80 ritten / uur
capaciteit: 50 personen / bus

 **11.500 personen**

capaciteit: 50 personen / bus

- thuispubliek: 200 bussen
10.000 personen
- uitpubliek: 30 bussen
1.500 personen

 **5.000 personen**


 **2.000 personen**



11.980 personen | bij 70% peakshaving: 17.114 personen

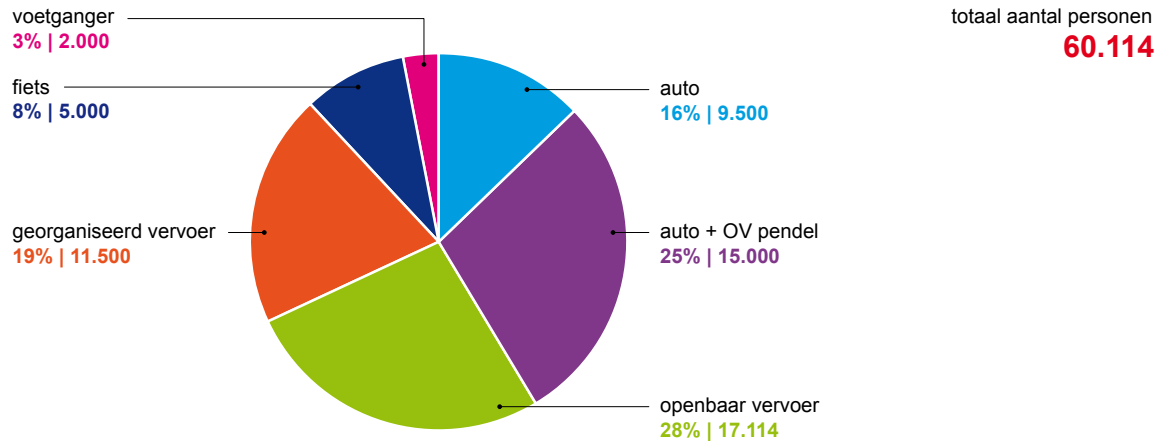
 **6.800 personen**

- station Stadionpark, extra trein vanuit noord
4 ritten / uur | capaciteit 1.250 personen | bezetting 100%
5.000 personen
- station Stadionpark, stoptrein vanuit noord
0 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 100%
0 personen
- station Stadionpark, extra trein vanuit zuid
0 ritten / uur | capaciteit 1.250 personen | bezetting 100%
0 personen
- station Stadionpark, stoptrein vanuit zuid
0 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 50%
0 personen
- station Stadionpark, intercity vanuit zuid
0 ritten / uur | capaciteit 1.250 personen | bezetting 50%
0 personen
- station Rotterdam Zuid, stoptrein vanuit noord
6 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 20%
900 personen
- station Rotterdam Zuid, stoptrein vanuit zuid
6 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 20%
900 personen

 **1.500 personen**
10 ritten / uur | capaciteit 150 personen | bezetting 100%

 **3.680 personen**

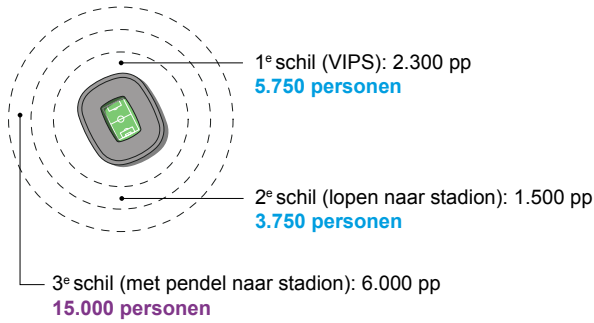
- tram Beverwaard - Feyenoord City - Rotterdam CS
0 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 100%
0 personen
- tram Beverwaard - Wilhelminaplein
12 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 100%
1.920 personen
- tram Maashaven - Kreekhuisenlaan
6 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 100%
960 personen
- tram 25
6 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 25%
240 personen
- tram 23
6 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 25%
240 personen
- tram 2
4 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 50%
320 personen
- tram 20
0 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 50%
0 personen



INTERLAND (AVOND WEEK)

 **24.500 personen**
(9.500 + 15.000)

capaciteit: 2,5 personen / auto



 **4.000 personen**
27 ritten / uur
capaciteit: 150 personen / boot

 **5.440 personen**
34 ritten / uur
capaciteit: 160 personen / tram

- Beverwaard - Feyenoord City - Rotterdam CS: 4 ritten / uur
- Beverwaard - Feyenoord City - Wilhelminaplein: 12 ritten / uur
- Kreekhuisenlaan - Maashaven: 12 ritten / uur
- lijn 23 Beverwaard - Rotterdam CS: 6 ritten / uur

 **4.000 personen**
80 ritten / uur
capaciteit: 50 personen / bus

 **11.500 personen**

capaciteit: 50 personen / bus

- thuispubliek: 200 bussen
10.000 personen
- uitpubliek: 30 bussen
1.500 personen

 **1.000 personen**

 **2.000 personen**



19.420 personen | bij 80% peakshaving: 24.275 personen

 **12.000 personen**

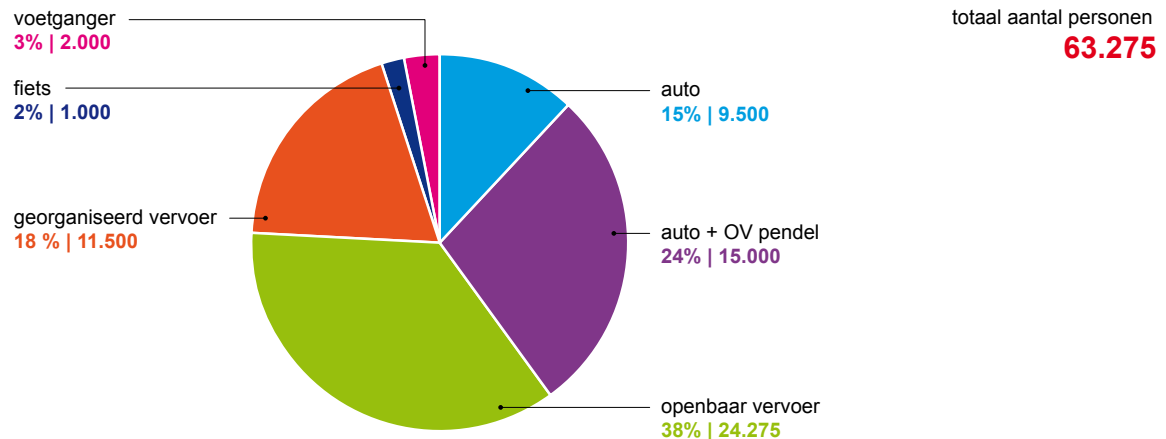
- station Stadionpark, extra trein vanuit noord
4 ritten / uur | capaciteit 1.250 personen | bezetting 100%
5.000 personen
- station Stadionpark, stoptrein vanuit noord
0 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 100%
0 personen
- station Stadionpark, extra trein vanuit zuid
2 ritten / uur | capaciteit 1.250 personen | bezetting 100%
2.500 personen
- station Stadionpark, stoptrein vanuit zuid
0 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 50%
0 personen
- station Stadionpark, intercity vanuit zuid
0 ritten / uur | capaciteit 1.250 personen | bezetting 50%
0 personen
- station Rotterdam Zuid, stoptrein vanuit noord
6 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 50%
2.250 personen
- station Rotterdam Zuid, stoptrein vanuit zuid
6 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 50%
2.250 personen

 **1.500 personen**

10 ritten / uur | capaciteit 150 personen | bezetting 100%

 **5.920 personen**

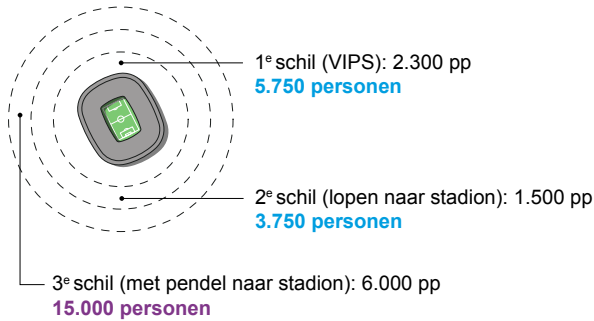
- tram Beverwaard - Feyenoord City - Rotterdam CS
4 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 100%
640 personen
- tram Beverwaard - Wilhelminaplein
12 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 100%
1.920 personen
- tram Maashaven - Kreekhuisenlaan
12 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 100%
1.920 personen
- tram 25
6 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 50%
480 personen
- tram 23
6 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 50%
480 personen
- tram 2
4 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 75%
480 personen
- tram 20
0 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 50%
0 personen



KNVB BEKER FINALE

24.500 personen
(9.500 + 24.275)

capaciteit: 2,5 personen / auto



4.000 personen
27 ritten / uur
capaciteit: 150 personen / boot

5.440 personen
34 ritten / uur
capaciteit: 160 personen / tram

- Beverwaard - Feyenoord City - Rotterdam CS: 4 ritten / uur
- Beverwaard - Feyenoord City - Wilhelminaplein: 12 ritten / uur
- Kreekhuisenlaan - Maashaven: 12 ritten / uur
- lijn 23 Beverwaard - Rotterdam CS: 6 ritten / uur

4.000 personen
80 ritten / uur
capaciteit: 50 personen / bus

20.000 personen

capaciteit: 50 personen / bus

- thuispubliek: 200 bussen
10.000 personen
- uitpubliek: 200 bussen
10.000 personen

1.000 personen

1.000 personen



19.420 personen | bij 80% peakshaving: 24.275 personen

12.000 personen

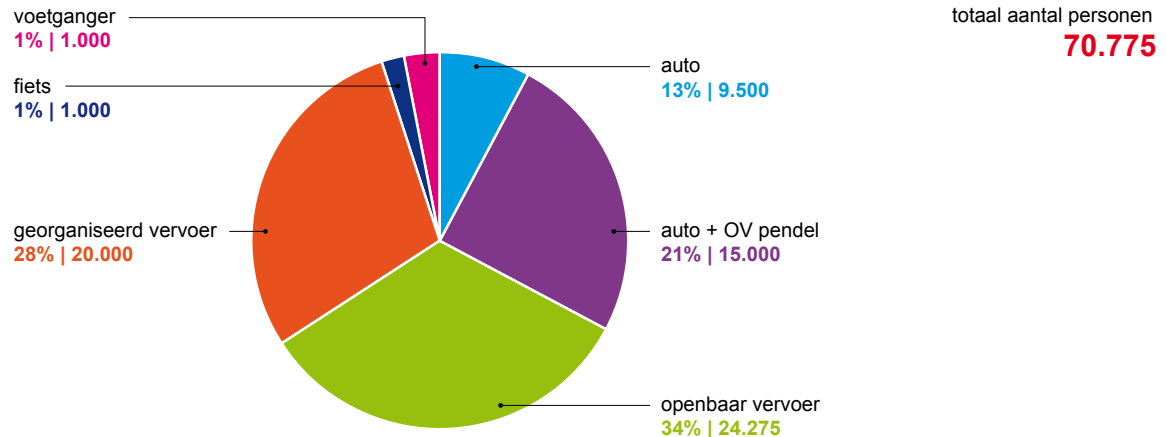
- station Stadionpark, extra trein vanuit noord
4 ritten / uur | capaciteit 1.250 personen | bezetting 100%
5.000 personen
- station Stadionpark, stoptrein vanuit noord
0 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 100%
0 personen
- station Stadionpark, extra trein vanuit zuid
2 ritten / uur | capaciteit 1.250 personen | bezetting 100%
2.500 personen
- station Stadionpark, stoptrein vanuit zuid
0 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 50%
0 personen
- station Stadionpark, intercity vanuit zuid
0 ritten / uur | capaciteit 1.250 personen | bezetting 50%
0 personen
- station Rotterdam Zuid, stoptrein vanuit noord
6 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 50%
2.250 personen
- station Rotterdam Zuid, stoptrein vanuit zuid
6 ritten / uur | capaciteit 750 personen | bezetting 50%
2.250 personen

1.500 personen

10 ritten / uur | capaciteit 150 personen | bezetting 100%

5.920 personen

- tram Beverwaard - Feyenoord City - Rotterdam CS
4 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 100%
640 personen
- tram Beverwaard - Wilhelminaplein
12 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 100%
1.920 personen
- tram Maashaven - Kreekhuisenlaan
12 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 100%
1.920 personen
- tram 25
6 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 50%
480 personen
- tram 23
6 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 50%
480 personen
- tram 2
4 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 75%
480 personen
- tram 20
0 ritten / uur | capaciteit 160 personen | bezetting 50%
0 personen



BIJLAGE 2: ACTIEPLAN FEYENOORD | SEIZOEN 2016 - 2017

Actie	Verantwoordelijke	Toelichting	Deadline
Aanstellen projectleider mobiliteit Feyenoord City (1 fte)	Feyenoord	Voor ontwikkeling van de mobiliteitsplannen en afstemming met alle partijen.	September 2016
Tellingen en metingen (data analyse) doen gebruik parkeerterreinen, parkeerdruk wijken, druk op onderliggende/bovenliggende weggennet, gebruik openbaar vervoer, vervoer over water & fietsgebruik, aankomsttijden bij P&R parkeerterreinen, etc.	Feyenoord	Om een goed overzicht te hebben van de situatie en wat voor invloed de genomen maatregelen hierop hebben.	Start aanvang nieuwe seizoen
Ontwikkelen mobiliteitsdraaiboek Feyenoord City.	Feyenoord	Mobiliteitsdraaiboek met daarin alle verschillende scenario's en de te nemen maatregelen.	September 2016
Parkeren op afstand locaties in kaart brengen (aantal parkeerplaatsen, vervoersmogelijkheid naar stadion en beschikbaarheid).	Feyenoord	Actueel overzicht hebben van de mogelijkheden.	September 2016
Concrete afspraken maken met beheerders en partijen om het parkeren op afstand mogelijk te maken.	Feyenoord	Partijen die parkeren op afstand locaties in beheer hebben op de hoogte brengen en laten meedenken over mogelijkheden.	Half november 2016
Plan: start planvorming plaatsen van aanlegsteigers bij Rivium en de Piet Smitskade.	Gemeente	Grotere/betere aanlegsteigers maken dat vervoer over water aantrekkelijker en beter uitvoerbaarder wordt.	Januari 2017
Werkgroep mobiliteit Feyenoord City opstarten (Maandelijks bijeenkomen), vertegenwoordigers van: <ul style="list-style-type: none"> • Feyenoord • Gemeente (Netwerk Verkeersmarinier) • Politie • Rijkswaterstaat • RET • NS / Prorail 	Feyenoord	Structureel met alle partners de mobiliteitssituatie verbeteren en toewerken naar situatie nieuwe stadion. Eventueel aanvullen met deskundigen op meerdere vlakken om de plannen te verbeteren en pilots uit te voeren en uit te breiden.	Januari 2017
Werkgroep Feyenoord intern opstarten (Maandelijks bijeenkomen), vertegenwoordigers van: <ul style="list-style-type: none"> • Mobiliteit • Sales • Ticketing • MVO • Marketing • Horeca 	Feyenoord	Afstemmingsmoment voor interne afdelingen om de voortgang te bespreken van de plannen en acties vanuit de verschillende afdelingen.	Januari 2017

Actie	Verantwoordelijke	Toelichting	Deadline
Uitwerken en bespreken plannen/pilots: Plan: gebruik vervoer over water t.b.v. supporters & zakelijk. Plan: beter ontsluiten Veranda Garage. Plan: uitbreiding gebruik POA Beverwaard.	F: Mob./Sales F: Mobiliteit F: Mobiliteit	Het uitwerken van plannen om de modal split, spreiding en peakshaving te verbeteren. Per punt tevens een communicatieplan opstellen.	Januari 2017
Plan: koppeling ticket stadion met vervoerswijze.	F: Ticketing	Het uitwerken van plannen om de modal split, spreiding en peakshaving te verbeteren.	Maart 2017
Werkgroep omgeving de Kuip opstarten met stakeholders (Per kwartaal bijeenkomen). Vertegenwoordigers: ondernemers, omwonenden, bezoekers de Kuip, Feyenoord, Gemeente, Politie.	Feyenoord	Betrekken van de directe omgeving om informatie te vergaren en de veranderingen te kunnen meten. Tevens eventuele maatregelen polsen.	April 2017
Pilot: Keuze vervoerswijze meenemen met seizoenkaart-verlenging.	Feyenoord	Op deze manier kan er inzichtelijk gemaakt worden wie met welk vervoer komt en zo kan er ook gestuurd worden naar andere vervoerswijzen.	April 2017
Pilot: uitbreiding gebruik POA Beverwaard.	Feyenoord	Stimuleren parkeren op afstand.	April 2017
Uitwerken en bespreken plannen/pilots: Plan: Feyenoord app. Plan: communicatie voor, tijdens en na evenementen ontwikkelen. (Facebook, twitter, website, vraag & antwoord, app) Plan: georganiseerd busvervoer thuis supporters. Plan: organiseren activiteiten en arrangementen (Pathé, horeca, etc.).	F: Marketing F: Marketing F: Mob./Tckt. F: Sales/Tckt.	Het uitwerken van plannen om de modal split, spreiding en peakshaving te verbeteren. Per punt tevens een communicatieplan opstellen.	Mei 2017
Jaarlijks mobiliteitsenquête uitvoeren onder bezoekers de Kuip en inspelen op de uitkomsten.	Feyenoord	Om meer inzicht te krijgen in de vervoerswijze van bezoekers verdeeld in doelgroepen en achterliggende reden van deze keuzes.	Mei 2017
Evalueren lopende pilots en eventueel definitief vaststellen pilots als vast onderdeel van het mobiliteitsbeleid.	Feyenoord	Doornemen resultaten van de pilots en verbetermaatregelen nemen.	Mei 2017

Doelstellingen:

1. Vanaf maart 2017 gemiddeld 10 georganiseerde bussen met thuis supporters per wedstrijd.
2. Vanaf april 2017 minimaal 650 auto's op POA Beverwaard.

SEIZOEN 2017 - 2018

De volgende acties lopen door vanuit het seizoen 2016/2017:

- Projectleider Feyenoord City. (1fte)
- Tellingen en metingen vervoersstromen.
- Ontwikkelen mobiliteitsdraaiboek Feyenoord City.
- Maandelijks overleg Werkgroep mobiliteit Feyenoord City.
- Maandelijks overleg Werkgroep Feyenoord intern.
- Kwartaal overleg Werkgroep omgeving de Kuip.
- Uitwerken/bijwerken/wijzigen plannen en pilots.
- Keuze vervoerswijze meenemen in seizoenkaartkeuze.
- Mobiliteitsenquête uitvoeren onder bezoekers de Kuip en inspelen op de uitkomsten.

Actie	Verantwoordelijke	Toelichting	Deadline
Werkgroep mobiliteit op dagen bij grote evenementen actief.	Feyenoord	Actief sturen en samenwerken met betrokken mobiliteitspartners.	Juli 2017
<p>Uitwerken en bespreken plannen/pilots:</p> <p>Plan: afsluiting tegengaan gratis parkeren en wijkparkeren (Industrieterrein Stadionboulevard, Olympiaweg, etc.) en in gebruik name POA locaties, daaraan gekoppeld het vervoer.</p> <p>Plan: stimulering fietsgebruik</p> <p>Plan: sturing bermdrips ontwikkelen.</p> <p>Plan: optimalisatie OV gebruik.</p> <p>Plan: optimalisatie inzet van nieuwe mobiliteits-technieken en tools.</p> <p>Plan: automatisering metingen vervoersstromen.</p>	<p>F: Mobiliteit</p> <p>Idem</p> <p>Idem</p> <p>Idem</p> <p>Idem</p> <p>Idem</p>	Het uitwerken van plannen om de modal split, spreiding en peakshaving te verbeteren. Per punt tevens een communicatieplan opstellen.	Juli 2017
<p>Start pilots:</p> <p>Pilot: lanceren Feyenoord app.</p> <p>Pilot: koppeling ticket stadion met vervoerswijze.</p> <p>Pilot: vervoer over water.</p>	<p>Feyenoord</p> <p>F: Ticketing</p> <p>F: Mob./Sales</p>	Invoeren plannen en de resultaten van de wijzigingen meten.	Juli 2017
Optimaliseren gebruik trampoline Maashaven - Lombardijen	Gemeente	Verbetering van tramverbinding Maashaven, waardoor er extra capaciteit met de tram/metro beschikbaar is.	Juli 2017
Plaatsen van aanlegsteigers Rivium en Piet Smitskade.	Gemeente	Ten behoeve van het kunnen aanleggen van de waterbus/spido bij de kades.	Juli 2017

Actie	Verantwoordelijke	Toelichting	Deadline
Plan: start planvorming plaatsen van aanlegsteiger Watertoren / Erasmus Universiteit.	Gemeente	Grotere/betere aanlegsteigers maken dat vervoer over water aantrekkelijker en beter uitvoerbaarder wordt.	Augustus 2017
Plan: start planvorming herinrichting Colosseumweg.	Gemeente	Geschikt maken voor busparkeren en keermogelijkheid.	Augustus 2017
Plan: start planvorming aanpassingen NS-station (loopbrug, perron, toegangspoortjes, fietsparkeerplaatsen, etc.)	NS/ProRail/Gemeente	NS-station geschikt maken voor nieuwe stadion. Tevens verbetering voor looproute busparkeerplaatsen Colosseumweg.	Augustus 2017
1 extra fte op de afdeling mobiliteit Feyenoord City met een medewerker mobiliteit.	Feyenoord	Ondersteunende en uitvoerende werkzaamheden voor de projectleider Mobiliteit Feyenoord City. (O.a. ten behoeve van informatievoorziening bezoekers, plannen uitwerken, onderzoeken uitvoeren, etc.)	Oktober 2017
Start pilots: Pilot: communicatie. Pilot: organiseren busvervoer door Feyenoord. Pilot: organiseren activiteiten/arrangementen (peakshaving). Pilot: automatisering metingen vervoersstromen. Pilot: verminderen/tegengaan gratis parkeren en wijkparkeren.	F: Marketing F: Ticketing F: Sales F: Mobiliteit F: Mobiliteit	Invoeren plannen en de resultaten van de wijzigingen meten.	Oktober 2017
Plaatsen van beveiligde fietsenstalling.	Feyenoord	Om fiets parkeren te stimuleren in de huidige situatie en toe te werken naar het nieuwe stadion.	Januari 2018
Start pilots: Pilot: prijszingspilots (goede bedrag belonen, korting op fan items, gratis drankje, etc).	Feyenoord	Invoeren plannen en de resultaten van de wijzigingen meten.	Januari 2018
Evalueren lopende pilots en eventueel definitief vaststellen pilots als vast onderdeel van het mobiliteitsbeleid.	Feyenoord	Doornemen resultaten van de pilots en verbetermaatregelen nemen.	Mei 2018

Doelstellingen:

- Lanceren Feyenoord app
- Vanaf januari 2018 500 extra reizigers vervoeren met de RET.
- Vanaf januari 2018 minimaal 500 voertuigen op POA locatie met vervoer over water (Rivium, Ridderkerk, Stormpolder, etc.)
- Vanaf maart 2018 gemiddeld 30 georganiseerde bussen met thuis supporters per wedstrijd.
- Vanaf maart 2018 minimaal 1.000 auto's op POA Beverwaard.

SEIZOEN 2018 - 2019

De volgende acties lopen door vanuit het seizoen 2017/2018:

- Projectleider Feyenoord City. (1fte)
- Medewerker mobiliteit. (1fte)
- Tellingen en metingen vervoersstromen.
- Werkgroep mobiliteit op dagen bij grote evenementen actief.
- Ontwikkelen mobiliteitsdraaiboek Feyenoord City.
- Maandelijks overleg Werkgroep mobiliteit Feyenoord City.
- Maandelijks overleg Werkgroep Feyenoord intern.
- Kwartaal overleg Werkgroep omgeving de Kuip.
- Uitwerken/bijwerken/wijzigen plannen en pilots.
- Keuze vervoerswijze meenemen in seizoenkaartkeuze.
- Mobiliteitsenquête uitvoeren onder bezoekers de Kuip en inspelen op de uitkomsten.

Doelstellingen:

9. Vanaf januari 2019 gemiddeld 50 georganiseerde bussen met thuis supporters per wedstrijd.
10. Vanaf januari 2019 500 extra reizigers vervoeren met de RET.
11. Vanaf maart 2019 minimaal 800 voertuigen op POA Erasmus Universiteit, Stormpolder en Rivium Zuid.
12. Vanaf maart 2018 minimaal 1.900 auto's op POA Beverwaard en Ahoy.

Actie	Verantwoordelijke	Toelichting	Deadline
Start pilots: Pilot: stimulering fietsgebruik. Pilot: plan sturing bermdrips. Pilot: optimalisatie OV gebruik. Pilot: inzet van nieuwe mobiliteitstechnieken/tools.	Feyenoord F: Mobiliteit F: Mobiliteit F: Mobiliteit	Invoeren plannen en de resultaten van de wijzigingen meten.	Juli 2018
Afsluiten gratis parkeren locatie Olympiaweg, daar aan gekoppeld het openstellen POA Erasmus Universiteit en busparkeren op Olympiaweg.	Feyenoord / Gemeente	Terugbrengen gratis parkeerplaatsen in directe omgeving stadion en stimuleren georganiseerd busvervoer en parkeren op afstand.	Juli 2018
Plaatsen van aanlegsteiger Watertoren / Erasmus Universiteit.	Gemeente	Ten behoeve van het kunnen aanleggen van de waterbus/spido bij de kades.	Juli 2018
Colosseumweg herinrichten.	Gemeente	Geschikt maken voor busparkeren en keermogelijkheid.	Januari 2019
Plan: start planvorming plaatsen van keerlus voor de tram bij Wilhemina-plein, Beverwaard en Beukendaal tram.	Gemeente	Verkorting van de aanrijdtijd van de tram en vergroting capaciteit door beter gebruik metro.	Januari 2019

SEIZOEN 2019 - 2020

De volgende acties lopen door vanuit het seizoen 2018/2019:

- Projectleider Feyenoord City. (1fte)
- Medewerker mobiliteit. (1fte)
- Tellingen en metingen vervoersstromen.
- Werkgroep mobiliteit op dagen bij grote evenementen actief.
- Ontwikkelen mobiliteitsdraaiboek Feyenoord City.
- Maandelijks overleg Werkgroep mobiliteit Feyenoord City. Vanaf nu tweewekelijks.
- Maandelijks overleg Werkgroep Feyenoord intern. Vanaf nu tweeweekelijks.
- Kwartaal overleg Werkgroep omgeving de Kuip. Vanaf nu maandelijks.
- Uitwerken/bijwerken/wijzigen plannen en pilots.
- Keuze vervoerswijze meenemen in seizoenkaartkeuze.
- Mobiliteitsenquête uitvoeren onder bezoekers de Kuip en inspelen op de uitkomsten.

Doelstellingen:

13. Vanaf januari 2020 gemiddeld 70 georganiseerde bussen met thuissupporters per wedstrijd.
14. Vanaf januari 2020 500 extra reizigers vervoeren met de RET.
15. Vanaf januari 2020 500 extra reizigers vervoeren met de NS.
16. Vanaf maart 2020 minimaal 1.300 voertuigen op POA Erasmus Universiteit, Stormpolder en Rivium Zuid.
17. Vanaf maart 2020 minimaal 2.100 voertuigen op POA Beverwaard en Ahoy.

Actie	Verantwoordelijke	Toelichting	Deadline
Vast stellen concept mobiliteitsdraaiboek Feyenoord City. Concept mobiliteitsdraaiboek presenteren aan verschillende doelgroepen: <ul style="list-style-type: none">• Omwonenden.• Ondernemers.• Gemeente.• Feyenoord.• Supportersvereniging.• Grote supportersvertegenwoordigingen Feyenoord.• Nieuwe ondernemers/bedrijven Feyenoord City.• Mobiliteit specialisten.	Feyenoord	Stakeholders informeren en feedback ontvangen, zodat deze meegenomen kan worden in het definitief maken van het mobiliteitsdraaiboek.	Juli 2019
Intensiveren gebruik POA Ahoy, met daaraan gekoppeld het vervoer.	Feyenoord	Stimuleren parkeren op afstand.	Juli 2019
Plaatsen van keerlus voor de tram bij Wilhemina-plein, Beverwaard en Beukendaal tram.	Gemeente	Verkorting van de aanrijdtijd van de tram en vergroting capaciteit door beter gebruik metro.	Januari 2020
Aanpassingen NS-station doorvoeren (loopbrug, perron, toegangspoortjes, fietsparkeerplaatsen, etc.)	NS/ProRail/Gemeente	NS-station geschikt maken voor nieuwe stadion. Tevens verbetering voor looproute busparkeerplaatsen Colosseumweg.	Juni 2020

SEIZOEN 2020 - 2021

De volgende acties lopen door vanuit het seizoen 2019/2020:

- Projectleider Feyenoord City. (1fte)
- Medewerker mobiliteit. (1fte)
- Tellingen en metingen vervoersstromen.
- Werkgroep mobiliteit op dagen bij grote evenementen actief.
- Ontwikkelen mobiliteitsdraaiboek Feyenoord City.
- Tweewekelijks overleg Werkgroep mobiliteit Feyenoord City.
- Tweewekelijks overleg Werkgroep Feyenoord intern.
- Maandelijks overleg Werkgroep omgeving de Kuip.
- Uitwerken/bijwerken/wijzigen plannen en pilots.
- Keuze vervoerswijze meenemen in seizoenkaartkeuze.
- Mobiliteitsenquête uitvoeren onder bezoekers de Kuip en inspelen op de uitkomsten.

Doelstellingen:

18. Vanaf januari 2021 gemiddeld 80 georganiseerde bussen met thuis supporters per wedstrijd.
19. Vanaf januari 2021 500 extra reizigers vervoeren met de RET.
20. Vanaf januari 2021 500 extra reizigers vervoeren met de NS.
21. Vanaf maart 2021 minimaal 2.000 voertuigen op POA Erasmus Universiteit, Stormpolder, Rivium Zuid en overige vervoer over water locaties.
22. Vanaf maart 2021 minimaal 2.300 voertuigen op POA Beverwaard en Ahoy.

Actie	Verantwoordelijke	Toelichting	Deadline
Een jaar proefdraaien met conceptmobiliteitsdraaiboek.	Feyenoord	Mobiliteitsdraaiboek met daarin alle verschillende scenario's en de te nemen maatregelen uit testen.	Juli 2020
Intensiveren gebruik POA Stormpolder.	Feyenoord / Gemeente	Stimuleren parkeren op afstand.	Juli 2020

SEIZOEN 2021 - 2022

De volgende acties lopen door vanuit het seizoen 2020/2021:

- Projectleider Feyenoord City. (1fte)
- Medewerker mobiliteit. (1fte)
- Tellingen en metingen vervoersstromen.
- Werkgroep mobiliteit op dagen bij grote evenementen actief.
- Ontwikkelen mobiliteitsdraaiboek Feyenoord City.
- Tweewekelijks overleg Werkgroep mobiliteit Feyenoord City.
- Tweewekelijks overleg Werkgroep Feyenoord intern.
- Maandelijks overleg Werkgroep omgeving de Kuip.
- Uitwerken/bijwerken/wijzigen plannen en pilots.
- Keuze vervoerswijze meenemen in seizoenkaartkeuze.
- Mobiliteitsenquête uitvoeren onder bezoekers de Kuip en inspelen op de uitkomsten.

Doelstellingen:

23. Vanaf januari 2022 gemiddeld 85 georganiseerde bussen met thuissupporters per wedstrijd.
24. Vanaf januari 2022 500 extra reizigers vervoeren met de RET.
25. Vanaf januari 2022 500 extra reizigers vervoeren met de NS.
26. Vanaf maart 2022 minimaal 2.700 voertuigen op POA Erasmus Universiteit, Stormpolder, Rivium Zuid en overige vervoer over water locaties.
27. Vanaf maart 2022 minimaal 2.800 voertuigen op POA Beverwaard en Ahoy.

Actie	Verantwoordelijke	Toelichting	Deadline
Vaststellen van allen te nemen maatregelen in mobiliteitsdraaiboek Feyenoord City.	Feyenoord	Mobiliteitsdraaiboek met daarin alle verschillende scenario's en de te nemen maatregelen.	Juli 2021
Alle infrastructurele maatregelen klaar, zodat alles uitgetest kan worden en gereed is voor opening stadion.	Gemeente	N.v.t.	Juli 2021
In gebruik name nieuwe stadion	Feyenoord	N.v.t.	2022 - 2023

BIJLAGE 3: KRUISPUNTANALYSES

Voor een aantal met verkeerslichten geregelde kruisingen op de belangrijke routes van en naar Stadionpark is - vooruitlopend op een uitgebreide studie in het kader van de nog uit te voeren MER - een quick-scan uitgevoerd naar de afwikkelingskwaliteit van deze kruispunten op een zondag voorafgaand en na afloop van een evenement in het nieuwe Stadion. Hiervoor is in het programma Cocon (bedoeld voor starre verkeerslichtenregelingen) een normale zondag "opgeplust" met de verkeersbewegingen die een toekomstig evenement genereert (uitrijdende auto's in de eerste en tweede schil, fietsers, extra trams, bussen en voetgangers). Een indicator voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is de cyclustijd en de verzadigingsgraad per richting (zie onderstaande tabellen onder "evaluatiegegevens"). Wanneer deze laatste groter is dan 0,8 dan begint de doorstroming op deze richting binnen de huidige vormgeving te verminderen. Een verzadigingsgraad groter dan 0,9 wijst op een overbelasting.

Kruispunt: Stadionweg – Olympiaweg

Van de aangeleverde intensiteitsgegevens van zondag 24 april 2016 (geen evenementen) wordt het drukste uur (15:00 – 16:00 uur) als maatgevend beschouwd.

Voor de berekening zijn van 4 richtingen de intensiteiten aangepast:

1. Richting 01: intensiteit is erg hoog, daarom gerekend met 100 pae/uur (gemiddelde zondag)
2. Richting 02: intensiteit = 0 pae, daarom gerekend met 294 pae/uur (= intensiteit van 08)
3. Richting 05: intensiteit te laag, daarom gerekend met 60 pae/uur
4. Richting 12: intensiteit verhoogd met verkeer van Stadionpark:
+ 375 auto's = 375 pae
+ 90 bussen = 180 pae

Met behulp van Cocon 8.0 is op basis van het voorgaande en de huidige vormgeving en inrichting een starre verkeersregeling gemaakt. Deze regeling heeft als kenmerken:

- Elke richting krijgt per cyclus minimaal één keer groen (en geel);
- Geen enkele richting is oververzadigd;
- Alle voetgangers hebben in beide richtingen een groene golf (dus als ze bij begin groen bij de eerste oversteek starten, krijgen ze op tijd bij de tweede oversteek ook groen, zodanig dat ze rustig kunnen oversteken)
- Trams krijgen tegelijk wit (= groen) tijdens het groen van het parallelle autoverkeer.

Van die starre verkeersregeling is de minimale cyclustijd 88 seconden. Voor een verkeersregeling op een vierarmig kruispunt is een cyclustijd van circa 120 seconden acceptabel.

Conclusie: het kruispunt heeft voldoende capaciteit om op zondagmiddag het verkeersaanbod (inclusief het aanbod vanuit Stadionpark) te verwerken.

COCON 8.0

Afdruk van: Gegevens start regeling
Afdrukt op: 11-11-2016 14:44:05

Pag 1
Gemeente Rotterdam

Kruispunt: Stadionweg - Olympieweg
Vermegevingsvariant: FC08 en FC12 gelijk, huidige orthoming
Belastingsvariant: Stadionpark_zondag + evenement
Regelingsvariant: Stadionpark_zondag + evenement

Commentaar

Fasendiagram

Cyclustijd 60 (sec)



Evaluatie gegevens

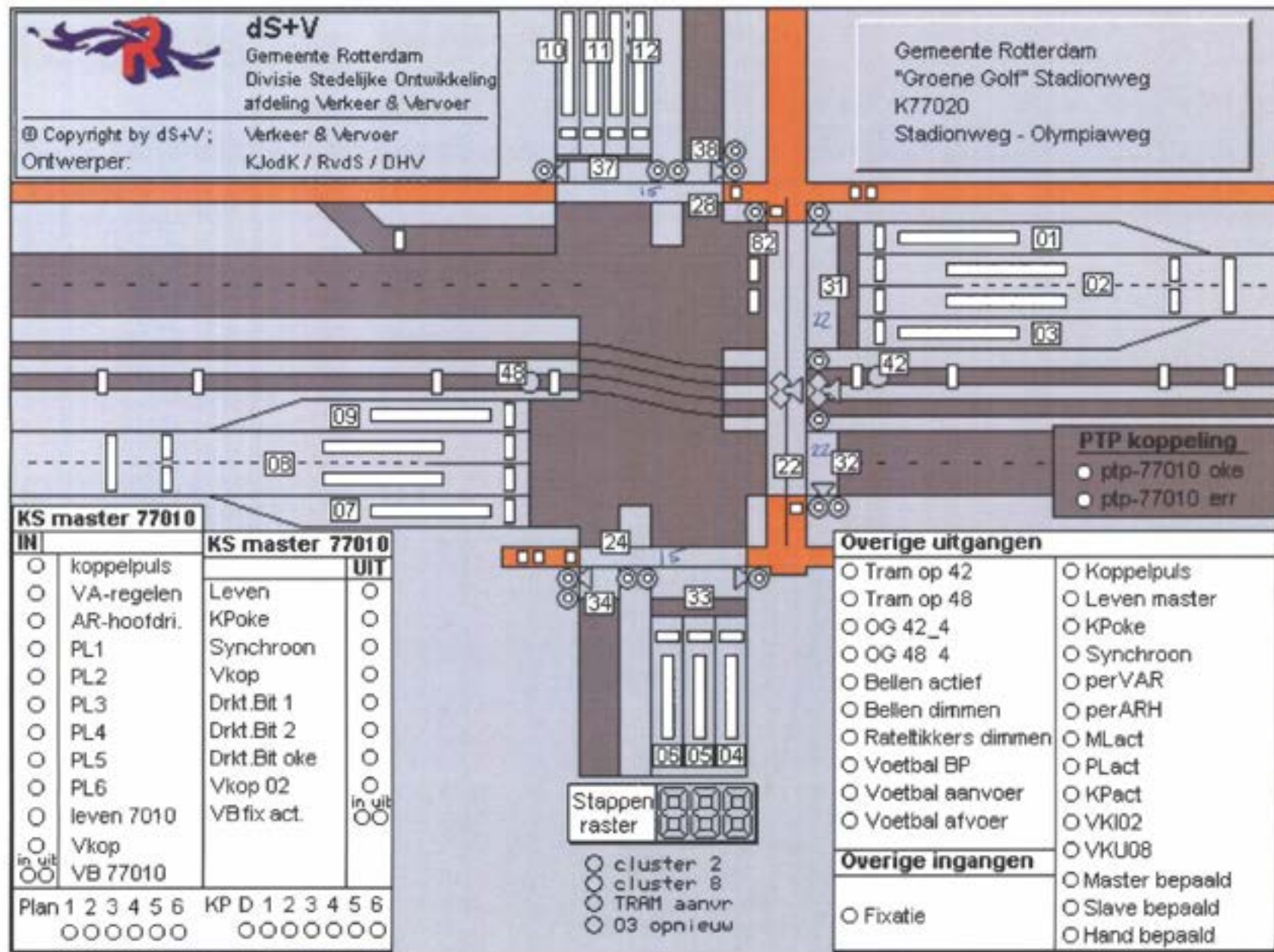
Richting	lit	Cap	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verf.tijd	Delay	Gem. stopt	Gem. max. wachtt.	Overf. spurt	Opstel. cap.	Verk. oversch.	Benod. spf. cap. P=5[%]	Benod. spf. cap. P=10[%]
		[aan/u]	[aan/u]	[%]	[sec]	[sec u/v]	[aan/sec]	[sec]	[aan]	[m]	[u]	[m]	[m]
001	100	1725	16	32	31,3	0,9	0,02	2,0	0,0	100	0	36	30
002	294	3625	21	34	27,8	2,3	0,06	5,6	0,0	100	0	66	60
003	130	1775	10	64	37,3	1,3	0,03	2,9	0,0	100	0	42	36
004	15	1725	8	10	36,7	0,2	0,00	0,3	0,0	100	0	12	12
005	60	2000	24	11	24,0	0,4	0,01	1,1	0,0	100	0	24	18
006	13	1775	31	2	18,6	0,1	0,00	0,2	0,0	100	0	12	12
007	11	1725	27	2	21,3	0,1	0,00	0,2	0,0	100	0	12	12
008	294	3625	18	40	30,3	2,5	0,06	5,9	0,0	100	0	66	60
009	199	1775	12	62	53,9	3,0	0,06	5,6	1,1	100	0	60	54
010	162	1725	22	38	27,3	1,2	0,03	3,1	0,0	100	0	42	36
011	58	2000	15	17	31,2	0,5	0,01	1,2	0,0	100	0	24	24
012	204	3150	26	29	29,3	5,7	0,16	13,8	0,3	100	8	126	114
022	40	5000	26	3	22,7	0,3	0,01	-	0,0	100	-	-	-
024	40	5000	21	3	25,7	0,3	0,01	-	0,0	100	-	-	-
028	40	5000	20	4	26,5	0,3	0,01	-	0,0	100	-	-	-
031	100	9999	24	4	23,5	0,7	0,02	-	0,0	100	-	-	-
032	100	9999	24	4	23,5	0,7	0,02	-	0,0	100	-	-	-
033	100	9999	17	5	28,9	0,6	0,02	-	0,0	100	-	-	-
034	100	9999	22	4	25,0	0,7	0,02	-	0,0	100	-	-	-
037	100	9999	17	3	26,9	0,6	0,02	-	0,0	100	-	-	-
038	100	9999	20	4	26,5	0,7	0,02	-	0,0	100	-	-	-
042	20	2000	17	5	28,9	0,2	0,00	0,4	0,0	100	0	18	12

COCON 8.0

Afdruk van: Gegevens start regeling
Afdrukt op: 11-11-2016 14:44:05

Pag 2
Gemeente Rotterdam

048	20	2000	17	5	28,9	0,2	0,00	0,4	0,0	100	0	18	12
092	40	5000	26	3	22,0	0,2	0,01	-	0,0	100	-	-	-



Kruispunt: Stadionweg – Kreeksehaven

Voor de analyse zijn de door de Kwaliteitscentrale getelde intensiteiten van zondag 30 oktober 2016 gebruikt. Het drukste uur (16:00 – 17:00 uur) is als maatgevend beschouwd.

Een evenement in Stadionpark zorgt bij twee richtingen voor een verhoging van de intensiteit:

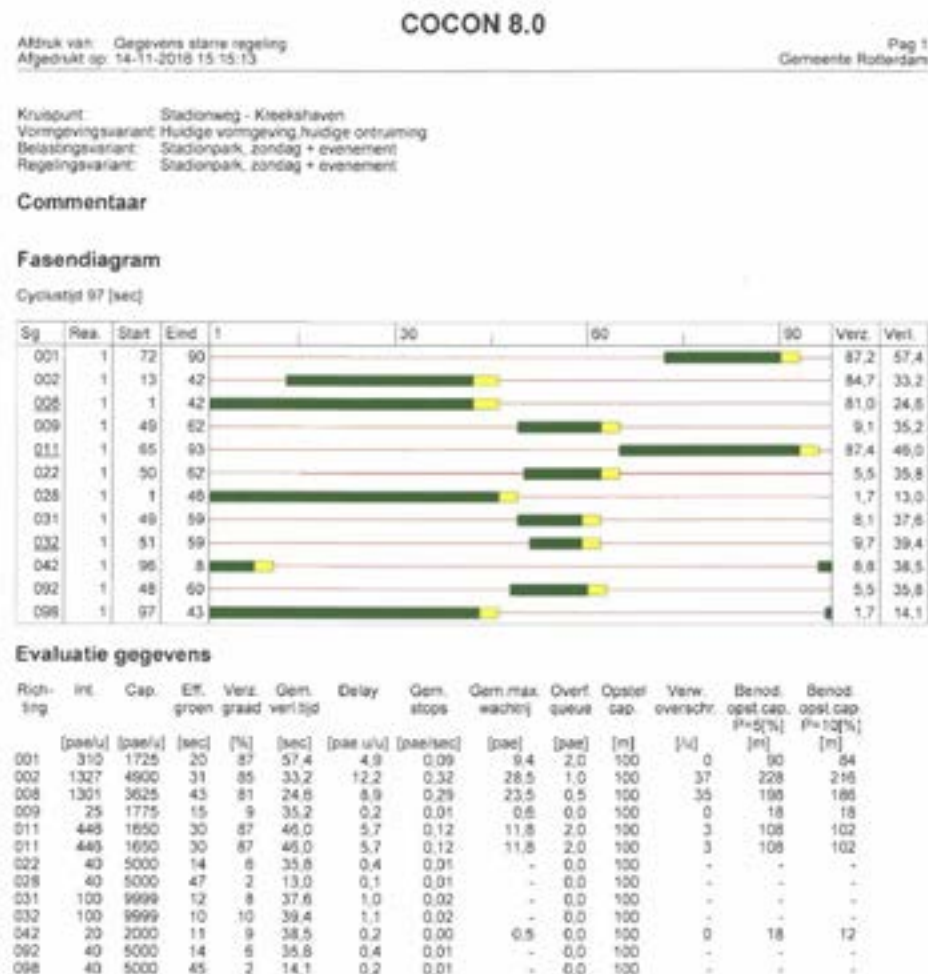
1. Richting 08: intensiteit verhoogd met 375 auto's
2. Richting 11: intensiteit verhoogd met 300 auto's

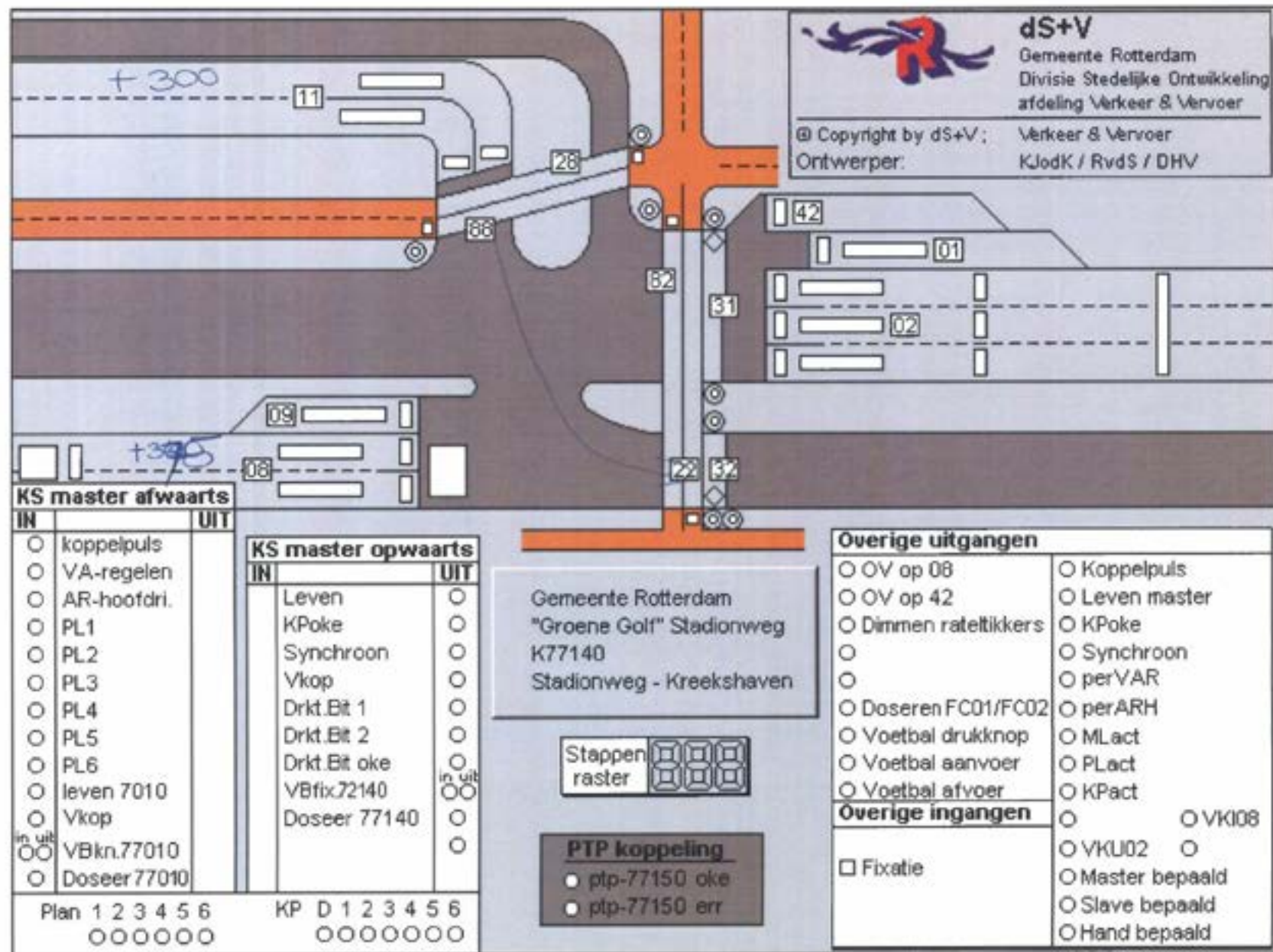
Met behulp van Cocon 8.0 is op basis van het voorgaande en de huidige vormgeving en inrichting een starre verkeersregeling gemaakt. Deze regeling heeft als kenmerken:

- Elke richting krijgt per cyclus minimaal één keer groen (en geel);
- Geen enkele richting is oververzadigd.

Van die starre verkeersregeling is de minimale cyclustijd 97 seconden. Voor een verkeersregeling op een driearmig kruispunt is een cyclustijd van circa 90 seconden acceptabel.

Conclusie: de verkeersbelasting lijkt in eerste instantie te hoog voor deze kruising. Doch op zondagmiddag zal het regelmatig voorkomen dat er geen verkeer is op de richtingen 09, 22, 82, 31 en 32. Tijdens die cyclus krijgen die richtingen van de verkeersregelinstantie ook geen groen, waardoor de cyclustijd circa 60 seconden zal worden.





Kruispunt: IJsselmondse Randweg – Bergambachtstraat

Van de aangeleverde intensiteitsgegevens van zondag 22 mei 2016 (geen evenementen) wordt het drukste uur (15:00 – 16:00 uur) als maatgevend beschouwd.

Een evenement in Stadionpark zorgt bij richting 11 voor een verhoging van de intensiteit:

- met 475 auto's vanuit garage strip.
- met 750 auto's vanuit garage Maasstad ziekenhuis

Met behulp van Cocon 8.0 is op basis van het voorgaande en de huidige vormgeving en inrichting een starre verkeersregeling gemaakt. Deze regeling heeft als kenmerken:

- Elke richting krijgt per cyclus minimaal één keer groen (en geel);
- Geen enkele richting is oververzadigd.

Van die starre verkeersregeling is de minimale cyclustijd 92 seconden. Voor een verkeersregeling op een vierarmig kruispunt is een cyclustijd van circa 120 seconden acceptabel.

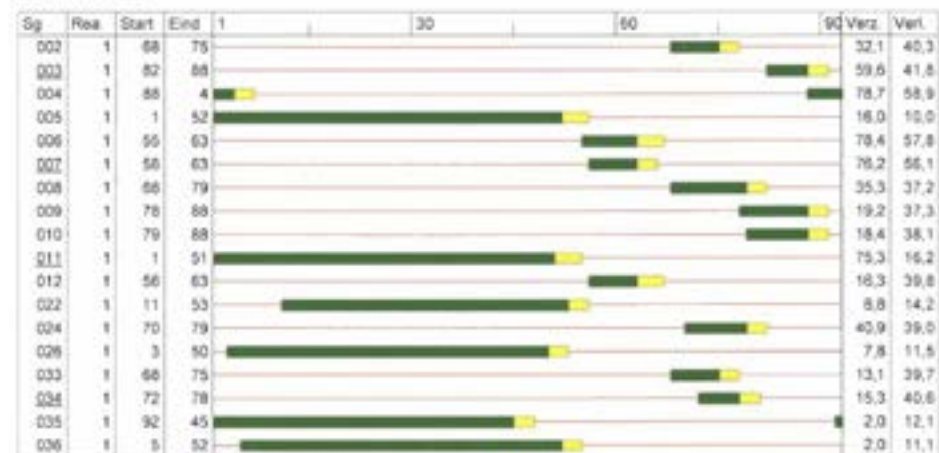
Conclusie: het kruispunt heeft voldoende capaciteit om op zondagmiddag het verkeersaanbod (inclusief het aanbod vanuit Stadionpark) te verwerken.

Kruispunt: IJsselmondse Randweg - Bergambacht
 Vormgevingsvariant: huidige
 Belastingvariant: zondag + evenement
 Regelingsvariant: star

Commentaar

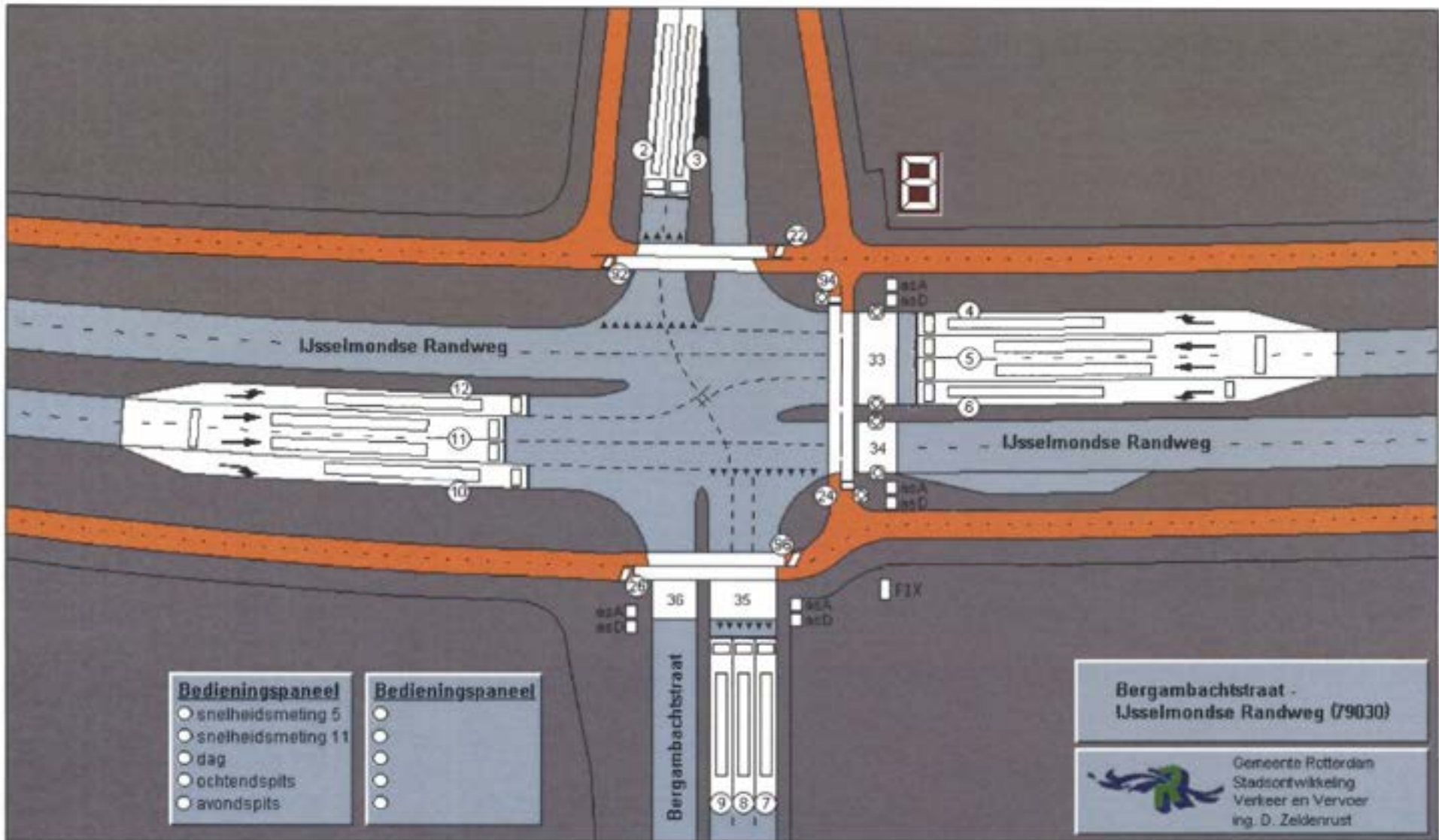
Fasendiagram

Cyclustijd 92 [sec]



Evaluatie gegevens

Richting	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. vert. tijd	Delay	Gem. slope	Gem. max. wachtr.	Overf. queue	Opstel. cap.	Verw. overschr.	Benod. opst. cap. 5%	Benod. opst. cap. 10%
	[aax/u]	[aax/u]	[sec]	[%]	[sec]	[aax/u]	[aax/sec]	[aax]	[aax]	[m]	[%]	[m]	[m]
002	44	1800	7	32	40,3	0,5	0,01	1,0	0,0	999	0	24	18
003	69	1775	6	60	41,8	0,6	0,02	1,6	0,0	999	0	30	24
004	118	1725	8	79	58,9	1,9	0,04	3,5	0,7	999	0	48	42
005	322	3625	51	16	10,0	0,9	0,04	3,5	0,0	999	0	48	42
006	121	1775	8	78	57,8	1,9	0,04	3,5	0,7	999	0	48	42
007	100	1725	7	76	55,1	1,6	0,03	2,9	0,5	999	0	42	36
008	76	1800	11	35	37,2	0,8	0,02	1,7	0,0	999	0	30	24
009	37	1775	10	19	37,3	0,4	0,01	0,8	0,0	999	0	24	18
010	31	1725	9	18	38,1	0,3	0,01	0,7	0,0	999	0	18	18
011	1484	3625	50	75	16,2	6,7	0,29	19,7	0,0	999	0	168	156
012	22	1775	7	16	39,8	0,2	0,01	0,5	0,0	999	0	18	12
022	40	1000	42	9	14,2	0,2	0,01	-	0,0	999	-	-	-
024	40	1000	9	41	39,0	0,4	0,01	-	0,0	999	-	-	-
026	40	1000	47	8	11,5	0,1	0,01	-	0,0	999	-	-	-
033	100	9999	7	13	39,7	1,1	0,02	-	0,0	999	-	-	-
034	100	9999	6	15	40,6	1,1	0,02	-	0,0	999	-	-	-
035	100	9999	45	2	12,1	0,3	0,01	-	0,0	999	-	-	-
036	100	9999	47	2	11,1	0,3	0,01	-	0,0	999	-	-	-



Kruispunt: Laan op Zuid – 2e Rosestraat

Van dit kruispunt zijn geen heel recente tellingen beschikbaar. Vooral nog is uitgegaan van:

1. een telling van 2006 (overdag)
2. 75 % van de normale intensiteit = zondagsintensiteit

Met behulp van Cocon 8.0 is op basis van het voorgaande en de huidige vormgeving en inrichting een starre verkeersregeling gemaakt. Deze regeling heeft als kenmerken:

- Elke richting krijgt per cyclus minimaal één keer groen (en geel);
- Geen enkele richting is oververzadigd.

Van die starre verkeersregeling is de minimale cyclustijd 92 seconden. Voor een verkeersregeling op een vierarmig kruispunt is een cyclustijd van circa 120 seconden acceptabel.

Conclusie: het kruispunt heeft voldoende capaciteit hebben om op zondagmiddag het verkeersaanbod te verwerken.

COCON 8.0

Afdruk van: Gegevens stamregeling
Afdrukt op: 14-11-2016 17:11:05

Pag 1
Gemeente Rotterdam

Kruispunt: Laan op Zuid - 2e Rosestraat
Vormingsvariant: Stadionspark, huidige vormgeving
Belastingsvariant: Stadionspark, zondag evenement
Regelingsvariant: Stadionspark, zondag evenement

Commentaar

Fasendiagram

Cyclustijd 106 (sec)



Evaluatie gegevens

Richting	Int.	Cap	Eff. groen	Verz. graad	Gem. ver. tijd	Delay	Gem. stops	Gem. max. wachttij.	Overf. queue	Opstel cap.	Verw. oversicht	Benod. opst. cap. P=5%	Benod. opst. cap. P=10%
	[veh/h]	[veh/h]	[sec]	[%]	[sec]	[sec/rij]	[veh/sec]	[sec]	[veh]	[m]	[v]	[m]	[m]
002	16	1725	25	4	31,2	0,1	0,00	0,4	0,0	100	0	12	12
003	284	2000	25	60	36,1	2,8	0,06	6,7	0,0	100	0	72	68
005	187	1775	13	86	73,8	3,8	0,06	6,8	1,7	500	0	72	68
006	74	1725	34	19	33,1	0,7	0,02	1,7	0,0	500	0	30	24
008	282	3625	24	34	34,4	2,7	0,06	6,5	0,0	100	0	72	68
009	215	1775	15	66	68,2	4,1	0,07	7,4	1,7	100	0	78	72
007	291	1725	31	62	52,3	4,1	0,08	8,3	1,1	100	0	84	78
008	248	2590	44	30	20,7	1,4	0,04	4,4	0,0	100	0	54	48
009	148	1775	39	30	30,5	1,3	0,03	3,2	0,0	100	0	42	42
010	285	1725	31	63	54,2	4,3	0,08	8,6	1,3	100	0	84	78
011	431	3625	34	52	36,0	4,3	0,10	10,2	0,0	100	1	102	90
012	150	1800	16	55	41,7	1,7	0,04	3,9	0,0	100	0	48	42
021	40	5000	29	3	26,2	0,3	0,01	-	0,0	100	-	-	-
022	40	5000	34	4	32,0	0,4	0,01	-	0,0	100	-	-	-
024	40	5000	27	3	29,7	0,3	0,01	-	0,0	100	-	-	-
026	40	5000	26	3	30,4	0,3	0,01	-	0,0	100	-	-	-
028	40	5000	25	3	31,3	0,3	0,01	-	0,0	100	-	-	-
031	100	9999	34	4	32,0	0,9	0,02	-	0,0	100	-	-	-

COCON 8.0

Afdruk van: Gegevens stamregeling
Afdrukt op: 14-11-2016 17:11:05

Pag 2
Gemeente Rotterdam

032	100	9999	24	4	32,0	0,9	0,02	-	0,0	100	-	-	-
033	100	9999	27	4	29,7	0,8	0,02	-	0,0	100	-	-	-
034	100	9999	27	4	29,7	0,8	0,02	-	0,0	100	-	-	-
035	100	9999	24	4	32,0	0,9	0,02	-	0,0	100	-	-	-
036	100	9999	24	4	32,0	0,9	0,02	-	0,0	100	-	-	-
037	100	9999	25	4	31,3	0,9	0,02	-	0,0	100	-	-	-
038	100	9999	25	4	31,3	0,9	0,02	-	0,0	100	-	-	-
045	25	1800	17	9	37,9	0,3	0,01	0,6	0,0	100	0	18	18
049	25	1800	23	6	33,0	0,2	0,01	0,6	0,0	100	0	18	18
050	25	1800	19	8	36,2	0,3	0,01	0,6	0,0	100	0	18	18
051	20	1800	17	7	37,8	0,2	0,00	0,5	0,0	100	0	18	12



BIJLAGEN H6

Toelichting grondexploitatie
Feyenoord City



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Algemeen	4
2.1	Plangebied	4
2.2	Fasering	4
2.3	Programma	5
2.4	Doorkijk GREX fase 3	6
3	Uitgangspunten GREX fase 1+2	7
3.1	Parameters	7
3.2	Plankosten	7
3.3	Verwervingen	7
3.4	Bouw- en woonrijp maken	7
3.5	Begeleidingskosten civiele werken	8
3.6	Overige kosten	8
3.7	Uitgifte grond	9
3.8	Overige opbrengsten	9
3.9	Risico's en kansen	10
3.10	Financieel resultaat	10

1 Inleiding

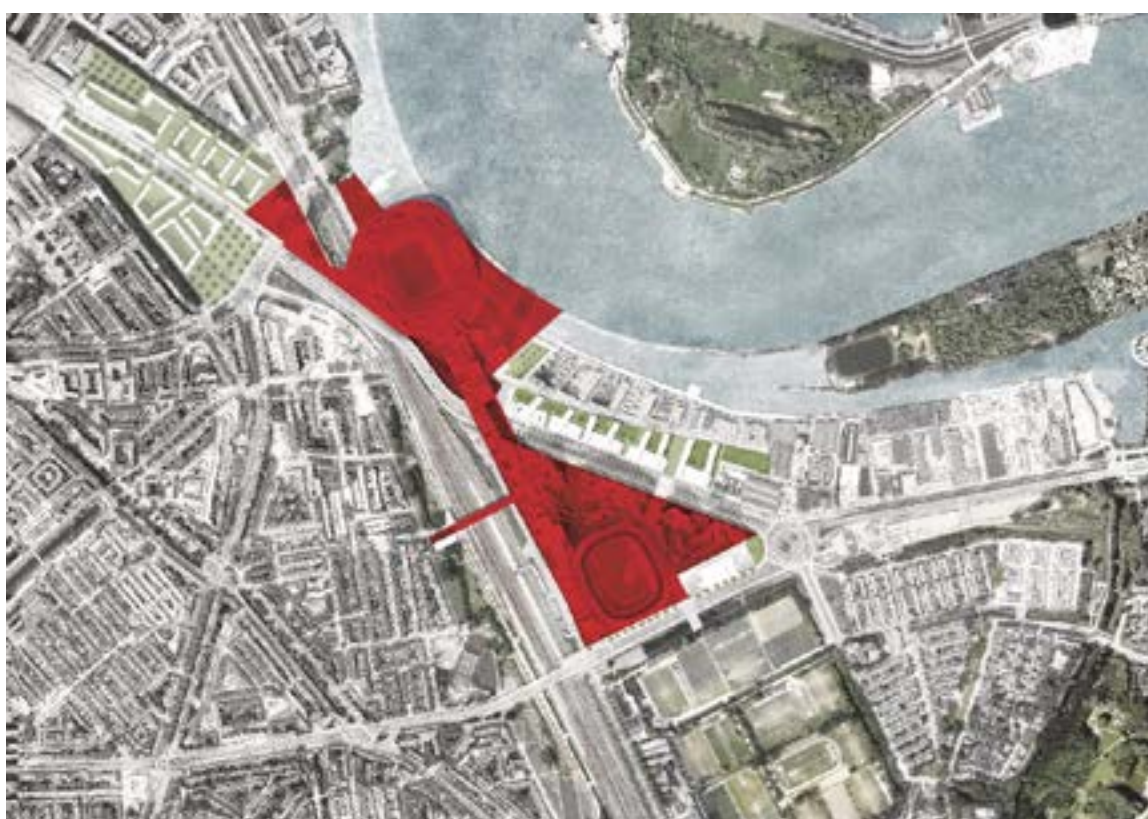
In deze rapportage wordt een toelichting gegeven op de grondexploitatie van het project Feyenoord City. Aan de hand van een grondexploitatie wordt de economische uitvoerbaarheid van het plan aangetoond. Een noodzakelijke voorwaarde om de voorbereiding van de wijziging van het bestemmingsplan ter hand te nemen. De uitgangspunten van de grondexploitatie worden toegelicht en de kosten en opbrengsten worden nader onderbouwd. De toelichting geeft daarmee het kader weer waarbinnen uitvoering gegeven kan worden aan de ontwikkeling.

Voor Feyenoord City is een integrale grondexploitatie (GREX) opgesteld behorende bij het plangebied. Deze integrale GREX is gesplitst in twee delen. Een GREX fase 1 +2 en een GREX fase 3. In paragraaf 2.2 worden de verschillende planfasen nader toegelicht.

2 Algemeen

2.1 Plangebied

Het plangebied wordt omgrensd door de wegen Coen Moulijnweg, de Olympiaweg en de Stadionweg. Het nieuwe Stadion is gepositioneerd aan de nieuwe Maas met aan de west en noordwestzijde woningbouw ten zuiden van Parkstad. In figuur 1 is het plangebied van de ontwikkellocatie Feyenoord City weergegeven waar een grondexploitatie voor is opgesteld. De totale oppervlakte van de ontwikkellocatie Feyenoord City bedraagt circa 28 ha.



Figuur 1: ontwikkellocatie Feyenoord City

2.2 Fasering

Fase 1 bestaat uit de volgende ontwikkelingen: het Stadion, Laan op Zuid, een hotel en woonontwikkeling van De Urban Bridge, de tijdelijke brugverbinding over de Stadionweg, de brugverbinding over het spoor, het noordelijke deel van de Strip met parkeren en commerciële functies.

Fase 2 is de herontwikkeling van de Kuip. Voor deze herontwikkeling is een aparte

Business case opgesteld die geen onderdeel is van de grondexploitatie. Deze herontwikkeling loopt tot en met 2025. De parkeerbehoefte behorende bij het programma in de herontwikkelde Kuip en de herinrichting van het gebied rondom de Kuip zijn wel onderdelen die zijn opgenomen in de grondexploitatie fase 2.

Fase 3 bestaat uit uit de woningbouwontwikkeling rondom De Kuip (Kuip Park), de definitieve brugverbinding over de Stadionweg en Strip-Zuid met parkeren en commercieel programma. De ontwikkelingen in fase 3 starten vanaf 2025 t/m 2032.

Gevisualiseerd ziet dat er zo uit:



Fase 1

Fase 1,2 en 3

De ontwikkelingen van fase 1 en 2 zijn financieel samengevoegd in een GREX fase 1 en 2 (bijgevoegd als bijlage H6.2B2). GREX fase 1 en 2 kent een looptijd voor de ontwikkelingen vanaf heden tot en met 2024.

Alle ontwikkelingen van fase 1, 2 en 3 zijn financieel samengevoegd in de integrale GREX (bijgevoegd als bijlage H6.2B2). De looptijd van de integrale ontwikkeling belooft vanaf heden t/m 2032.

Ter besluitvorming ligt GREX fase 1+2 voor. Om die reden worden in Hoofdstuk 3 de algemene uitgangspunten behorende bij GREX fase 1 en 2 nader toegelicht.

2.3 Programma

De grootste oppervlakte in het programma binnen Feyenoord City wordt benut voor de realisatie van het nieuwe Stadion. Voor het programma van het nieuwe Stadion wordt verwezen naar 4.3 van het hoofdrapport. Voor de herontwikkelde Kuip is een aparte Business Case opgesteld. Voor het programma in de herontwikkelde Kuip wordt verwezen naar 4.4 van het hoofdrapport.

In onderstaand figuur 2 het programma zoals binnen het plangebied opgenomen in de grondexploitatie Feyenoord City.

	fase 1+2	fase 3	Integraal
Wonen (in st)	714	737	1.451
Spa en Wellness (m2 bvo)	4.500		4.500
Hotel (m2 bvo)	11.000		11.000
Leisure / commercieel (m2 bvo)	9.700	22.000	31.700
Sportvoorzieningen (m2 bvo)	2.000	4.000	6.000
Kantoor/broedplaats (m2 bvo)		4.000	4.000

Figuur 2: programma in de grondexploitatie Feyenoord City

2.4 Doorkijk GREX fase 3

Het is - onder voorbehoud van een aantal voorwaarden - mogelijk om GREX fase 3 op eindwaarde 2032 sluitend te krijgen. Op dit moment is GREX fase 3 sluitend gemaakt door € 3,5 miljoen aan extra opbrengst mee te rekenen. In de praktijk kan dit zich ook vertalen in minder kosten. Deze voorwaarden – onder andere fasering, verwerving en opbrengsten woningbouw - zullen in een vervolgfase nader onderzocht en uitgewerkt moeten worden. Feyenoord City vindt het verstandig om het ontwikkelperspectief van de onderdelen van fase 3 op een later moment goed te onderzoeken, gevoed met inzichten en ervaringen vanuit de ontwikkelingen in fase 1+2, actuele marktomstandigheden en optimalisatiemogelijkheden. Op een later moment wordt een geactualiseerde GREX fase 3, passend binnen het ruimtelijk kader van het huidige concept masterplan, aan de gemeenteraad voorgelegd om de economische uitvoerbaarheid van deze ontwikkelingen aan te tonen met daarbij een voorstel hoe deze doorontwikkeling inhoudelijk, financieel en organisatorisch vorm te geven. Dit is een noodzakelijke voorwaarde ter voorbereiding van de actualisatie van het bestemmingsplan van de fase 3 ontwikkelingen.

3 Uitgangspunten bij GREX fase 1 +2

3.1 Parameters

Binnen deze grondexploitatie wordt gebruik gemaakt van de volgende parameters.

- **Kostenstijging** 1,0 % t/m 2018 en 1,5% vanaf 2019
- **Opbrengstenstijging** 1,0% bij woningbouw t/m 2018 en daarna 1,5%
- **Opbrengstenstijging** 0% bij de overige functies en daarna 1,5%
- **Rente / discontovoet** 8,0% bij negatief saldo en 2% bij een positief saldo

3.2 Plankosten

De plankosten zijn berekend op basis van een inschatting van de inzet per functie per jaar aangevuld met een kostprijs per product. In GREX fase 1+2 wordt voor € 10,7 miljoen aan plankosten meegerekend voor de periode vanaf heden tot en met 2024.

3.3 Verwervingen

Het totaal aan verwervingskosten zoals meegerekend in GREX fase 1+2 bedraagt € 60,1 miljoen. Dit bedrag is aan de hand van twee taxaties met betrekking tot de particuliere aankopen tot stand gekomen. De 'duurste' van de twee taxaties is in de GREX fase 1+2 verwerkt. Deze raming hebben wij ingeschat als een veilige en financieel solide basis. Ook is de inbrengwaarde van gemeentelijke grond meegerekend. Met alle vastgoedeigenaren is inmiddels gesproken. Allen hebben bereidheid uitgesproken tot verkoop.

3.4 Bouw- en woonrijp maken

Feyenoord City heeft een eigen raming van het bouw- en woonrijpmaken opgesteld die is bevestigd door het ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam. Het ingenieursbureau heeft vervolgens ook een raming van de civiele kosten opgesteld. Deze ramingen zijn gebaseerd op het kwaliteitshandboek openbare ruimte, ervaringscijfers en de kwaliteiten op basis van sfeerimpressies zoals in het Masterplan opgenomen. De raming van het Ingenieursbureau is in de GREX fase 1+2 verwerkt. Bij nadere uitwerking is het verstandig om de kwaliteitssturing van de openbare ruimte vast te stellen aan de hand van het kwaliteitshandboek openbare ruimte van de gemeente Rotterdam.

De kosten voor bouwrijp maken bedragen in totaal € 6,5 miljoen en bestaan uit:

- Sloopwerken;
- Grondwerken;
- Verwijderen, verleggen en leggen van riolering, kabels en leidingen;
- Constructie van de Strip Noord
- Stortkosten en milieukosten;

- **Staartkosten conform gemeentelijk beleid zijnde verkeersmaatregelen, nader te detailleren, indirecte bouwkosten, objectrisico bouwkosten, engineering en bijkomende kosten.**

De kosten voor woonrijp maken bedragen in totaal € 15,3 miljoen en bestaan uit:

- **Woonstraten, (hoofd)ontsluitingswegen, fiets- en voetpaden**
- **Parkeeren voor de bezoekers bij de woningen vindt plaats in de openbare ruimte op maaiveld. In het civiele budget zijn deze parkeervoorzieningen financieel gedekt.**
- **Openbare inrichting (o.a. straatmeubilair, verlichting, groen en bomen)**
- **Kunstwerken**
 - **Dek op de Strip parkeergarage als promenade**
 - **Helling grondlichaam van maaiveld naar woningen in stadiondriehoek**
- **Een waterpartij bij de urban bridge**
- **Een tijdelijke brug over de Stadionweg**
- **Een steigerpunt/landingspunt**
- **Als toeslag op de raming van het Ingenieursbureau is in de GREX fase 1+2 een kwaliteits toeslag van € 0,8 miljoen meegerekend.**
- **Staartkosten conform gemeentelijk beleid zijnde verkeersmaatregelen, nader te detailleren, indirecte bouwkosten, objectrisico bouwkosten, engineering en bijkomende kosten.**

3.5 Begeleidingskosten civiele werken

Begeleidingskosten voor de civiele werkzaamheden (Voorbereiding, Administratie, bestekken, Toezicht; ook wel VAT genoemd) voor een bedrag van € 2,8 miljoen is meegerekend als percentage van de civiele kosten conform gemeentelijk beleid.

3.6 Overige kosten

In overleg tussen de gemeente Rotterdam en Feyenoord City zijn voor een bedrag van € 10,0 miljoen de volgende aanvullingen op de raming gedaan.

- **Omleggen gasleiding**
- **Bekostiging van busparkeeren op vier verschillende locaties ook buiten het plangebied van Feyenoord City. Deze bekostiging wordt financieel gecompenseerd door een gelijk bedrag aan opbrengsten van het busparkeeren. Dit zal nog nader in contracten moeten worden uitgewerkt.**
- **Een huurvergoeding voor het parkeergebruik rondom de Kuip tijdens event op gemeentelijke grond voor de periode tot en met 2024. Financieel is er rekening gehouden met een (gedeeltelijke) continuering van deze huurvergoeding zelfs als er geen fase 3 komt. In dat geval zullen er nog nader afspraken gemaakt moeten worden.**

Er wordt een post algemeen onvoorzien meegerekend van in totaal € 5,3 miljoen.

3.7 Uitgifte grond

De grondprijzen van de woningen, leisure, kantoor en overige commerciële voorzieningen zijn residueel bepaald en zijn tot stand gekomen op basis van marktanalyses en in gesprek met financiële vastgoedspecialisten van de gemeente Rotterdam. Voor residentieel vastgoed geldt als uitgangspunt dat de grond binnen de scope van Feyenoord City verworven en bouw- en woonrijp gemaakt wordt en dat de woningen gerealiseerd en verkocht worden. Voor een marktconforme prijs per m² is gekeken naar de huidige marktprijzen voor vergelijkbare woningtypen in de directe omgeving van Feyenoord City: Veranda, Kop van Zuid, Sportdorp en Rotterdam in het algemeen. De gerekende opbrengstwaarde in de grondexploitatie wordt onderschreven door een adviesrapport van TW3 en (in het kader van de second opinion) Brink Groep Management en Advies.

Voor het commercieel vastgoed (kantoor, retail, leisure, hotel) geldt als uitgangspunt dat Feyenoord City de grond verwerft, de grond bouw- en woonrijp maakt en een marktpartij selecteert om het vastgoed te realiseren. Voor de gerekende marktconforme huur- en verkoopprijzen per m², vormfactoren, stichtingskosten en rendementen resulterend in een residuele grondwaarde per functie is gekeken naar de huidige marktprijzen voor vergelijkbare typen vastgoed in Rotterdam en Nederland.

De gerekende opbrengsten zijn vervolgens beoordeeld door de Brinkgroep Management en Advies en daarop op aantal punten aangepast. In een nadere uitwerking, voor de uitgifte van deze gronden, zullen de gronden getaxeerd worden.

De berekende grondprijzen voor de sportvoorzieningen (of sportgerelateerd) zijn conform het gemeentelijk beleid voor maatschappelijke voorzieningen.

3.8 Overige opbrengsten

Naast de uitgifte van grond voor de functies woningbouw en commercieel vastgoed zijn in de GREX fase 1+2 ook opbrengsten gerekend voor de grondafracht aan het nieuwe Stadion en het parkeren voor auto en bus.

Ten behoeve van het Stadion zijn in de GREX voor ca € 60 mln kosten ingeschat op het gebied van verwerven, bouwrijpmaken en woonrijpmaken. Op basis van een taxatie van de daadwerkelijke kosten, worden deze vergoed vanuit het erfpachtcontract dat tussen de gemeente Rotterdam en het Stadion wordt afgesloten.

Voor het parkeren binnen Feyenoord City is een aparte parkeeroplooi opgesteld. De financiële resultaten van deze exploitatieopzet zijn verwerkt in de grondexploitatie van Feyenoord City. Een toelichting is opgenomen in een bijlage H6.2B6.

Voor het busparkeren geldt dat de kosten gedekt worden door een gelijk bedrag aan opbrengsten. Dit zal nog nader in contacten moeten worden uitgewerkt.

3.9 Risico's en kansen

In onderstaand figuur 3 zijn de risico's benoemd die door middel van scoring op kans van optreden en impact op tijd, geld en projectdoelen op volgorde van impact zijn gezet. De risico's met de hoogste score zijn:

- De opbrengst van de woningen fluctueert op dit moment zeer, met als gevolg lagere of hogere grondopbrengsten. Onzekere afzet van het commercieel programma waardoor lagere of hogere grondopbrengsten kunnen optreden.
- Hogere of lagere verwervingskosten dan berekend. Bij een minnelijke aankoop zal de aankoop goedkoper dan berekend uit kunnen vallen. Bij het ontbreken van een aantrekkelijk alternatief mogelijk in combinatie met tijdsdruk zal de aankoop juist duurder kunnen uitvallen.

De gevolgen laten zich voor het merendeel vertalen in geld en/of tijd. Dit heeft zich vertaald naar een passende onzekerheidsreserve die is opgenomen in de GREX fase 1+2.

3.10 Financieel resultaat

GREX fase 1+2 genereert een sluitend resultaat op eindwaarde in 2024. Het totaal aan kosten bedraagt circa € 111 miljoen en aan opbrengsten circa € 112 miljoen; derhalve een positief nominaal resultaat van + € 1 miljoen. In figuur 4 is dit resultaat met ook de invloed van de rente en inflatie vertaald naar een eindwaarde resultaat in 2024 weergegeven. In de grondexploitatie moeten er eerst kosten worden gemaakt voor verwerving, bouwrijpmaken en planbegeleiding. Later in de tijd bij de uitgifte van grond komen de opbrengsten binnen. Uitgaven en opbrengsten op verschillende momenten in de tijd worden gecorrigeerd met inflatie en rente. De eindwaarde-berekening houdt rekening met de verschillende momenten in de tijd waarop investeringen worden gedaan en opbrengsten gerealiseerd worden, door de bedragen tot het moment van realisatie te indexeren. De rente wordt berekend over het saldo in elk jaar. De eindwaarde van de GREX fase 1+2 in 2024 geeft vervolgens het verwachte financiële resultaat weer – rekening houdend met de rente en inflatie - op het einde van de looptijd.

Grondexploitatie resultaat fase 1+2	
	Totaal
Kosten	-111 Miljoen
Opbrengsten	<u>112</u> Miljoen
Saldo	1 Miljoen
Kosteninflatie	-6 Miljoen
Opbrengsteninflatie	4 Miljoen
Rente	<u>1</u> miljoen

Eindwaarde	0 miljoen EW 2024
------------	-------------------

Figuur 4: eindwaarde resultaat GREX fase 1+2

De opbouw van de kosten naar de hoofdkostensoorten is weergegeven in figuur 5.

Kosten	Bedragen in mio	aandeel (%)
plankosten	10,7	10%
verwerving	60,1	54%
Bouw- en woonrijpmaken	21,8	20%
civiele begeleiding	2,8	3%
overige kosten	10,0	9%
onvoorzien	5,3	5%
Totaal	110,7	100%

Figuur 5: opbouw kostensoorten in GREX fase 1+2

De opbouw van de opbrengsten is weergegeven in figuur 6.

Opbrengsten	Bedragen in mio	aandeel (%)
wonen	25,7	23%
commercieel	9,9	9%
parkeren (auto en bus)	16,1	14%
Stadion	60,0	54%
Totaal	111,7	100%

Figuur 6: opbouw opbrengsten in GREX fase 1+2

Geconcludeerd kan worden dat de GREX fase 1+2 met de beschreven uitgangspunten een sluitend financieel resultaat genereert en daarmee financieel uitvoerbaar is.

Onderwerp: Parkeerbalans Feyenoord City

Notitie

Opsteller: Ed van Savooyen

Datum: 18 november 2016

In deze notitie wordt de parkeeropgave van auto's van Feyenoord City nader beschouwd, specifiek betreffende de omvang van de parkeerbehoefte en de wijze waarop deze behoefte wordt gefaciliteerd. Daarbij worden drie parkeeropgaven beschouwd:

1. De parkeeropgave van de functies in het nieuwe Stadion (niet zijnde de voetbalwedstrijden en evenementen);
2. De parkeeropgave van de overige functies in Feyenoord City (Strip, woningen, herontwikkeling De Kuip e.d.), die gefaseerd worden gerealiseerd;
3. De gewenste beschikbaarheid van in totaal 2.500 parkeerplaatsen tijdens voetbalwedstrijden in het nieuwe stadion en 2.300 parkeerplaatsen tijdens evenementen in het nieuwe stadion.

Hierna worden de belangrijkste uitgangspunten, bevindingen en conclusies van deze opgaven nader beschreven. Veel van de conclusies hebben een rekenkundige onderbouwing. Hiertoe zijn rekenmodellen opgesteld waarvan afdrucken van verschillende tabbladen uit de modellen als bijlagen bij deze notitie zijn gevoegd.

1 Parkeren nieuw stadion

In het nieuwe stadion zijn volgens het Masterplan van OMA 750 parkeerplaatsen opgenomen. Deze 750 parkeerplaatsen zullen de parkeerbehoefte faciliteren van de in bijlage 1, tabel 1a genoemde functies (bron OMA) en de daarbij door VSP geprognosticeerde aantallen bezoekers per dag en per jaar. Tevens wordt rekening gehouden met ca. 370.000 bezoekers per jaar, die komen voor rondleidingen en bijeenkomsten waarvan de bezoekersaantallen variëren van 10 tot 3.000 bezoekers gelijktijdig. In totaal gaat het om bijna 1.150.000 bezoekers per jaar die tijdens niet wedstrijd dagen en niet- evenement dagen in het nieuwe stadion aanwezig zullen zijn.

Uit de omvang van deze functies en de bezoekersaantallen kan worden afgeleid dat de daartoe benodigde parkeercapaciteit varieert van ca. 550 tot 1.200 parkeerplaatsen (zie bijlage 1, tabel 1b). Het aantal keren dat er meer parkeerplaatsen nodig zijn dan de 750 in het nieuwe stadion aanwezige parkeerplaatsen zal naar verwachting ca. 40 keer per jaar zal zijn (bij grotere bijeenkomsten zoals congressen, die dan meer dan 500 bezoekers trekken). Gedurende deze ca. 40 per jaar zal aanspraak worden gemaakt op parkeerplaatsen buiten het nieuwe stadion, zoals in de Strip-parkeergarage.

2 Parkeren Strip e.d.

Voor de beredenering van de parkeerbehoefte van de overige voor Feyenoord City benodigde parkeerplaatsen wordt onderscheid gemaakt voor drie situaties/fasen:

1. Strip Fase 1 (het nieuwe Stadion is dan gereed);
2. Strip Fase 2 (idem als 1, maar dan met een herontwikkelde Kuip);
3. Strip Fase 3 / eindsituatie (het totale programma is dan gerealiseerd).

Deze 3 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.

2.1 Algemene uitgangspunten berekening parkeerbehoefte

In tabel 2a van bijlage 2 zijn de gehanteerde programmatische gegevens, parkeernormen en gelijktijdigheidspercentages (t.b.v. berekening dubbelgebruik) weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in de parkeernorm voor bezoekers van een bepaalde functie en een parkeernorm voor de vaste gebruikers van een bepaalde functie (de bewoners, de medewerkers). Het volledige programma heeft een normatieve parkeerbehoefte van in totaal 3.564 parkeerplaatsen.

Uit een analyse van hoe deze normatieve parkeerbehoefte zo effectief en efficiënt mogelijk kan worden verdeeld over de verschillende parkeervoorzieningen blijkt dat het scheiden van een parkeeroplossing voor bewoners en de bezoekers van de bewoners enerzijds en de bezoekers en werknemers van de overige (niet-woon) functies anderzijds de beste oplossing biedt (minst benodigd aantal plaatsen en parkeerplaatsen die op korte loopafstand van hun bestemming liggen).

2.2 Parkeren woningen

Voor het faciliteren van de parkeerbehoefte van de te realiseren woningen zijn in totaal 1.663 parkeerplaatsen benodigd (zie bijlage 2, tabel 2b). Deze zijn als volgt verdeeld over de volgende 4 woongebieden:

Woongebied	Totaal aantal ppl	in garage (bewoners en bezoekers)	op maaiveld (alleen bezoekers)
Island	351	290	61
De Kuip	160	136	24
Triangle	814	708	106
Laan op Zuid	358	307	51

Tabel 1 Verdeling normatieve behoefte voor bewoners e bezoekers van bewoners

Bij de berekende parkeerbehoefte is het principe van dubbelgebruik op alle parkeerplaatsen gehanteerd. Bij de verschijningsvorm van de parkeeroplossingen is gekozen voor maaiveldplaatsen die uitsluitend voor bezoekers van bewoners zijn en voor parkeergarages die zowel voor bewoners als voor bezoekers van bewoners zijn.

Er zal een parkeerreguleringsystematiek worden toegepast die toeziet op dit gebruik en alsmede het gebruik van ongewenste doelgroepen/gebruikers zal voorkomen.

De woongebieden worden gefaseerd gerealiseerd; Island en Laan op Zuid behoren tot fase 1, De Kuip tot fase 2 en Traingel tot fase 3. De parkeerplaatsen worden per woongebied, gelijktijdig met de realisatie van de woningen van het woongebied, gerealiseerd,.

2.3 Parkeren overige (niet-woon) functies

Voor de overige functies komt een deel in gebruik als ook het nieuwe stadion gereed is (fase 1) en komt een deel in gebruik na herontwikkeling van de Kuip (fase 2). Het resterende deel betreft de eindsituatie (fase 3).

Fase 1 (met nieuw stadion)

In bijlage 2, tabel 2d is de parkeerbalans voor fase 1 weergegeven. Hieruit kan worden geconcludeerd dat er een Strip-garage benodigd is ten behoeve van bezoekers en werknemers van het dan gerealiseerde programma met in totaal 491 plaatsen (piekbezetting op zaterdagmiddag).

Fase 2 (incl. herontwikkelde Kuip)

In bijlage 2, tabel 2e is de parkeerbalans voor fase 2 weergegeven. Hieruit kan worden geconcludeerd dat

- de omvang van de Stripgarage blijft 491 plaatsen t.b.v. bezoekers en werknemers van het Strip-programma
- de bezoekers en werknemers van de functies in de herontwikkelde Kuip parkeren op P2, P3 en P4 (aantal ppl t.b.v. Kuipprogramma, excl. woningen, = 200 ppl, piek op zaterdagmiddag)

Fase 3 (eindsituatie)

In de eindsituatie zijn in de 'normale' situatie (geen wedstrijden/evenementen in het stadion) in totaal 1.259 parkeerplaatsen benodigd (zie bijlage 2, tabel 2c). Omdat in deze fase de huidige parkeerterreinen P2, P3 en P4 inmiddels zijn opgeheven, zal de Strip-garage in fase 3 een omvang hebben van 1.259 parkeerplaatsen.

3 Parkeren tijdens wedstrijden en evenementen

Zoals reeds benoemd zijn tijdens wedstrijden en evenementen 2.300 parkeerplaatsen benodigd voor bezoekers en 200 parkeerplaatsen voor personeel (alleen bij wedstrijden, niet bij evenementen).

De wijze waarop deze parkeerbehoefte wordt opgelost is per fase verschillend.

In alle fasen zijn daartoe 750 parkeerplaatsen in het nieuwe stadion beschikbaar, alsmede 600 parkeerplaatsen in parkeergarage Veranda. De resterende 1.150 benodigde parkeerplaatsen worden per fase als volgt opgelost:

- In fase 1 (nieuw stadion gereed) kan gebruik worden gemaakt van parkeerplaatsen in de Stripgarage (middels dubbelgebruik van 250 plaatsen) en van de 900 parkeerplaatsen op de bestaande parkeerterreinen P2, P3 en P4.
- In fase 2 daalt het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de terreinen P2, P3 en P4 als gevolg van benodigde parkeerplaatsen voor de functies in de herontwikkelde Kuip. Bij een beperking van de beschikbaarheid van de bezoekersparkeerplaatsen (zie ook onderstaand kader) zijn tijdens wedstrijden/evenementen de benodigde 1.150 parkeerplaatsen beschikbaar in de Strip-garage (dubbelgebruik) en op de terreinen P2, P3 en P4
- in de eindsituatie (fase 3) zijn 700 parkeerplaatsen in de Strip-garages beschikbaar (dubbelgebruik, zie berekening bijlage 2, tabel 2c), zijn er 250 parkeerplaatsen t.b.v. valet parking (auto's worden door een valet-dienst gebracht en gehaald naar een of meerdere externe locaties¹) en worden 200 parkeerplaatsen (voor personeel tijdens wedstrijden, 25 x per jaar) gehuurd in/op een nog nader te bepalen parkeervoorziening.

Dubbelgebruik tijdens wedstrijden en evenementen (fase 2 en fase 3)

Hoewel het te motiveren is dat elke bezoekerstreckende functie tijdens wedstrijd-/evenementdagen tijdelijk niet of nauwelijks met de auto bereikbaar hoeft te zijn – er is immers sprake van een ruime 'compensatie' in de vorm van een bezoekersstroom van tienduizenden mensen die voor en na het event/de wedstrijd een potentiële klant zijn – is het volledig uitsluiten van een parkeermogelijkheid om 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 plaatsen toch ter beschikking hebben (t.b.v. speciale gasten en dergelijke) en voor de bioscoop in het bijzonder 80%.

Indien het principe wordt toegepast om tijdens wedstrijden en evenementen het aanbod aan parkeerplaatsen ten behoeve van de overige functies in enige mate te beperken, gelden 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 mobiliteitsorganisatie en -communicatie voor het totale Stadiongebied (kan onderdeel zijn van parkmanagement-achtig beheerconcept) te worden beheerd.
- Het gaat om een gelimiteerd aantal wedstrijd-/eventdagen per jaar (40)
- De overige parkeervoorzieningen voor het stadion dienen zowel enkele uren voorafgaand aan de wedstrijd/event als na afloop beschikbaar te zijn/blijven om een langer verblijf in het stadiongebied niet onmogelijk te maken.

¹ De hiertoe te benutten locaties zullen door het te contracteren valet-parking bedrijf worden aangeboden.

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).

4 Parkeren extra functies

Behalve de bezoekers en werknemers van de overige (niet-woon)functies, is beschouwd of een deel van de gerealiseerde parkeerplaatsen op bepaalde momenten beschikbaar is en kan worden benut door extra functies, zoals de Spido en P+R.

Dit 'extra gebruik' is per fase bekeken en kan als volgt worden samengevat:

- In Fase 1 (nieuw stadion gereed) zijn er ca. 200 parkeerplaatsen beschikbaar voor P+R in de Stripgarage. Er zijn dan geen parkeerplaatsen beschikbaar voor de Spido. Fysiek zijn er wel parkeerplaatsen beschikbaar op P2 t/m P4, maar deze parkeerplaatsen worden gezien hun ligging (loopafstanden) niet functioneel geacht voor deze doelgroepen (bezoekers Spido en P+R-parkeerders)
- Ook in de 2^e fase (herontwikkeling Kuip gereed) zijn er alleen ca. 200 parkeerplaatsen beschikbaar voor P+R in de Stripgarage en zijn er geen parkeerplaatsen voor Spido.
- In de 3^e fase (eindsituatie) zijn er in de Strip-garage van 1.259 plaatsen (doordeweeks, overdag) ca. 350 parkeerplaatsen beschikbaar voor P+R. Voor de Spido zijn doordeweeks ca. 150 a 200 parkeerplaatsen doch op zaterdag ca. 50 parkeerplaatsen beschikbaar.

5 Parkeren Topsportcentrum


In voorgaande analyses en berekeningen is de parkeeroplossing voor het Topsportcentrum (thans 228 ppl) nog een aandachtspunt.

In de 1^e en 2^e fase is het parkeren door het Tosportcentrum mogelijk zoals dat nu reeds plaatsvindt. In deze fasen kan zich alleen tijdens wedstrijden en evenementen een knelpunt aandienen (afhankelijk van het gelijktijdig plaatsvinden daarvan met een evenement in het Topsportcentrum). Dit wordt – zoals dat reeds nu ook gebeurt - in onderling overleg tussen o.a. Feyenoord en het Topsportcentrum per geval beschouwd en opgelost.

In de eindsituatie (fase 3) vervallen echter de plaatsen op P2, P3 en P4 en daarmee ook de parkeerplaatsen voor het Topsportcentrum.

Er zijn 3 opties benoemd voor het vanaf fase 3 structureel oplossen van de parkeerplaatsen voor het Topsportcentrum, zijnde:

- De Stripgarage

- 
- Op de Noorderhelling
 - In Sportcampus Noord

Een nadere uitwerking hiervan zal in goed overleg met het Topsportcentrum in de volgende fase van het project worden uitgewerkt.

Tabel 1b - Parkeerproductie en benodigde parkeer capaciteit

		Analyse parkeerproductie (tijdens niet-wedstrijd-/evenementdagen)				
		aandeel auto	personen		gemiddelde	
		modal split	per auto	totaal auto's	parkeerduur	p-uren
Faciliteiten spelers en staf						
Publieksfaciliteiten						
Zakelijke dienstverlening						
	business boxen					
	restaurant 1	90%	2,6	5.573	3,5	19.506
	restaurant 2	80%	2,2	18.780	2	37.560
	business seats					
	field seats					
	comfort seats					
Openbare faciliteiten en services						
	fan shops (2)	80%	1,2	52.920	1	52.920
	restaurant 3	66%	1,8	30.127	1,5	45.191
	restaurant 4	66%	1,8	37.299	2,25	83.923
	cafe 1	50%	2,4	26.491	3,5	92.718
	cafe 2	80%	1,1	47.818	2,25	107.591
	restaurant 5	66%	1,5	75.746	0,5	37.873
	bar 1	60%	1,2	17.607	1,5	26.410
	bar 2	50%	1,8	11.736	2,5	29.340
	persruimte					
	mindervaliden					
Bijeenkomsten Stadion						
	bezoekers overig	75%	2,2	126.256	2,5	315.639
				450.353		848.671
					parkeeruren per ppl/jr	978
		Parkeerbehoefte o.b.v. modaliteit bezoekers				
	modal split				69%	
	personen per auto				1,9	
	gelijktijdig/peik				60%	
benodigd aantal ppl bezoekers					538 min	
					1198 max	

Bijlage 2 Parkeren Strip e.d.

Tabel 2a – programma, parkeernormen en gelijktijdigheidspercentages

Programma functie	parkeernorm				beschikbaar tijdens wed- strijd / event	aanwezigheidspercentages								
	aantal	eh	#/eh	# pp		werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	zaterdag	zaterdag	zondag	
						ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag	
Atletiek Buitenprogramma	15.155	m2 bvo	0,13	20	100%	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%	
Convenience - bezoek	500	m² bvo	1,0	5	100%	30%	60%	40%	0%	80%	100%	0%	85%	
Convenience - werk	500	m² bvo	0,2	1		30%	60%	40%	0%	80%	100%	0%	85%	
Decathlon - bezoek	5.000	m² bvo	3,8	190	10%	30%	60%	10%	0%	75%	100%	10%	90%	
Decathlon - werk	5.000	m² bvo	0,3	15		30%	60%	10%	0%	75%	100%	10%	90%	
Retail - bezoek	8.800	m² bvo	3,2	282	10%	30%	60%	10%	0%	75%	100%	10%	90%	
Retail - werk	8.800	m² bvo	0,3	26		30%	60%	10%	0%	75%	100%	10%	90%	
Fanshop - bezoek	400	m² bvo	2,3	9	10%	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	85%	
Fanshop - werk	400	m² bvo	0,2	1		30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	85%	
entertainment / bioscoop - bezoek	15.000	m² bvo	2,55	383	80%	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	60%	
entertainment / bioscoop - werk	15.000	m² bvo	0,1	15		5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	60%	
horeca / cafe - bezoek	2.900	m² bvo	3,6	104	10%	30%	40%	90%	0%	85%	75%	100%	65%	
horeca / cafe - werk	2.900	m² bvo	0,1	3		30%	40%	90%	0%	85%	75%	100%	65%	
restaurant - bezoek	500	m² bvo	6,4	32	10%	30%	40%	90%	0%	95%	70%	100%	40%	
restaurant - werk	500	m² bvo	0,2	1		30%	40%	90%	0%	95%	70%	100%	40%	
hotel- bezoek	275	kamers	0,45	124	100%	100%	20%	100%	100%	100%	60%	100%	60%	
hotel- werk	275	kamers	0,025	7		100%	50%	100%	0%	80%	60%	100%	60%	
Spa / Wellness - bezoek	4.500	m² bvo	1,45	65	10%	30%	50%	100%	0%	50%	75%	50%	75%	
Spa / Wellness - werk	4.500	m² bvo	0,10	5		30%	50%	100%	0%	50%	75%	50%	75%	
gezondheidscentrum - bezoek	1.000	m² bvo	1,73	17	100%	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%	
gezondheidscentrum - werk	1.000	m² bvo	0,53	5		100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%	
sport - bezoek	5.000	m² bvo	1,6	80	10%	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%	
sport - werk	5.000	m² bvo	0,1	5		50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%	
Entertainment / Gym Campus - bezoek	5.000	m² bvo	1,9	95	10%	30%	50%	100%	0%	50%	75%	50%	75%	
Entertainment / Gym Campus - werk	5.000	m² bvo	0,1	5		30%	50%	100%	0%	50%	75%	50%	75%	
Brewery craft - bezoek	1.800	m² bvo	3,6	65	10%	30%	40%	90%	0%	85%	75%	100%	95%	
Brewery craft - werk	1.000	m² bvo	0,2	2		30%	40%	90%	0%	85%	75%	100%	95%	
kantoor - bezoek	4.000	m² bvo	0,10	4	100%	100%	100%	5%	0%	10%	5%	0%	0%	
kantoor - werk	4.000	m² bvo	0,90	36		100%	100%	5%	0%	10%	5%	0%	0%	
Museum (exhibition) - bezoek	1.400	m² bvo	0,8	11	10%	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%	
Museum (admin) - werk	1.400	m² bvo	0,1	1		20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%	
Museum (horeca) - bezoek	250	m² bvo	0,0	-	10%	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%	
Museum (horeca) - werk	250	m² bvo	0,2	1		20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%	
Sport Experience - bezoek	3.000	m² bvo	0,8	24	10%	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%	
Sport Experience - werk	3.000	m² bvo	0,1	3		20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%	
woning < 40 m2	-	won	0,1	-		50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%	
woning < 40 m2 bezoekers	-	won	0,15	-		10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%	
woning 40-65 m2	230	won	0,6	138		50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%	
woning 40-65 m2 bezoekers	230	won	0,3	69		10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%	
woning 65-85 m2	633	won	0,8	506		50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%	
woning 65-85 m2 bezoekers	633	won	0,3	190		10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%	
woning 85-120 m2	481	won	1,0	481		50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%	
woning 85-120 m2 bezoekers	481	won	0,3	144		10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%	
woning >120 m2	263	won	1,2	316		50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%	
woning >120m2 bezoekers	263	won	0,3	79		10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%	
	1.607	won.		3.564	ppl									

Tabel 2b – parkeerbehoefte woningen (per fase en totaal)

functie	aantal	eh	parkeer norm	norm # pp	benodigde pp							
					werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
C. Woningen Island												
woning 40-65 m2	150	won	0,6	90	45	45	81	90	72	54	72	63
woning 40-65 m2 bezoekers	150	won	0,3	45	5	9	36	-	32	27	45	32
woning 65-85 m2	125	won	0,8	100	50	50	90	100	80	60	80	70
woning 65-85 m2 bezoekers	125	won	0,3	38	4	8	30	-	26	23	38	26
woning 85-120 m2	100	won	1,0	100	50	50	90	100	80	60	80	70
woning 85-120 m2 bezoekers	100	won	0,3	30	3	6	24	-	21	18	30	21
	375	won		403	156	168	351	290	311	242	345	282
					145	145	261	290	232	174	232	203
					11	23	90	-	79	68	113	79
					156	168	351	290	311	242	345	282
D. Woningen De Kuip												
woning 40-65 m2	80	won	0,6	48	24	24	43	48	38	29	38	34
woning 40-65 m2 bezoekers	80	won	0,3	24	2	5	19	-	17	14	24	17
woning 85-120 m2	16	won	1,0	16	8	8	14	16	13	10	13	11
woning 85-120 m2 bezoekers	16	won	0,3	5	0	1	4	-	3	3	5	3
woning >120 m2	60	won	1,2	72	36	36	65	72	58	43	58	50
woning >120m2 bezoekers	60	won	0,3	18	2	4	14	-	13	11	18	13
	156	won		183	73	77	160	136	142	110	156	128
					68	68	122	136	109	82	109	95
					5	9	37	-	33	28	47	33
					73	77	160	136	142	110	156	128
E. Woningen Triangle												
woning 40-65 m2	349	won	0,8	279	140	140	251	279	223	168	223	195
woning 40-65 m2 bezoekers	349	won	0,3	105	10	21	84	-	73	63	105	73
woning 65-85 m2	185	won	1,0	185	93	93	167	185	148	111	148	130
woning 65-85 m2 bezoekers	185	won	0,3	56	6	11	44	-	39	33	56	39
woning 85-120 m2	203	won	1,2	244	122	122	219	244	195	146	195	171
woning 85-120 m2 bezoekers	203	won	0,3	61	6	12	49	-	43	37	61	43
	737	won		929	376	398	814	708	721	557	787	650
					354	354	637	708	566	425	566	495
					22	44	177	-	155	133	221	155
					376	398	814	708	721	557	787	650
F. Woningen Laan op Zuid												
woning 40-65 m2	159	won	0,8	127	64	64	114	127	102	76	102	89
woning 40-65 m2 bezoekers	159	won	0,3	48	5	10	38	-	33	29	48	33
woning 85-120 m2	180	won	1,0	180	90	90	162	180	144	108	144	126
woning 85-120 m2 bezoekers	180	won	0,3	54	5	11	43	-	38	32	54	38
	339	won		409	164	174	358	307	317	245	347	286
					154	154	276	307	246	184	246	215
					10	20	81	-	71	61	102	71
					164	174	358	307	317	245	347	286
TOTAAL												
woning 40-65 m2	230	won	0,6	138	69	69	124	138	110	83	110	97
woning 40-65 m2 bezoekers	230	won	0,3	69	7	14	55	-	48	41	69	48
woning 65-85 m2	633	won	0,8	506	253	253	456	506	405	304	405	354
woning 65-85 m2 bezoekers	633	won	0,3	190	19	38	152	-	133	114	190	133
woning 85-120 m2	481	won	1,0	481	241	241	433	481	385	289	385	337
woning 85-120 m2 bezoekers	481	won	0,3	144	14	29	115	-	101	87	144	101
woning >120 m2	263	won	1,2	316	158	158	284	316	252	189	252	221
woning >120m2 bezoekers	263	won	0,3	79	8	16	63	-	55	47	79	55
	1.607	won		1.923	769	817	1.683	1.441	1.490	1.154	1.635	1.346
	1.607											
					721	721	1.297	1.441	1.153	865	1.153	1.009
					48	96	386	-	337	289	482	337
					769	817	1.683	1.441	1.490	1.154	1.635	1.346

Tabel 2c – parkeerbehoefte overige (niet-woon)functies (totaal)

Programma functie	beschikbaar tijdens wed- strijd / event	benodigde pp									benodigde pp gecorr.				
		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	15	koop- avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	15
Atletiek Buitenprogramma	100%	10	10	20	-	20	20	20	20	15	20	20	20	20	15
Convenience - bezoek	100%	2	3	2	-	4	5	-	4	4	4	5	-	4	
Convenience - werk		0	1	0	-	1	1	-	1	1	1	1	-	1	
Decathlon - bezoek	10%	57	114	19	-	143	190	19	171	14	19	2	17	14	
Decathlon - werk		5	9	2	-	11	15	2	14	11	15	2	14	11	
Retail - bezoek	10%	84	169	28	-	211	282	28	253	21	28	3	25	21	
Retail - werk		8	16	3	-	20	26	3	24	20	26	3	24	20	
Fanshop - bezoek	10%	3	6	1	-	7	9	-	8	1	1	-	1	1	
Fanshop - werk		0	0	0	-	1	1	-	1	1	1	-	1	1	
entertainment / bioscoop - bezoek	80%	19	96	344	-	344	153	383	230	275	122	306	184	275	
entertainment / bioscoop - werk		1	4	14	-	14	6	15	9	14	6	15	9	14	
horeca / cafe - bezoek	10%	31	42	94	-	89	78	104	68	9	8	10	7	9	
horeca / cafe - werk		1	1	3	-	2	2	3	2	2	2	3	2	2	
restaurant - bezoek	10%	10	13	29	-	30	22	32	13	3	2	3	1	3	
restaurant - werk		0	0	1	-	1	1	1	0	1	1	1	0	1	
hotel- bezoek	100%	124	25	124	124	124	74	124	74	124	74	124	74	124	
hotel- werk		7	3	7	-	6	4	7	4	6	4	7	4	6	
Spa / Wellness - bezoek	10%	20	33	65	-	33	49	33	49	3	5	3	5	3	
Spa / Wellness - werk		1	2	5	-	2	3	2	3	2	3	2	3	2	
gezondheidscentrum - bezoek	100%	17	13	2	-	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
gezondheidscentrum - werk		5	4	1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
sport - bezoek	10%	40	40	80	-	80	80	80	60	8	8	8	6	8	
sport - werk		3	3	5	-	5	5	5	4	5	5	5	4	5	
Entertainment / Gym Campus - bezoek	10%	29	48	95	-	48	71	48	71	5	7	5	7	5	
Entertainment / Gym Campus - werk		2	3	5	-	3	4	3	4	3	4	3	4	3	
Brewery craft - bezoek	10%	19	26	58	-	55	49	65	62	6	5	6	6	6	
Brewery craft - werk		1	1	2	-	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
kantoor - bezoek	100%	4	4	0	-	0	0	-	-	0	0	-	-	0	
kantoor - werk		36	36	2	-	4	2	-	-	4	2	-	-	4	
Museum (exhibition) - bezoek	10%	2	5	-	-	-	11	-	10	-	1	-	1	-	
Museum (admin) - werk		0	1	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	
Museum (horeca) - bezoek	10%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Museum (horeca) - werk		0	0	-	-	-	1	-	0	-	1	-	0	-	
Sport Experience - bezoek	10%	5	11	-	-	-	24	-	22	-	2	-	2	-	
Sport Experience - werk		1	1	-	-	-	3	-	3	-	3	-	3	-	
bezoekers		475	655	961	124	1.189	1.119	936	1.111	494	310	492	357	494	
werknemers		70	85	47	-	70	77	42	72	70	77	42	72	70	
TOTAAL		545	740	1.008	124	1.259	1.196	978	1.183	565	387	534	429	565	

functie	aantal	eh	parkeer norm	# pp	benodigde pp							beschikbaar tijdens events						
					ochtend	middag	avond	nacht	koop-avond	koop-middag	koop-zaterdag	ochtend	middag	avond	zaterdag	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondag
FASE 2 (incl. herontwikkeling De Kuip)																		
functies fase 1																		
horeca / cafe - bezoek	500 m2 bvo		3,6	18	5	7	16	-	15	14	18	12						
horeca / cafe - werk	500 m2 bvo		0,1	1	0	0	0	-	0	0	0	1	0					
Entertainment - bezoek (Gym Campus)	2.000 m2 bvo		1,9	38	11	19	38	-	19	29	19	29						
Entertainment - werk	2.000 m2 bvo		0,1	2	1	1	2	-	1	2	1	2						
Retail - bezoek	3.800 m2 bvo		3,2	122	36	73	24	-	97	122	12	109						
Retail - werk	3.800 m2 bvo		0,3	11	3	7	2	-	9	11	1	10						
Decathlon - bezoek	5.000 m2 bvo		3,8	190	57	114	19	-	143	190	19	181						
Decathlon - werk	5.000 m2 bvo		0,3	15	5	9	2	-	11	15	2	14						
hotel-bezoek	200 kamers		0,46	90	90	18	90	90	90	54	90	54						
hotel-werk	200 kamers		0,025	5	5	3	5	-	4	3	5	3						
Spa / Wellness - bezoek	4.500 m2 bvo		1,5	65	20	33	65	-	33	49	33	49						
Spa / Wellness - werk	4.500 m2 bvo		0,1	5	1	2	5	-	2	3	2	3						
functies de Kuip																		
hotel-bezoek	75 kamers		0,45	34	34	7	34	34	34	20	34	20						
hotel-werk	75 kamers		0,025	2	2	1	2	-	2	1	2	1						
Museum (exhibition) - bezoek	1.400 m2 bvo		0,8	11	2	5	-	-	-	11	-	10						
Museum (admin) - werk	1.400 m2 bvo		0,1	1	0	1	-	-	-	1	-	1						
Museum (horeca) - bezoek	250 m2 bvo		0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
Museum (horeca) - werk	250 m2 bvo		0,2	1	0	0	-	-	-	1	-	0						
Brewery craft - bezoek	1.800 m2 bvo		3,6	65	19	28	58	-	55	49	65	62						
Brewery craft - werk	1.000 m2 bvo		0,2	2	1	1	2	-	2	2	2	2						
gezondheidscentrum - bezoek	1.000 m2 bvo		1,73	17	17	13	2	-	2	2	2	2						
gezondheidscentrum - werk	1.000 m2 bvo		0,53	5	5	4	1	-	1	1	1	1						
Sport Experience - bezoek	2.000 m2 bvo		0,8	16	3	7	-	-	-	16	-	14						
Sport Experience - werk	2.000 m2 bvo		0,1	2	0	1	-	-	-	2	-	2						
Fanshop - bezoek	400 m2 bvo		2,3	9	3	6	1	-	7	9	-	8						
Fanshop - werk	400 m2 bvo		0,2	1	0	0	0	-	1	1	-	1						
sport - bezoek	5.000 m2 bvo		1,6	80	40	40	80	-	80	80	80	60						
sport - werk	5.000 m2 bvo		0,1	5	3	3	5	-	5	5	5	4						
woningen fase 1				812	365	399	453	124	612	691	392	653						
woning 40-65 m2	150 won		0,60	90	45	45	81	90	72	54	72	63						
woning 40-65 m2 bezoekers	150 won		0,30	45	5	9	36	32	32	27	45	32						
woning 65-85 m2	284 won		0,80	227	114	114	204	227	182	166	182	159						
woning 65-85 m2 bezoekers	284 won		0,30	85	9	17	68	60	51	65	60	60						
woning 85-120 m2	1.000 won		2,80	280	140	140	282	280	224	168	224	196						
woning 85-120 m2 bezoekers	280 won		0,30	84	8	17	67	-	59	50	64	59						
woningen De Kuip																		
woning 40-65 m2	80 won		0,60	48	24	24	43	48	38	29	38	34						
woning 40-65 m2 bezoekers	80 won		0,30	24	2	5	19	-	17	14	24	17						
woning 85-120 m2	16 won		1,00	16	8	8	14	16	13	10	13	11						
woning 85-120 m2 bezoekers	16 won		0,30	5	0	1	4	-	3	3	5	3						
woning >120 m2	60 won		1,20	72	36	36	65	72	58	43	58	50						
woning >120 m2 bezoekers	60 won		0,30	18	2	4	14	-	13	11	18	13						
	870			954	393	419	869	733	769	597	648	696						

(MARKT)BEHOEFTE RETAIL & LEISURE FEYENOORD CITY

28 SEPTEMBER 2016



(MARKT)BEHOEFTE RETAIL & LEISURE FEYENOORD CITY

28 SEPTEMBER 2016

Status:

Eindrapport

Datum:

28 september 2016

Een product van:

Bureau Stedelijke Planning bv
Silodam 1E
1013 AL Amsterdam
020 - 625 42 67
www.stedplan.nl
amsterdam@stedplan.nl

Team Detailhandel en Leisure
Sandra Beentjes MSc.
Drs. Toine Hooft

Voor meer informatie: Drs. Toine Hooft, th@stedplan.nl

In opdracht van:

Stadion Feijenoord N.V.



De in dit document verstrekte informatie mag uitsluitend worden gebruikt in het kader van de opdracht waarvoor deze is opgesteld. Elk ander gebruik behoeft de voorafgaande schriftelijke toestemming van Bureau Stedelijke Planning BV©.

Projectnummer: 2016.A.596

Referentie: 2016.A.596 Feyenoord City, QS Retail Leisure_280916

INLEIDING.....	6
SAMENVATTING	7
1 BESCHRIJVING EN BEOORDELING PROJECT EN LOCATIE	10
1.1 HET PROJECT: FEYENOORD CITY	
1.2 DE LOCATIE	
1.3 BIJDRAGE AAN AMBITIES STAD EN REGIO	
2 QUICK SCAN BEHOEFTE RETAIL	15
2.1 BELEIDSUITGANGSPUNTEN	
2.2 HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE VRAAG RETAIL	
2.3 GLOBALE INVENTARISATIE AANBOD EN PLANCAPACITEIT	
2.4 CONFRONTATIE VAN VRAAG EN AANBOD	
3 QUICK SCAN BEHOEFTE LEISURE	23
3.1 BELEIDSUITGANGSPUNTEN	
3.2 HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE VRAAG LEISURE	
3.3 GLOBALE INVENTARISATIE AANBOD EN PLANCAPACITEIT	
3.4 CONFRONTATIE VAN VRAAG EN AANBOD	
4 REFLECTIE PROGRAMMA EN UITGANGSPUNTEN.....	31
4.1 ANALYSE REFERENTIEPROJECTEN	
4.2 AFZETKANSEN RETAIL EN LEISURE	
4.3 UITGANGSPUNTEN VOOR VERDERE ONTWIKKELING	
BIJLAGE 1 TOEPASSING LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING	
BIJLAGE 2 INDELING LEISUREVOORZIENINGEN	

INLEIDING

FEYENOORD CITY BOOST VOOR ROTTERDAM (ZUID) >>

De gezamenlijke dragers van het merk Feyenoord - Stadion Feijenoord en de betaald voetbalorganisatie Feyenoord - hebben het concept Feyenoord City gelanceerd. Dit in nauwe samenwerking met OperatieNL, OMA en First Dutch. Feyenoord City is een grote binnenstedelijke stadsontwikkeling, die Rotterdam en de Zuidoever stevig(er) op de kaart zetten. In Feyenoord City moet 24 uur per dag en 7 dagen iets te beleven zijn. Daarom omvatten de plannen niet alleen een nieuw onderkomen voor voetbalclub Feyenoord, maar ook andere (sport)voorzieningen, kantoor- en maatschappelijke functies en woningen/appartementen.

TOETS PROGRAMMA RETAIL EN LEISURE FEYENOORD CITY >>

Diverse programmaonderdelen dienen nog nader te worden uitgewerkt en via het nieuwe bestemmingsplan planologisch-juridisch mogelijk gemaakt. Het gaat onder meer om retail en leisure. Bureau Stedelijke Planning is verzocht het programma retail en leisure te toetsen. De toets betreft zowel de marktkansen als de behoefte. Dit laatste is relevant voor de planprocedure en het bestemmingsplan. Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 in het Besluit Ruimtelijke ordening (Bro) dienen overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen standaard te motiveren volgens de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. In dit onderzoek is vooral de eerste trede van belang: is er een actuele regionale behoefte aan de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling? Een behoefteonderzoek geeft een indicatie van de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan de specifieke functie in de regio. Nader marktonderzoek is dan ook noodzakelijk om afzetkansen te kunnen specificeren. Hierbij speelt (i.t.t. een regionaal behoefteonderzoek) ook de kracht van de locatie, concept en concurrentie een rol.

TRAJECT	TYPE ONDERZOEK	STAKEHOLDERS
Planprocedure (publiekrechtelijk)	Behoeftteonderzoek: kwantitatief en kwalitatief (eerste trede Ladder)	Hoofdzakelijk publiek: gemeente, regio, provincie, Commissie Winkelplanning
Planontwikkeling (privaatrechtelijk)	Marktonderzoek: specificatie afzetkansen	Hoofdzakelijk privaat: contractpartners

TABEL 1 MARKT- EN BEHOEFTEONDERZOEK
Bron: Bureau Stedelijke Planning

De uitkomsten zijn bruikbaar voor het aanscherpen van het programma en het afsprakenkader, en daarmee van belang voor de verdere planontwikkeling en -procedure.

SAMENVATTING

Sport en evenementen vinden elkaar in Rotterdam. Rotterdam staat op de elfde plaats van de wereldranglijst sportsteden (bron: Global Sports Cities Index 2015), is uitgeroepen tot IFEA World Festival & Event City 2015 en staat op nummer 5 in Lonely Planet 'top cities in the world for travellers 2016'. Feyenoord en De Kuip zijn een begrip, ook buiten de landsgrenzen.

Voetbalstadion De Kuip en de Veranda vormen reeds een bijzondere combinatie van sport, sportgerelateerde retail, horeca en leisure. Feyenoord City doet daar nog een schep bovenop. Door voorzieningen verder te concentreren en zorgvuldig uit te bouwen ontstaat een (inter)nationaal uniek concept, waarmee een brede(re) doelgroep geïnteresseerd in sport(beleving) uit alle windstreken wordt bereikt. In deze samenvatting zijn de belangrijkste conclusies van het onderzoek naar de (markt)behoefte van (sportgerelateerde) retail en leisure gepresenteerd.

UITKOMSTEN (MARKT)BEHOEFTE (SPORTGERELATEERDE) RETAIL >>

- Vloerproductiviteiten voor detailhandel liggen in de provincie Zuid-Holland, de regio Rijnmond, de gemeente Rotterdam en Rotterdam-Zuid rond tot iets onder het landelijk gemiddelde. Dit duidt op evenwicht tot enige mate van overcapaciteit. Kwantitatief is een forse toevoeging van winkelmeters lastig te verantwoorden in de huidige situatie.
- Het draagvlak voor voorzieningen zoals retail neemt wel toe. De bevolking in Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) groeit, in Rotterdam met zo'n 6% de komende tien jaar. Ook toerisme zit in de lift.
- Echter, internetwinkelen maakt een sterke opmars binnen de (sport)retail door. Daardoor verandert de behoefte aan fysieke winkelmeters, zowel kwantitatief (minder meters) als kwalitatief (andere invulling meters).
- De locatie en het concept Feyenoord City lenen zich voor een concentratie en opwaardering van sportretail en aan sportgerelateerde retail. In de directe nabijheid (de Veranda) zijn de twee grootste sportzaken van de regio gelegen: Topshelf Megastores (5.500 m² wvo) en Intersport/Daka sport (4.000 m² wvo). De twee grote sportwinkels op de Veranda worden niet als één thematisch concept vermarkt.
- Voor Feyenoord City zien we marktkansen voor **twee of drie grote sportretailers (circa 6.000 m² bvo elk)**, zijnde een mogelijke verplaatsing van Topshelf Megastores en/of Intersport/Daka sport en (hooguit) één nieuwe grootschalige aanbieder van sportartikelen. Zowel voor de mogelijke verplaatsers als de nieuwkomer gelden de volgende kwalificaties: uitgebreide try & buy, attractieve programmering, concept- of flagshipstore, daarmee landelijk toonaangevend, en een internationaal pilot- en referentiebeeld.

- Daarnaast zijn er mogelijkheden voor:
 - **specialistische sport(- en spel)aanbieders** zoals sportmerkwinkels, nicheaanbieders (racefietsen en mountainbikes, wintersport, skates, ruitersport, duiksport, beachwear, toestellen & games; eventueel per seizoen wisselend), en business-to-business zoals professionele apparatuur (bijvoorbeeld fitnessstoestellen), ook voor particulier gebruik (business-to-consumer).
 - **grab & go, meeneemartikelen** die geschikt zijn voor gebruik/consumptie ter plekke, onderweg of op locatie (thuis, werk, sport), dit om de grote hoeveelheden bezoekers adequaat te kunnen bedienen .
 - een **bijzonder foodconcept**, met een mix van horeca, dienstverlening, leisure en retail, inspeland op de trend naar een gezonde levensstijl (voeding, sport en ontspanning).
- In totaal gaat het om 20.000 tot 26.000 m² bvo, afhankelijk van of één of twee van de grote sportaanbieders vanaf de Veranda verplaatsen.

UITKOMSTEN (MARKT)BEHOEFTE LEISURE >>

- Uit de behoeftetoets lijkt dat het aanbod aan cultuur, horeca, hotels en entertainment op of net onder landelijke of grootstedelijke gemiddelden blijft. Rotterdam is bezig aan forse inhaalslag. Er staat een keur aan projecten op stapel.
- Een nadere analyse van referentieprojecten leert dat leisure (en events) in alle soorten en maten voorkomen. Een fors programma lijkt mogelijk. Nog meer dan bij retail geldt dat de thema's sport, voeding, gezondheid en ontspanning (gezonde levensstijl) een prima kapstok bieden.
- In deze toets hebben we ons gericht op de leisurefuncties in de Strip, buiten de twee stadions. Het betreft diverse hotels, horeca, entertainment en **spa & wellness**. We achten conform de plannen een **tweetal hotels haalbaar**: een international branded hotel met 200 kamers en een economy (sports) hotel van 75 kamers. De behoefte aan horeca is sterk afgeleid van de functies en bezoekersaantallen die Feyenoord City trekt. Vooralsnog gaan we uit van circa **10 horecagelegenheden van in totaal 3.500 m² bvo**, waarvan in ieder geval twee grootschalig.
- De wens om naast het nieuwe stadion een tweede (leisure)icoon die zo'n 1,5 miljoen bezoekers op jaarbasis trekt te creëren onderschrijven we. In de huidige situatie trekt Pathé al deze aantallen. We willen **Pathé** uitdagen hier het paradepaardje van Europa te realiseren. Andere opties zijn Feyenoord/Rotterdam/Holland experience of een hoogteicoon. Dergelijke leisurevoorzieningen trekken in de regel geen 1 tot 1,5 miljoen bezoekers op jaarbasis. Een alternatief is een attractieve **combinatie van enkele middelgrote leisuretrekkers**, die een eenzelfde, wellicht nog groter effect sorteert.
- In totaal becijferen we een marktbehoefte van 33.250 - 48.250 m² bvo, afhankelijk van welke nieuwe leisuretrekker(s) zich vestigen (naast De Kuip, het nieuwe stadion en bioscoop Pathé).

1 BESCHRIJVING EN BEOORDELING PROJECT EN LOCATIE

1.1 HET PROJECT: FEYENOORD CITY

Feyenoord krijgt in de toekomst een nieuw stadion en het gebied tussen het nieuwe stadion en De Kuip wordt herontwikkeld. In het gebied, The Strip en Islands genaamd, zijn diverse functies voorzien. Naast nieuwe woningen, gaat het om voorzieningen in retail, diverse soorten leisure (entertainment, wellness, horeca en hotels), kantoren, sport en maatschappelijke voorzieningen.

In deze rapportage richten we ons op de functies retail (detailhandel) en leisure in de Strip en Islands. In totaal gaat het om 13.800 m² bvo retail en 39.900 m² bvo leisure. In figuur 1 zijn de beoogde functies waar het om gaat blauw omlijnd.

	M² BVO	LOCATIE
Retail totaal	13.800	
<i>Brand Experience</i>	8.000	De Strip
<i>Made in Rotterdam</i>	1.800	De Strip
<i>Innovative Retail</i>	4.000	De Strip
Leisure totaal	39.900	
<i>Entertainment</i>	20.000	De Strip
<i>Horeca</i>	4.400	De Strip
<i>Wellness</i>	4.500	Islands
<i>Hotel</i>	11.000	Islands

TABEL 2 BEOOGD PROGRAMMA RETAIL EN LEISURE RONDOM NIEUW STADION FEYENOORD

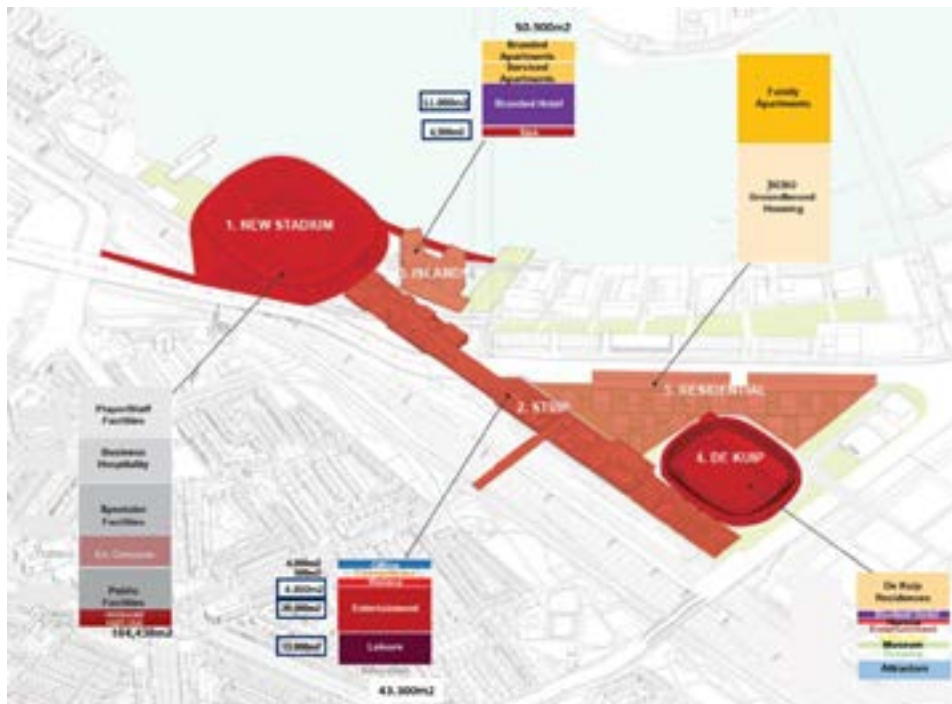
Bron: Stadion Feyenoord N.V., 2016

Overige functies in Feyenoord City

Het nieuwe stadion wordt de thuisbasis voor wedstrijden van Feyenoord. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor (zakelijke) bijeenkomsten buiten de wedstrijden om en wordt horeca toegevoegd, waarvan het merendeel ook buiten de wedstrijden om toegankelijk is. Eveneens worden twee fanshops van samen 1.500 m² gerealiseerd.

Voor De Kuip zijn verschillende nieuwe functies voorzien: een indoor atletiek baan (400 en 100 meter), een hotel, woningen, horeca (2.050 m²), een kleine brouwerij, een gezondheidscentrum, het Feyenoord museum en een fanshop (400 m²).

In het gebied ten noorden van De Kuip zijn woningen voorzien in de vorm van familie appartementen en grondgebonden woningen.



FIGUUR 2 BEOOGDE FUNCTIES RONDOM STADION FEYENOORD
 Bron: OMA, 2016 (bewerkt aan de hand van het meest recente programma: 14 september 2016)

RELEVANTE RANDVOORWAARDEN GEMEENTE ROTTERDAM >>

De gemeente Rotterdam heeft een aantal randvoorwaarden opgesteld waaraan het concept moet voldoen. Relevante voorwaarden voor retail en leisure zijn in onderstaande tabel opgenomen.

RANDVOORWAARDE	UITWERKING
Bekendheid	De programmering van het Stadion draagt bij aan de uitstraling en bekendheid van Rotterdam als sportstad op (Inter)nationaal niveau .
Ondersteunend programma	Programma dat wordt toegevoegd in het Stadion ondersteunt en versterkt de hoofdevenementen die plaatsvinden in de venue.
Voorkomen concurrentie	Programma dat wordt toegevoegd concurrert niet met bestaand programma of concreet gepland programma elders in de stad . De marktpotentie van het toe te voegen programma dient te zijn aangetoond.
Toevoegen winkels en kantoren	In het Stadion mag alleen retail worden toegevoegd die gelleerd is aan de primaire activiteiten van Feyenoord . Dit i.v.m. de beperkte marktruimte voor winkels.

TABEL 3 RELEVANTE RANDVOORWAARDEN GEMEENTE ROTTERDAM
 Bron: Operatie NL, 2015

1.2 DE LOCATIE

Feyenoord City ligt in Rotterdam Zuid en wordt begrenst door De Kuip in het zuiden, de Maas in het noorden, de spoorlijn in het westen en de Veranda in het oosten. De locatie is met verschillende vervoersmiddelen goed bereikbaar: het ligt op korte afstand van de A16 en A15 en NS station Rotterdam Stadion (die nu alleen bij evenementen als stopstation gebruikt wordt).

Momenteel is locatie in gebruik als bedrijventerrein en heeft Gamma een vestiging aan de korte Stadionweg. Op korte afstand ligt bedrijventerrein de Veranda, waar ook een aantal detailhandelsvestigingen en leisurefuncties gevestigd zijn, waaronder horeca.



FIGUUR 3 LIGGING PROJECTLOCATIE IN ROTTERDAM
Bron: PDOK Achtergrondkaart, bewerking Bureau Stedelijke Planning

SWOT-ANALYSE LIGGING EN LOCATIE >>

In onderstaande tabel zijn de sterke en zwakke punten en kansen en bedreigingen voor Feyenoord City samengevat. De focus is daarbij gelegd op de ligging en de locatie.

STERKTES	ZWAKTES
<ul style="list-style-type: none"> - De Kuip, Topsportcentrum en Pathé als huidige, sterke dragers van het gebied. - Aansluitend gebied (de Veranda) staat al op de 'mental map' van bezoekers voor retail en leisure. - Goede bereikbaarheid auto (A16 en A15) 	<ul style="list-style-type: none"> - In huidige situatie weinig aantrekkelijk verblijfsgebied. - Huidige bereikbaarheid openbaar vervoer (alleen tijdens evenementen goed). - Sterk afgekeerd van het water (de Maas).

KANSEN	BEDREIGINGEN
<ul style="list-style-type: none"> - Nieuw stadion De Kuip als motor voor ontwikkeling; behoud van De Kuip als sportaccommodatie. - Groot perceel voor ontwikkeling Feyenoord City, water is een kans, mogelijkheden permanente OV verbinding station Rotterdam stadion. - Potentieel (inwoners, toeristen) groeit; toenemende belangstelling voor gezonde levensstijl waar Feyenoord City op inspeelt. 	<ul style="list-style-type: none"> - De Kuip, Veranda en Strip vormen geen samenhangend geheel, sterk wisselende kwaliteit, versnipperd eigendom. - Rotterdam weliswaar in de lift, maar veel concurrerende projecten in de stad en regio, w.o. Hart van Zuid, Ven Rotterdam, Tweede Beurstraverse, bioscoop en Decathlon Schiedam.

TABEL 4 SWOT-ANALYSE LIGGING EN LOCATIE PROJECT FEYENOORD CITY

1.3 BIJDRAGE AAN AMBITIES STAD EN REGIO

De Provincie, de regio en Rotterdam hebben diverse ambities, waaraan de ontwikkeling van detailhanden en leisure in Feyenoord City kan bijdragen.

Visie Ruimte en Mobiliteit (2014)

De Visie Ruimte en Mobiliteit biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is,
2. vergroten van de agglomeratiekracht,
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Bij de (her)programmering van en planologische borging van wonen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel stuurt de provincie aan op:

- Het consequent toepassen van de “ladder voor duurzame verstedelijking” om de keuze voor en situering van nieuwe woon-, werk- en voorzieningenlocaties te verantwoorden.
- Regionale visies op te stellen door de samenwerkende gemeenten. Deze regionale visies zijn afgestemd op de behoeftes die door de provincie zijn vastgesteld.
- Sterke en complementaire centra en ontwikkelingslocaties bij knooppunten binnen de stedelijke agglomeratie. Nieuwe investeringen in gebiedsontwikkeling, mobiliteit en infrastructuur worden zo veel mogelijk geconcentreerd. Nieuwe bovenregionale voorzieningen wil de provincie concentreren op locaties die verschillende voordelen combineren: schaalvoordelen, de bijdrage aan de vitaliteit van de gebieden en het benutten van de capaciteit op het mobiliteitsnetwerk.

Missie en visie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag werkt aan een **Europese topregio**. 23 gemeenten gaan de uitdaging aan om de internationale concurrentiepositie te verbeteren. Doel is een aantrekkelijke regio voor inwoners om te werken, wonen en recreëren, waar (internationale) bedrijven zich vestigen en waar bezoekers zich welkom voelen.

Daarnaast heeft de regio een specifieke ambitie met betrekking tot detailhandel en leisure: **'een hoogwaardiger voorzieningenaanbod** (groen, cultuur, leisure, detailhandel, onderwijs, woonmilieus)'. Elke gemeente in de Metropoolregio draagt bij aan de vestigingskwaliteit van de regio. De ambitie is om de aanwezige kwaliteiten te verbinden tot een aantrekkelijke stedelijke regio met internationale allure.

Stadsvisie Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie 2030

Met de Stadsvisie Rotterdam geeft het college van Rotterdam aan waar de komende jaren in geïnvesteerd moet worden om de twee doelen -een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad- te bereiken. De versterking van de economische structuur (eerste doel) kent drie doelstellingen. De eerste twee bouwen voort op de huidige sterke sectoren, de derde doelstelling betreft een randvoorwaarde:

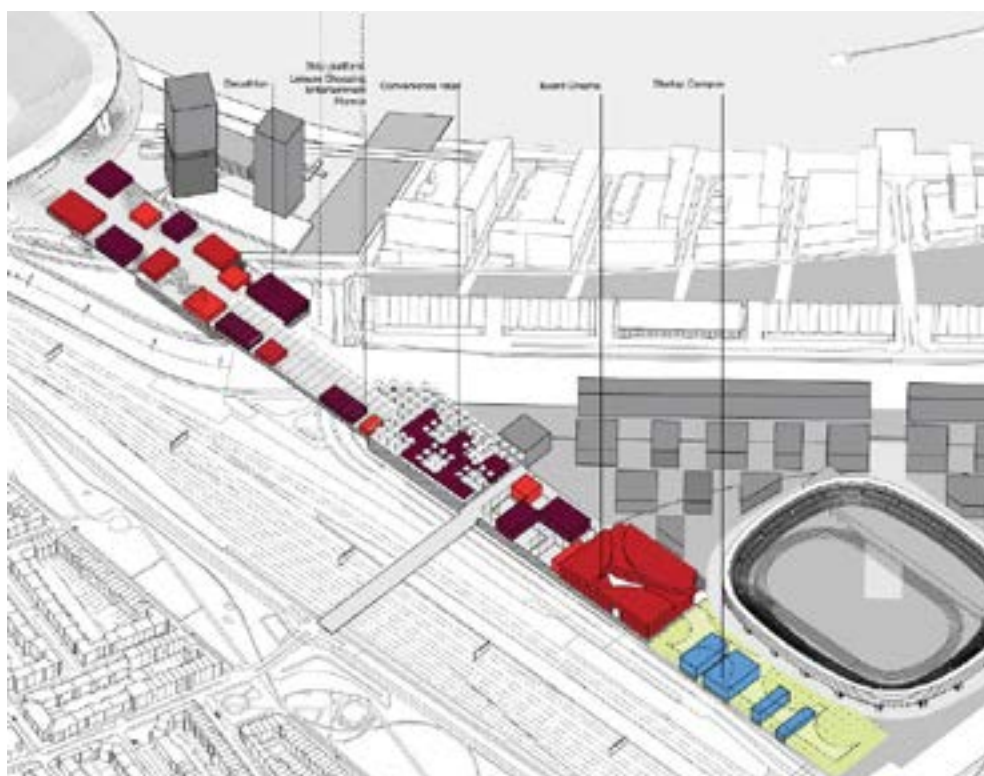
1. **Kennis en innovatie:** aantrekken en versterken van de internationale concurrentiekracht van het bedrijfsleven. Daartoe bieden we ruimte aan de kennis- en diensteneconomie. We leggen daarbij het accent op de clusters Haven & Industrie, Medisch en Creatief;
2. **Voorzieningen en vrije tijd:** vergroten van het aantal bezoekers aan de stad en stimuleren van een langere verblijfsduur;
3. **Ruimte voor bedrijvigheid:** ruimte bieden aan bedrijven om zich te vestigen en te groeien in Rotterdam. We versterken daarmee de stedelijke economie en de concurrentiepositie van de mainport Rotterdam.

Structuurvisie Stadionpark (2010)

Stadionpark zet in op het thema sport. Hiermee onderscheidt het gebied zich van andere knooppunten in stad en regio. Sport is nu alom aanwezig in de stad en kan in de toekomst verder worden versterkt. Met de realisatie van sportvoorzieningen in Stadionpark wordt invulling gegeven aan het thema. Hierdoor krijgt het gebied betekenis voor Rotterdam Zuid en zet het zich nationaal en zelfs internationaal op de kaart. Ambitie is dat stadionpark sport ademt en daarmee een basis is voor de sportcultuur. Daarnaast moet het goed bereikbaar zijn met verschillende vervoersmiddelen waardoor het een knooppunt gaat vormen in de Metropoolregio.

2 QUICK SCAN BEHOEFTE RETAIL

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de Quick Scan retail gepresenteerd. Omdat het een Quick Scan betreft vindt een regionale behoefteanalyse op hoofdlijnen plaats en is gebruik gemaakt van bestaande data en onderzoeken (in de provincie Zuid-Holland en Rotterdam Hart van Zuid). Retail is voorzien in De Strip (zie onderstaand figuur) en wordt daarin gecombineerd met leisure (entertainment en horeca). In totaal gaat het om 13.800 m² bvo. Uitgangspunt is retail gerelateerd aan sport.



FIGUUR 4 DE STRIP MET DAARIN RETAIL (ROODPAARS)
Bron: OMA, 2016

	M ² BVO	LOCATIE
Brand Experience	8.000	Strip
Made in Rotterdam	1.800	Strip
Innovative Retail	4.000	Strip
Retail totaal	13.800	

FIGUUR 5 VOORZIENE RETAIL FEYENOORD CITY
Bron: Stadion Feijenoord N.V., 2016

2.1 BELEIDSUITGANGSPUNTEN

De uitbreiding van het winkelaanbod in Feyenoord City dient te passen in het vigerende detailhandelsbeleid op landelijk, provinciaal, regionaal en lokaal niveau. Relevant zijn:

1. De Retailagenda (2015)
2. Provinciaal (detailhandels)beleid (2014)
3. Detailhandelsbeleid van de gemeente Rotterdam (2012)

Retailagenda (2015)

Door een samenspel van ingrijpende veranderingen is een **structureel lagere behoefte aan fysieke winkels** ontstaan. In de door het ministerie van Economische Zaken opgestelde Retailagenda (maart 2015) wordt gemeenten en andere stakeholders verzocht landelijk voor te sorteren op een reductie van het aantal winkelmeters met 30%. Ook leidt de nieuwe tijd tot veranderingen in de aard van de winkels. Nieuwe concepten als afhaalpunten en pick-up points (als gevolg van multichannel winkelen), al dan niet geïntegreerd in bestaande winkels of winkelgebieden, komen op. Of de nieuwe realiteit leidt tot grotere of juist kleinere winkels zijn de meningen verdeeld. Feit is wel dat de traditionele winkel van karakter veranderd: van plaats waar het tonen en de transactie van goederen centraal stond naar plaats van beleving en ‘experience’.

Visie Ruimte en Mobiliteit en Verordening Ruimte (2014)

Het provinciale detailhandelsbeleid ten aanzien van detailhandel is vastgelegd in de Visie Ruimte en Mobiliteit en Verordening Ruimte 2014 (zie ook paragraaf 1.3). Het beleid is er op gericht om detailhandelsvoorzieningen zoveel als mogelijk te bundelen en te concentreren in de centra van steden, dorpen en wijken. Dit om synergie met andere voorzieningen die op publiek gericht zijn te stimuleren. De provincie gaat uit van beperkte uitbreidingsmogelijkheden en verkiest kwalitatieve versterking van winkelcentra boven kwantitatieve versterking. Zuid-Holland staat kritisch tegenover nieuwe detailhandel in de periferie omdat die veelal ten koste gaat van de bestaande winkelgebieden in de centra. Binnen de regio Rijnmond vallen Rotterdam Centrum, Alexandrium en Zuidplein onder de zogenaamde “te ontwikkelen centra”. Onder voorwaarde van het toepassen van de ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ kan voor deze categorie sprake zijn van uitbreiding van het winkelareaal. In de andere centra niet.

Gemeente Rotterdam (2012)

De belangrijke opgave van de gemeente is het concentreren van winkelaanbod in een compacter en completer gebied. Het hoofdwinkelcentrum is de Binnenstad met een regionale en landelijke functie. Er is een breed aanbod dat sterk gericht is op recreatief winkelen. Een levendige omgeving en een mix van functies in een compact gebied staat daarbij centraal. De opgave is om de Binnenstad blijvend te vernieuwen door in te spelen op de dynamiek, zowel qua omvang als op het onderscheidend vermogen. Deze functie mag niet aangetast worden door winkelgebieden in andere delen van Rotterdam.

Naast de Binnenstad trekken ook regionale stadsdeelcentra als Alexandrium en Zuidplein consumenten naar Rotterdam. Het niveau van deze centra moet daarbij zoveel mogelijk complementair zijn aan het aanbod, uitstraling en niveau van de Binnenstad. Dit moet geen extra concurrentie opleveren, maar juist aanvullend zijn op het aanbod en functie van de Binnenstad. Dit gaat ook op voor ontwikkelingen van perifere en grootschalige detailhandelsvestigingen (PDV/GDV).

Conclusie beleid

Het bundelen van detailhandel staat centraal in het beleid van zowel de provincie als de gemeente. De provincie heeft een streng beleid als het gaat om uitbreidingsplannen en prefereert versterking van bestaand aanbod. De gemeente heeft als belangrijk uitgangspunt dan detailhandel (ook PDV/GDV) niet concurrerend mag zijn met het aanbod in de Binnenstad van Rotterdam. Een afwijkend concept is daarom van belang.

2.2 HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE VRAAG RETAIL

De vraag naar retail kan worden uitgesplitst in twee doelgroepen:

1. Bewoners van Rotterdam en overige regio Groot-Rijnmond;
2. Bezoekers Feyenoord City (dit overlapt ten dele met bewoners uit de regio).

Ad 1. Bewoners Rotterdam en overig Groot-Rijnmond

Rotterdam heeft circa 630.000 inwoners, Groot-Rijnmond heeft er in totaal 1,4 miljoen. Zowel de stad als de regio zijn minder vergrijsd dan in Nederland het geval is.

	INW	% 0-15	% 15-25	% 25-45	% 45-65	% 65+	% NIET- WEST. ALLOCNT.	GEM. HH- GROOTTE	GEM. INK. PER INW.
Rotterdam	629.906	16	13	30	25	15	38	2,0	€ 21.400
Groot-Rijnmond	1.412.322	17	12	27	27	17	24	2,2	€ 23.100
Nederland		16	12	25	28	18	12	2,2	€ 23.000

DEMOGRAFISCHE KENMERKEN ONDERZOEKSGBIED

Bron: CBS, 2016 (inkomen betreft 2014)

Het aantal inwoners van Groot-Rijnmond neemt tot 2025 met circa 50.000 toe. Drie kwart van die groei komt voor rekening van Rotterdam. De verwachte vergrijzing in de regio is gelijk aan het landelijk gemiddelde (21% is in 2025 ouder dan 65 jaar). Ook na 2025 blijft het aantal inwoners in Rotterdam en de regio groeien.

	2020	2025	2030
Rotterdam	646.605	667.142	685.164
Groot-Rijnmond	1.438.171	1.461.229	1.479.328

TABEL 5 BEVOLKINGSPROGNOSE ROTTERDAM EN GROOT-RIJNMOND.

Bron: Primos prognose, 2016

Hoewel de bevolking in Rotterdam tot 2025 met 6% toeneemt, nemen ook de verkoop via internet naar verwachting toe. In de toekomst zal het internetaandeel in Mode & Luxe en Vrije Tijd & Electro verder groeien. Naar verwachting liggen de gemiddelde bestedingen in winkels in 2025 per inwoner (minimaal) 5% lager dan in de huidige situatie. De toename van de vraag naar winkelmeters als gevolg van bevolkingsgroei wordt vermoedelijk teniet gedaan door de toename in internetwinkelen.

Ad 2. Bezoekers Feyenoord City

Feyenoord City richt zich nadrukkelijk op een brede doelgroep geïnteresseerd in sportbeleving, uit alle windstreken. In de huidige situatie is een substantieel deel van de bezoekers aan De Kuip en het Feyenoord Museum afkomstig van buiten de regio. Als Feyenoord City haar ambities weet waar te maken, zal het aantal van buiten de regio zowel in absolute als relatieve zin fors toenemen.

2.3 GLOBALE INVENTARISATIE AANBOD EN PLANCAPACITEIT

Het verzorgingsgebied van Feyenoord City overstijgt de regio. Voor de globale **inventarisatie van het aanbod en de plancapaciteit** hebben we ons evenwel beperkt tot de COROP-regio Groot Rijnmond. Het (concurrerend) aanbod in de regio is het meest relevant, gegeven de huidige koopstromen. Ook sluiten we met deze afbakening het beste aan bij eerdere onderzoeken naar de marktmogelijkheden voor detailhandel en leisure in de provincie, regio en gemeente. Het-COROP-gebied bestaat uit 21 gemeenten, waarvan Rotterdam veruit de grootste is.



FIGUUR 6 ONDERZOEKSGEBIED BESTAAND AANBOD

Bron: PDOK Achtergrondkaart, bewerking Bureau Stedelijke Planning

AANBOD RETAIL ROTTERDAM EN REGIO >>

Op basis van de winkeldekking in Rotterdam kunnen de volgende twee conclusies getrokken worden:

- Rotterdam heeft in vergelijking met het regionale, provinciale en landelijk gemiddelde een kleiner aanbod niet-dagelijkse detailhandel per inwoner. Dat verschil komt voornamelijk voort uit het feit dat het aanbod in de groep In/Om Huis kleiner is. Mode & Luxe en Vrije Tijd zijn bovengemiddeld vertegenwoordigd.
- Het aanbod dagelijkse detailhandel per inwoner is daarentegen iets groter dan landelijk gemiddeld. De supermarktdekking is echter lager dan landelijk.

	ROTTERDAM	GROOT-RIJNMOND	NEDERLAND
Dagelijks	0,36	0,35	0,35
<i>waarvan Supermarkten</i>	<i>0,23</i>	<i>0,24</i>	<i>0,25</i>
Niet-Dagelijks	0,96	1,05	1,27
<i>waarvan Mode & Luxe</i>	<i>0,39</i>	<i>0,31</i>	<i>0,33</i>
<i>waarvan Vrije Tijd</i>	<i>0,11</i>	<i>0,08</i>	<i>0,09</i>
<i>waarvan In/Om Huis</i>	<i>0,41</i>	<i>0,60</i>	<i>0,77</i>
<i>waarvan Overig</i>	<i>0,06</i>	<i>0,06</i>	<i>0,07</i>
Totaal	1,33	1,40	1,62

TABEL 6 AANBOD PER INWONER

Bron: Gemeente Rotterdam, Locatus Retail Facts, 2016; detailhandel.info, 2016

AANBOD (GROOTSCHALIG) SPORT & SPEL >>

De branche Sport & Spel (valt onder de groep Vrije Tijd) is bovengemiddeld vertegenwoordigd in Rotterdam: het aanbod per 10.000 inwoners ligt op 813 m² wvo. Dat is niet vreemd gezien de regionale functie die Rotterdam vervult, maar het gemiddelde in de overige G4 steden (Amsterdam, Den Haag en Utrecht) ligt juist onder het landelijk gemiddelde. Het aanbod sportzaken per 10.000 inwoners is fors in Rotterdam en ruim twee keer zo groot als gemiddeld in Nederland. Bovendien nemen sportzaken meer dan de helft van het totale aanbod Sport & Spel voor rekening.

	ROTTERDAM	GROOT-RIJNMOND	NEDERLAND	G4 (EXCL. R'DAM)
Sport & Spel	813	579	633	521
<i>Waarvan sportzaken</i>	<i>424</i>	<i>239</i>	<i>192</i>	<i>160</i>
Aandeel sportzaken in Sport & Spel	52%	41%	30%	31%

TABEL 7 WINKELDEKKING SPORT EN SPEL PER 10.000 INWONERS

Bron: Locatus Retail Facts, 2016

Het aanbod is als volgt over de regio en verschillende branches verdeeld:

- De helft van het aantal winkels en bijna twee derde van de oppervlakte Sport & Spel in de regio Groot-Rijnmond is in Rotterdam gevestigd.
- Van het totale aanbod Sport & Spel in Rotterdam behoort iets meer dan de helft van de oppervlakte tot de branche sportzaken (30 winkels).
- Het aanbod sportzaken wordt gedomineerd door vier grote spelers met in totaal zes winkels: zij nemen bijna driekwart van het aanbod in termen van winkelvloeroppervlakte voor rekening.
- Op korte afstand van de projectlocatie zijn de twee grootste grootschalige sportwinkels van de regio Groot-Rijnmond gevestigd: Topshelf Megastores en Intersport/Daka sport.

NAAM	TYPE	LOCATIE	M ² WVO*
Topshelf Megastore	Sportzaak	Veranda	5.500
Intersport/Daka Sport	Sportzaak	Veranda	4.000
Decathlon	Sportzaak	Centrum	4.000
Daka Superstore	Sportzaak	Blijdorp	3.000
Perry	Sportzaak	Centrum	1.200
Intersport/Daka Sport	Sportzaak	Alexandrium Mega Stores	1.500
Outdoor XL	Outdoor	Barendrecht	5.000
Correct Boat & Bike	Outdoor	Barendrecht	2.500
Vervat	Outdoor	Stadionweg (tijdelijk Capelle a/d IJssel)	2.000
Campolife	Outdoor	Heinenoord	1.300
Toys XL	Speelgoed	Alexandrium Mega Stores	1.500
Toys XL	Speelgoed	Bigshops	1.500

TABEL 8 AANBOD SPORT EN SPEL (>1.000 M²) IN ROTTERDAM EN OVERIG GROOT-RIJNMOND
Bron: Inventarisatie Bureau Stedelijke Planning (* indicatie van wvo a.d.h.v. Bagviewer).

PLANCAPACITEIT >>

In de stad en regio spelen een aantal initiatieven:

- **Uitbreiding Hart van Zuid** met in totaal 7.000 m² wvo, waarvan 2.000 m² wvo dagelijkse detailhandel en 3.000 m² wvo niet-dagelijkse detailhandel. De overige 2.000 m² wvo wordt ingevuld met specifieke concepten: Grab & Go, hybride concepten (bijvoorbeeld een winkel met daarin ook horeca), startende ondernemingen en specifieke winkels. Het bestemmingsplan is vastgesteld in december 2015.
- Er hangen nog diverse andere initiatieven boven de Rotterdamse binnenstad waarvan de **Tweede Beurstraverse** (waarvan 20.000 m² voor winkels) en Rotterdam Central District (9.200 m² wvo) de belangrijkste zijn.
- Daarnaast biedt het project **Ven Rotterdam** (voormalig postkantoor aan de Coolsingel) naast woningen, een hotel en fitness ook ruimte voor detailhandel. Het pand is in augustus 2016 overgenomen door een nieuwe eigenaar. Het pand heeft de bestemming centrum, waarbinnen detailhandel mogelijk is (mits maximale metrage bestemming detailhandel in bestemmingsplan niet wordt overschreden).

- **Decathlon** wil graag een winkel van 7.000 m² in Schiedam openen op Sportplaza Harga. Die vestiging is voorlopig nog niet mogelijk omdat het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland de komst geblokkeerd heeft. Decathlon heeft overigens aangegeven ook graag een winkel in Feyenoord City te willen openen.

2.4 CONFRONTATIE VAN VRAAG EN AANBOD

Marktruimtestudie provincie Zuid-Holland

In 2012 heeft Bureau Stedelijke Planning in opdracht van de provincie Zuid-Holland de ontwikkelingspotentie van de detailhandel in kaart gebracht voor de vijf REO's¹ en de 20 grootste gemeenten (die de meeste detailhandelsomzet in de niet-dagelijkse sector van buiten de gemeentegrenzen aantrekken). De belangrijkste conclusie: In de provincie Zuid-Holland is per saldo geen ruimte voor toevoeging van winkelmeters tot 2020 en daarna. Regionaal en lokaal zijn er echter sterke verschillen binnen de provincie. De regio's Rijnmond (waar Rotterdam deel van uitmaakt) en Haaglanden scoren relatief goed, gezien het functioneren en het perspectief van het winkelaanbod. Rijnmond scoort vooral op het consumentenoordeel en Haaglanden juist op de groei van het bevolkingsdraagvlak.

Voor heel Rotterdam en overigens ook voor Rotterdam-Zuid geldt dat vloerproductiviteiten iets onder het landelijk gemiddelde liggen, wat duidt op enige mate van overcapaciteit. Enkele winkelgebieden onttrekken zich aan dit beeld. Dit geldt in Rotterdam-Zuid in het bijzonder voor het Zuidplein, en buiten Rotterdam-Zuid voor Rotterdam-Centrum en Alexandrium. Deze winkelgebieden zijn door de provincie aangemerkt als 'te ontwikkelen centra'. In Rotterdam-Zuid presteert naast Zuidplein ook Keizerswaard beter dan gemiddeld. Hier zou ook nog beperkte uitbreidingsruimte kunnen worden gereserveerd. Voor de Veranda is eventuele uitbreiding sterk afhankelijk van de beoogde invulling. Branches/formules die een eigen aantrekkingskracht hebben en een eigen markt creëren lijken kansrijk; andere niet.



FIGUUR 7 ABSOLUTE EN RELATIEVE ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN DETAILHANDEL IN RIJNMOND EN ROTTERDAM
Bron: Provincie Zuid-Holland. Ontwikkelingsmogelijkheden Detailhandel (Bureau Stedelijke Planning, 2012)

¹ REO is het Regionaal Economisch Overleg, een overlegstructuur waarin de regiogemeenten, de provincie Zuid-Holland, de Kamer van Koophandel deelnemen.

Marktruimte Hart van Zuid

In 2015 heeft Bureau Stedelijke Planning een distributief onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor uitbreiding van het winkelcentrum Zuidplein. Het winkelcentrum beschikt in 2020, als de geplande uitbreiding van Zuidplein start, over een indicatieve marktruimte van maximaal 4.000 m² wvo in de dagelijkse sector. In Mode & Luxe en Vrije Tijd & Electro is sprake van een indicatieve marktruimte van respectievelijk 3.150 m² wvo en 4.500 m² wvo. Het distributieve onderzoek van Hart van Zuid, laat zien dat de ruimte voor uitbreiding in de sector Vrije Tijd & Electro beperkt is.

SLOTSOM >>

- Er is geen gebrek aan winkelmeters in Rotterdam en de regio Groot-Rijnmond. Voor heel Rotterdam geldt dat de vloerproductiviteit iets onder het landelijk gemiddelde ligt, wat duidt op enige mate van overcapaciteit. Enkele winkelgebieden onttrekken zich aan dit beeld: Rotterdam centrum, Alexandrium en Zuidplein.
- Rotterdam heeft een fors aanbod Sport & Spel en dan voornamelijk sportzaken. In de stad zijn diverse grote sportzaken gevestigd. De twee grootste sportzaken van de regio zijn tevens op korte afstand van de projectlocatie gevestigd.
- Specifiek voor de sport gerelateerde retail (branchegroep Vrije Tijd) geldt dat de invloed van internet groot is en de behoefte aan fysieke winkelmeters verandert, zowel kwantitatief (minder meters) als kwalitatief (andere invulling meters).
- Zowel de provincie als de gemeente kijken kritisch naar de toevoeging van winkelmeters. De gemeente staat op het standpunt dat detailhandel gerelateerd moet zijn aan activiteiten van Feyenoord (City) en niet met bestaand programma of concreet gepland programma elders in de stad concurreert.
- De standpunten van zowel de provincie als de gemeente en de effecten van internet op de verkoop in winkels beperken de mogelijkheden voor nieuwvestiging van (aan sport gerelateerde) detailhandel. Verplaatsing van bestaande vestigingen in de stad biedt mogelijk wel kansen.

3 QUICK SCAN BEHOEFTE LEISURE

Er is een keur aan leisurefuncties in Feyenoord City gepland. De Kuip, het nieuwe stadion en Pathé zijn de blikvangers. In deze toets richten we ons op de leisurefuncties in de Strip en Islands, buiten de stadions. Het betreft een hotel, horeca, entertainment en spa & wellness. Er de wens voor een extra publiekstrekker (mega entertainment attractor) van 15.000 m², die in staat is om 1 tot 1,5 miljoen bezoekers per jaar te trekken.



FIGUUR 8 LINKS: ISLANDS MET HOTEL EN WELLNESS, RECHTS: DE STRIP MET DAARIN LEISURE (ROOD)
Bron: OMA, 2016

	M ² BVO	LOCATIE
Entertainment	20.000	De Strip
Horeca*	4.400	De Strip & Islands
Wellness (spa)	4.500	Islands
Hotel (Feyenoord branded)	11.000	Islands
Leisure totaal	39.900	

FIGUUR 9 BEOOGD PROGRAMMA LEISURE VERDEELD NAAR SECTOR EN LOCATIE
Bron: Stadion Feyenoord N.V., 2016

3.1 BELEIDSUITGANGSPUNTEN

De uitbreiding van het leisure aanbod in Feyenoord City dient te passen in het vigerende beleid. Twee beleidsdocumenten zijn relevant, waarvan de tweede in ontwikkeling is en leisure in Feyenoord City vooral bijdraagt aan de ambities:

1. Horecanota gemeente Rotterdam 2012-2016
2. Sportnota Rotterdam 2017+ (in ontwikkeling)

Horecanota gemeente Rotterdam (2012-2016)

De Visie in de Rotterdamse horecanota is een bruisende en aantrekkelijke stad. Ondernemers dragen hieraan bij met een bruisend en aantrekkelijk horeca-aanbod. Dit horeca-aanbod past bij het karakter van de stad en haar bewoners. Bovenal is de ontwikkeling van horeca afhankelijk van marktwerking. De gemeente Rotterdam stimuleert ondernemers dan ook door vertrouwen te geven en ruimte te bieden. Zij faciliteert door lastenverlichting en stimuleert door vraag en aanbod bij elkaar te brengen. De ambities van het Rotterdamse horecabeleid zijn gericht op drie punten:

1. **Kwaliteitshoreca:** het realiseren van een aantrekkelijk, gevarieerd en bruisend horeca-aanbod dat aansluit op de zakelijke markt, op de wensen van bezoekers en een belangrijke bijdrage levert aan een aantrekkelijk woonmilieu voor bewoners.
2. **Dynamisch ondernemerschap:** ruimte voor de kracht van de Rotterdamse ondernemers en creatieven stimuleert nieuwe initiatieven waardoor een onderscheidend Rotterdams horeca-aanbod ontstaat. In Rotterdam kán het wel.
3. **Horeca en leefbaarheid in balans:** horecabedrijven zijn een aanwinst voor de buurt. De buurt verlevendigt en de verantwoordelijke ondernemer houdt rekening met de omwonenden.

Sportnota Rotterdam 2017+

Rotterdam werkt momenteel aan een nieuwe sportnota. De inzet van de nota is dat Rotterdam in 2030 vitaler en aantrekkelijker is door sport. Rotterdam wil een stad zijn die mensen inspireert en verleidt tot bewegen en waarbij de stad als decor wordt benut. Sport en bewegen wordt verbonden aan andere maatschappelijke doelen. Maar het is ook een stad die grensverleggende, ondernemende en innovatieve concepten op beweeg- en sportgebied toejuicht, omarmt en stimuleert. En laat zien dat sport bijdraagt aan de opgaven van de stad, nu en in de toekomst;

Rotterdam heeft zich als stad vier ambities gesteld:

1. Nog meer Rotterdammers hebben plezier in bewegen
2. De stad nodigt uit tot bewegen en sport
3. Rotterdam ademt sportambitie en –innovatie
4. Sport brengt meer in beweging

Conclusie beleid

Sport speelt een belangrijke rol in het gebied van Feyenoord City. Niet alleen het sporten op zichzelf, maar ook veel andere functies zijn op een manier verbonden met sport en lifestyle. Daarnaast speelt Rotterdam als stad en alles wat daarbij hoort een belangrijke rol in het project. Typisch Rotterdamse horeca (Made in Rotterdam) past daarom uitstekend in Feyenoord City.

3.2 HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE VRAAG LEISURE

Rotterdam wint aan populariteit

Uit de jaarcijfers van Rotterdam Partners blijkt dat Rotterdam niet alleen blijft groeien als vestigingsstad voor nieuwe bedrijven en bewoners, maar ook als toeristische trekpleister:

- Het aantal hotelgasten in Rotterdam is tussen 2012 en 2015 gestegen van 778.000 tot 996.000. dat is een groei van 28%². In 2014 was 56% van de hotelbezoekers een zakelijke bezoeker³.
- In totaal zijn er ruim 8 miljoen bezoeken gedaan aan attracties, musea en evenementen. 3,25 miljoen mensen daarvan hebben een bezoek gebracht aan een attractie in Rotterdam (+6% ten opzichte van 2014). Diergaarde Blijdorp is met ruim 1,5 miljoen bezoekers de meest populaire attractie.⁴
- De Markthal is in korte tijd uitgegroeid tot een internationale trekpleister. In 2015 hebben 8 miljoen mensen een bezoek gebracht aan de overdekt markthal, waar winkels in de foodsfeer en horeca gevestigd zijn.

Doelgroepen Feyenoord City

Net als bij retail bestaat de vraag naar leisure uit twee doelgroepen:

- Bewoners van Rotterdam en overige regio Groot-Rijnmond.
- Doelgerichte bezoekers Feyenoord City (let op: voor een deel overlapt dit met de vorige doelgroep). Waar zij vandaan komen is sterk afhankelijk van de leisurevoorzieningen in Feyenoord City (zie ook bijlage 2 voor de reikwijdte van leisurevoorzieningen). Een grote attractie is immers in staat om landelijke (en misschien ook internationale) trekkracht te creëren.

Daarnaast kunnen sommige leisurefuncties, met horeca voorop, profiteren van combinatiebezoeken.

Synergie tussen detailhandel, horeca, en entertainment⁵

Ruwweg de helft van de bezoekers die primair naar een (groot) centrumgebied komen om te winkelen, combineren dat met horecabezoek. Vooral voor horeca met een dagfunctie zoals een lunchroom of koffiebar heeft dit een positief effect. Ze maken het verblijf aangenamer en creëren daarnaast de mogelijkheid om rustmomenten in te bouwen. Hierdoor wordt de verblijfsduur verlengd en wordt er meer geld uitgegeven. Restaurants hebben voornamelijk een avondfunctie en werken niet zozeer versterkend als wel aanvullend op de winkelfunctie. De vraag naar horeca is dus voor een groot deel afhankelijk van de overige functies in het gebied.

Ook treden er synergievoordelen op tussen entertainment en horeca. Circa een derde van de bezoekers met als bezoekmotief 'entertainment' bezoeken ook winkels en/of horeca. Omgekeerd maken bezoekers met een primair bezoekmotief

² Bron: Rotterdam Partners, 2016

³ Bron: Horwath (2015) Hosta rapport

⁴ Bron: Rotterdam Partners, 2016

⁵ Uit Het economisch belang van leisure en de rol van leisure in gebiedsontwikkeling (2009), Bureau Stedelijke Planning in opdracht van NVM Business.

‘horeca’ of ‘detailhandel’ slechts sporadisch (< 10%) gebruik van entertainmentvoorzieningen.

SECUNDAIR BEZOEKMOTIEF -> PRIMAIR BEZOEKMOTIEF	ENTERTAINMENT	HORECA	DETAILHANDEL
Entertainment	n.v.t.	++	+
Horeca	+	n.v.t.	++
Detailhandel	+	+++	n.v.t.

TABEL 9 COMBINATIEBEZOEK PER ACTIVITEIT
Bron: Bureau Stedelijke Planning

3.3 GLOBALE INVENTARISATIE AANBOD EN PLANCAPACITEIT

Leisure betekent letterlijk ‘vrije tijd’. Aan de aanbodkant wordt leisure steeds vaker opgevat als: ‘Alle publieksverzorgende vrijetijdsvoorzieningen waar een vastgoedcomponent en exploitatie in besloten zit’. Leisure kan worden ingedeeld in verschillende sectoren/hoofdgroepen: entertainment, cultuur, sport, wellness, horeca, verblijfsaccommodaties (hotels) en evenementen.⁶

In deze paragraaf worden de resultaten gepresenteerd van de globale inventarisatie van leisueraanbod in Rotterdam en Groot-Rijnmond. Horeca en hotels zijn daarbinnen specifiek uitgelicht, evenementen zijn buiten beschouwing gelaten. Waar mogelijk is een vergelijking gemaakt met het gemiddelde van Nederland en het gemiddelde van de drie andere grote steden uit de G4: Amsterdam, Den Haag en Utrecht.

LEISUREAANBOD TOTAAL >>

Rotterdam heeft naar aantal inwoners een onder gemiddeld aanbod leisure, zowel in vergelijking met Nederland als met de drie andere grote steden uit de G4 (Amsterdam, Den Haag en Utrecht). Dat verschil wordt veroorzaakt door het kleine aanbod cultuur (voor indeling naar sector zie bijlage 2).

SECTOR	ROTTERDAM	GROOT-RIJNMOND	NEDERLAND	G4 (EXCL. R'DAM)
Sport	1,7	1,9	1,7	1,6
Cultuur	2,0	1,7	2,3	3,0
Wellness	0,6	0,5	0,4	0,5
Entertainment	0,6	0,5	0,6	0,6
Totaal	4,8	4,7	5,1	5,8

TABEL 10 LEISUREAANBOD ROTTERDAM
Bron: indeling: Leisuremarktonderzoek NVM Bureau Stedelijke Planning, 2009;
aanbod: Bedrijfschap Horeca en Catering, 2013; aangevuld met inventarisatie Bureau Stedelijke Planning, 2016
* horeca exclusief hotels en partycafering

⁶ Leisuremarktonderzoek NVM door Bureau Stedelijke Planning, 2009

HUIDIGE LEISURE(SUB)TREKKERS ROTTERDAM >>

Rotterdam heeft een groot aantal leisure(sub)trekkers die meer dan 100.000 bezoekers per jaar trekken (zie voor een indeling bijlage 2). Pathé en Blijdorp zijn de grootste trekkers en worden ieder door (meer dan) 1,5 miljoen bezoekers per jaar bezocht.

NAAM	SECTOR	VOORZIENING	LOCATIE	BEZOEKERS-AANTAL 2015
De Markthal	Horeca	Overdekte markt	Centrum	8 mln
Pathé	Entertainment	Bioscoop	Veranda	1,8 mln.
Diergaarde Blijdorp	Entertainment	Dierentuin	Blijdorp	1,5 mln.
Spido Rondvaarten	Entertainment	Rondvaarten	Voet v/d Erasmusbrug	530.000
Euromast	Entertainment	Uitkijktoren	Nieuwe Werk	512.000
Plaswijckpark	Entertainment	Speeltuin	Hillegersberg	447.000
Museum Boijmans van Beuningen	Cultuur	Museum	Museumpark	270.000
SS Rotterdam (tours)	Cultuur	Schip	Katendrecht	200.000
Kunsthall	Cultuur	Museum	Museumpark	200.000
Maritiem Museum	Cultuur	Museum	Centrum	200.000
Het Nieuwe instituut	Cultuur	Museum	Museumpark	160.000

TABEL 11 TREKKERS EN SUBTREKKERS LEISURE ROTTERDAM
Bron: NBTC, 2015 en Inventarisatie Bureau Stedelijke Planning, 2016

HORECAAANBOD >>

Rotterdam heeft een bovengemiddeld aanbod horeca per 10.000 inwoners in vergelijking met Nederland. In vergelijking met het gemiddelde van de overige steden in de G4 heeft Rotterdam echter een kleiner aanbod horeca. Dat geldt vooral voor de restaurant- en drankensector.

	ROTTERDAM	GROOT-RIJNMOND	NEDERLAND	G4 (EXCL. R'DAM)
Restaurantsector	8,0	5,7	6,6	12,4
Fastservicesector	9,0	6,4	6,8	9,8
Drankensector	11,5	8,5	9,9	14
<i>Waarvan cafés</i>	<i>7,6</i>	<i>5,1</i>	<i>5,3</i>	<i>8,2</i>
Totaal horeca*	28,5	20,6	23,3	36,2

TABEL 12 HORECADEKKING PER 10.000 INWONERS
Bron: Horeca DNA, 2016

Horeca aanbod omgeving Feyenoord City

Het bestaande horeca aanbod in de omgeving van het stadion van Feyenoord is primair gericht op twee doelgroepen. De eerste doelgroep bezoekt de horeca in combinatie met (hoofdzakelijk) de bioscoop of een voetbalwedstrijd. Een groot deel

van de horeca is dan ook laagdrempelig en gericht op een snelle service. De tweede doelgroep komt specifiek voor het aanbod (All You Can Eat voorop).

- Restaurant Malakka (All You Can Eat Buffet, Sushi, Wok & Grill)
- Restaurant De Beren (eetcafé)
- Happy Italy (Italiaans fastservice restaurant)
- Mr Wok Rotterdam (onbeperkt wokken)
- Restaurant Helai (Afghaans restaurant)
- Shabu Shabu (onbeperkt sushi)
- KFC
- Mc Donald's

HOTELAANBOD >>

Rotterdam heeft in verhouding met het aantal inwoners een gemiddeld kleiner hotelaanbod dan landelijk en de drie andere grote steden uit de G4.

	ROTTERDAM	GROOT-RIJNMOND	NEDERLAND	G4 (EXCL. R'DAM)
Hotels	1,2	0,93	2,0	3,1
Kamers	85	53	73	210
Bedden	169	106	151	434

TABEL 13 HOTELAANBOD PER 10.000 INWONERS ROTTERDAM EN GROOT-RIJNMOND
Bron: horeca DNA, 2016

Het hotelaanbod in Rotterdam is de afgelopen 10 jaar fors gegroeid. Het aantal kamers lag in 2016 71% hoger dan in 2006, terwijl het aantal hotels met 24% gegroeid is. De hotels zijn dus gemiddeld groter geworden. Telde in 2006 een hotel gemiddeld nog 53 kamers, in 2016 is dat 73. Zowel de groei in het aantal hotelkamers als in het aantal kamers per hotel was veel sterker dan in Nederland gemiddeld.⁷

Daar staat tegenover dat Rotterdam een lagere bezettingsgraad heeft. Deze ligt op 66% en het landelijke gemiddelde is 69,5%⁸. De gemiddelde kamerprijs in Rotterdam ligt met € 82 fors lager dan het landelijk gemiddelde van € 92.

HUIDIG LEISUREAANBOD RONDOM FEYENOORD CITY >>

Nabij Feyenoord City zijn een aantal leisurevoorzieningen gevestigd (zie tabel 14). Een groot deel daarvan is gerelateerd aan sport en bewegen, al dan niet in entertainmentvorm. De twee grootste op de Veranda zijn:

⁷ Bron: Horeca DNA, 2016

⁸ Bron: Horwath (2015) Hosta rapport

- Pathé de Kuip is de enige voorziening die niet gerelateerd is aan sport. De bioscoop is de tweede bioscoop van Nederland qua aantal stoelen (na Pathé Amsterdam Arena), maar trekt met 1,8 miljoen bezoekers per jaar veruit de meeste bezoekers (Pathé Arena trekt circa 1,4 miljoen bezoekers).⁹
- Atoll is een entertainmentcenter met 12 bowlingbanen, 16 pooltafels, 2 airhockeytafels en drie speelautomaten. Daarnaast heeft het centrum een restaurant, en een bar met lounge.

NAAM	SECTOR	VOORZIENING	LOCATIE
Pathé	Entertainment	Bioscoop	Veranda
Atoll	Entertainment	Bowlen en poolen	Veranda
Mike's snookerclub	Entertainment	Biljart/Pool	Boterdiep
La Costa	Wellness	Zonnestudio	Veranda
Fit For Free	Sport	Fitness	Veranda
Sportschool Beverwaard (Eurogym)	Sport	Fitness (sportschool)	Bevervaartseweg

TABEL 14 HUIDIG AANBOD IJSSELMONDE

Bron: Inventarisatie Bureau Stedelijke Planning, september 2016

PLANCAPACITEIT >>

De huidige plannen voor leisure in de sector zijn vooral gericht op hotels en de bioscoopsector:

- In mei 2016 is gestart met de bouw van de bioscoop Euroscop in Schiedam. De bioscoop krijgt 11 zalen met 2.600 stoelen.
- Het Ahoy-complex wordt gerenoveerd en uitgebreid met een internationaal congressentrum, muziekhall, bioscoop (max. 10.000 m² bvo) en hotel (max. 250 kamers). Het bestemmingsplan is vastgesteld in december 2015. Bioscoopketen Vue heeft vergevorderde plannen voor de bouw van de bioscoop¹⁰.
- In het project **Ven Rotterdam** (voormalig postkantoor aan de Coolsingel) is een hotel met een nog onbekend aantal kamers voorzien (en daarnaast woningen, fitness en detailhandel). Het pand is in augustus 2016 overgenomen door een nieuwe eigenaar. Het pand heeft de bestemming centrum, waarbinnen een hotel mogelijk is (mits maximale totale metrage bestemming hotel in bestemmingsplan niet wordt overschreden).

3.4 CONFRONTATIE VAN VRAAG EN AANBOD

- Rotterdam heeft een iets onder gemiddeld aanbod leisure, wat veroorzaakt wordt door het kleinere aanbod in de cultuursector. Daar staat tegenover dat (een deel van) de bestaande musea grote aantallen bezoekers trekken.

⁹ Bron: Website Pathé

¹⁰ <http://cine.nl/verregeraande-plannen-nieuwe-vue-bioscopen-amsterdam-west-en-rotterdam-zuid/>

- Het aanbod in de entertainmentsector is nagenoeg gelijk aan het landelijk gemiddelde. Met name in de bioscoopsector zijn diverse plannen voor uitbreiding in de regio en er is tevens reeds een grote vestiging van Pathé op korte afstand van Feyenoord City.
- Rotterdam heeft een aantal voorzieningen die grote aantallen bezoekers trekken: Blijdorp en Pathé zijn beide in staat om jaarlijks (meer dan) 1,5 miljoen bezoekers te trekken.
- Rotterdam heeft in vergelijking met de overige G4 steden een kleiner aanbod horeca, met name in de restaurant- en drankensector. In Feyenoord City wordt de behoefte aan horeca voornamelijk bepaald door het afgeleide effect van nieuwe en bestaande voorzieningen in het gebied en de omgeving.
- Het hotelaanbod in Rotterdam is de afgelopen jaren fors gestegen, maar de bezettingsgraden en kamerprijzen blijven achter bij het landelijk gemiddelde. Tevens zijn er (in ieder geval) nog twee nieuwe hotels in Rotterdam voorzien. Ruimte voor uitbreiding moet in een specifiek segment gezocht worden waar vraag naar is of een concept zijn dat in staat is een eigen vraag te creëren.

4 REFLECTIE PROGRAMMA EN UITGANGSPUNTEN

Naast de quick scan behoefteonderzoeken voor retail en leisure is gereflecteerd op het beoogd programma retail & leisure. Dit hebben we gedaan op basis van expertopinie en een referentieanalyse van enkele soortgelijke projecten in binnen- en/of buitenland. De reflectie geeft meer zicht op:

- De afzetkansen voor retail en leisure: omvang, branchering, segmentering, doelgroepen en voorbeeldformules.
- Visie op effect stedelijke functies. Welke type retail en leisure versterkt elkaar onderling en vergroot de afzetkansen voor de andere stedelijke functies, welke juist niet?
- Markttechnische uitgangspunten en randvoorwaarden voor verdere conceptontwikkeling en fasering.

De uitkomsten van beide onderzoeken geven mogelijk aanleiding (de omvang en samenstelling van) het programma aan te passen.

4.1 ANALYSE REFERENTIEPROJECTEN

In deze paragraaf zijn een aantal referentieprojecten geanalyseerd, die om uiteenlopende redenen inspiratie kunnen geven voor Feyenoord City:

1. Cardiff Bay
2. Decathlon Village
3. Tilburg Nieuw Stappegoor
4. Amsterdam ArenA Poort
5. Overig grootschalig leisurecomplexen met retail

1. CARDIFF BAY >>

Cardiff Bay staat bekend als een van de succesvolste grootstedelijke transformatieprojecten in het Verenigd Koninkrijk. Het gebied beslaat maar liefst 1.100 hectare en is na 1987 tot ontwikkeling gebracht. In het gebied komen (water)sport, wonen, werken en ontspannen samen. Het water en natuurelementen zijn nooit ver weg. Een paar bijzonderheden:

- Cardiff **International Sports Village**, met onder meer Ice Arena Wales, Cardiff International Pool en het Millennium Stadium, het nationale stadion van Wales. Het is eigendom van de Welshe rugbybond, maar ook in gebruik voor voetbalinterlands en de Olympische spelen.
- Alle denkbare faciliteiten op het gebied van **watersport**: van roeien, zeilen, powerboating tot het internationaal zwembad (Cardiff International Pool). Als ook vele (water)attracties, van een wild waterbaan (Cardiff International

White Water), tot cruises en waterfrontontwikkeling Mermaid Quay (mix van restaurants, bars en shops).

- De ontwikkeling van een **13 kilometer lange (wandel)boulevard** rond Bay en Barrage.
- Een **retailpark**, met een tweetal sportzaken (JD Sports, SportsDirect.com) en ook warenhuizen, een hypermarkt en IKEA.
- Een keur aan kleinere publiekstrekkers, zoals Techniquest (wetenschapsmuseum), Mermaid Quay, Roald Dahl Plass (amphitheater), the Tube (Cardiff Bay Visitor Centre) en Cardiff Barrage Skate Plaza (skatepark van 1.100 m²).
- Diverse oude en nieuwe iconen, van het historische vijfsterren St David's Hotel and Spa tot nieuwe het nieuwe Wales Millennium Centre (theater).



CARDIFF BAY
Bron: website Cardiff Bay



CARDIFF BARRAGE SKATE PARK
Bron: website Cardiff Bay

2. DECATHLON VILLAGE >>

Decathlon Village is letterlijk een dorp waar allerhande sportfaciliteiten zijn geconcentreerd. In het dorp worden het hele jaar sportactiviteiten (voetbal, zumba, fitness, schaatsen, wielrennen, golf, paardensport, enzovoorts), sportcursussen, sportevenementen en verjaardagen georganiseerd. Uiteraard is het ook een verzamelpaats van winkels gewijd aan sport, (nationaal of lokaal), van Decathlon en haar partners. Het eerste dorp in Frankrijk werd zo'n 15 jaar geleden gerealiseerd in Bouc-Bel-Air (Bouches-du-Rhône). De dorpen dienen als proeftuin of laboratorium voor Decathlon op het gebied van productie, design, testen, exploitatie en merkcommunicatie.



DECATHLON VILLAGE PLATTEGROND
Bron: Decathlon



DECATHLON VILLAGE ZOMERSPORTKAMP
Bron: Decathlon

3. TILBURG STAPPEGOOR >>

De locatie ligt dichtbij het Willem II voetbalstadion, aan de Ringbaan Zuid, vlakbij de rijksweg A58. De leisurevoorzieningen in Stappegoor zijn verspreid over meerdere gebouwen op hetzelfde terrein.

- **Leisure.** Er is een zwembad, bioscoopcomplex (Euroscope) met daarin fitnessclub en eetcafé, sportcomplex met daarin ijsbaan, fitnessruimte, klimcentrum, sportmedisch centrum, horeca- en businessruimtes.
- **Retail.** Er zijn geclusterd drie sportwinkels met in totaal 4.000 m². te vinden: Wilkin Sports (sportartikelen), John's Sportshop (golf- en wintersport) en Sportief (outdoor) op het terrein. De juridische procedure zijn doorlopen voor een supermarkt XL.
- Momenteel is in studie aan welke andere (commerciële) voorzieningen rondom het Willem II stadion haalbaar en gewenst zijn. Daarbij wordt gedacht aan appartementen, leisure (sport, entertainment en onderwijs, aansluitend bij het profiel van Stappegoor) en enkele (ondergeschikte) nichemarkten in zorg & welzijn, flexibel kantoorconcept, bijzondere concepten in niet-reguliere detailhandel en een multifunctioneel centrum.



IREEN WUST IJSBAAN STAPPEGOOR
Bron: Bureau Stedelijke Planning



SPORTWINKELS NIEUW STAPPEGOOR
Bron: Bureau Stedelijke Planning

4. AMSTERDAM ARENA POORT >>

Het ArenAPoort gebied strekt zich uit van het Anton de Komplein via winkelcentrum Amsterdamse Poort en de Arena Boulevard tot aan de Villa Arena, een afstand van ruim 1 kilometer (1.100 meter hemelsbreed). Feitelijk is er sprake van twee deelgebieden, welke doorsneden worden door het spoor en het station Bijlmer Arena:

- Winkelcentrum de Amsterdamse Poort aan de oostkant, opgeleverd in 1986. Het winkelcentrum telt 225 verkooppunten (49.500 m² bvo), waarvan 161 winkels (ruim 29.000 m² wvo), waarvan bijna de helft (13.600 m² wvo) in Mode & Luxe.
- De Arena Boulevard aan de westkant, geleidelijk ontwikkeld met de realisatie van Amsterdam Arena in 1996 en daaropvolgend diverse

grootschalige ontwikkelingen zoals woonmall Villa ArenA, de megastores (met een vestiging van Decathlon), Pathé-bioscoop, Heineken Music Hall en meer recentelijk Ziggo Dome.

Beide deelgebieden kennen een ander profiel. In de praktijk functioneren de west- en oostzijde van station Bijlmer ArenA min of meer als gescheiden werelden. Weinig mensen bezoeken zowel het ArenAPoort-gebied als de Amsterdamse Poort. Jaarlijks brengen 16 miljoen mensen een bezoek aan het gebied, waarvan er 9 miljoen specifiek voor de retail en entertainment komen. Er is de nodige kritiek: de samenhang en menselijke maat ontbreekt.



FIGUUR 10 FUNCTIES ARENA POORT AMSTERDAM
Bron: website gemeente Amsterdam

5. OVERIG GROOTSCHALIGE LEISURECOMPLEXEN MET RETAIL >>

Er zijn talloze andere voorbeelden in binnen- en buitenland waar grootschalige leisurevoorziening(en) zijn gecombineerd met retail. In de Nederlandse context zijn de (voetbal)stadions het meest in het oog springend. Tilburg Nieuw Stappegoor en Amsterdam ArenA Poort zijn al gepasseerd, maar ook de Euroborg in Groningen en **Parkstad Limburg** (thuishaven van Roda JC, hier is Decathlon gevestigd). In Nederland is op kleine(re) schaal **De Globe** in Den Haag nog een goed voorbeeld. Dit voormalig expeditieknoppunt van de PTT-Post en is verbouwd tot een combinatie van retail, leisure en kantoorruimten. Het complex bevat de volgende functies:

- **Leisure.** Klimcentrum (Steep Part), ijsklimhal (Bever Zwerfsport Icewall), fietstestcentrum, fitnesscentrum (Fit All Day), duikcentrum met duikbassin (Globe Scuba Diving), reisbureau Globe, vergaderruimtes, kantoorruimtes
- **Retail.** Een grote outdoorwinkel (Bever Zwerfsport Outdoor) en een fietsspecialist (Hans Struijk).



DE GLOBE IJSKLIMWAND
Bron: De Globe



DE GLOBE BEVER ZWERFSPORT
Bron: De Globe

Fisherman's Warf wordt vaak genoemd als referentie. De oude zeeliedenbuurt in San Francisco is veranderd in een bezienswaardigheid. Er zijn veel authentieke visrestaurants en hedendaagse trendy cafés. Het is een goed voorbeeld van een succesvolle waterfrontontwikkeling, doch niet heel direct bruikbaar voor Feyenoord City.

Ook **De Veranda**, op korte afstand van Feyenoord City, is een referentieproject. Belangrijkste dragers op leisuregebied zijn de bioscoop van Pathé en het naastgelegen stadion De Kuip van Feyenoord. Er zijn *twee grootschalige sportwinkels*, Leen Bakker en Blokker + Tuin. De horeca is laagdrempelig en gericht op snelle service of All You Can Eat en bedient daarmee primair bezoekers van voetbalwedstrijden en de bioscoop. De Veranda wordt niet als één thematisch concept vermarkt. Buiten de Veranda zijn er nog diverse winkelgebieden met een combinatie van twee (middel)grote aanbieders. Net als De Veranda zijn deze niet specifiek geconcentreerd en gethematiseerd rondom sport. Het gaat om:

- Retail Park Roermond: Vrijbouter en Intersport
- PDV/GDV concentratie Zuiderhout Zaandam: Vrijbouter en LIVoutdoor
- Noordenveld Kanaalstraat: Vrijbouter en Intersport
- Retail Center Meerpaal in Houten: Frans de Witte/Bever en Intersport/Daka

'Lessons learned' analyse referentieprojecten

- Een analyse van referentieprojecten laat zien dat (grootschalige) leisure, retail en events een kritische succesfactor vormt bij grootschalige gebiedsontwikkelingen.
- Het benutten van water en groen, oude en nieuwe iconen en het creëren van verbindingen (HOV naar het gebied, een wandelboulevard binnen het gebied) helpen.
- Sport en ontspanning vormen een kapstok bij gebiedsontwikkeling. Dit geldt in het bijzonder voor leisure, in mindere mate voor retail (zie ook volgende punten).

- Leisure en events zijn er in allerlei soorten en maten. (Water)sport en ontspanning bieden veel aanknopingspunten, van stadion tot bioscoop, van skatebaan tot horeca (aan het water).
- Naast stadion(s) en een bioscoop zijn er in de regel meerdere kleinere en middelgrote attracties, die tienduizenden tot enkele honderdduizend bezoekers per jaar trekken, doch geen miljoen of meer.
- Retail betreft in de regel grootschalige retail, in een retailpark of retailparkachtige setting, zoals in Cardiff Bay, ArenA Poort of Parkstad Limburg. Sport of sportretail staan niet centraal. In de regel is er één grote sportzaak van tussen de 4.000 en 8.000 m² bvo, soms twee (middel)grote zoals De Veranda, Retail Park Roermond of PDV/GDV-concentratie Zaandam Zuiderhout. In al deze voorbeelden staat het thema sport(retail) niet centraal. Er zijn twee voorbeelden in Nederland van een thematische clustering van sportretailers, gecombineerd met leisure: Tilburg Stappegoor en De Globe. Het gaat dan om twee of drie middelgrote aanbieders, in totaal rond de 4.000 m² bvo. Decathlon Village is een uniek concept. In dit concept worden allerlei sportactiviteiten gecombineerd met een grote Decathlon-vestiging en kleinere outlets van partners.

4.2 AFZETKANSEN RETAIL EN LEISURE

AFZETKANSEN (SPORT)RETAIL >>

Uit eerder onderzoek van Bureau Stedelijke Planning blijkt dat er per saldo geen behoefte is aan netto toevoeging van winkelmeters in de provincie Zuid-Holland. Voor heel Rotterdam en overigens ook voor Rotterdam-Zuid geldt dat er vloerproductiviteiten rond of iets onder het landelijk gemiddelde liggen. Dit duidt op evenwicht tot enige mate van overcapaciteit. Kwantitatief is een forse toevoeging van winkelmeters lastig te verantwoorden in de huidige situatie.

Het draagvlak voor voorzieningen zoals retail neemt wel toe. De bevolking in Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) groeit, in Rotterdam met zo'n 6% de komende tien jaar. Ook toerisme zit in de lift. Echter, internetwinkelen maakt een sterke opmars binnen de (sport)retail door. Daardoor verandert de behoefte aan fysieke winkelmeters, zowel kwantitatief (minder meters) als kwalitatief (andere invulling meters).

Sport en evenementen vinden elkaar in Rotterdam. Rotterdam staat op de elfde plaats van de wereldranglijst sportsteden (bron: Global Sports Cities Index 2015), is uitgeroepen tot IFEA World Festival & Event City 2015 en staat op nummer 5 in Lonely Planet 'top cities in the world for travellers 2016'. Feyenoord en De Kuip zijn een begrip, ook buiten de landsgrenzen.

Voetbalstadion De Kuip en De Veranda vormen reeds een bijzondere combinatie van sport, sportgerelateerde retail, horeca en leisure. Feyenoord City doet daar nog een schep bovenop. De locatie en het concept Feyenoord City lenen zich bij uitstek

voor een verdere concentratie en opwaardering van sportretail en aan sportgerelateerde retail.

Voor Feyenoord City zien we de volgende afzetkansen voor sportretail:

- een nieuwe grootschalige aanbieder van sportartikelen, met try & buy, concept- of flagshipstore, landelijk toonaangevend, internationaal pilot- en referentiebeeld;
- een mogelijke verplaatsing van Topshelf Megastores en/of Intersport/Daka sport, waarbij dezelfde kwalificaties gelden als voor een nieuwkomer (zie vorige bullet);
- een aantal (sport)merkwinkels, zoals Adidas Original Store (hoofdsponsor Feyenoord, al gevestigd in Alexandrium), NikeTown en Crujff Sports (en ook een Crujff Court);
- een aantal specifieke nicheaanbieders, denk aan hardloopschoeisel, outdoor, specifieke sporten (racefietsen en mountainbikes, wintersport, skates, ruitersport, duiksport, beachwear), eventueel per seizoen wisselend;
- en ook business-to-business in bijvoorbeeld professionele sport- en spelapparatuur (bijvoorbeeld fitnessstoestellen) ook voor particulier gebruik (business-to-consumer).

Daarnaast is denkbaar sportgerelateerde retail, te weten:

- een bijzonder foodconcept, met een mix van horeca, dienstverlening, leisure, ambacht en retail, inspeland op de trend naar een gezonde levensstijl (voeding, sport en ontspanning). Referenties zijn de Markthal en Fenix Food Factory in Rotterdam of De Hallen in Amsterdam. Kopenhagen heeft ook goede voorbeelden: Papirøen (Paper Island, verzameling van food trucks), Torvehallerne (markthal met 60 kramen) en Kødbyens Mad & Marked (Meatpacking District, markt met 70 kramen in de zomer ook voor consumptie ter plekke en diverse horecagelegenheden);
- speelgoed, toestellen & games.

Tot slot is er ruimte voor **Grab & Go¹¹, hybride concepten¹², startende ondernemingen en specifieke winkels¹³** die niet direct concurreren met reguliere detailhandel. De aantakking van de De Strip op het nieuwe treinstation is de aangewezen locatie. Daarmee wordt dit gebied geactiveerd en de vele bezoekers/passanten adequaat bediend.

Onderstaand is het indicatief programma aan (sport)retail gespecificeerd. Hierin zit een forse ambitie besloten. Het programma dient dan ook als plafond te worden beschouwd.

¹¹ Meeneemartikelen die geschikt zijn voor direct gebruik/consumptie, ter plekke, onderweg of op locatie (thuis, werk), welke niet direct concurreren met de reguliere detailhandel.

¹² Mengvormen van detailhandel met horeca en dienstverlening.

¹³ Geënt op de specifieke stedelijke functies in Hart van Zuid, zoals Ahoy, het theater en het zwembad.

RETAIL	M ² BVO
SPORTRETAIL	14.250 (20.250)
Grote sportzaak nieuw, uniek concept	6.000
Grote sportzaak verplaatsing, uniek concept	6.000 (12.000*)
Sportmerkenwinkels	750
Niche-aanbieders	750
Business-to-business	750
SPORTGELATEERDE RETAIL	3.000
Bijzonder foodconcept (blurring) gezonde levensstijl	1.500
Speelgoed, toestellen, games	1.500
GRAB & GO (nieuw station/de Strip)	2.500
TOTAAL	19.750 (25.750)

TABEL 15 INDICATIEF PROGRAMMA RETAIL IN BVO

Bron: Bureau Stedelijke Planning *als twee vestigingen vanaf De Veranda verplaatsen

Voor grootschalige retail kan worden uitgegaan van een gemiddeld huurniveau van € 140 tot maximaal € 150 per m² per jaar N.B.: De absolute tophuren bedragen € 170 per m² per jaar. Hiervoor gelden Alexandrium Megastores en Arena Megastores als de referentie.

AFZETKANSEN LEISURE >>

Het nieuwe stadion en De Kuip zijn blikvangers in Feyenoord City. Daarnaast is bioscoop Pathé een leisuretrekker. Het is een van de grootste vestigingen in het land, met het meeste aantal bezoekers in Nederland. Daarnaast is er vanuit Feyenoord City de wens een tweede leisuretrekker of icoon aan te trekken. Uit de behoeftetoets lijkt dat het aanbod aan cultuur, horeca, hotels en entertainment op of net onder landelijke of grootstedelijke gemiddelden blijft. Rotterdam is bezig aan forse inhaalslag.

Een nadere analyse van referentieprojecten leert dat leisure (en events) in alle soorten en maten voorkomen. Een fors programma lijkt mogelijk. Nog meer dan bij retail geldt dat de thema's sport, voeding en gezondheid en ontspanning (gezonde levensstijl) een prima kapstok bieden.

In deze toets hebben we ons gericht op de leisurefuncties in de Strip, buiten de twee stadions. Het betreft diverse hotels, horeca, entertainment en spa & wellness. We achten een tweetal hotels haalbaar, conform de plannen:

- een international branded hotel met 150 tot 200 kamers, met allerhande faciliteiten (gekoppeld aan hotel of stadion) zoals spa & wellness, congresfaciliteiten, sport & fitness en horeca (aan het water).
- een economy (sports) hotel van 75 kamers, geschikt voor sporters, begeleiders, vrienden en familie en sportliefhebbers, ook voor een langer verblijf (extended stay)

De behoefte aan horeca is sterk afgeleid van de functies en bezoekersaantallen die uiteindelijk in Feyenoord City landen. Vooralnog gaan we uit van circa 10 extra

horecagelegenheden (gemiddeld 275 m² bvo), waarvan twee grootschalige (circa 700 m² bvo elk). Dit betreft zowel nieuwkomers als verplaatsing(en) vanaf De Veranda om concentratie te bewerkstelligen.

De wens om naast het nieuwe stadion een tweede (leisure)icoon te creëren die zo'n 1,5 miljoen bezoekers op jaarbasis trekt onderschrijven we. In de huidige situatie trekt Pathé al dergelijke aantallen. We willen Pathé uitdagen hier het paradepaardje van Europa te realiseren. Andere opties zijn een Feyenoord / Rotterdam / Holland experience of een hoogteicoon (tweede Euromast, reuzenrad Londen Eye, kabelbaan, schommel, glazen hangbrug, combi met klimmuur; Rotterdam enige Nederlandse stad met echte skyline). Dergelijke leisurevoorzieningen trekken in de regel geen 1 tot 1,5 miljoen bezoekers op jaarbasis. Een alternatief is meerdere kleinere en middelgrote attracties met tienduizenden tot enkele honderdduizenden bezoekers per jaar, zoals gebruikelijk bij de referentieprojecten. Daarmee wordt eenzelfde of misschien nog wel een groter effect bereikt.

Onderstaand is het indicatief programma aan leisure samengevat.

LEISURE	M ² BVO
HOTELS	
International branded hotel 200 kamers	11.000
Economy (sports) hotel (De Kuip) 75 kamers	3.750
HORECA	
Circa 10 horecagelegenheden, waarvan 2 grote (buiten De Kuip en nieuw stadion), nieuw en verplaatsing	3.500
ENTERTAINMENT	
Bioscoop verplaatsing Pathé, 3.200-3.500 stoelen	10.000
Overig, nog nader te verkennen	0 - 15.000
SPA & WELLNESS	
Spa & wellness, inclusief sport/gym en beauty, zo mogelijk te combineren met hotel	5.000
TOTAAL	33.250 - 48.250

TABEL 16 INDICATIEF PROGRAMMA RETAIL IN BVO
Bron: Bureau Stedelijke Planning

Huurniveaus voor grootschalig leisure zijn vergelijkbaar met die voor detailhandel, namelijk € 140 tot maximaal € 150 per m² per jaar. Voor kleinere units (horecagelegenheden) kan uitgegaan worden van iets hogere huren, tussen € 200 tot € 250.

Een belangrijk gegeven is dat de leisuremarkt een geheel andere benadering vereist dan vastgoedsectoren als woningbouw, kantoren of detailhandel. Waarbij een kantoorgebouw, woning of winkel de eindgebruiker min of meer inwisselbaar is, geldt dit niet voor de leisuremarkt. De eindgebruiker is veelal uniek en het vastgoed vaak aangepast aan de specifieke eisen van de exploitant. Traditionele

methoden van marktonderzoek en marktruimteberekening zijn van beperkte waarde om een gefundeerde afweging te maken.

De kracht, ambities en identiteit van een locatie en het marktgebied, en vooral ook die van de exploitant en het concept, zijn bepalend voor succes of falen.¹⁴

4.3 UITGANGSPUNTEN VOOR VERDERE ONTWIKKELING

Op basis van het markt(behoefte)onderzoek, de referentieanalyse en expertopinie geven we de volgende uitgangspunten voor ontwikkeling mee:

- Benut **groen en water** met Cardiff Bay, Decathlon Village en Fisherman's Warf als referentie.
- Zet vanaf de start in op: programma met **hoge gebruikswaarde**, hoogwaardige infrastructuur zowel naar het gebied als in het gebied, de menselijke maat en ontwikkelingen die het gebied op de kaart zetten. Dit kan maar hoeft niet per se een grote publiekstrekker te zijn. Denk bijvoorbeeld aan Hotel New York of Strand Blijburg, relatief bescheiden ontwikkelingen die de Kop van Zuid en IJburg op de kaart hebben gezet.
- Evenementen dragen sterk bij aan de gebruikswaarde, ook om er voor te zorgen dat er 24/7 iets te beleven valt. Dat vraagt een uitgekiende **organisatie en programmering voor het gehele gebied** (niet alleen de stadions, maar ook de Strip en Island), waarbij alle participanten (inclusief de huurders/gebruikers) meedoen.
- Daag participanten uit om **iets bijzonders** neer te zetten, een pilot of flagshipstore, die als (inter)nationale paradepaardjes fungeren.
- Omarm **Rotterdams en Neerlands trots** en mobiliseer lokale ondernemerskracht, bijvoorbeeld: Bram Ladage, Cruijff, Schmidt Zeevis, Fenix Food Factory en Ketelbinkie.
- Stimuleer interessante **crossovers** tussen sport en ontspanning, sport en maak- en ontwerpindustrie, sport en energie en duurzaamheid, et cetera
- Creëer **tijdelijke en flexibele** ruimtes voor sport en events en speel in op seizoenswisseling. Dit geeft extra dynamiek aan het gebied.
- Betrek enkele **sleutelkandidaten** voor de leisurevoorzieningen (trekkers, subtrekkers) in een vroegtijdig stadium bij de gebiedsontwikkeling en visievorming.

Tot slot: Feyenoord City leent zich bij uitstek voor verdere concentratie en zorgvuldige uitbouw van sportretail en leisure in de Rotterdamse regio. Feyenoord City staat nadrukkelijk open voor verplaatsingen, ook vanuit de naastgelegen Veranda. Verplaatsing van de sportzaken, bioscoop en horeca is een optie. Dit impliceert dat grote delen van de Veranda vrijkomen voor herontwikkeling. Dit maakt een **integrale gebiedsontwikkeling**, van Feyenoord City én de Veranda, noodzakelijk.

¹⁴ Zie hiervoor Het economisch belang van leisure en de rol van leisure in gebiedsontwikkeling, Bureau Stedelijke Planning/NVM, 2009

BIJLAGE 1 TOEPASSING LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING

Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 in het Besluit Ruimtelijke ordening (Bro) dienen overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen:

- Trede 1: allereerst dient aangegeven te worden dat er een actuele regionale behoefte bestaat aan de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling. Immers, als hier geen behoefte aan bestaat is het niet zinvol daar schaarse ruimte voor te gebruiken, braakliggende bedrijventerreinen te creëren of leegstand in commercieel vastgoed te veroorzaken.
- Trede 2: indien sprake is van een actuele regionale behoefte dient geanalyseerd te worden in hoeverre in die behoefte kan worden voorzien in bestaand stedelijk gebied. Bijvoorbeeld door herstructurering of transformatie van verouderde gebieden. Een basisprincipe van de Ladder is het voorkomen van bouwen buiten het bestaande stedelijk gebied, als binnenstedelijk nog ruimte beschikbaar is.
- Trede 3: indien uit de onderbouwing van Trede 2 blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet mogelijk is binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio, dan is het toegestaan op uitleglocaties te bouwen. Wel dient geanalyseerd te worden welke locaties voorzien in een passende multimodale bereikbaarheid. Op deze locatie(s) dient de betreffende stedelijke ontwikkeling plaats te vinden.

Een actuele regionale behoefte aan bedrijventerreinen of commercieel vastgoed kan niet worden onderbouwd op basis van een visie, beleid of programma-afspraken. De Ladder vereist dat het bestemmingsplan is onderbouwd met concreet (markt)onderzoek op basis van objectieve cijfers.

De onderbouwing dient zowel kwantitatief als kwalitatief te zijn. Kwantitatief duidt op het totale areaal aan bijvoorbeeld winkels, en kwalitatief op het segment waar deze betrekking op hebben of het soort locatie. De Ladder stelt geen eisen aan het detailniveau van de kwalitatieve onderbouwing.

Het middel om de regionale behoefte in beeld te brengen is marktonderzoek. De regionale behoefte is gelijk aan de vraag minus het (geplande) aanbod binnen het onderzoeksgebied in de betreffende onderzoeksperiode. Concreet betekent dit:

- Berekening van de kwantitatieve behoefte door het totale aanbod (huidig en toekomstig) van de totale vraag af te trekken.
- Berekening van de kwalitatieve behoefte door het specifieke deel van het aanbod dat vergelijkbaar is met de beoogde ontwikkeling(en), af te trekken van het deel van de vraag dat specifiek is gericht op dit type voorzieningen.

BIJLAGE 2 INDELING LEISUREVOORZIENINGEN

INDELING LEISUREVOORZIENINGEN NAAR SECTOR >>

SECTOR	VOORBEELDEN VOORZIENINGEN
Horeca*	Restaurant, Café, Fastfood, etc.
Sport	Fitness, Stadion, Zwembad, etc.
Verblijfsacc.	Hotel
Cultuur	Bibliotheek, Museum, Theater en Beurs/Tentoonstelling
Wellness	Sauna en Zonnebank
Entertainment	Bioscoop, Casino, Attractiepark, Biljart/Pool, Binnenspeeltuin en Bowling.

Bron: Bureau Stedelijke Planning, 2009

INDELING LEISUREVOORZIENINGEN NAAR FUNCTIE >>

FUNCTIE IN GEBIED	REIKWIJDTE	OMSCHRIJVING	VOORBEELDEN
Leisuretrekker	Bovenregionaal	<ul style="list-style-type: none"> Doelgericht bezoekmotief Groot aantal bezoekers (100.000 tot 1 mln.) Kan zelfstandig functioneren Levert grote bijdrage aan imago 	<ul style="list-style-type: none"> Attractiepark Poppodium Stadion Museum met landelijke uitstraling
Subtrekker	Lokaal-regionaal	<ul style="list-style-type: none"> Doelgericht bezoekmotief Aantal bezoekers: <100.000 per jaar Kan zelfstandig functioneren Levert bijdrage aan het imago, maar in mindere mate dan trekker 	<ul style="list-style-type: none"> Wellness center Discotheek Indoor Lifestyle center (top) restaurant Streekmuseum
Ondersteunende Leisure	Wijk-regionaal	<ul style="list-style-type: none"> Bezoek veelal in combinatie met andere activiteiten Ondersteunend aan andere Leisure activiteiten Geen grote imagobijdrage 	<ul style="list-style-type: none"> Horeca
Als onderdeel van het voorzieningenpakket	Wijk-lokaal	<ul style="list-style-type: none"> Zowel doelgericht bezoek als bezoek in combinatie met andere lokale voorzieningen Geen imagobijdrage 	<ul style="list-style-type: none"> Fitness Café

Bron: Bureau Stedelijke Planning, 2009

MEMO

Aan: Frank Keizer – Feyenoord City

Van: Noortje van de Water – Zeker Fiscaal

Datum: 13 september 2016

Onderwerp: Fiscale gevolgen Feyenoord City

1 Situatie

Voor de nieuwbouw van het stadion de Kuip is zowel door de betaald voetbalorganisatie Feyenoord Rotterdam (hierna: de BVO) als de eigenaar van de Kuip, Stadion Feijenoord N.V. (hierna: Stadion N.V.), de voorkeur uitgesproken voor de locatie aan de westkant van de wijk Veranda aan de rivieroever. Het nieuwe ‘Maasstadion’ zal onderdeel gaan uitmaken van het ambitieuze project Feyenoord City. Binnen dit project wordt niet alleen een multifunctioneel voetbalcomplex gerealiseerd. In ‘The Strip’ (het gebied van de bestaande Kuip tot aan het nieuwe Maasstadion) vindt de ontwikkeling plaats van winkels, wonen, kantoren, hotels en andere faciliteiten. Verder zal de bestaande Kuip worden herontwikkeld tot multifunctioneel supporters-, sport-, leisure en wooncomplex.

De exploitatie van het toekomstige Maasstadion zal in handen komen te liggen van een vof waarin Stadion N.V. en de BVO (indirect via een bv) zullen participeren. Voor de ontwikkeling van het Maasstadion, de herontwikkeling van de Kuip en de herinrichting en ontwikkeling van het tussenliggende gebied zal Feyenoord City bv worden opgericht. In Feyenoord City bv zullen Stadion N.V. en de BVO door middel van een bv participeren. Daarnaast zal participatie door investeerders plaatsvinden en in een PPS¹-variant wellicht door de gemeente Rotterdam (hierna: de gemeente). De activiteiten van Feyenoord City bv zullen bestaan uit de ontwikkeling van de plannen, het zorgdragen voor de aankoop van de benodigde gronden en de uitgifte van de grond als bouwterreinen. De daadwerkelijke bouwactiviteiten zullen niet binnen Feyenoord City bv plaatsvinden.

Feyenoord City bv staat binnen het uitwerken van de plannen momenteel voor de keuze hoe de grondexploitatie moet worden vormgegeven:

- Volledig privaat: waarbij Feyenoord City bv de benodigde gronden in eigendom verwerft van zowel de gemeente als particuliere eigenaren, deze gronden bouwrijp maakt en vervolgens als bouwterrein uitgeeft.
- Als gemeentelijke grondexploitatie, waarbij de gemeente naast de gronden die zij reeds in bezig heeft de overige gronden verwerft, bouwrijp maakt en vervolgens als bouwterrein uitgeeft.
- Binnen een PPS-variant, waarbij als mengvorm de gemeente bijvoorbeeld deelneemt in Feyenoord City bv of er nadere afspraken worden gemaakt en de grondexploitatie in feite gedeeltelijk door de gemeente en gedeeltelijk door Feyenoord City bv wordt uitgevoerd.

¹ Publiek-private samenwerking.

Om een keuze tussen deze vormen te kunnen maken, is het mede van belang om de fiscaliteit en de mogelijke verschillen daarin tussen de verschillende vormen in kaart te brengen.

2 Fiscale gevolgen

2.1 *Positie Feyenoord City bv*

2.1.1 Btw

Voor de btw kwalificeert een ieder die een beroep of bedrijf zelfstandig uitoefent, als btw-ondernemer. Gevolg hiervan is dat iedereen (ongeacht de rechtsvorm), die duurzaam (meer dan eenmaal) deelneemt in het economisch verkeer (een prestatie verricht tegen vergoeding) een btw-ondernemer kan zijn. Eventueel winst beogen is voor de btw niet van belang. Feyenoord City bv zal als ontwikkelmaatschappij diverse werkzaamheden verrichten, zoals planontwikkeling en in de private variant van de grondexploitatie de aankoop, het bouwrijp maken en de verkoop van gronden. Voor al deze werkzaamheden zal Feyenoord City bv in principe een vergoeding ontvangen. Feyenoord City bv treedt daarmee zelfstandig op in het economisch verkeer en zal kwalificeren als btw-ondernemer. Dit betekent dat Feyenoord City ter zake van haar prestaties btw in rekening dient te brengen, tenzij een btw-vrijstelling van toepassing is.

Voor zover Feyenoord City bv btw-belaste prestaties verricht, staat daartegenover dat zij alle inkoop-btw, die aan haar in rekening wordt gebracht, in aftrek kan brengen. De inkoop-btw vormt voor Feyenoord City bv derhalve geen kostenpost.

Of de btw die Feyenoord City bv aan haar afnemers in rekening brengt, bij die afnemers een kostenpost vormt, hangt af waarvoor de afnemers de prestaties van Feyenoord City bv gaan gebruiken. De btw op de werkzaamheden die Feyenoord City bv bijvoorbeeld verricht voor Stadion N.V., zullen bij Stadion N.V. niet snel tot een kostenpost leiden. Stadion N.V. verricht in de regel immers btw-belaste activiteiten². Levert Feyenoord City daarentegen bouwrijpe grond aan een woningcorporatie, die op die grond vervolgens huurwoningen realiseert, dan zal de btw bij die woningcorporatie een kostenpost vormen. De verhuur van woningen is namelijk btw-vrijgesteld. Bij het verrichten van ontwikkel- en planactiviteiten voor de gemeente, zal de gemeente de diensten van Feyenoord City bv in beginsel als overheid afnemen. De btw komt bij de gemeente dan voor compensatie bij het bcf³ in aanmerking.

2.1.2 *Vennootschapsbelasting*

Een besloten vennootschap, zoals Feyenoord City bv, is volledig belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (hierna: Vpb). Dat geldt voor al haar activiteiten. Er vindt geen zogenaamde ondernemingstoets plaats, zoals hierna nog toegelicht bij overheidslichamen. Het tarief is 20% voor de eerste € 200.000 winst en 25% over het meerdere boven € 200.000 (2016).

² Volledigheidshalve merk ik daarbij wel op dat indien de exploitatie van het Maasstadion wordt ondergebracht in een vof en Stadion N.V. kosten maakt voor het Maasstadion, nader dient te worden onderzocht in hoeverre Stadion N.V. als btw-ondernemer optreedt en recht op aftrek heeft. Dit valt echter buiten het bereik van dit memo.

³ Btw-compensatiefonds.

2.2 Grondexploitatie

Een deel van de gronden binnen het exploitatiegebied is in eigendom bij de gemeente. Het overige deel van de gronden zal moeten worden verworven van de huidige eigenaren. In de exploitatieopzet van 29 augustus 2016 is voor de totale verwervingskosten exclusief de gemeentelijke gronden een bedrag opgenomen van afgerond € 69 miljoen. De inbrengwaarde van de gemeentelijke gronden is begroot op € 10-20 miljoen. Na verwerving zullen de gronden bouwrijp worden gemaakt en de bouwkvavels als bouwterrein worden uitgegeven. Het openbaar gebied dient woonrijp te worden gemaakt en uiteindelijk in eigendom te komen bij de gemeente.

2.2.1 Aankoop van grond

Btw

Of bij de aankoop van grond btw is verschuldigd, is in de eerste plaats afhankelijk van de hoedanigheid van de leverancier (verkoper). Alleen een btw-ondernemer kan immers btw in rekening moeten brengen. De gronden zullen in beginsel worden verworven van bedrijven, die zullen kwalificeren als btw-ondernemer. Mocht er daarnaast sprake zijn van het verwerven van grond van de gemeente, dan treedt ook de gemeente ter zake van die levering op als btw-ondernemer. De gemeente handelt bij de levering van grond immers niet binnen een voor haar geldend specifiek juridisch regime (als overheid), maar als een private marktpartij. Uitgangspunt daarbij is uiteraard wel dat de gemeente een vergoeding ontvangt voor de grond.

Of voorts ter zake van de levering door de betreffende btw-ondernemer daadwerkelijk btw is verschuldigd, is afhankelijk van de status van de grond. Als hoofdregel geldt dat de levering van een onroerende zaak is btw-vrijgesteld. Hierop bestaan 3 uitzonderingen:

1. Er is sprake van de levering van een nieuw gebouw. Een gebouw wordt voor de btw als nieuw aangemerkt vóór, op of twee jaar na het tijdstip van eerste ingebruikname.
2. De grond kwalificeert voor de btw als bouwterrein⁴.
3. Partijen opteren voor een met btw-belaste levering. Opteren voor een btw-belaste levering is echter alleen mogelijk indien de koper de onroerende zaak voor ten minste 90% voor btw-belaste prestaties gaat gebruiken. Daarnaast kan met de optie geen beroep worden gedaan op de samenloopvrijstelling voor de overdrachtsbelasting (zie hierna).

De sloop en ontruimingskosten zijn binnen de kostenraming opgenomen in de kosten van het bouwrijp maken. Ik ga er dan ook vanuit dat de gronden worden aangekocht inclusief de bestaande opstallen en de sloop niet voor rekening en risico van de verkoper plaats vindt. De aankoop van de gronden zal derhalve in principe bestaan uit bestaande panden of parkeerterreinen (oude onroerende zaken), waarvan de levering is btw-vrijgesteld. Een btw-vrijgestelde levering heeft voor de verkopers tot nadeel dat zij de btw op kosten toerekenbaar aan die levering (bijvoorbeeld notaris of advieskosten) niet in aftrek kunnen brengen en eventueel een deel van de in aftrek gebrachte btw op de nieuwbouw (bij panden niet langer dan 10 jaar in gebruik) dienen terug te betalen. Vanuit dat oogpunt is dan ook wellicht de vraag van de verkopers te verwachten of kan worden geopteerd voor een met btw-belaste levering, dan wel kan worden bewerkstelligd dat sprake is van de levering van een bouwterrein.

⁴ Voor een nadere toelichting op het begrip bouwterrein voor de btw verwijs ik naar § 2.2.2 hierna.

Overdrachtsbelasting

De verkrijging van in Nederland gelegen onroerende zaken, of rechten waaraan deze zijn onderworpen, is belast met 6%⁵ overdrachtsbelasting (hierna: ovb). Dit houdt in dat de partij die de gronden verwerft in principe 6% ovb is verschuldigd over de waarde in het economisch verkeer van die gronden. De waarde in het economisch verkeer is minimaal gelijk aan de tegenprestatie (hetgeen voor de gronden wordt betaald). Gelet op de totale verwervingskosten exclusief de gemeentelijke gronden, zal dit een kostenpost van circa € 4,1 miljoen met zich meebrengen. Worden ook de gemeentelijke gronden verworven dan kan dit leiden tot een extra kostenpost van tussen de € 0,6 en € 1,2 miljoen.

Heffing van ovb kan achterwege blijven indien een beroep op een (wettelijke) vrijstelling kan worden gedaan. In het kader van het onderhavige project zijn daarbij de zogenoemde samenloopvrijstelling⁶ en de vrijstelling voor publiekrechtelijke lichamen⁷ van belang. De samenloopvrijstelling is kort gezegd van toepassing als ter zake van de levering van rechtswege btw is verschuldigd. Er dient derhalve sprake te zijn van de levering van een nieuw gebouw of van een bouwterrein. Het overigens niet zo zijn dat de onroerende zaak reeds als bedrijfsmiddel is gebruikt en de koper de btw (gedeeltelijk) in aftrek kan brengen. Die situatie is van de samenloopvrijstelling uitgezonderd. De vrijstelling voor publiekrechtelijke lichamen is van toepassing op de verkrijging door onder meer gemeenten, provincies, de staat en gemeenschappelijke regelingen.

Genoemde vrijstellingen in de ovb komen te vervallen (de zogenoemde strafheffing) indien sprake is van:

- een met btw belaste levering/dienst; en
- de in rekening gebrachte vergoeding lager is dan de waarde in het economisch verkeer; en
- de verkrijger de btw voor 90% of meer niet in aftrek kan brengen.

Aangezien de partij die de gronden verwerft, deze gronden in principe als bouwterrein btw-belast gaat uitgeven, zal van de strafheffing niet snel sprake zijn.

2.2.2 Levering van bouwterreinen

Btw

De partij die de bouwterreinen tegen vergoeding uit gaat geven zal daarvoor als btw-ondernemer optreden. Zoals hiervoor aangegeven, is de levering van een bouwterrein door een btw-ondernemer voor de btw van rechtswege belast met 21% btw. Op grond van artikel 11.4 Wet OB⁸ is sprake van een bouwterrein wanneer aan onbebouwde grond met het oog op de toekomstige bebouwing:

- a) bewerkingen plaatsvinden of hebben plaatsgevonden; of
- b) voorzieningen worden of zijn getroffen; of
- c) voorzieningen in de omgeving worden of zijn getroffen; of
- d) omgevingsvergunning is verleend voor een bouwactiviteit.

⁵ Volledigheidshalve merk ik daarbij op dat het verlaagde tarief voor de ovb van 2% alleen geldt voor de verkrijging van woningen.

⁶ Artikel 15.1.a Wet op belastingen van rechtsverkeer.

⁷ Artikel 15.1.c Wet op belastingen van rechtsverkeer.

⁸ Wet op de omzetbelasting 1968.

Uit de (Europese) jurisprudentie⁹ volgt echter dat bij de vaststelling of sprake is van een bouwterrein ook rekening moet worden gehouden met eventueel door de verkoper van de onroerende zaak verrichte bijkomende prestaties en de intentie van partijen. Als de verkoper zich bijvoorbeeld verplicht tot volledige sloop van de bestaande opstallen en het terrein bestemd is om te worden bebouwd, is op basis van de jurisprudentie reeds sprake van een bouwterrein¹⁰.

Overdrachtsbelasting

De kopers van de bouwterreinen zijn ter zake van de verkrijging in beginsel 6% ovb verschuldigd. Nu de terreinen echter als btw-bouwterreinen worden uitgegeven en ter zake van die levering 21% btw is verschuldigd, kunnen de kopers een beroep doen op de samenloopvrijstelling en kan heffing van ovb achterwege blijven. Heffing van ovb bij de kopers zou alleen aan de orde kunnen zijn indien geen sprake is van de levering van een bouwterrein in de zin van de btw of de zogenoemde strafheffing van toepassing is. De verwachting is echter niet dat de strafheffing snel aan de orde zal zijn. Voor toepassing van de strafheffing is immers vereist dat de kopers de btw voor 90% of meer niet in aftrek kunnen brengen en gelet op de activiteiten van de kopers zal daarvan geen sprake zijn.

2.2.3 Woonrijp maken openbaar gebied

Indien een gemeente kosten maakt voor de (her)inrichting van het openbaar gebied, handelt zij daarbij als overheid en komt de inkoop-btw voor compensatie bij het bcf in aanmerking. Bij dergelijke projecten is het evenwel gebruikelijk dat de ontwikkelaar, die de bouwgrond uitgeeft of het project realiseert, tevens zorgdraagt voor de aanleg van de gemeenschapsvoorzieningen en deze vervolgens om niet (op)levert aan de gemeente. Omdat een eventuele aftrekbeperking van de inkoop-btw op kosten van de aanleg bij de ontwikkelaar in dergelijke gevallen niet wenselijk wordt geacht, is goedgekeurd¹¹ dat de ontwikkelaar volledig recht op aftrek heeft, voor zover de gemeente recht op compensatie bij het bcf zou hebben. Daarbij is nog wel vereist dat indien de (op)levering tegen vergoeding zou zijn verricht, de ontwikkelaar ter zake van de (op)levering btw zou zijn verschuldigd. Aftrek is hierdoor bijvoorbeeld uitgesloten indien sprake is van de levering van een park, waterpartijen en dergelijke. Op basis van dezelfde goedkeuring wordt de strafheffing ovb bij de gemeente buiten beschouwing gelaten, waardoor bij de gemeente de vrijstelling voor publiekrechtelijke lichamen in stand blijft.

2.2.4 Vennootschapsbelasting

Voor de Vpb is eerst de vraag aan de orde in welke (rechts)vorm de grondexploitatie wordt ondergebracht. Zoals hiervoor in § 2.1.2 opgemerkt kwalificeert een bv, maar ook bijvoorbeeld een nv en een coöperatie van rechtswege als belastingplichtige voor de Vpb.

Publiekrechtelijke rechtspersonen, zoals gemeenten, zijn door wetswijziging per 1 januari 2016 belastingplichtig voor de Vpb *“voor zover zij een onderneming drijven”*¹². Alleen de activiteiten die kwalificeren als onderneming leiden tot belastingplicht voor de Vpb. Typische overheidstaken en de

⁹ Hof van Justitie 19 november 2009, C-461/08, ECLI:EU:C:2009:722 (Don Bosco), Hof van Justitie 17 januari 2013, C-543/11, ECLI:EU:C:2013:20 en Hoge Raad 7 juni 2013, nr. 10/02888bis, ECLI:NL:HR:2013:CA2222 (Woningstichting Maasdriel-arresten)

¹⁰ Ik heb begrepen dat de wet op korte termijn in overeenstemming zal worden gebracht met deze jurisprudentie. Op de jurisprudentie kan uiteraard wel al een beroep worden gedaan.

¹¹ Zie § 2.5.2.3 van het besluit van 25 januari 2012, BLKB 2012/175M.

¹² Artikel 2, lid 1, letter g Wet op de vennootschapsbelasting 1969.

uitoefening van publiekrechtelijke bevoegdheden zijn vrijgesteld. Indien de grondexploitatie wordt ondergebracht bij de gemeente voert de gemeente met de aankoop, het bouwrijp maken en de gronduitgifte in principe geen typische overheidstaak uit. Er zal dan ook moeten worden getoetst of de gemeente met de grondexploitatie een onderneming drijft. Van een onderneming is sprake indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a) Organisatie van kapitaal en arbeid;
- b) Deelname aan het economisch verkeer;
- c) Winstoogmerk.

Aan de eerste twee criteria is doorgaans al snel voldaan. Voor het in casu uitvoeren van de grondexploitatie zal kapitaal en arbeid worden ingezet en met de aankoop, het bouwrijp maken en de uitgifte van de gronden wordt deelgenomen aan het economisch verkeer. Het belangrijkste criterium waar de meeste discussie over kan ontstaan is het winstoogmerk. Een winstoogmerk is doorgaans aanwezig als er structurele vermogenoverschotten worden behaald. Bij een kostendekkende grondexploitatie zal hier in beginsel geen sprake van zijn. De vraag die landelijk echter nog speelt is of de toepassing van het concurrentiecriterium nog leidt tot Vpb-plicht. Bij vastgoedactiviteiten zal in beginsel namelijk al snel in concurrentie worden getreden. Vooralsnog wordt er in het algemeen vanuit gegaan dat als er geen winst/structurele vermogenoverschotten zijn, er geen 'bescheiden bestaan' kan worden ontleend aan de activiteit. In dat geval zou ook van concurrentie geen sprake kunnen zijn (men kan immers niet leven van een kostendekkende activiteit). Gelet op het feit dat de Vpb-plicht voor overheidslichamen recent is ingevoerd, kan ik mij niet voorstellen dat de gemeente hierover geen standpunt heeft ingenomen/afspraken met de belastingdienst heeft gemaakt. Het lijkt raadzaam om hierover met de gemeente in overleg te treden.

Ook bij het onderbrengen van de grondexploitatie in een PPS, speelt wederom de vraag in welke (rechts)vorm de PPS wordt gegoten en of Vpb-plicht van rechtswege aan de orde is of de ondernemerstoets (zoals bij de gemeente) moet worden gemaakt. Daarbij merk ik volledigheidshalve op dat wanneer de PPS wordt opgezet als een fiscaal transparant lichaam, zoals een als vennootschap onder firma (vof), in beginsel fiscale transparantie geldt. Niet de vof zelf, maar de firmanten worden in de belastingheffing betrokken voor hun aandeel in het resultaat. Of en hoe de firmant wordt belast hangt af van de fiscale positie van de desbetreffende firmant. Voor Feyenoord City bv als firmant geldt hetgeen is opgemerkt in § 2.1.2 Feyenoord City bv is belast voor haar aandeel in het resultaat van de vof. Voor de gemeente als firmant geldt hetgeen hiervoor is opgemerkt. Getoetst moet worden of de activiteiten van de vof kwalificeren als onderneming.

2.3 Keuze privaat, publiek of PPS

Uit de hierboven beschreven fiscale gevolgen volgt dat voor de keuze hoe de grondexploitatie moet worden vormgegeven het voor de btw in beginsel niet uitmaakt voor welke vorm er wordt gekozen. In alle drie de varianten zal de partij (Feyenoord City bv, de gemeente of een mengvorm binnen een PPS) die de gronden verwerft, bouwrijp maakt en vervolgens als bouwterrein uitgeeft als btw-ondernemer optreden. Ter zake van de uitgifte van de bouwterreinen is 21% btw verschuldigd en de inkoop-btw die aan de partij in rekening wordt gebracht, komt voor aftrek in aanmerking.

Voor de ovb is de gekozen vorm daarentegen wel van belang. Bij de verwerving van de gronden door een private partij (Feyenoord City bv of het private deel binnen een PPS) is immers 6% ovb verschuldigd over de

waarde in het economische verkeer van die gronden (niet zijnde bouwterrein) en/of opstallen. Gelet op de totale verwervingskosten exclusief de gemeentelijke gronden van € 69 miljoen, brengt dit een kostenpost van circa € 4,1 miljoen met zich mee. Indien ook de gemeentelijke gronden worden verworven, bedraagt de kostenpost aanvullend nog tussen de € 0,6 en € 1,2 miljoen.

Heffing van ovb kan worden voorkomen door de gronden niet in de huidige staat met bestaande opstallen aan te kopen, maar er zorg voor te dragen dat sprake is van de levering van een bouwterrein in fiscale zin. Dit betekent niet dat de gronden al volledig bouwrijp moeten zijn gemaakt, maar er zullen wel werkzaamheden voor rekening en risico van de verkoper dienen plaats te vinden en uit het geheel van afspraken zal moeten blijken dat sprake is van de levering bouwterreinen. Voor de verwerving van de gronden van de gemeente is dit wellicht te realiseren. Bij de verwerving van de overige gronden zullen er echter praktische bezwaren zijn, bijvoorbeeld het uit handen geven van de sloopwerkzaamheden en de vereiste medewerking van de verkopers.

Vanuit de ovb-optiek gaat de voorkeur er dan ook naar uit om te kiezen voor een gemeentelijke grondexploitatie, waarbij de gemeente de juridische eigendom van de te verwerven gronden verkrijgt. De gemeente kan immers een beroep doen op de vrijstelling voor publieke lichamen, ongeacht de status van de grond. Het gaat er in deze variant om dat de eigendom door de gemeente wordt verkregen. Dit neemt niet weg dat bijvoorbeeld Feyenoord City bv de werkzaamheden (planning en ontwikkeling, maar ook het zorgdragen voor de sloop en het bouwrijp maken) voor haar rekening kan nemen. Zij voert die werkzaamheden dan in feite in opdracht van de gemeente uit. Het is alleen zaak om ervoor te zorgen dat de gemeente uiteindelijk bouwterreinen levert, zodat in de volgende schakel een beroep op de samenloopvrijstelling kan worden gedaan. Daarnaast dient ervoor te worden gezorgd dat Feyenoord City bv niet een zodanig belang bij te verwerven gronden verkrijgt, waardoor sprake is van de verkrijging van de economisch eigendom. Het gaat daarbij om een belang dat ten minste enig risico van waardeverandering met zich meebrengt. Hiervoor dient in zowel de contractuele als in de uitvoeringsfase aandacht voor te zijn.

Voor de Vpb geldt dat de Vpb-plicht vasthangt aan de gekozen rechtsvorm. Bij het onderbrengen van de grondexploitatie in bijvoorbeeld een bv of nv is Vpb-plicht sowieso aan de orde. Wordt gekozen om de grondexploitatie onder te brengen bij de gemeente, dan zal de gemeente eerst de toets moeten maken of zij daarmee een onderneming drijft¹³. In alle vormen geldt uiteraard dat pas daadwerkelijk Vpb wordt betaald voor zover er fiscale winst wordt behaald.

¹³ Hetzelfde geldt overigens voor een vereniging of stichting.

3 Schema conclusie

	Btw	Ovb	Vpb
Volledig privaat	Feyenoord City bv treedt voor de verwerving van de gronden, het bouwrijp maken en de gronduitgifte op als btw-ondernemer en heeft in principe volledig recht op aftrek.	Verwerving van de gronden door Feyenoord City bv brengt een ovb-kostenpost met zich mee van maximaal € 4,1 tot € 5,3 miljoen.	Feyenoord City bv is belastingplichtig voor de Vpb en Vpb verschuldigd over de fiscale winst.
Gemeentelijke grondexploitatie	De gemeente treedt voor de verwerving van de gronden, het bouwrijp maken en de gronduitgifte op als btw-ondernemer en heeft in principe volledig recht op aftrek.	De gemeente kan voor de verwerving van de gronden en beroep doen op de vrijstelling voor publiekrechtelijke lichamen.	Afhankelijk van de vraag of de gemeente een onderneming drijft, is Vpb-plicht aan de orde.
PPS-variant	De partij die gronden verwerft, bouwrijp maakt en uitgeeft treedt op als btw-ondernemer en heeft in principe volledig recht op aftrek.	Voor zover de verwerving door een private partij plaatsvindt, brengt dit in beginsel een ovb-kostenpost met zich mee.	Vpb-plicht is aan de orde afhankelijk van de gekozen rechtsvorm.





Verslag Expertise-interview live entertainment / big events

Geïnterviewd : Eric Paul Dijkhuizen, Erwin van Lambaart,

Door : Leendert Bikker, Frank Keizer, Viola van der Lely

Datum : 12 september 2016 van 13:00 uur tot 15:00 uur

Onderwerp : Expert opinion toekomstverwachting live entertainment / big events

Introductie experts - Eric-Paul Dijkhuizen

Ervaring huidig

1. Roland Berger Strategy Consultants (Senior Advisor Media & Entertainment)
2. EPDMinD (Principal Management Consultant)
3. Holiday on Ice France (Managing Director)

Eerdere ervaring

1. Stage Entertainment
 - a. Director Corporate Business Development/Member of the International Board
 - b. Managing Director France and Corporate Director New Business
2. De Persgroep; Managing Director/Publisher and Boardmember
3. See Tickets International
 - a. Business Development Director
 - b. Managing Director Consumers
4. Stage Entertainment
 - a. Managing Director combined with
 - b. CEO Holiday on Ice
5. Endemol
 - a. Commercial Director Live Entertainment
 - b. Responsible for all live entertainment within the Endemol Group, except Theatre. In 2000 Stage Entertainment was created and contained all Endemol Live Entertainment activities.
6. The Walt Disney Company
 - a. VP Walt Disney Attractions/ Disneyland Paris
 - b. VP Theme Park Ops Paris (Attractions/Merchandise/F+B) DLP
 - c. VP Marketing Sales Benelux WDA

Introductie experts – Erwin van Lambaart

Ervaring huidig

1. Holland Casino (Bestuursvoorzitter)
2. SAIL Event Partners (Algemeen Directeur)

Eerdere ervaring

1. Niehe Media Algemeen Directeur & Eigenaar
2. Stage Entertainment Nederland/Joop van den Ende Theaterproducties
 - a. Chief Content Officer & Member of the Board of Directors
 - b. Programming all 28 theatres across Europe, All creative affairs. Development new content. Licensing. Key Partner Management (Disney, RUG, Camack etc.)
 - c. Algemeen Directeur
3. Endemol; Managing director theatre productions

Toekomstverwachting live entertainment / venues

Live entertainment zal nooit verdwijnen

Live entertainment zal nooit zijn functie verliezen; sinds de Oudheid komen mensen al in grote groepen bijeen om met elkaar van live entertainment te genieten. Dat zal altijd zo blijven. De nieuwe technologische ontwikkelingen gaan hier niets aan veranderen. Sterker nog: dit levert juist groei van de sector op.

Technologische ontwikkelingen dragen bij aan verdere groei

Enkele jaren geleden voorspelden men ook dat bioscopen door alle technologische ontwikkelingen geen functie meer zouden hebben. Mensen zouden geen bioscoop meer nodig hebben en alles thuis doen. Als je nu kijkt is het tegenovergestelde gebeurt; bioscopen zijn mede dankzij die technologische ontwikkelingen populairder dan ooit: 3D op groot scherm in de bioscoopzaal is in de bioscoop is nu eenmaal impactvoller en leuker dan thuis voor de buis. Daarbij is er allerlei nieuwe content ontstaan zoals onder meer live-uitzendingen van internationale muziek- en sportevenementen maar ook en game-tournaments.

Unieke internationale content is key

De conclusie die je hieruit kunt trekken, is dat het dankzij nieuwe technologieën en de ontwikkelingen die op dit gebied maar door blijven gaan, mogelijk is om unieke content te ontwikkelen en wereldwijd pro-actief op zoek te gaan naar unieke internationale concepten die je als Rotterdamse venue als eerste en enige in Nederland naar je toe haalt. Daarnaast liggen er enorme kansen om – gebaseerd op oude en nieuwe tradities – eigen concepten te ontwikkelen. Denk hierbij aan een Winterwonderland-concept ronde de kerst- en wintertradities. De locatie aan de Maas en het gebouw an sich leveren unieke mogelijkheden op die wel elders in de wereld te vinden zijn maar nog niet in Nederland.

Als de programmering en content-creatie binnen Feyenoord City op de juiste manier wordt opgepakt (oftewel als aan de randvoorwaarden wordt voldaan), zijn de gekozen uitgangspunten in de business case (3 volledige bezetting en 5 gedeeltelijke bezetting) meer dan haalbaar en zou het werkelijk aantal evenement de huidige inschattingen zelfs nog kunnen overstijgen.

Randvoorwaarden voor succes

Focus en organisatiemodel van Feyenoord moet veranderen

Belangrijkste randvoorwaarde voor succes is om de toekomstige organisatie hierop in te richten. Feyenoord moet zich bovendien positioneren als internationale community en niet langer als voetbalclub. Daarnaast moet op directieniveau continu gewerkt worden aan het bedenken en zoeken van unieke internationale concepten, aan het bouwen, onderhouden en uitbreiden van een relevant internationaal netwerk en moet er structureel worden gezocht naar slimme en innovatieve partnerships. Op management niveau moet ervoor worden gezorgd dat het stadion weer bij iedereen als live entertainment in het hoofd komt en dat alle touroperators het nieuwe stadion als belangrijkste toeristische attractie in Rotterdam herkennen. De rest van de organisatie moet hier omheen gebouwd worden.

Dit vergt een grote omslag ten opzichte van de huidige situatie waarbij entertainment iets is dat Feyenoord 'erbij' doet. Slaagt Feyenoord erin om deze omslag te maken en een professionele entertainment-organisatie in te richten dan zijn de gekozen uitgangspunten in de business case (3 volledige bezetting en 5 gedeeltelijke bezetting) meer dan haalbaar.

Werp de bescheidenheid van je af en ga voor internationale allure.

Een andere belangrijke randvoorwaarde voor succes is Feyenoord City internationale allure heeft. Dit vergt visie en ambitie en geen 'ouderwetse Rotterdamse bescheidenheid'. Het gebied moet bruisen; er moet voortdurend roning in het gebied zijn, Feyenoord City moet 'hip en happening' zijn.

Dit betekent dat er in de strip één of meerdere spraakmakende en unieke winkel-, horeca- en/of leisure concepten te vinden moeten zijn (denk aan een indoor golf centre). De boulevard met zonnige terrassen moet als een magneet op de Noordzijde werken.

De gekozen programmering van de prachtige en unieke monumentale Kuip met brouwerij en Feyenoord-experience passen hier uitstekend bij. Zorg verder voor allure door de Erasmus Universiteit zich met een onderzoekscentrum te laten vestigen in het sportmedisch centrum. Houd er rekening mee dat een atletiekbaan+sportveld wellicht 'niet spannend genoeg' is voor residents en onderzoek alternatieve invullingen die de gewenste allure wél hebben. Herzie de keuze om een supportershome in De Kuip te vestigen. De fanatieke supporters die hier over het algemeen naartoe gaan en de drukte die dit geeft, is niet waar residents wekelijks mee geconfronteerd willen worden. Doe je het toch, zorg er dan voor dat de overlast tot een minimum wordt beperkt. Entameer in dat kader op wedstrijddagen ook de 'loop' van supporters van De Kuip naar het nieuwe stadion zodat het in plaats van overlast zorgt voor extra beleving.

Zorg ervoor dat het nieuwe stadion een voor Nederland uniek restaurant-concept krijgt (net onder Michelin-sterren niveau) op de rooftop (60 meter hoog met uitzicht over de maas en de hele stad). Zorg er daarnaast voor dat het stadion eveneens op 60 meter hoogte nog een

eigen afzonderlijk te bezoeken actieve attractor krijgt, ook weer met internationale allure. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een doorzichtige glijbaan vanaf het hoogste punt buiten- en rondom het stadion de maas is. Of een permanente voorziening waardoor er dagelijks kan worden ge-abseild en getokkeld naar de middenstip.

Voor heel Feyenoord City geldt tenslotte dat er gestreefd moet worden naar een 24/7 cultuur. Houdt hier rekening mee bij de programmering. Zo is een sport medisch centrum (zeker zonder onderzoeksinstituut) een maandag-vrijdag concept. Hier wil je er zo min mogelijk van hebben.

Ontsluiting van het gebied moet goed zijn: doorstroming en parkeren zijn op orde

Voor de gewenste bezoekerservaring is het van belang dat de doorstroming goed is en er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Zorg er voor dat er 'kiss-and-ride' plaatsen zijn waar de doorstroming (bijvoorbeeld dankzij een dedicated lane) uitstekend is. Zorg er zoveel mogelijk voor dat er ook vanaf de parkeerplaatsen een 'dedicated lane-ervaring' ontstaat. Zorg voor alternatieve vervoersvormen over het water (kabelbaan, veerboot, etc.). Hier liggen enorm veel kansen en er zijn wereldwijde goede voorbeelden te vinden (China, Bangkok, e.d.).



Considerations regarding Concerts & Other Arena Events HNS Arena Rotterdam

21 February 2013

LAGARDÈRE UNLIMITED STADIUM SOLUTIONS

- Lagardère Unlimited Stadium Solutions (LUSS) is a 100% subsidiary of Lagardère Unlimited and offers integrated, comprehensive solutions for stadium and arena owners around the globe.
- LUSS collaborates with its long-established affiliate companies SPORTFIVE, World Sport Group and IEC in Sports. LUSS has gathered extensive operational experience in the fast-growing area of stadia and arena development and management, through its subsidiaries' involvement in international projects in Europe and Asia.
- LUSS competitive advantage is the ability to deliver its services as a one-stop shop through one centralized company. Moreover, LUSS has hired a broad range of professionals in their specific field of work. This has also led to the development of a unique expert database with over 120,000 contacts which enables LUSS to provide first hand knowledge.
- As a FIFA partner and long-established expert in stadium consulting, LUSS defines ideal and marketable solutions. Being an essential part in the planning and implementation of 9 out of 12 Stadia 2006 FIFA World Cup Germany, 3 out of 4 Stadia 2012 UEFA EURO Poland and 7 out of 9 Stadia 2016 UEFA EURO France, in addition to other worldwide projects, LUSS possesses in-depth knowledge of current, state-of-the-art international stadium construction. LUSS sets up the organizational and economical framework for a successful stadium operation and, above that, implements devised hospitality, media and catering concepts.



LAGARDÈRE GROUP – STRONG SET-UP



Lagardère Unlimited is the division of the Lagardère Group dedicated to sports and entertainment



LAGARDÈRE GROUP WORLDWIDE PRESENCE



1000 employees
over **20** countries

**N°1 AGENCY
IN ASIA AND MIDDLE EAST:**

**N°1 AGENCY
IN EUROPE & AFRICA:**

**ENTRY INTO
NORTH AMERICA:**



Lagardère Unlimited Stadium Solutions now leads all of the group's stadium and arena activities globally, engaging SPORTFIVE and World Sports Group to deliver long-term comprehensive marketing services.



LUSS' USP IS UNRIVALLED

Product know-how:



Catering



Business Planning



Safety & Security



Naming Right



Market Research



Functional Concept



Operation



User Concept



3rd Party Events



Hospitality

Market know-how:

- Global network of affiliates
- More than 15 years experience in the stadium and arena market
- Cultural knowledge in relevant key markets



LUSS EVENT- NETWORK

A global network is most important to get content into a (new) stadium:

Established relationships to international promoters, agents and associations:

- Live Nation (USA)
- AEG Live (USA)
- SOLO - John Giddings (UK)
- Marshall Arts (UK)
- Feld Entertainment (USA)
- MLK (Germany)
- Klitschko Management (Germany)
- World Sport Group (Singapore)
- UFC (USA)
- TSP The Sports Promoters (Germany)

Established relationships to suppliers:

- Stage Co (Belgium)
- Ed Shirley (UK)
- Jake Berry (UK)
- Trucking Service (Germany)
- PRG (Germany)
- Megaforce (Germany)
- EPS (Germany)
- Trend Event (Germany)
- TMI Productions (Ireland)

The two major players for live entertainment and venue operations in Europe are AEG (Anschutz Entertainment Group) and Live Nation. Both companies book events of the other agency for their respective venues. None of the companies could just run an arena based on their own exclusive content. Therefore they diversify their portfolio and try to attract other artists/content as well. Apart from exclusive agreements, promoters and/or agencies are always looking for new and highly profitable revenue opportunities.

In the current competitive environment the planned HNS Arena is the only venue to attract and host big scale events.



HIGHLY EXPERIENCED STAFF

Größe Seite in BILD FRANKFURT

Meine Firma

**Fünf Jahre Erfolgsgeschichte
Das Top-Team der
Commerzbank-Arena**

Selbst 6

Das WM-Stadion wird super gemacht

Frankfurt hat den besten Stadion-Manager der Welt

Frankfurt – Unser WM-Arena-Chef Patrik Meyer ist in Dublin als Stadionmanager des Jahres geehrt worden!

150 Stadion-Vertreter aus aller Welt beim internationalen Stadion-Gipfel. Der „Stadium Business Award“ wurde erstmals vergeben, die Preisträger von einer internationalen Jury gewählt. Patrik Meyer setzte sich gegen 5 international nominierte Stadionmanager durch – u.a. die Chefs vom ManU-Stadion und vom Red Bull New York Soccer Team-Stadion.

Der Top-Manager happy: „Wir sind sehr stolz, dass das Management der Commerzbank-Arena international so herausragend wahrgenommen wird. Die Auszeichnung ist eine Belohnung für das gesamte Team – passend zum 5. Geburtstag der Arena.“ Der wird dort morgen beim Spiel gegen Ghana groß gefeiert. *kjp*

Trevor Roberts (L.), Chef der IT-Firma Agilyssys, ehrt unseren Stadion-Manager Patrik Meyer



A wide-angle photograph of the Veltins Arena stadium. The building is a large, modern structure with a prominent glass facade that reflects the sky and clouds. The name "VELTINS ARENA" is displayed in large, dark letters across the top of the building, with a small logo between the words. The stadium is situated on a grassy hillside, and a large green lawn is visible in the foreground. The sky is bright blue with scattered white clouds.

VELTINS ARENA

Multifunctional vs. Football Stadia

MULTIFUNCTIONAL vs. FOOTBALL

- Multifunctional stadiums are not used for football only. Those stadiums host other events such as concerts, other sport events, mass conventions, religious or political events/conventions as well as corporate and private events.
- Multifunctional stadiums benefit from those other events in the area of rental income, catering (commission or revenue based), VIP-ticket-sales and marketing rights.
- On top of that the naming right for a stadium has a higher value if the stadium is used as a multifunctional stadium and not for football only.
- The success of a multifunctional stadium depends on the city which it is located in, the location within the city and its surroundings and the functional alignment of the building structure BUT most of all it depends on the stadium management.





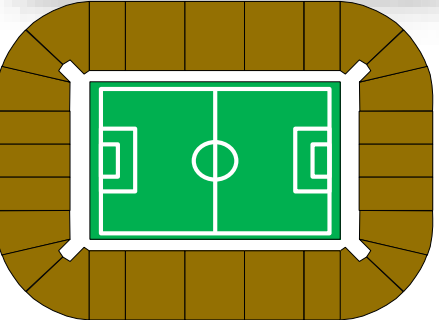
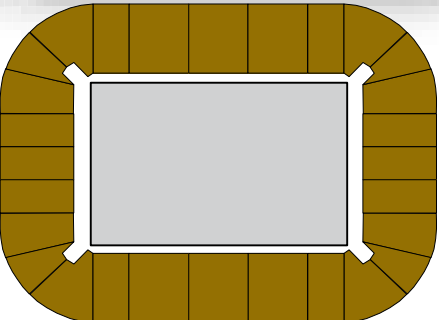
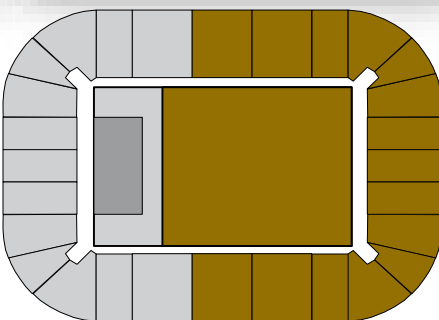
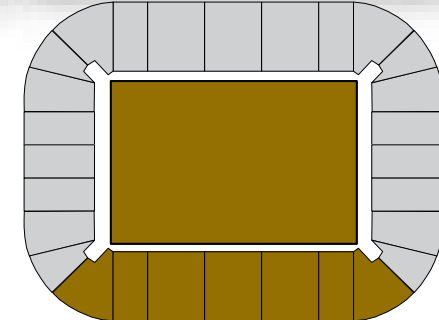


MULTIFUNCTIONAL vs. FOOTBALL

The value of multifunctional usage can roughly be seen at around 3 – 5 million Euro revenue per year.



STADIUM EVENT CATEGORIES

HOMETEAM	SPORTS	CONCERTS	BUSINESS
<p>Hometeam National Team</p>	<p>Motorsport Other Sport</p>	<p>Concerts <i>International / National</i></p>	<p>Conventions Corporate Events</p>
			
			





COMMERZBANK  ARENA

Example Arena Events
Commerzbank-Arena Frankfurt

GERMANY: COMMERZBANK ARENA FRANKFURT



Key Facts

- | | | |
|------------------------|---------|---|
| ▪ Capacity | 51.500 | ▪ Stadium type: multifunctional; removable roof, video cube |
| ▪ Construction costs | 188m € | ▪ Main tenant: German Bundesliga club Eintracht Frankfurt |
| ▪ Costs/seat | 3.650 € | |
| ▪ Hospitality capacity | 3.274 | |
| ▪ Year of completion | 2005 | |



ARENA EVENTS IN FIRST 7 YEARS OF OPERATION

After the new opening in 2005

YEAR/SEASON	EINTRACHT (hometeam)	OTHER FOOTBALL	SPORT	CONCERT	OTHER	TOTAL	ATTENDANCE
2005 / 2006	20	12	5			37	1.446.119
2006 / 2007	21	4	7	3	2	37	1.496.428
2007 / 2008	17	7	1	3	1	29	1.165.109
2008 / 2009	18	20	2	2	1	43	1.218.000
2009 / 2010	19		5	1	3	28	1.276.850
2010 / 2011	18	3	6	2	1	30	1.246.278
2011 / 2012	18	4	5	3	1	31	1.123.287
TOTAL	131	50	31	14	9	235	8.972.071
AVERAGE	18,7	7,1	4,4	2,0	1,3	33,6	1.281.724

- Other Football: Friendly, national team and other football matches
- Sport: Motorsports, Boxing etc.
- Concert: National/International Top Acts
- Other: Non-football and non-concert events (e.g. Dalai Lama, Political events/conventions etc.)



STADIUM OPERATIONS OUTLOOK

- Stadiums can generally be seen as products and consequently follow a product life cycle. As any other consumer product, a permanent refresh as well as reinvention is needed, and in terms of content a constant flow of up-to-date entertaining products.
- The quantity and kind of products, apart from the pure football schedule, depend on a multiple number of influencing factors:
 - Trends in consumer taste and behavior
 - Technical developments and current stadium infrastructure of the venue
 - Competition from other venues etc.
- It is challenging to predict a definite number of developments in terms of specific trends, but to be proactive on the content side (as “*content is always king*”) is a key success factor. Thus depends also on the ability to have or build up and use viable contacts to promoters, acts etc. to create new hot topics. As already mentioned before LUSS possesses a long established global network in this particular respect.
- It is quite obvious that after several years of operation, one will have gained enough learning experience to develop the business in the long run. Additionally it is important to have the right qualified staff on board, to get this job done properly.





Entertainment Market Insights

International Live Entertainment Market

- The music business changed over the last years from a business dominated by record sales with live concerts as „add-on“ to a business of live concerts with record sales as „add-on“. This means concerts and tours have become more and more important for today's artists in order to generate revenues.
- Due to this fact, there will be a rather growing than decreasing market of live entertainment. Nobody can predict which artists in particular will be on tour in 2018 but the industry and the artists will be both in need for the generated revenues from live touring. However, it has to be kept in mind that the football and concert schedules have to be harmonized (international top acts mainly organize their tours to Europe in the summer months).
- Concerts in the past 10 years have always been a mixture of „old“ artists like the Rolling Stones, Genesis or Bruce Springsteen and „younger“ artists like Madonna, Robbie Williams (and Take That) or Lady Gaga.
- On top of that, locals festivals are a growing factor for the live entertainment market. „Rock im Pott“ is one of the latest examples for such a local festival which is hosted in a football stadium (Veltins Arena Schalke). Thus is a highly interesting concept for the Dutch market as well.



CONTENT IS KING

Without content, venues would not exist.

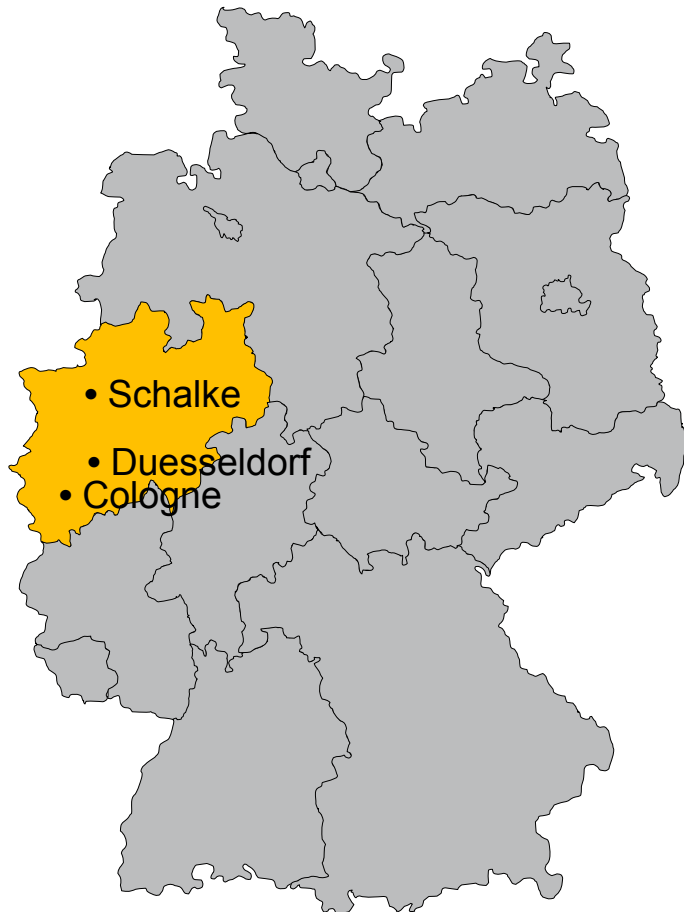
Without the right content, people would not fill seats.

Without content, marketing and sales rights are worthless.

- To provide high class content it is essential to combine a global network and expertise with local focus.
- Third party events besides a major tenant are a strong driver for economic success of a stadium. Especially for new venues and in developing markets, events like concerts and major sport events stand for the arrival of a new century and national as well as international acknowledgement.
- Events acquisition is seen as a key skill for the success of a venue. International contacts and experience from other projects are the basis for the transfer to other markets. The success at Commerzbank-Arena in Frankfurt is profoundly based on a good event acquisition.
- The international concert business is based on financial issues but also strongly based on contacts, relationships and trust.



MULTIFUNCTIONAL STADIUMS IN NORDRHEIN WESTFALEN (GERMANY)



- The state Nordrhein Westfalen (NRW) accomodates roughly 17m people and therefore can be compared with the Netherlands in terms of population and size.
- Although 3 stadiums in NRW (Schalke, Duesseldorf and Cologne) compete for shows / concerts and events, they all equally operate successfully in the local market
 - Veltins Arena, Schalke, was opened 2001 (now 11 years old)
 - Duesseldorf and Cologne were opened in 2004 (now 8 years old)

VELTINS ARENA AUF SCHALKE, GELSENKIRCHEN, GERMANY



Key Facts

- | | | |
|------------------------|--------|---|
| ▪ Capacity | 61.673 | ▪ Stadium type: multifunctional, removable pitch |
| ▪ Construction costs | 191m € | ▪ Main tenant: German Bundesliga Club FC Schalke 04 |
| ▪ Costs/seat | 3.097 | |
| ▪ Hospitality capacity | 4.154 | |
| ▪ Year of completion | 2001 | |



OPERATION MODEL ESPRIT ARENA (FORMER LTU-ARENA) – DÜSSELDORF, GERMANY



Key Facts

- | | | |
|------------------------|--------|--|
| ▪ Capacity | 51.500 | ▪ Stadium type: multifunctional; retractable roof |
| ▪ Construction costs | 223m € | ▪ Main tenant: German Bundesliga club Fortuna Düsseldorf |
| ▪ Costs/seat | 4.330 | |
| ▪ Hospitality capacity | 2.143 | |
| ▪ Year of completion | 2004 | |



ARENA EVENTS 2005 – 2008 (Schalke, Duesseldorf, Cologne)

Veltins Arena auf Schalke (Gelsenkirchen)

2005

Concert U2
 TV total Stock Car Crash Challenge
 Turandot
 Sensation White
 World Youth Day 2005
 VELTINS Biathlon WTC 05

2006

Sensation White
 TV total Stock Car Crash Challenge
 National Walking Day
 VELTINS Biathlon WTC 06
 FIFA World Cup

2007

Concert Herbert Grönemeyer
 Pop-Festival Taksim
 Concert PUR
 TV total Stock Car Crash Challenge
 VELTINS Biathlon WTC 07

2008

Concert Bon Jovi
 VELTINS Biathlon WTC 08

ESPRIT arena Duesseldorf

2005

NFL Europa World Bowl
 World Youth Day 2005
 Concert Die Toten Hosen
 Concert Herbert Grönemeyer (2x)
 Concert Phil Collins
 Concert Marius Müller-Westernhagen

2006

Concert Madonna
 NFL Europa World Bowl
 Concert Depeche Mode
 Concert Bon Jovi
 Opera AIDA

2007

Concert Rolling Stones
 Concert Genesis
 Sensation White
 International Match Germany - Switzerland

2008

Concert Madonna
 Concert Bruce Springsteen
 Concert Linking Park
 TV total Stock Car Crash Challenge
 Sensation White
 Concert André Rieu
 Concert The Police

Rhein Energie Stadion Köln (Cologne)

2005

FIFA Confederations Cup
 Concert Queen and Paul Rodgers
 World Youth Day 2005

2006

FIFA World Cup
 Jehovas Witnesses
 Concert Rolling Stones
 Concert Die Ärzte
 Concert Robbie Williams

NFL Europe

Concert Genesis
 Turkish Super Cup
 Jehovas Witnesses
 Concert Kölle Live
 Concert Herbert Grönemeyer

2008

Event Colonia Noctes
 International Match Germany - Romania



ARENA EVENTS 2009 – 2011 (Schalke, Duesseldorf, Cologne)

Veltins Arena auf Schalke (Gelsenkirchen)

2009

Concert AC/DC
 Boxing W. Klitschko - R. Tchagaev
 Concert Schlagernacht auf Schalke
 Mc Fit Allstars - Bayern München
 Concert U2
 TV total Stock Car Crash Challenge
 ODLO Biathlon WTC 09

2010

Opening Game Icehockey-World Cup 2010
 Boxing V. Klitschko - A. Sosnowski
 Day of Song
 Schlagernacht auf Schalke
 Concert Pur & Friends
 TV total Stock Car Crash Challenge
 ODLO Biathlon WTC 10

2011

Oldiemarathon auf Schalke
 Concert Herbert Grönemeyer
 Comedyshow Mario Barth
 Concert Schlagernacht auf Schalke
 The Big Four Rockfestival
 TV total Stock Car Crash Challenge
 ODLO Biathlon WTC 11

ESPRIT arena Duesseldorf

2009

Concert Coldplay
 European Youth Day EYD
 Sensation White
 International Match Germany - Norway

2010

Public Viewing World Cup
 Race of Champions
 Concert Depeche Mode (2x)
 Sensation White

2011

Eurovision Song Contest
 Race of Champions
 International Match Germany - Belgium

Rhein Energie Stadion Köln (Cologne)

2009

Concert AC/DC
 Concert Fantastische Vier
 Concert Clueso

2010

Concert Pink
 Gay Games
 International Match Germany

2011

Concert Brings
 Concert Herbert Grönemeyer
 DFB cup final women



BENCHMARKING GERMAN – DUTCH MARKET

- The international premium concert and top event market in the Netherlands is rather focused on Amsterdam. The Amsterdam ArenA and the Ziggo Dome (opened mid 2012) are considered the prime event locations at the moment.
- LUSS would like to draw a comparison to the German market, especially the Nordrhein-Westfalen area (NRW), with the above overview of the stadia in Gelsenkirchen (Schalke), Duesseldorf and Cologne. These 3 typical multifunctional venues hosted a similar number of events as the Amsterdam ArenA in the past.
- This should already illustrate the fact that the Dutch market has a rather high potential for another premium event venue, as so far the event market was focused mainly on the Amsterdam area. Only the GelreDome in Arnhem can be seen as a competitor so far.
- The Netherlands and NRW do both have similar dimensions in terms of size and population with roughly 17m residents. In this respect Gelsenkirchen (Schalke), Duesseldorf and Cologne could work as best practice examples and benchmarks in order to show that more than one stadium can be operated successful and profitable in the Dutch market, particularly in the Randstad area.
- After assessment of LUSS the assumption of 2 international and 4 national concerts in the new HNS Arena from 2018 onwards is very realistic and rather conservative.



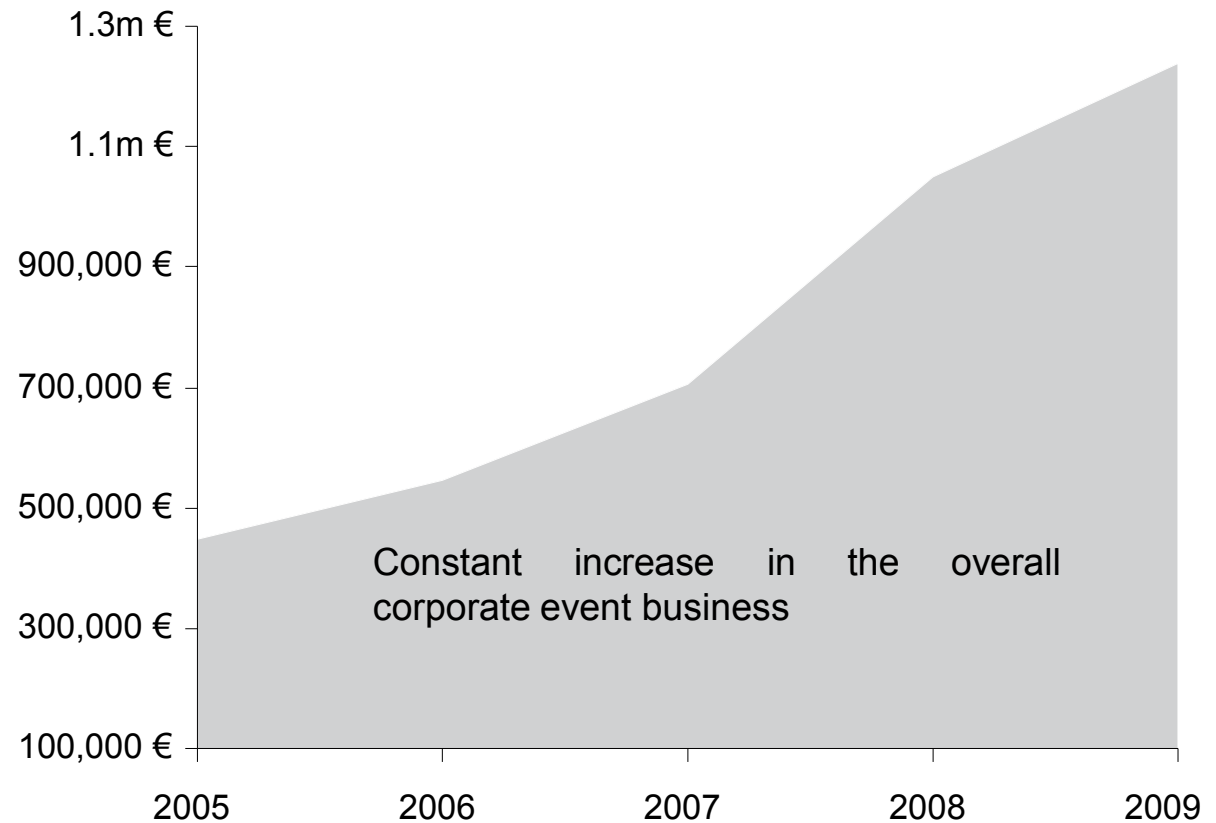


**Example Corporate Events
Commerzbank-Arena Frankfurt**

CORPORATE EVENTS IN FRANKFURT DEVELOPMENT IN FIRST 5 YEARS OF OPERATION



Revenue





Legal Notice

Information contained in this document is strictly confidential, is intended solely for the purpose of presenting certain information to its intended audience and shall not be considered to be a firm offer.

Any arrangement arising from the information contained in this document shall be subject to negotiation and signed contract.

Information contained in this document is not complete without and is subject to any oral comments to be provided by representatives of Lagardère Unlimited Solutions Stadium.

Lagardère Unlimited STADIUM SOLUTIONS

16, rue du Dôme, 92100 Boulogne-Billancourt, France

info@lu-stadiumsolutions.com / www.lu-stadiumsolutions.com

Lagardère Unlimited Stadium Solutions is a Lagardère Unlimited company

OTHER MULTIFUNCTIONAL STADIUMS IN GERMANY



MULTIFUNCTIONAL STADIUMS: ARENA SCHALKE

The first multifunctional stadium in Germany was the Veltins Arena in Schalke.

The stadium is used for multipurpose events like:

- **Biathlon**
- **Icehockey (opening game World Championship 2010)**
- **Boxing (Klitschko boxing fights)**
- **Handball**
- **Stock Car (tv show)**
- **Concerts**

The stadium in Schalke has a retractable roof and the pitch can be moved outside the stadium (similar to concept at Gelredome in Arnheim). Thus enables them to hold year-round events independent from weather influences.

See photos from events at Veltins Arena Schalke



MULTIFUNCTIONAL STADIUMS: ARENA SCHALKE



MULTIFUNCTIONAL STADIUMS: ARENA DÜSSELDORF

Another leading multifunctional stadium in Germany is the ESPRIT arena in Düsseldorf.

The stadium is used for multipurpose events like:

- **Eurovision Song Contest 2011**
- **Boxing (Klitschko boxing fights)**
- **Sensation White**
- **The Race of Champions 2010 and 2011**
- **Stock Car (tv show)**
- **Concerts**

The stadium in Düsseldorf has a retractable roof and the stadium can be heated in winter which was an advantage for events during the cold period of the year. Thus enables them to hold year-round events independent from weather influences.

See photos from events at ESPRIT arena Düsseldorf



MULTIFUNCTIONAL STADIUMS: ARENA DÜSSELDORF



EVENT STADIUMS IN GERMANY



- Roughly 10 – 12 stadiums in Germany are in competition to host concerts and arena events. International artists usually do tours with between 3 and 7 concerts in Germany.
- Even with that high competition in place, most stadiums in Germany host 2 – 3 international concerts per year.
- Additionally there are other events like festivals, sport events and friendly matches.
- Each region of Germany has specific regional events which are hosted in stadiums such as concerts of local artists, local shows or events related to local traditions.



ARENA EVENTS 2005 – 2008 (Schalke, Düsseldorf, Frankfurt)

Veltins Arena auf Schalke (Gelsenkirchen)

2005

Concert U2
TV total Stock Car Crash Challenge
Turandot
Sensation White
World Youth Day
VELTINS Biathlon WTC 05

2006

Sensation White
TV total Stock Car Crash Challenge
National Walking Day
VELTINS Biathlon WTC 06
FIFA World Cup

2007

Concert Herbert Grönemeyer
Pop-Festival Taksim
Concert PUR
TV total Stock Car Crash Challenge
VELTINS Biathlon WTC 07

2008

Concert Bon Jovi
VELTINS Biathlon WTC 08

ESPRIT arena Düsseldorf

2005

NFL Europa World Bowl
World Youth Day 2005
Concert Die Toten Hosen
Concert Herbert Grönemeyer (2x)
Concert Phil Collins
Concert Marius Müller-Westernhagen

2006

Concert Madonna
NFL Europa World Bowl
Concert Depeche Mode
Concert Bon Jovi
Opera AIDA

2007

Concert Rolling Stones
Concert Genesis
Sensation White
International Match Germany - Switzerland

2008

Concert Madonna
Concert Bruce Springsteen
Concert Linkin Park
TV total Stock Car Crash Challenge
Sensation White
Concert André Rieu
Concert The Police

Commerzbank-Arena Frankfurt

2005 (Stadium Opening)

FIFA Confederations Cup

2006

FIFA World Cup
Turkish Super Cup
Public Viewing Semi-Final World Cup
Jehovas Witnesses

2007

Concert Rolling Stones
Concert Herbert Grönemeyer (2x)
Concert Genesis
Jehovas Witnesses
NFL Europe World Bowl

2008

Concert Madonna
Concert Celine Dion
Concert Bon Jovi
Public Viewing EURO Final
Jehovas Witnesses
UEFA Women's Cup
Real Madrid Friendly



ARENA EVENTS 2009 – 2011 (Schalke, Düsseldorf, Frankfurt)

Veltins Arena auf Schalke (Gelsenkirchen)

2009

Concert AC/DC
 Boxing W. Klitschko - R. Tchagaev
 Concert Schlagernacht auf Schalke
 Mc Fit Allstars - Bayern München
 Concert U2
 TV total Stock Car Crash Challenge
 ODLO Biathlon WTC 09

2010

Opening Game Icehockey-World Cup 2010
 Boxing V. Klitschko - A. Sosnowski
 Day of Song
 Schlagernacht auf Schalke
 Concert Pur & Friends
 TV total Stock Car Crash Challenge
 ODLO Biathlon WTC 10

2011

Oldiemarathon auf Schalke
 Concert Herbert Grönemeyer
 Comedyshow Mario Barth
 Concert Schlagernacht auf Schalke
 The Big Four Rockfestival
 TV total Stock Car Crash Challenge
 ODLO Biathlon WTC 11

ESPRIT arena Düsseldorf

2009

Concert Coldplay
 European Youth Day EYD
 Sensation White
 International Match Germany - Norway

2010

Public Viewing World Cup
 Race of Champions
 Concert Depeche Mode (2x)
 Sensation White

2011

Eurovision Song Contest
 Race of Champions
 International Match Germany - Belgium

Commerzbank-Arena Frankfurt

2009

Concert Depeche Mode
 Concert Bruce Springsteen
 Political Event of German Union
 Jehovas Witnesses
 Dalai Lama
 German Bowl XXXI
 International German Gymnastics Festival

2010

Concert U2
 Boxing Klitschko - Peter
 Public Viewing World Cup
 Jehovas Witnesses
 International Match Germany - Bosnia and Herzegovina
 German Bowl XXXII
 Chelsea Friendly

2011

Comedyshow Mario Barth
 Concert Herbert Grönemeyer
 Jehovas Witnesses
 FIFA Women's World Cup
 Valencia Friendly



STADIUMS AND ARENAS

Stadiums (football size) and indoor arenas (icehockey/basketball size [for example ZIGGO]) are both used for sports and concert events.

For international and national concert tours the two different types of venues (stadiums and arenas) do not directly compete because a tour usually is planned either to be hosted in stadiums or in arenas. As result the new ZIGGO in Amsterdam is not a direct competitor for a new stadium in Rotterdam.

New stadiums have an advantage because the promoters prefer to do events in new stadiums as they attract more people (people that want to see the stadium and not only the event). This effect can be identified for 8 – 10 years.

The AmsterdamArena will be more than 20 years old when the new stadium in Rotterdam will be opened. This will cause a „movement“ of events from Amsterdam to state-of-art venue in Rotterdam as seen with the movement of shows from the AHOI to the ZIGGO.





Notitie Feyenoord City

Datum : 31 oktober 2016
Voor : SG Feyenoord City
Door : Viola van der Lely
Onderwerp : Capaciteit en Bezetting

Versie: DEF

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Bezetting en capaciteit	2
2.2 Marktvrage	3
2.2.1 Verzorgingsgebied	3
2.2.2 Huurders en organisatoren(Gebruikers).....	3
Promotors en Producenten.....	4
Feyenoord	4
2.3 Bezoekers (Eindgebruikers)	5
2.3.1 Betalende Bezoekers.....	5
3. Kostenefficiëntie.....	8
3.1 Hoe hoog is de overcapaciteit?	9
3.2 Wat is het kostenvoordeel bij het niet realiseren van de overcapaciteit?.....	9
3.4 Is er sprake van kostenoptimalisatie bij een verdeling van de capaciteit in zitten en staan?	9

1. Inleiding

Na diverse pogingen om een nieuw stadion te ontwikkelen is vanaf 17 december een projectteam gestart met de ontwikkeling van Feyenoord City. Een vastgoed ontwikkeling passend binnen de gebiedsvisie van de gemeente Rotterdam, dat een, geheel nieuw, verblijfsgebied rondom het nieuw te ontwikkelen stadion van Feyenoord wordt.

Ter voorbereiding op bestuurlijke en politieke besluitvorming is een proces gestart dat een financieel, technische onderbouwing geeft van de totale ontwikkeling en ruimtelijke inpassing van Feyenoord City en uitsluitsel geeft over de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling van Feyenoord City.

Een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling van Feyenoord City is de bouw van een nieuw stadion. Voor dit onderdeel is een zelfstandige Business Case uitgewerkt. Eén van de belangrijke uitgangspunten van deze business case is de totale capaciteit.

Deze notitie gaat in de op de capaciteitskeuze en alle factoren die daar een rol bij spelen aan de hand van de volgende drie belangrijkste criteria (in volgorde van belangrijkheid):

1. Zo min mogelijk leegstand
2. Voldoende ruimte voor toekomstige groei
3. Optimale kostenefficiëntie

Voor de eerste twee criteria is de bezetting leidend. Hoofdstuk 2 beschrijft op hoofdlijnen met welke bezettingsuitgangspunten er in de exploitatiebegroting van de de Base Case wordt gerekend en hoe zich dat verhoudt tot de capaciteit. De analyse met betrekking tot het laatste criterium kostenefficiëntie is in Hoofdstuk 3 van deze notitie te lezen.

2. Bezetting en capaciteit

Voor het bepalen van de benodigde capaciteit van een nieuw stadion is in eerdere ontwikkelfases uitgebreid onderzoek gedaan naar het verwachte aantal bezoekers. De achterban van Feyenoord bestaat uit ruim 2 miljoen mensen en met behulp van statistische marktanalyse is berekend dat van deze achterban gemiddeld circa 65.500 mensen (algemeen én zakelijk publiek bij elkaar opgeteld) een competitiewedstrijd willen bezoeken. Behalve deze analyse van S+M is het verzorgingsgebied verder geanalyseerd om een beeld te krijgen van het mogelijk aantal bezoekers. De benchmark van de verzorgingsgebieden van Nederlandse topclubs laat zien dat het marktpotentieel van Feyenoord en Ajax vér boven dat van de andere clubs uitstijgt, zowel in termen van inwoners (potentiële toeschouwers) als van bedrijvigheid (potentiële sponsors). Bovendien hebben deze twee clubs een aantrekkingskracht die veel verder reikt dan het kerngebied met een straal van 20 km.

Feyenoord is volgens experts in staat om gemiddeld tot 65.000 bezoekers te trekken voor de wedstrijden in de Eredivisie, waarvan gemiddeld 7.000 tot 7.500 in het business gedeelte (units en seats). Zou Feyenoord zich baseren op andere, internationale, stadions dan zou deze verwachting zelfs nog hoger uitkomen. De Europese benchmark van S+M (zie rapport S+M november 2013) laat immers zien dat de gemiddelde groei van het aantal bezoekers in Europa na de bouw van een nieuw stadion 51% bedraagt.

Het feit dat in seizoen 15/16 alle verkoopbare plaatsen van alle wedstrijden waren uitverkocht, bevestigt dat ook bij Feyenoord dergelijke groei mogelijk is.

Om hier een meer concreet beeld van te krijgen, beschrijft de hierna volgende paragraaf 2.2 de verwachte vraag van het toekomstige stadion.

2.2 Marktvraag

Om het nieuwe stadion ook in operationeel opzicht te kunnen laten excelleren, is het van belang dat er een robuuste exploitatie wordt opgezet. Ook voor het rond krijgen van de financiering van investeringen en structurele kosten is dit randvoorwaardelijk voor succes.

Voor duurzame exploitatie is het cruciaal dat er naast het accommoderen van de thuiswedstrijden van Feyenoord – wat in het nieuwe stadion ook weer een primaire functie zal zijn – op structurele basis ook andere evenementen plaats vinden.

Uiteraard wil het stadion de KNVB Bekerfinale als vast evenement behouden maar daarnaast ook haar positie heroveren als vaste locatie voor belangrijke Europacupwedstrijden & Interlands en als voorkeurslocatie voor grootschalige niet-voetbal evenementen van nationale en internationale allure.

De navolgende subparagrafen 2.2.1 t/m 2.2.3 beschrijven het verzorgingsgebied en de marktvraag van zowel de potentiële huurders van het stadion (gebruikers) als de toekomstige bezoekers van het stadion (eindgebruikers). Het geschetste beeld is deels tot stand gekomen aan de hand van eigen inzichten uit ervaring en is voor een ander deel gebaseerd op gesprekken met de belangrijkste relevante marktpartijen en is tenslotte ook gebaseerd op onafhankelijk onderzoek.

2.2.1 Verzorgingsgebied

Omvang en kwaliteit van het verzorgingsgebied van Feyenoord behoren, zowel op de zakelijke markt als op de consumentenmarkt, tot de twee beste van het land. De achterban van Feyenoord bestaat uit ruim 2 miljoen mensen. Voor de consumentenmarkt zijn dat de landelijk verspreide sympathisanten en supporters. Voor de zakelijke markt omvat het gebied een stevig aantal grote ondernemingen en – voor Nederlandse begrippen - buitengewoon veel middelgrote en kleine bedrijven. Deze grote belangstelling vanuit bevolking en bedrijven creëert een voortreffelijk podium voor nationale en internationale merken op zoek naar identiteit en reputatie.

Voor de toekenning van KNVB- en UEFA-wedstrijden maar ook voor de gunning van niet-voetbal evenementen is het van belang dat het nieuwe stadion een grotere capaciteit heeft dan andere Nederlandse stadion. Voor een succesvolle voetbalexploitatie is leegstand funest en dus is een afgepaste capaciteit een belangrijke randvoorwaarde voor succes. Onderstaande tabel geeft de verwachte bezetting weer en maakt duidelijk dat de relatieve bezetting bij een capaciteit van 63.000 een structureel 'gevuld' stadion voldoende gewaarborgd is en er tegelijkertijd – zij het beperkt – nog ruimte is voor verdere groei.

2.2.2 Huurders en organisatoren(Gebruikers)

Naast Feyenoord als belangrijkste gebruiker wil het stadion haar relatie met de KNVB en de UEFA in het nieuwe stadion uitbreiden en zo haar positie te heroveren als vaste locatie voor belangrijke Europacupwedstrijden & Interlands. Daarnaast zet het stadion ook in op het sluiten van partnerships met

andere belangrijke organisatoren en zo haar positie te heroveren als vaste locatie voor grootschalige niet-voetbal evenementen van nationale en internationale allure.

Onderstaande alinea's beschrijven de specifieke wensen van de diverse (beoogde) gebruikers.

UEFA

Om haar positie terug te krijgen als vaste locatie voor belangrijke Europacupwedstrijden & Interlands moet het nieuwe stadion een plaats veroveren in de Top 15 van UEFA Elitestadions. Het nieuwe stadion moet hiervoor voldoen aan de UEFA-classificatie categorie 4 waar een aantal specifieke functionele eisen bij horen. Deze UEFA-classificatie is een normering voor Europese voetbalstadions, opgesteld door de Europese voetbalbond UEFA. Om in aanmerking te komen voor de UEFA-classificatie categorie 4 dient een stadion onder meer een capaciteit te hebben van minimaal 60.000 kwalitatief hoogwaardige zitplaatsen of meer.

KNVB

Daarnaast moeten ook de eisen van de KNVB voor wat betreft het Nederlands Elftal worden ingewilligd. De KNVB heeft Feyenoord laten weten dat om interlands in het nieuwe stadion te kunnen spelen, het stadion ten minste dient te voldoen aan de eisen die de UEFA stelt aan stadions in de Elite Category, oftewel dat het nieuwe stadion over minimaal 60.000 kwalitatief hoogwaardige zitplaatsen dient te beschikken.

Promotors en Producenten

Het aantal te verkopen kaarten één van de belangrijkste beslisfactoren is voor promotors en producenten (boekers). Om concurrentievoordeel te kunnen realiseren moet een venue in Rotterdam, volgens verschillende experts, minimaal 4.000 kaarten meer kunnen bieden dan de grootse (stadion-)venue in Nederland daarbij rekening houdend met de inschatting van de bouwkundige uitbreidingsmaatregelen die daar zouden kunnen plaatsvinden. Ter illustratie: sinds de eerste editie in 2005 kwamen er circa 60.000 bezoekers per Toppers-concert naar de Arena.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat de capaciteit bij een niet-voetbal evenement afwijkt van de capaciteit tijdens een wedstrijd aangezien een deel van de tribunes wordt opgebouwd tot podium en backstage maar daarentegen een deel van het veld kan worden ingezet voor de verkoop van sta-plaatsen. Bijlage 1 geeft de capaciteit bij niet-voetbal evenementen schematisch weer.

Feyenoord

Feyenoord schat in dat de huidige en toekomstige vraag bij thuiswedstrijden het beste wordt bediend met een capaciteit van circa 65.000 bezoekers. Feyenoord baseert zich hierbij deels op eigen kennis en ervaring en deels op eerdere marktonderzoeken.

Zo rapporteerde Sport+Markt in november 2010, op basis van een uitgebreide internationale benchmark, een optimale capaciteit van 68.000.

Hypercube, die in mei 2013 in opdracht van de gemeente een second opinion op de toenmalige business case verrichtte, concludeerde dat de fanbase van Feyenoord inderdaad voldoende potentieel heeft en grotendeels uit het verzorgingsgebied (<20 km) afkomstig is en een capaciteit van 64.000 derhalve te verantwoorden is.

In 2014 werden de eerdere conclusies van S+M ten aanzien van de capaciteit herbevestigd. Repucom kwalificeerde een capaciteit van 70.000 niet alleen als haalbaar en verantwoord maar ook als passend bij

het groeipotentieel om de verwachte toenemende vraag (door sportief succes of hoge bezoekersaantallen in de Eredivisie en bij KNVB evenementen) op te kunnen vangen.

Feyenoord streeft er naar aan de UEFA- en KNVB normering te voldoen, wil daarnaast graag promotors en producenten van live entertainment events tegemoet komen maar wil bovenal dat de capaciteit optimaal is afgestemd op het potentieel van Feyenoord. Hiermee wordt bedoeld dat er aan de ene kant voldoende groei mogelijk moet zijn maar dat er aan de andere kant ook sprake moet zijn van voldoende schaarste om de voor commercieel succes benodigde netto bezettingsgraden te kunnen waarborgen.

Alles afgewogen hebbende, zet Feyenoord in op een totale capaciteit van 63.000 bezoekers waarvan minimaal 60.000 zitplaatsen en een zakelijke capaciteit van circa 7.300.

2.3 Bezoekers (Eindgebruikers)

De Business Case van het nieuwe stadion geeft de bezettingsgraden weer op basis van *betalende* bezoekers. De niet- of gedeeltelijk verkoopbare bezoekers zijn hierbij buiten beschouwing gelaten. Paragraaf 2.3.1 licht de uitgangspunten toe zoals deze zijn gehanteerd in de Business Case en geeft daarmee gedeeltelijk inzicht in de bezetting bij evenementen.

Voor de capaciteit is het van belang een beeld te vormen van de totale bezetting en de totale bezettingsgraden. Alleen zo kan immers de daadwerkelijke leegstand cq. overcapaciteit cq. groeipotentieel worden bepaald. Paragraaf 2.3.2 licht aan de hand van een schematische weergave toe hoe de totale capaciteit is opgebouwd en van welke bezetting er bij thuiswedstrijden van Feyenoord per bezoekerscategorie daadwerkelijk sprake is op basis van de betalende uitgangspunten in de Business Case.

Voor de volledigheid dient te worden opgemerkt dat een betalende bezoeker niet hetzelfde is als een aanwezige en/of consumerende bezoeker. Het komt nu eenmaal voor dat men, ondanks het feit dat men een geldig toegangsbewijs heeft, toch niet aanwezig is tijdens het evenement. Op basis van ervaringscijfers gaat de Business Case ervan uit dat er onder de seizoenkaarthouders een no-show van gemiddeld 15% is (de eerste vijf jaar en daarna 20%) en bij losse kaartverkoop 6%. Kortom: een uitverkocht stadion is niet hetzelfde als een vol stadion.

2.3.1 Betalende Bezoekers

Met een betalende bezoeker wordt de bezoeker bedoeld die een toegangsbewijs heeft gekocht hetzij in de vorm van een seizoenskaart (bij wedstrijden) hetzij in de vorm van een losse kaart (wedstrijden of andere evenementen). Een niet-betalende bezoeker is een bezoeker die wel een geldig toegangsbewijs heeft maar daar niet voor heeft hoeven te betalen. Hierbij kan gedacht worden aan maatschappelijke kaarten gekoppeld aan acties (Sophia kinderziekenhuis is hier een goed voorbeeld van) maar ook aan niet verkochte stoelen in het uitvak, pers, invitaties, aandeel- en obligatiehouders, oud-spelers, e.d.

Deze paragraaf licht de uitgangspunten toe zoals deze zijn gehanteerd in de Business Case en geeft daarmee inzicht in de bezetting van *betalende* bezoekers. In Paragraaf 2.3.2 is de totale bezetting inclusief niet-betalende bezoekers terug te vinden.

2.3.1.1 Algemeen Publiek

Het nieuwe stadion is als multifunctioneel stadion in staat om jaar in jaar uit gemiddeld per evenement minimaal 55.122 betalende bezoekers te trekken over alle evenementen georganiseerd door de KNVB,

Feyenoord, concertpromotors, live entertainment producenten en andere organisatoren waarvan gemiddeld ca. 5.891 in het business gedeelte (units en seats).

Bij evenementen van Feyenoord ligt dit gemiddelde zelfs nog hoger. Feyenoord is als topclub in het betaald voetbal namelijk ruimschoots in staat om seizoen na seizoen gemiddeld per wedstrijd minimaal 55.893 betalende bezoekers te trekken voor wedstrijden in de Eredivisie, waarvan gemiddeld ca. 6.461 in het business gedeelte (units en seats). Hiermee zijn de zakelijke stoelen een belangrijke pijler onder de totale exploitatie-inkomsten.

2.3.1.2 Zakelijk Publiek (units en seats)

Het Nieuwe Stadion biedt plaats aan 60 business units (1.080 zitplaatsen) en 6.250 zakelijke seats. Deze capaciteit is gebaseerd op enerzijds de eigen groeiverwachting vanuit de huidige vraag en anderzijds op basis van de uitkomsten van marktonderzoek door S+M/Repucom: “Development of a profitable and sustainable De Nieuwe Kuip”, S+M AG, Final Version, 9 augustus 2010 en rapport Repucom uit FFC fase), waaruit blijkt dat de huidige bezettingsgraad een dergelijke groei rechtvaardigd. Op dit moment zijn alle units en seats uitverkocht en is er een grote vraag naar deze faciliteiten. Gegeven de hoge vraag, met name in de hogere seat-segmenten – is de geplande capaciteit ruimschoots te verantwoorden.

De units zijn beoogd op verschillende locaties in het stadion verdeeld over vier prijssegmenten. Elke unit telt (voorlopig) 18 zitplaatsen maar de daadwerkelijke indeling is flexibel. Voor units (en business seats) wordt onderscheid gemaakt in de bezetting/verhuur tijdens wedstrijden (Feyenoord en KNVB) enerzijds en niet-voetbal evenementen anderzijds. De huidige bezettingsgraad van de units in de kuip bij thuiswedstrijden van Feyenoord is gemiddeld 100%. Van de 60 beschikbare units in het nieuwe stadion wordt verwacht dat eveneens 100% (1.080 zitplaatsen) bezet/verhuurd zullen zijn tijdens thuiswedstrijden van Feyenoord.

De verwachte (betaalde) unitbezetting bij KNVB-evenementen is gebaseerd op de bezetting van het huidige stadion en de marktvalidatie die Repucom in 2014 heeft verricht¹ en bedraagt 95%. De unitbezetting bij niet-voetbal evenementen is in overeenstemming met de conclusies van Repucom² begroot op 88%.

De business seats zijn verdeeld over zes (prijs-)categorieën en tellen in totaal 6.250 beschikbare plaatsen.

De verwachte (betaalde) bezettingsgraad bij Feyenoord wedstrijden is 90% terwijl de verwachte bezetting bij KNVB wedstrijden is ingeschat op 70% en bij niet-voetbal evenementen op 60%. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de verhuur van seats voor KNVB-wedstrijden, overige evenementen en concerten geen onderdeel is van de stadionexploitatie, aangezien deze volledig in handen is van de organisator (KNVB of promotor).

¹Rapport: SO1_2014.10.24_expl_Repucom_NED DEF Validatie.Revised.pdf

²Rapport: SO1_2014.10.24_expl_Repucom_NED DEF Validatie.Revised.pdf

Onderstaande tabel geeft de bezettingsuitgangspunten van betalende bezoekers schematisch weer:

Programmering en bezetting o.b.v. betaald toegangsbewijs Feyenoord City									
BASE CASE	Wedst (vorm)	Bezett %	Toesch. per wd /ev	Wv			Wv		
				Publiek (per wedstrijd)	Zakelijk (per wedstrijd)	Totaal (per wedstrijd)	Publiek (per seizoen)	Zakelijk (per seizoen)	Totaal (per seizoen)
Competitie	27	90%	56.730	50.600	6.730	56.730	850.000	116.410	966.410
KNVB Beker	2	90%	56.730	50.600	6.730	56.730	100.000	13.660	113.660
Vriendschappelijk	2	90%	56.730	50.600	6.730	56.730	100.000	13.660	113.660
Europacup	3	75%	50.663	43.333	6.730	50.663	129.999	20.190	150.189
Doen Dag	1	25%	55.800	55.800	0	55.800	55.800	0	55.800
Totaal wedstrijden Feyenoord	25		55.203		6.461		1.235.709	161.520	1.397.229
Interlands	3	88%	35.081	30.680	5.401	35.081	150.000	18.209	168.209
KNVB beker finale	1	98%	81.800	56.399	5.401	61.800	56.399	5.401	61.800
Totaal voetbalwedstrijden (niet Feyenoord)	4				5.401		206.399	21.604	228.003
Niet voetbal evenementen totale bezetting	3	90%	56.374	52.672	4.704	56.374	161.038	14.112	175.150
Niet voetbal evenementen gedeeltelijke bezetting	3	76%	47.819	44.872	4.146	47.819	218.290	20.732	239.022
Totaal niet voetbal evenementen	6			0.000			379.328	34.844	414.172
Totaal aantal wedstrijden en evenementen	37	87%	55.122		3.000		1.821.556	217.966	2.039.522
Capaciteit stadion (rit)			49.000						

2.3.2 Totaal aantal bezoekers

Zoals eerder toegelicht, ligt het totaal aantal bezoekers hoger dan het aantal bezoekers dat is ingerekend in de Business Case omdat de Business Case alleen rekening houdt met betalende bezoekers.

Niet betalende bezoekers zijn:

- 1) Bezoekers met een 'maatschappelijke kaart' gekoppeld aan acties (Sophia is goed voorbeeld);
- 2) Uitvak (voorgeschreven capaciteit met een veelal onverkoopbaar deel waar Feyenoord geen invloed op kan uitoefenen);
- 3) Pers;
- 4) Aandeel- en obligatiehouders (verplichtingen uit het verleden);
- 5) Oud-spelers (morele verplichting en PR-waarde);
- 6) Invitaties (ontvangst gastclub, relatiemarketing en PR waarde);
- 7) Leden van de Sportclub (uitsterfconstructie van afspraken in ver verleden).

Op basis van ervaringscijfers is het mogelijk om inzicht te geven in de omvang van bezoekers typen 1 t/m 4. Bezoekers typen 5 t/m 7 zijn buiten beschouwing gelaten omdat deze bezoekers niet of nauwelijks als type worden geregistreerd en hier dus geen gemiddelde van bekend is. Een grove schatting komt uit op 350-500 personen per wedstrijd.

De tabel op de volgende pagina geeft de opbouw van de totale bezetting (exclusief bezoekers type 4 t/m 7) bij thuiswedstrijden van Feyenoord schematisch weer.

Omschrijving	CAPACITEIT	BEZETTING # FEY		BEZETTING # FEY	
		Base Case (grm.)	%	Man. Case (grm.)	%
ZIT en STA, zakelijk en alg. publiek (bruto) (EXCL. MAATSCH.)	63.000	58.225	89%	59.125	94%
Maatschappelijke zitoren (bruto) (overcapaciteit)	0	3.000		3.000	
Totaal zakelijk en algemeen publiek (bruto) (EXCL. MAATSCH.)	63.000	59.225	94%	62.125	99%
Zakelijk (zits en sta)	7.330	5.600	77%	5.900	81%
Pers	1.600	375	24%	375	24%
Totaal zakelijk	8.930	6.025	72%	6.325	78%
Tribuneplaatsen totaal alg. publiek (bruto)	54.670				
Gastent (zits)	2.000	1.000	50%	1.000	50%
Aandelhouders	2.000	2.000	100%	2.000	100%
MVA	500	200	40%	200	40%
Alg. publiek totaal (netto)	50.170				
Losse kaarten	9.000	7.000	78%	9.000	100%
BOG-houders	41.170	40.000	97%	40.000	97%
Alg. publiek (bruto)	54.670	50.200	92%	52.000	97%
Alg. publiek totaal (netto, excl. Maatschappelijk/niet-betalende bezoekers)	50.170	47.600	95%	49.000	98%

2.3.2 Conclusie

Op basis van deze 'betaalde' bezetting zou geconcludeerd kunnen worden dat er sprake is van een leegstand cq. overcapaciteit cq. groeipotentieel van 10% bij Feyenoord wedstrijden en van circa 13% overall. Wanneer echter de totale bezetting bij thuiswedstrijden van Feyenoord bij de analyse wordt betrokken valt onmiddellijk op dat de netto leegstand cq. overcapaciteit cq. groeipotentieel in het Base Case scenario maximaal 6% bedraagt en in de stuurcase, het Management Case scenario, 2%.

3. Kostenefficiëntie

Zoals in de inleiding reeds toegelicht, is naast de vraag ook de kostenefficiëntie een factor waar bij de bepaling van de capaciteit – en de verdeling van de capaciteit - rekening mee dient te worden gehouden. In deze haalbaarheidsfase is nog geen gedetailleerd Programma Van Eisen (PvE) voorhanden noch is er een stadionontwerp uitgewerkt. Omdat met name de verdeling van de capaciteit hier voor een belangrijk deel mee samen hangt, is de kostenefficiëntie-analyse, zoals in het hierna volgende hoofdstuk 3 toegelicht, op algemeen niveau uitgevoerd.

De kostenanalyse beoogt antwoord te geven op de volgende vragen:

1. Hoe hoog is de overcapaciteit?
2. Wat is het kostenvoordeel bij het niet realiseren van de overcapaciteit?
3. Is er sprake van kostenoptimalisatie bij een verdeling van de capaciteit in zitten en staan en zo ja bij welke verdeling is de optimalisatie maximaal?
4. Wat is het effect van realisatie stadion in etappes, in eerste instantie een capaciteit van 57.000?

Dit hoofdstuk omvat op hoofdlijnen de uitkomsten van de algemene kosten efficiëntie-analyse met betrekking tot de capaciteit(-sverdeling) van het nieuwe stadion.

3.1 Hoe hoog is de overcapaciteit?

Zoals in paragraaf 2. toegelicht is de overcapaciteit in werkelijkheid beperkter dan de exploitatie uitgangspunten in de Business Case doen vermoeden. Met een overcapaciteit van 2 tot 6 procent kan geconcludeerd worden dat het naar beneden bijstellen van de capaciteit al snel van invloed zal zijn op de exploitatie. Eventuele impact op exploitatie is daar waar van toepassing in de totale overweging worden meegenomen echter is enigszins subjectief. Vanwege exploitatie uitgangspunt zou je de goedkoopste plekken doen laten krimpen (Parterre) echter vanuit kostenoverwegingen zou je de duurste plaatsen (derde ring) willen verminderen. In deze analyse is het uitgangspunt de zakelijke capaciteit gelijk te laten zijn en de 'gewone tribuneplaatsen' (de goedkoopste stoelen) als variabele te beschouwen.

3.2 Wat is het kostenvoordeel bij het niet realiseren van de overcapaciteit?

Het kostenvoordeel van een stadion met 2-6 procent (ca. 1.250 –3.750 stoelen) lagere capaciteit is te verwaarlozen omdat het niet of nauwelijks effect heeft op de fundering, de staalconstructie en de gevel.

3.4 Is er sprake van kostenoptimalisatie bij een verdeling van de capaciteit in zitten en staan?

Een verdeling van zit- en staplaatsen zou mogelijk tot een optimalisatie van de business case kunnen leiden. Deze analyse is echter zo ontwerpafhankelijk dat deze analyse in de ontwerpfase pas echt kan worden opgepakt, tijdens het opstellen van het Programma van Eisen.

In deze fase zonder Programma van Eisen (PvE) en ontwerp is er een quick scan gedaan aan de hand van een aantal varianten. Royal Haskoning DHV heeft deze varianten doorgerekend. De gedetailleerde ramingen van Royal Haskoning DHV zijn als bijlage bij deze notitie gevoegd.

Het aantal variaties in capaciteit is eindeloos. Om tot een paar representatieve varianten te komen, moest eerst inzicht worden verkregen in wat een realistische conversie ratio is als het gaat om hoeveel staplaatsen per stoel. Hierbij is een aantal factoren van belang, namelijk:

1. Welke de vluchtroute-vereisten zijn vanuit het Bouwbesluit van toepassing?
2. Welk type stoel?

Ad 1 – Vluchtroute vereisten Bouwbesluit

Artikel 7.13. Opstelling zitplaatsen en verdere inrichting

De inrichting van een ruimte is zodanig dat:

- voor elke persoon zonder zitplaats ten minste 0,25 m²vloeroppervlakte beschikbaar is;
- voor elke persoon met zitplaats ten minste 0,3 m²vloeroppervlakte beschikbaar is, indien geen inventaris kan verschuiven of omvallen als gevolg van gedrang;
- voor elke persoon met zitplaats ten minste 0,5 m²vloeroppervlakte beschikbaar is, indien inventaris kan verschuiven of omvallen als gevolg van gedrang.

Bij de berekening van de per persoon beschikbare vloeroppervlakte wordt uitgegaan van de vloeroppervlakte aan verblijfsruimte na aftrek van de oppervlakte van de inventaris.

Op dit moment wordt door OMA rekening gehouden met een h.o.h. afstand van stoelen van 500mm. Dat betekent dat voor de opgeklapte stoel een diepte beschikbaar moet zijn van 600mm. Indien de stoelen niet weggehaald worden is de verhouding zit-staanplaats 1:1,2. Indien er meer staanplaatsen zijn dan 1,2 per zitplaats is er per saldo meer ruimte nodig dan waar de SSK ramingen van Royal Haskoning in de Business Case van uit gaat.

Contact met leveranciers enerzijds en voorbeelden bij onder meer de Allianz Arena En Dortmund anderzijds, heeft duidelijk gemaakt dat het dankzij nieuwe ontwikkelingen in 2022 mogelijk zou moeten kunnen zijn om binnen de kaders van het Bouwbesluit en zonder extra ruimtebeslag een ratio van 1:1,3 te bereiken. Deze ratio is dan ook als basis gebruikt bij de diverse berekeningen.

Ad 2 – Type stoel

Voor het creëren van een echte staantribune met voldoende waarborgen voor de veiligheid van stand voetbalkijken is een staan-/zitconstructie volgens het zogenoemde “safe standing model” vereist. De stoelen, variostoelen genaamd, moeten standaard kunnen worden dichtgeklapt en met een slot worden vergrendeld.

Hiermee – en met de conversie ratio zitten:staan van 1:1,3 – heeft Royal Haskoning het kostenvoordeel berekend voor de varianten:

- 60.700 zitplaatsen waarvan 7.700 om te vormen tot 10.000 stapplaatsen (maximum capaciteit 63.000 incl. 10.000 stapplaatsen; het voordeel is 2.300 stoelen minder, maar wel 7.700 duurdere stoelen)
- 57.700 zitplaatsen waarvan 7.700 om te vormen tot 10.000 stapplaatsen (maximum capaciteit 60.000 incl. 10.000 stapplaatsen)
- 57.000 zitplaatsen zonder sta-plaatsen

Gebaseerd op de ramingen van Royal Haskoning DHV bedraagt de kostenbesparing per variant (zie bijlage voor de complete onderbouwing):

- -/- € 5.200.000 bij de variant 60.700 zitplaatsen waarvan 7.700 om te vormen tot 10.000 stapplaatsen;
- -/- € 8.500.000 bij de variant 57.000;
- -/- € 6.900.000 bij de variant 57.700 zitplaatsen waarvan 7.700 om te vormen tot 10.000 stapplaatsen.

Bij de eerste variant met een gewenste totale capaciteit van 63.000 bezoekers is weliswaar sprake van kostenoptimalisatie echter is het kostenvoordeel relatief beperkt (ook vanwege de noodzakelijke duurdere vario stoelen).

Bij een capaciteit van 57.000 is de terugval in omzet € 850.000 voor belastingen dus € 600.000 – € 700.000 na belastingen (hierin is een inkoopvoordeel inbegrepen). Dit is gebaseerd op de veronderstelling dat het aantal niet-voetbal evenementen gelijk blijft. Wanneer deze lagere capaciteit – conform expert opinions - de concurrentiepositie op de niet-voetbal evenementen negatief zou beïnvloeden en het gemiddeld één evenement per jaar zou kosten, dan daalt de omzet jaarlijks zelfs nog met € 900K lager uitkomen. Een gedetailleerde berekening is als bijlage bijgevoegd.

Het jaarlijks kostenvoordeel van deze variant is - uitgaande van de bovengenoemde €8,5 mio lagere stiko - € 530.000 per jaar en weegt daarmee niet op tegen het exploitatieverlies. Geconcludeerd moet worden dat de variant van 57.000 zitplaatsen niet tot de gewenste kostenoptimalisatie leidt.

Bij de variant 57.700 zitplaatsen om te vormen naar 50.000 zitplaatsen en 10.000 staanplaatsen is geen sprake van resultaatverlies in de exploitatie ervan uitgaande dat de KNVB en UEFA de 60.000 zitplaatsen-norm niet te strikt hanteren bij hun stadion keuzebeleid en ervan uitgaande dat het niet tot verlies van concurrentievoordeel leidt voor producenten van niet-voetbal evenementen. Omdat dit in de huidige fase (zonder ontwerp en goedkeuring gemeente) niet kan worden getoetst, is er bij deze variant sprake van een exploitatierisico.

Geconcludeerd kan worden dat deze variant waarschijnlijk tot een kostenoptimalisatie leidt maar dat er nog wel een aantal risico's dient te worden onderzocht en uitgesloten.

Conclusies & aanbeveling

Deze quick scan laat zien dat er mogelijkheden zijn om de investeringskosten te optimaliseren. Die mogelijkheden concentreren zich rond het verlagen van de zit-capaciteit en het vervolgens vergroten van de totale capaciteit door middel van een zit/staan constructie. De verhouding zitten/staan bepaalt in belangrijke mate de hoogte van de kostenoptimalisatie. Bij het bepalen van de verhouding moet echter wel recht worden gedaan aan het Bouwbesluit, de wensen van Feyenoord zoals vastgelegd in het (uiteindelijke) PvE, de normering van FIFA, UEFA en KNVB en producenten van niet-voetbalevenementen. Tenslotte is het (uiteindelijke) ontwerp hierbij van doorslaggevende invloed.

Bovenstaand leidt tot de conclusie dat er nog teveel onzekere factoren zijn om in deze fase een uitspraak te kunnen doen over de meest optimale capaciteitsvariant. Het is tegelijkertijd aanbevelenswaardig om zodra er een PvE- en Schets Ontwerp beschikbaar is, de mogelijkheden voor kostenoptimalisatie door bepalen optimale capaciteit zitten/staan opnieuw (en meer diepgravend) te onderzoeken.



Notitie Feyenoord City

Datum : 31 oktober 2016
Voor : SG Feyenoord City
Door : Viola van der Lely
Onderwerp : Capaciteit en Bezetting

Versie: DEF

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Bezetting en capaciteit	2
2.2 Marktvraag	3
2.2.1 Verzorgingsgebied	3
2.2.2 Huurders en organisatoren(Gebruikers).....	3
Promotors en Producenten.....	4
Feyenoord	4



Notitie Feyenoord City

Datum : 31 oktober 2016

Versie: DEF

Voor : SG Feyenoord City

Door : Viola van der Lely

Onderwerp : Capaciteit en Bezetting

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Bezetting en capaciteit	2
2.2 Marktvraag	3
2.2.1 Verzorgingsgebied	3
2.2.2 Huurders en organisatoren(Gebruikers).....	3
Promotors en Producenten.....	4
Feyenoord	4



Notitie Feyenoord City

Datum : 31 oktober 2016

Versie: DEF

Voor : SG Feyenoord City

Door : Viola van der Lely

Onderwerp : Capaciteit en Bezetting

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Bezetting en capaciteit	2
2.2 Marktvraag	3
2.2.1 Verzorgingsgebied	3
2.2.2 Huurders en organisatoren(Gebruikers).....	3
Promotors en Producenten.....	4
Feyenoord	4



Notitie Feyenoord City

Datum : 31 oktober 2016

Versie: DEF

Voor : SG Feyenoord City

Door : Viola van der Lely

Onderwerp : Capaciteit en Bezetting

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Bezetting en capaciteit	2
2.2 Marktvraag	3
2.2.1 Verzorgingsgebied	3
2.2.2 Huurders en organisatoren(Gebruikers).....	3
Promotors en Producenten.....	4
Feyenoord	4



Notitie Feyenoord City

Datum : 31 oktober 2016

Versie: DEF

Voor : SG Feyenoord City

Door : Viola van der Lely

Onderwerp : Capaciteit en Bezetting

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Bezetting en capaciteit	2
2.2 Marktvraag	3
2.2.1 Verzorgingsgebied	3
2.2.2 Huurders en organisatoren(Gebruikers).....	3
Promotors en Producenten.....	4
Feyenoord	4



Notitie Feyenoord City

Datum : 31 oktober 2016

Versie: DEF

Voor : SG Feyenoord City

Door : Viola van der Lely

Onderwerp : Capaciteit en Bezetting

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Bezetting en capaciteit	2
2.2 Marktvraag	3
2.2.1 Verzorgingsgebied	3
2.2.2 Huurders en organisatoren(Gebruikers).....	3
Promotors en Producenten.....	4
Feyenoord	4



Notitie Feyenoord City

Datum : 31 oktober 2016
Voor : SG Feyenoord City
Door : Viola van der Lely
Onderwerp : Capaciteit en Bezetting

Versie: DEF

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Bezetting en capaciteit	2
2.2 Marktvraag	3
2.2.1 Verzorgingsgebied	3
2.2.2 Huurders en organisatoren(Gebruikers).....	3
Promotors en Producenten.....	4
Feyenoord	4



Notitie Feyenoord City

Datum : 31 oktober 2016

Versie: DEF

Voor : SG Feyenoord City

Door : Viola van der Lely

Onderwerp : Capaciteit en Bezetting

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Bezetting en capaciteit	2
2.2 Marktvraag	3
2.2.1 Verzorgingsgebied	3
2.2.2 Huurders en organisatoren(Gebruikers).....	3
Promotors en Producenten.....	4
Feyenoord	4

Notitie

PER E-MAIL

Aan de heer Frank Keizer (Operatie NL) en de heer David van Loo (First Dutch)
Van Jan Stigter / Johan Schipper / Sanjeev Balli / Josanne Jessen
Datum 20 september 2016
Referentie JGYPJ/2016/1823/11618474

Betreft: Fiscale gevolgen van de herontwikkeling van de huidige Kuip

1. Inleiding

In het kader van de herontwikkeling van de huidige Kuip hebben Johan Schipper en Sanjeev Balli op 7 september 2016 met jullie een bespreking gehad. Tijdens deze bespreking is onder andere gesproken over de plannen omtrent de nieuwe bestemming van de huidige Kuip. Jullie hebben ons gevraagd een (korte) uiteenzetting te geven van de fiscale gevolgen die komen kijken bij de herontwikkeling van de huidige Kuip wat betreft de vennootschapsbelasting, de btw en de overdrachtsbelasting, zodat jullie hier rekening mee kunnen houden in jullie rekenmodel.

Voor de vennootschapsbelasting zijn met name de gevolgen voor de fiscale winst van Stadion Feijenoord N.V. (hierna: SF NV) van belang. Voor de btw en overdrachtsbelasting zit het belang in de verschillende belastinggevolgen afhankelijk van de wijze van exploitatie. Aangezien het nu nog onduidelijk is op welke wijze de nieuwe projecten na de herontwikkeling geëxploiteerd gaan worden, zullen wij jullie op hoofdlijnen inzicht geven in de fiscale aandachtspunten die bij deze verschillende wijze van exploitatie komen kijken. Zodra er meer duidelijkheid is over de daadwerkelijke wijze van exploitatie van deze projecten, raden we aan de fiscale gevolgen in meer detail uit te werken.

Wij beginnen de notitie beginnen met een overzicht van onze eerste conclusies voor de vennootschapsbelasting, de omzetbelasting en de overdrachtsbelasting. De verdere uitwerking van onze conclusies kunnen jullie terugvinden in de bijlagen; specifiek de gevolgen qua btw en overdrachtsbelasting, alsmede achtergrondinformatie over de afschrijvingsbeperking gebouwen. Ook de relevante feiten en omstandigheden die ten grondslag liggen aan dit memorandum hebben we in de bijlage uiteengezet.

2. Onze eerste conclusies voor de vennootschapsbelasting

Op basis van onze analyse kunnen wij voor de vennootschapsbelasting het volgende concluderen omtrent de herontwikkeling van de huidige Kuip:

1. De fiscale boekwaarden van de huidige opstallen van de Kuip bedragen op 30 juni 2015 ongeveer € 5,8 miljoen voor het stadion en € 1,8 miljoen voor het Maasgebouw. Bij een toekomstige sloop van delen hiervan (het stadion) of het gehele gebouw (het Maasgebouw) moet fiscaal de resterende boekwaarde in principe geactiveerd worden als onderdeel van de kostprijs van de nieuwe activa. Met andere woorden, onze eerste inschatting is dat fiscaal geen of slechts een zeer beperkte afwaardering plaats kan vinden ten laste van het fiscale resultaat van SF NV.
2. De sloopkosten / verbouwkosten die met de herontwikkeling samenhangen dienen te worden geactiveerd als onderdeel van de kostprijs van de nieuw te vervaardigen projecten en

kunnen niet in één keer ten laste van de fiscale winst van SF NV worden gebracht. Deze kosten staan namelijk in zo'n nauw verband met de herontwikkeling, dat deze niet los van elkaar kunnen worden gezien.

3. Als SF NV de blote eigendom van de grond onder het huidige stadion verkrijgt, is de vraag in hoeverre dit leidt tot fiscaal belastbaar resultaat en zo ja wanneer. Wij begrijpen dat de boekwaarde van het bloot eigendom van de grond op dit moment in de boeken staat bij de gemeente Rotterdam voor € 5.000.000, terwijl de waarde economisch verkeer in geval van herontwikkeling mogelijk € 10.000.000 bedraagt. De relevante vraag is of SF NV ook daadwerkelijk een activum verkrijgt dat geactiveerd moet worden, of dat gesteld kan worden dat de verkrijging van het bloot eigendom voor de gemeente per saldo geen verarming betekent, omdat daarmee samenhangend een verplichting tot herontwikkeling ontstaat die ook in het belang is van de gemeente Rotterdam (met andere woorden: de gemeente "geeft per saldo niets weg"). Op basis van onze ervaring in vergelijkbare situaties heeft de Belastingdienst er belang bij te stellen dat de verkrijging moet worden geactiveerd, omdat het blote eigendom in hun ogen wel degelijk extra waarde heeft; immers de volledige toekomstige erfpachtverplichtingen komen in dat geval voor SF NV te vervallen en SF NV kan naar de toekomst toe permanent beschikken over onbezwaarde grond. Een tegenargument kan zijn dat de overdracht van het bloot eigendom om niet, als het ware geheel weggestreept kan worden tegen de voordelen voor de gemeente van de herontwikkeling, te meer omdat de gemeente Rotterdam in het licht van een eventuele staatssteundiscussie zich niet kan veroorloven het blote eigendom onder de marktwaarde over te dragen. Ook draagt SF NV op deze manier bij aan de herontwikkeling van het gebied, welke leidt tot positieve effecten voor de gemeente (onder andere OZB-heffing en andere voordelen uit hoofde van de herontwikkeling).
4. Bij verkrijging van het blote eigendom tegen een te lage vergoeding zal daarnaast discussie ontstaan over de vraag op welk moment je een fiscaal realisatiemoment hebt. Aangezien op grond fiscaal niet mag worden afgeschreven, zou dit winstneming in één keer kunnen betekenen voor de waarde van het blote eigendom. Een dergelijke winst kan fiscaal niet uitgesteld worden door bijvoorbeeld een herinvesteringsreserve (hierna: HIR) te vormen, omdat in deze situatie geen bedrijfsmiddel vervreemd wordt op het niveau van SF NV. Als zeker is dat het realisatiemoment binnen een afzienbare tijd plaatsvindt middels doorverkoop van de grond onder bijvoorbeeld de woningen en/of de atletiekbaan, kunnen we in overleg met de Belastingdienst proberen een eventueel realisatiemoment door te schuiven tot de verkoop van de woningen en/of de atletiekbaan. Als het blote eigendom daarbij in eigendom blijft van SF NV, is het maar zeer de vraag of de Belastingdienst bereid is goed te keuren dat realisatie wordt uitgesteld tot het moment van verkoop van de grond. Wij raden - zolang we nog niet met de Belastingdienst hebben gesproken - aan om in het model vooralsnog rekening te houden met afrekenen ineens over de waarde van het bloot eigendom van de grond, indien deze voor een te lage, niet-marktconforme prijs wordt verkregen.
5. Als SF NV een ondererfpacht uitgeeft ten aanzien van de nieuwe te realiseren projecten (en dus verkrijging van het bloot eigendom niet aan de orde is), dient hiervoor een zakelijke vergoeding te worden gevraagd. De huidige canon van € 113.000 is niet marktconform (dat wil zeggen te laag) en geldt 'zolang op de grond wordt gevoetbald'. Ook als de gemeente deze te lage canon in stand houdt, dient SF NV een hogere marktconforme vergoeding te vragen voor een ondererfpachtrecht voor bijvoorbeeld de woningen. Een dergelijke situatie leidt tot een jaarlijkse winst op het niveau van SF NV, maar doet zich dus in beginsel alleen in substantiële vorm voor als de gemeente een te lage canon blijft vragen.
6. De verkoop van de nieuwe projecten (woningen, atletiekbaan, eventuele andere deelprojecten) kan leiden tot fiscale winstneming door SF NV. Deze winstneming kan niet uitgesteld worden door middel van het vormen van een herinvesteringsreserve, hetzij vanwege het ontbreken van de kwalificatie als bedrijfsmiddel of het ontbreken van een

herinvesteringsvoornemen. Bij bijvoorbeeld de woningen is immers al bekend dat deze zullen worden doorverkocht, zodat voor SF NV sprake zal zijn van voorraad. Ten aanzien van de overige deelprojecten ontbreekt volgens onze informatie een vervangingsvoornemen op het niveau van de belastingplichtige SF NV. Aangezien we begrijpen dat de vorming van een fiscale eenheid vennootschapsbelasting met Nieuw Stadion BV niet mogelijk zal zijn door de uitgifte van cumulatief preferente aandelen, is het niet relevant om uit te zoeken of de bouw van de nieuwe Kuip als vervangingsvoornemen zou kunnen kwalificeren.

7. Afhankelijk van de vraag of sprake is van een gebouw en de gekozen exploitatievorm van de verschillende deelprojecten die niet worden verkocht (verhuur, zelf exploiteren of sale & lease back) kunnen de afschrijvingsbeperkingen in de vennootschapsbelasting een rol spelen in het model. Op basis van een eerste analyse verwachten wij dat alle deelprojecten kwalificeren als gebouw met uitzondering van de parkeerplaats (indien deze geen onzelfstandig deel van het gebouw is en tevens niet onmiddellijk en uitsluitend dienstbaar is aan het gebouw) en de buitengelegen atletiekbaan (met uitzondering van de hal of sportcentrum dat hieraan gekoppeld is). Wij raden aan deze kwalificatie af te stemmen met de Belastingdienst. Afhankelijk van een gebouw in eigen gebruik (in geval van zelf exploiteren) of een gebouw ter belegging (in geval van verhuur), kan afgeschreven worden tot op 50% van de relevante WOZ-waarde bij eigen gebruik respectievelijk tot op de relevante WOZ-waarde van het betreffende gebouw bij verhuur. Bij de exploitatievorm sale & lease back is het betreffende gebouw in beginsel geen eigendom van SF NV en heeft SF NV daardoor niet te maken met deze afschrijvingsbeperking. Indien echter blijkt dat de economische realiteit van de sale & lease back constructie tot geen andere conclusie kan leiden dat sprake is van economisch eigendom van het betreffende gebouw, dient SF NV alsnog de afschrijvingsbeperking in acht te nemen. Voor een uitgebreidere toelichting op de afschrijvingsbeperking voor gebouwen verwijzen we naar de bijlage.
8. Indien SF NV niet het bloot eigendom verkrijgt van de grond onder het huidige stadion maar het erfpachtrecht behoudt, kan dit mogelijk positief uitwerken op de toepassing van de afschrijvingsbeperking voor gebouwen. Dit komt doordat voor de afschrijvingsbeperking de waarde van de grond buiten aanmerking blijft indien sprake is van een erfpacht. Door – mits onderbouwd - een groter gedeelte van de relevante WOZ-waarde aan de grond c.q. het erfpacht toe te rekenen, kan mogelijk meer afschrijvingsruimte ontstaan dan in de situatie waar sprake is van eigendom van de grond.
9. SF NV kan bij de ontwikkeling van de deelprojecten mogelijk gebruik maken van de energie-investeringsaftrek (EIA), de milieu-investeringsaftrek (MIA) en/of de willekeurige afschrijving op kwalificerende milieubedrijfsmiddelen (VAMIL). De EIA (58%) en de MIA (13,5%, 27% of 36%) zijn extra fiscale aftrekposten bovenop de reguliere afschrijving, de VAMIL biedt de mogelijkheid om 75% van een kwalificerende investering in één keer af te schrijven. Om in aanmerking te komen geldt een aantal stikte eisen. Wij raden aan hier in meer detail naar te kijken om te beoordelen in hoeverre gebruik kan worden gemaakt van deze fiscale faciliteiten voor energiezuinige en milieubesparende investeringen.

3. Onze eerste conclusies voor de omzetbelasting / overdrachtsbelasting

Op basis van onze analyse kunnen wij voor de omzetbelasting / overdrachtsbelasting het volgende concluderen omtrent de herontwikkeling van de huidige Kuip:

1. De (mogelijke) levering van de bloot eigendom van de grond door de Gemeente Rotterdam aan SF NV is belast met 6% overdrachtsbelasting over de marktwaarde van de bloot eigendom (berekend volgens de overdrachtsbelastingregelgeving). Ook wijzigingen of (her)uitgifte van het erfpachtrecht is in beginsel belast met 6% overdrachtsbelasting; over het verschil in waarde van het erfpachtrecht vóór en na de wijziging.

2. De levering van onroerende zaken is in beginsel vrijgesteld van btw, tenzij de levering plaatsvindt voor, op of tot 2 jaar na eerste ingebruikname van het goed. Ingeval van herontwikkeling moet beoordeeld worden of een nieuwe onroerende zaak opgeleverd is die voor het eerst in gebruik kan worden genomen. Gelet op de eerste indicaties dat onder herontwikkelingsplannen, met uitzondering van het stalen skelet en delen van de tribune, de onroerende zaak gesloopt wordt alsmede de wijziging in aard/gebruik van de onroerende zaak, menen wij dat de herontwikkeling van De Kuip tot vervaardiging van een nieuwe onroerende zaak leidt. Deze beoordeling of een nieuwe onroerende zaak vervaardigd wordt is echter sterk feitelijk en voor interpretatie vatbaar. Het is niet ondenkbaar dat de Belastingdienst een ander standpunt inneemt. Bijvoorbeeld dat de herontwikkeling niet leidt tot vervaardiging van een nieuwe onroerende zaak of dat de verschillende onderdelen van de oude Kuip na herontwikkeling afzonderlijk beoordeeld moeten. Deze laatste visie kan leiden in splitsing in oude delen en nieuwe delen.
3. De btw die in rekening wordt gebracht aan SF NV ter zake van de herontwikkeling van de Kuip is enkel aftrekbaar als de daaropvolgende verkoop of verhuur belast is met btw. De btw op kosten is een kostenpost voor SF NV (er ontstaat dan btw-druk) als het (opvolgende/voorgenomen) gebruik van de onroerende zaak vrijgesteld is. Op dezelfde wijze vormt de btw op de verkoop/verhuur van de vastgoeddelen geen kostenpost voor de afnemer, als deze afnemer de onroerende zaak voor btw-belaste doeleinden gebruikt. Het is niet ondenkbaar dat de verschillende delen onder de herontwikkelde Kuip een afwijkend btw- en overdrachtsbelastingregime hebben. De voorbelasting moet in dat geval worden toegerekend per afzonderlijk deel. In de praktijk worden verschillende toerekening methodes gebruikt. Het is raadzaam om dit in vooroverleg met de Belastingdienst af te stemmen.
4. Bij verkoop van woningen onder condities 'vrij op naam', komt de btw op de verkoop commercieel voor rekening van SF NV en heeft de kwalificatie als nieuw vastgoed een negatieve impact op de te behalen marge voor SF NV. Immers, er is in dat geval van rechtswege btw verschuldigd (21%) welke in de vrij op naam prijs besloten zit (dus ten laste van SF NV komt). Bij een kwalificatie als oud vastgoed zal de levering van de woningen weliswaar vrijgesteld van btw zijn, maar ontstaat niettemin een belastingdruk vanwege de niet-aftrekbare btw op de ontwikkelingskosten en doordat de verkrijging door de afnemer belast is met 2% overdrachtsbelasting. Het is raadzaam het vorenstaande in ogenschouw te nemen bij de exploitatieberekeningen.
5. In veel gevallen zullen koper en verkoper of verhuurder en huurder gezamenlijk opteren voor btw-belaste verkoop of verhuur om btw-druk te voorkomen. Hierbij geldt als voornaamste vereiste dat de afnemer het onroerend goed voor meer dan 90% voor btw-belaste prestaties gaat gebruiken.
6. Een sale & leaseback transactie wordt in de btw/overdrachtsbelasting doorgaans aangemerkt als verkoop gevolgd door verhuur/terugverkoop. Wij zijn echter bekend met situaties waarin de Belastingdienst sale & leaseback tussen verbonden partijen als bijzondere vorm van financiering aanmerkte, hetgeen een andere fiscale behandeling met zich mee brengt. Nadere afstemming met de Belastingdienst van de gevolgen van de voorgenomen transacties kan vereist zijn.

Wij verwijzen graag naar bijlage 2 voor een uitgebreidere en overzichtelijke uitwerking van de omzetbelasting / overdrachtsbelasting gevolgen en aandachtspunten.

BIJLAGE 1: FEITEN EN UITGANGSPUNTEN

In deze notitie zijn wij uitgegaan van de volgende feiten en uitgangspunten:

1. De huidige Kuip, eigendom van SF NV, zal worden herontwikkeld.
2. De herontwikkeling van de huidige Kuip en de bouw van het nieuwe stadion zal worden aangestuurd door Feyenoord City. First Dutch is hierbij de projectontwikkelaar.
3. De herontwikkeling zal voor rekening en risico plaatsvinden van SF NV.
4. Een gedeelte van de huidige Kuip en het Maasgebouw (mogen) worden gesloopt. De Olympiazijde en de staalconstructie uit 1937 mogen niet worden aangepast. De tribunes moeten deels in stand blijven. De overige delen mogen (en worden) verwijderd.
5. De herontwikkeling van de huidige Kuip zal leiden tot de volgende deelprojecten:
 - De Kuip Residences
 - Parkeren
 - Economy hotel
 - Horeca museum
 - Horeca brewery
 - Health center
 - Feyenoord museum
 - De Kuip – Sports experience history
 - Museum fan shop
 - Feyenoord craft beer brouwerij
 - City indoor sports
 - Outdoor athletics
6. De woningen zullen worden verkocht aan particulieren. SF NV heeft het voornemen om City indoor sports en Outdoor athletics te verkopen aan de gemeente Rotterdam. Voor de overige projecten worden de volgende exploitatie mogelijkheden overwogen: 1) verkopen, 2) gebruik voor eigen exploitatie, 3) sale and lease back constructie of 4) verhuren.
7. De grond waarop de huidige Kuip is gebouwd is momenteel in eigendom van de gemeente Rotterdam. SF NV heeft deze grond in erfpacht sinds 25 maart 1994 en de looptijd bedraagt 99 jaar. De canon van dit erfpacht bedraagt momenteel € 113.000 per jaar, onder de voorwaarde dat 'er wordt gevoetbald'.
8. SF NV wenst haar jaarwinst waar mogelijk stabiel te houden.
9. De ontwikkeling van een nieuw stadion zal op basis van de huidige verwachting niet in dezelfde fiscale eenheid vennootschapsbelasting plaatsvinden.

BIJLAGE 2: OMZETBELASTING / OVERDRACHTSBELASTING

Wij hebben de gevolgen voor de omzetbelasting en overdrachtsbelasting in bijgaand PDF overzicht opgenomen. Wij maken hierbij de volgende opmerkingen:

- Gelet op het gespreksverslag d.d. 7 september 2016 zijn wij er vanuit gegaan dat een aantal varianten niet worden overwogen. Deze zijn met "scenario niet overwogen" aangeduid.
- Wij gaan er steeds vanuit dat de verkoop en/of verhuur van de onderdelen plaatsvindt tegen een marktconforme vergoeding.
- Aangezien de verschillende onderdelen afzonderlijk van elkaar gebruik kunnen worden, zou de Belastingdienst de beoordeling of sprake is van nieuw/oud per afzonderlijk te gebruiken onderdeel kunnen maken. Derhalve hebben wij voor elk te onderscheiden gebruikscategorie van de nieuwe Kuip opgenomen wat de btw-behandeling is van verkoop, verhuur of eigen exploitatie van het onroerend goed. Er is een onderscheid gemaakt tussen fiscaal gezien nieuw onroerend goed en fiscaal gezien oud onroerend goed.
- Het gezondheidscentrum is bestemd voor (para)medisch gebruik. (Para)medische dienstverlening is in beginsel vrijgesteld van btw, waardoor opteren voor btw-belaste verkoop of verhuur niet mogelijk is. Dit moet onderscheiden worden van een gezondheidscentrum dat valt te typeren als sportbeoefening (bijv.: fitnesscentrum) of verzorging (bijv.: sauna).

BIJLAGE 3: AFSCHRIJVINGSBEPERKINGEN GEBOUWEN

Afschrijvingsbeperking gebouwen

Indien de verschillende deelprojecten fiscaal kwalificeren als gebouw, kan de afschrijvingsbeperking voor gebouwen van toepassing zijn. Deze afschrijvingsbeperking houdt in dat enkel kan worden afgeschreven indien de boekwaarde van het gebouw hoger is dan de bodemwaarde. De bodemwaarde is enerzijds afhankelijk van de WOZ-waarde van het gebouw en anderzijds van de wijze waarop het gebouw geëxploiteerd wordt: als gebouw in eigen gebruik of als gebouw ter belegging. Indien het gebouw in eigen gebruik is, kan worden afgeschreven tot op 50% van de WOZ-waarde. Indien het gebouw niet in eigen gebruik is (dus ook bij verhuur), kan enkel worden afgeschreven tot op de WOZ-waarde.

Bij de huidige Kuip kwalificeert het stadion momenteel voor de afschrijvingsbeperking niet als gebouw en het Maasgebouw wel. Hierdoor is de afschrijvingsbeperking momenteel alleen op het Maasgebouw van toepassing. Ondanks het erfpachtrecht is SF NV immers wel economisch eigenaar van het gebouw. Na de herontwikkeling van de Kuip ontstaan afzonderlijke projecten, waarvoor afzonderlijk beoordeeld dient te worden of sprake is van een gebouw. Uit de jurisprudentie volgt een aantal terugkerende elementen over de definitie van gebouw:

- Duurzaam verbonden met de grond; duurzame constructie;
- Niet eenvoudig verplaatsbaar/demonteerbaar;
- Wanden en dak; bescherming tegen wind en neerslag.

Wanneer we deze elementen in aanmerking nemen bij de nieuwe projecten, is onze eerste inschatting dat alle projecten gebouwen zijn met uitzondering van de parkeerplaats (indien deze geen onzelfstandig deel van het gebouw is en tevens niet onmiddellijk en uitsluitend dienstbaar is aan het gebouw) en de buitengelegen atletiekbaan (met uitzondering van de hal of sportcentrum dat hieraan gekoppeld is). Dit resulteert in de toepassing van de afschrijvingsbeperking voor de projecten die kwalificeren als gebouw. In geval van eigen exploitatie van deze gebouwen kan worden afgeschreven tot op 50% van de relevante WOZ-waarde van de betreffende projecten. Het is hierbij van groot belang dat de relevante WOZ-waarden die worden afgegeven voor deze nieuwe projecten correct (lees: niet te hoog) worden vastgesteld. Zodra de eerste WOZ-beschikkingen worden ontvangen, zijn wij uiteraard bereid jullie hierbij te helpen.

BIJLAGE 2: OMZETBELASTING / OVERDRACHTSBELASTING

	De Kuip Residences		Parkeerplaatsen		Hotel		Horeca Museum & Brouwerij		Health Center		Feyenoord Museum & Supportershome		Brouwerij		Indoor & Outdoor Atletiekbaan	
	Fiscaal: 'Nieuw'*	Fiscaal: 'oud'*	Fiscaal: 'Nieuw'*	Fiscaal: 'oud'*	Fiscaal: 'Nieuw'*	Fiscaal: 'oud'*	Fiscaal: 'Nieuw'*	Fiscaal: 'oud'*	Fiscaal: 'Nieuw'*	Fiscaal: 'oud'*	Fiscaal: 'Nieuw'*	Fiscaal: 'oud'*	Fiscaal: 'Nieuw'*	Fiscaal: 'oud'*	Fiscaal: 'Nieuw'*	Fiscaal: 'oud'*
Verkoop	- 21% btw op verkoop - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar - Geen overdrachtsbelasting (samenloopvrijstelling)	- Geen btw op verkoop - Btw op kosten ontwikkeling niet aftrekbaar - 2% overdrachtsbelasting op verkoop	- 21% btw op verkoop - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar - Geen overdrachtsbelasting (samenloopvrijstelling)	- 21% btw op verkoop, mits optie btw-heffing - Btw op kosten aftrekbaar bij optie btw-heffing** (anders niet) - 6% overdrachtsbelasting op verkoop	- 21% btw op verkoop - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar - Geen overdrachtsbelasting (samenloopvrijstelling)	- 21% btw op verkoop, mits optie btw-heffing** - Btw op kosten aftrekbaar bij optie btw-heffing** (anders niet) - 6% overdrachtsbelasting op verkoop	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	- 21% btw op verkoop - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar - Geen overdrachtsbelasting (samenloopvrijstelling)	- 21% btw op verkoop, mits optie btw-heffing** - Btw op kosten aftrekbaar bij optie btw-heffing** (anders niet) - 6% overdrachtsbelasting op verkoop	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	- 21% btw op verkoop - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar - Geen overdrachtsbelasting (samenloopvrijstelling)	- 21% btw op verkoop, mits optie btw-heffing** - Btw op kosten aftrekbaar bij optie btw-heffing** (anders niet) - 6% overdrachtsbelasting op verkoop	- 21% btw op verkoop - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar - Geen overdrachtsbelasting (samenloopvrijstelling)	- 21% btw op verkoop, mits optie btw-heffing** - Btw op kosten aftrekbaar bij optie btw-heffing** (anders niet) - 6% overdrachtsbelasting op verkoop
Verhuur aan derde	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	- 21% btw op verhuur - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar	- 21% btw op verhuur - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar	- Verhuur btw-vrijgesteld, tenzij optie btw-heffing** - Btw op kosten ontwikkeling niet aftrekbaar, tenzij optie btw-heffing**	- Verhuur btw-vrijgesteld, tenzij optie btw-heffing** - Btw op kosten ontwikkeling niet aftrekbaar, tenzij optie btw-heffing**	- Verhuur btw-vrijgesteld, tenzij optie btw-heffing** - Btw op kosten ontwikkeling niet aftrekbaar, tenzij optie btw-heffing**	- Verhuur btw-vrijgesteld, tenzij optie btw-heffing** - Btw op kosten ontwikkeling niet aftrekbaar, tenzij optie btw-heffing**	- Verhuur btw-vrijgesteld, tenzij optie btw-heffing** - Btw op kosten ontwikkeling niet aftrekbaar, tenzij optie btw-heffing** - Opteren is vermoedelijk niet mogelijk bij verhuur voor (para)medisch gebruik	- Verhuur btw-vrijgesteld, tenzij optie btw-heffing** - Btw op kosten ontwikkeling niet aftrekbaar, tenzij optie btw-heffing** - Opteren is vermoedelijk niet mogelijk bij verhuur voor (para)medisch gebruik	- Verhuur btw-vrijgesteld, tenzij optie btw-heffing** - Btw op kosten ontwikkeling niet aftrekbaar, tenzij optie btw-heffing**	- Verhuur btw-vrijgesteld, tenzij optie btw-heffing** - Btw op kosten ontwikkeling niet aftrekbaar, tenzij optie btw-heffing**	- Verhuur btw-vrijgesteld, tenzij optie btw-heffing** - Btw op kosten ontwikkeling niet aftrekbaar, tenzij optie btw-heffing**	- Verhuur btw-vrijgesteld, tenzij optie btw-heffing** - Btw op kosten ontwikkeling niet aftrekbaar, tenzij optie btw-heffing**	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen
Sale & leaseback	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	- 21% btw op verkoop - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar - 21% btw op verhuur, mits optie btw-heffing** - Btw op verhuur aftrekbaar	- 21% btw op verkoop, mits optie btw-heffing** - Btw op kosten aftrekbaar, mits optie btw-heffing** - 6% overdrachtsbelasting op verkoop - 21% btw op verhuur, mits optie btw-heffing	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	- 21% btw op verkoop - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar - Verhuur btw-vrijgesteld tenzij optie** - Opteren is vermoedelijk niet mogelijk bij verhuur voor (para)medisch gebruik	- 21% btw op verkoop, mits optie btw-heffing** - Btw op kosten aftrekbaar, mits optie btw-heffing** - 6% overdrachtsbelasting op verkoop - 21% btw op verhuur, mits optie btw-heffing - Opteren is vermoedelijk niet mogelijk bij verhuur voor (para)medisch gebruik	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	- 21% btw op verkoop - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar - 21% btw op verhuur, mits optie btw-heffing** - Btw op verhuur aftrekbaar	- 21% btw op verkoop, mits optie btw-heffing** - Btw op kosten aftrekbaar, mits optie btw-heffing** - 6% overdrachtsbelasting op verkoop - 21% btw op verhuur, mits optie btw-heffing	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen
Geheel eigen beheer	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen	- Het verlenen van toegang tot een museum is btw-belast. De exploitatie van horeca, zoals het supportershome, (i.e. verkoop spijzen en dranken) is btw-belast - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar	- Het verlenen van toegang tot een museum is btw-belast. De exploitatie van horeca, zoals het supportershome, (i.e. verkoop spijzen en dranken) is btw-belast - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar	- Exploitatie van een brouwerij (verkoop bier) is btw-belast - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar	- Exploitatie van een brouwerij (verkoop bier) is btw-belast - Btw op kosten ontwikkeling aftrekbaar	scenario niet overwogen	scenario niet overwogen

*** Herontwikkeling nieuwe Kuip: oud of nieuw onroerend goed?**

De levering van onroerende zaken is in beginsel vrijgesteld van btw, tenzij de levering plaatsvindt voor, op of tot 2 jaar na eerste ingebruikname van het goed. Ingeval van herontwikkeling moet beoordeeld worden of een nieuwe onroerende zaak opgeleverd is die voor het eerste in gebruik kan worden genomen. Deze beoordeling is sterk feitelijk en voor interpretatie vatbaar. Het is niet ondenkbaar dat de Belastingdienst de verschillende onderdelen van de oude Kuip na herontwikkeling afzonderlijk zal beoordelen op kwalificatie 'nieuw' dan wel 'oud'; dit kan leiden in splitsing in oude delen en nieuwe delen.

**** Aftrekbaarheid btw op kosten ontwikkeling en opteren voor btw-belaste verkoop/verhuur**

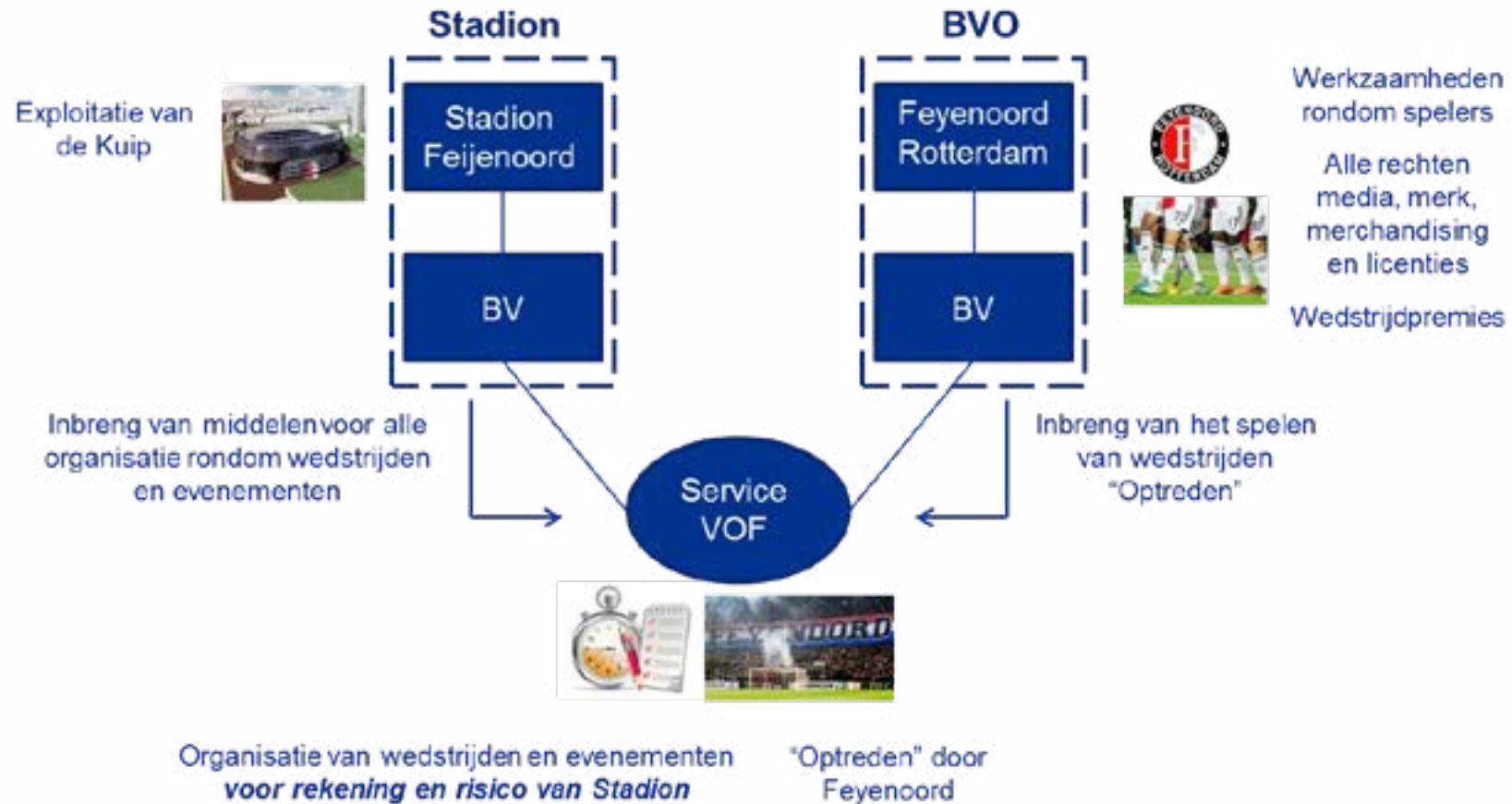
De btw die aan Stadion Feyenoord in rekening wordt gebracht ter zake van btw-belaste leveringen/diensten is aftrekbaar. Dit houdt in dat bij btw-vrijgestelde verkoop/verhuur enkel recht op aftrek bestaat als beide partijen gezamenlijk opteren voor een btw-belaste verkoop/verhuur. Hierbij geldt als voornaamste vereiste dat de afnemer het onroerend goed voor meer dan 90% voor btw-belaste prestaties gaat gebruiken. Aan deze voorwaarde lijkt in vrijwel alle gevallen voldaan. Enkel bij het Health Center is het onwaarschijnlijk dat er sprake is van btw-belaste dienstverlening, aangezien dienstverlening op het gebied van gezondheidszorg is vrijgesteld van btw.

***** Sale & leaseback**

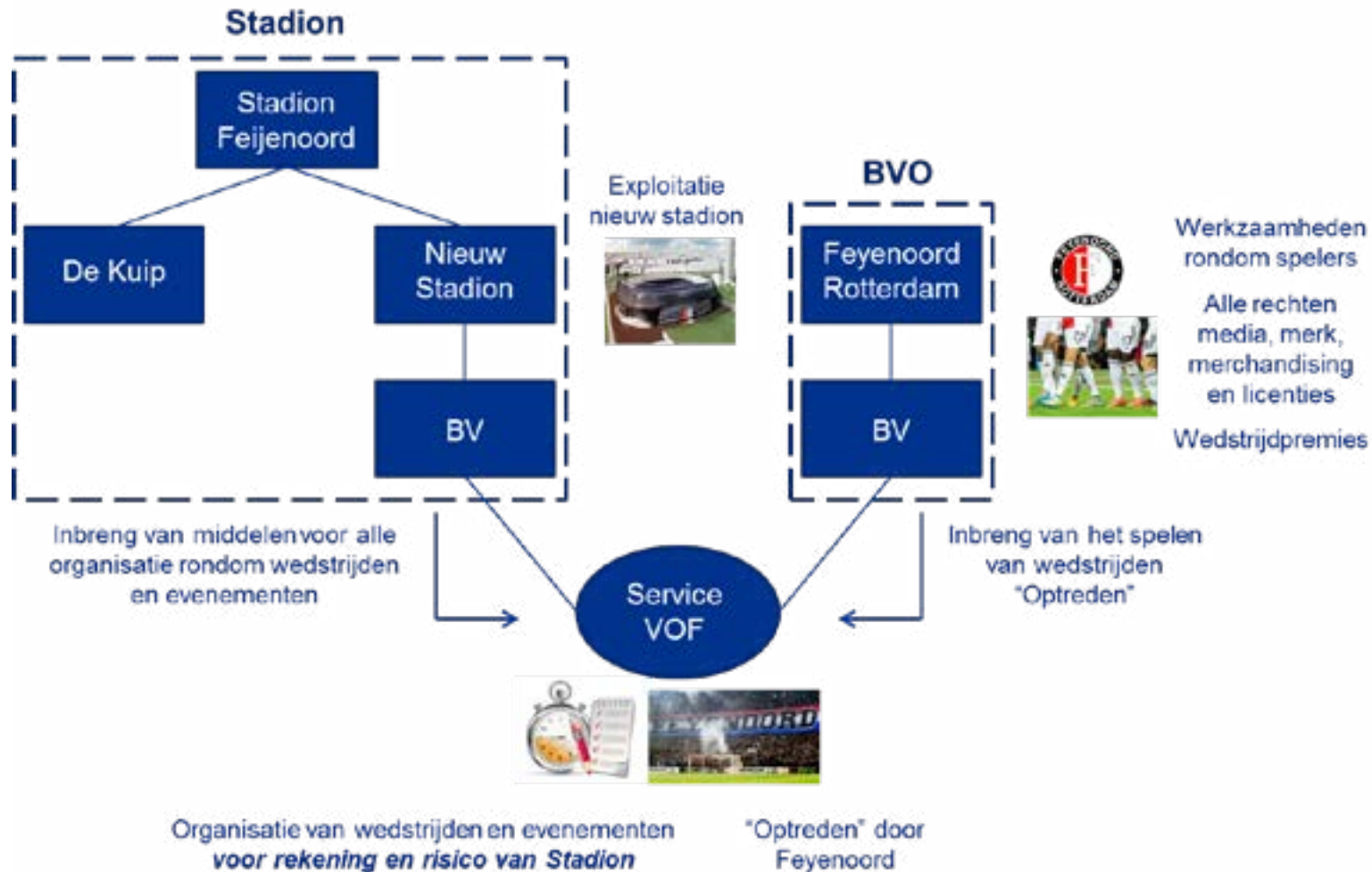
Sale&leaseback wordt in de btw/overdrachtsbelasting doorgaans aangemerkt als levering gevolgd door verhuur/teruglevering. Wij zijn bekend met situaties waarin de Belastingdienst sale&leaseback als bijzondere vorm van financiering aanmerkte. Nadere afstemming van de gevolgen kan derhalve vereist zijn.

BIJLAGEN H7

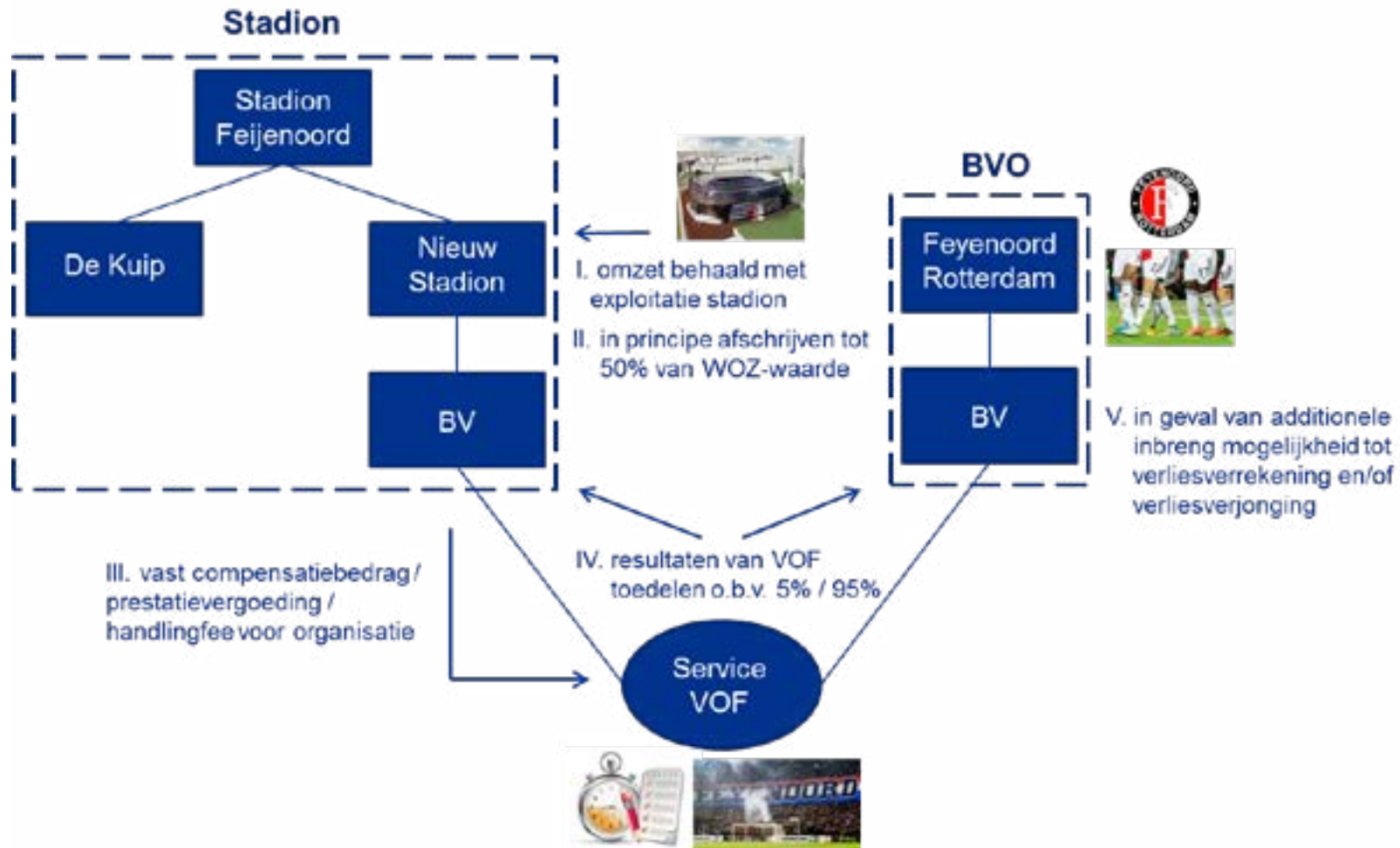
Samenwerking tussen Stadion Feijenoord N.V. en Feyenoord Rotterdam N.V. met huidig stadion



Samenwerking tussen Stadion Feijenoord N.V. en Feyenoord Rotterdam N.V. met nieuw stadion



Samenwerking tussen Stadion Feijenoord N.V. en Feyenoord Rotterdam N.V.



BIJLAGEN H8

BIJLAGE H8B3: Notitie Stichtingskosten

Opgesteld door : Frank Keizer
Datum : 17-11-2016
Status : definitief

Inleiding

De stichtingskosten zijn bepaald door Royal Haskoning DHV, op basis van het door OMA opgestelde concept masterplan. De kosten voor bouw- en woonrijpmaken, t.b.v. de grondexploitatie zijn in eerste instantie aangeleverd door I-bureau Rotterdam. Feyenoord City heeft met Royal Haskoning DHV deze raming gecheckt, en op sommige punten aangepast aan de actuele planvorming. De raming is integraal onder verantwoordelijkheid van Feyenoord City geïntegreerd in de stichtingskosten.

Door Royal Haskoning DHV zijn twee informatiedragers geproduceerd;

- Notitie SSK raming, d.d. 14-11-2016, ref. I&BBE5312R002F03 (leesbaar als hard copy, bijgevoegd als vertrouwelijke bijlage H8B4).
- Model SSK raming, d.d. 11-11-2016, SSK-raming Feyenoord City_20161110 (digitaal Excel model).

De raming omvat alle objecten binnen Feyenoord City.

Ten behoeve van de drie business cases; de grondexploitatie (fase 1), het nieuwe Stadion en de herontwikkeling van de Kuip zijn alle bouwkosten geraamd, zoals hieronder weergegeven.

De hieronder opgenomen investeringsbedragen vormen de input t.b.v. de investeringskosten voor de drie business cases.

Inzicht in scope en opbouw van de kosten is terug te vinden in de notitie SSK raming, d.d. 14-11-2016.

Ten behoeve van de berekening van de opbrengst zijde in de grondexploitatie zijn de bouw(realisatie) kosten geraamd van alle gedefinieerde deelprojecten. In het grondexploitatiemodel (bijlage H6.2B2) zijn deze kosten, samen met de hieronder opgenomen deelproject overstijgende grondexploitatiekosten geplaatst tegenover de verkoopwaarde.

De grondexploitatie

onderdeel	Totaal investering
Aankoop grond	€ 60.149.546
Deelraming Plankosten	€ 10.713.901
Bouw- en Woonrijp maken fase 1	€ 20.429.767
Herprofilering omliggende wegen	€ 4.650.000
Diverse bijzondere objecten	€ 6.008.333
Constructie Strip fase 1	€ 1.670.190
Huurcompensatie	€ 1.840.000
Object overstijgend onvoorzien fase 1	€ 5.273.087
Totale investering Grondexploitatie fase 1	€ 110.734.825

Het nieuwe Stadion

onderdeel	Totaal investering
players & staff	€ 68.500.000
hospitality	€ 57.800.000
spectators	€ 82.700.000
public	€ 44.500.000
parkeren	€ 15.900.000
concourse boven NS	€ 20.500.000
externe omloop	€ 14.200.000
loopbruggen	€ 3.200.000
inrichting horeca	€ 43.200.000
overige inrichting	€ 15.200.000
Totale investering Stadion	€ 365.700.000

De Kuip

onderdeel	Totaal investering
De Kuip Residences	€ 29.320.000
Economy hotel	€ 7.048.000
Horeca (brewery + museum)	€ 2.803.000
Micro-brewery	€ 1.476.000
Sport Health Center	€ 2.389.000
Sport experience	€ 7.090.000
Athletics program	€ 13.590.000
Bouw- en woonrijpmaken	€ 849.000
Totale investering De Kuip	€ 64.565.000

BIJLAGEN H9

BIJLAGEN H10



Tussennotitie Feyenoord City (Bijlage H4B2)

Datum : 16 november 2016 Versie: Definitief A
Door : Frank Keizer
Onderwerp : planning Feyenoord City
Bijlagen : Planning d.d. 16-11-16: Planning Feyenoord City met coördinatie-regeling
(vertrouwelijk)
Planning d.d. 08-11-2016 Planning Feyenoord City op hoofdlijnen

Inleiding

In samenspraak met de gemeente Rotterdam is een eerste planning opgesteld voor de realisatie van Feyenoord City Fase 1, met als leidend onderdeel het nieuwe stadion.

Uitgangspunten en aandachtspunten planning

- Toepassing Crisis- en Herstelwet, de CHW geldt wel voor de sportcampus en Park de 2 Heuvels, Stadiondriehoek. De CHW geldt nog niet voor Feyenoord City en de Noorderhelling. Wanneer het mogelijk is om ook voor Feyenoord City de CHW van toepassing te verklaren, dient de gemeente hiervoor een verzoek bij het ministerie van I&M in te dienen Deze procedure zal ca. een jaar in beslag nemen.
- Termijnen genoemd in de planning zijn voor een groot deel indicatieve termijnen, nadere afstemming op het project kunnen wijzigingen met zich meebrengen.
- De verwerving van de objecten vindt plaats voor goedkeuring bestemmingsplan voor de ontwikkeling van het Stadion en omgeving (financieel risico).
- Investerings in Noorderhelling (bouwrijp maken en investeren in bouwplan en dus definitieve verhuizing) vindt plaats voor vaststelling bestemmingsplan van het Stadion en omgeving
- Bouwrijp/woonrijp maken vindt tijdens mogelijke beroep/hoger beroep procedure plaats.
- Uitgangspunt is dat overige procedures parallel lopen met de procedures die nu in planning worden genoemd en dus niet op het kritieke pad liggen.
- Er moet nog uitgezocht worden wat de doorlooptijden zijn en de impact op de planning is van de nog niet genoemde procedures t.w.:
 - Procedure ProRail i.v.m. bouwen over de spoorlijn, deze procedure heeft geen invloed op de tijdsplanning.
 - Ontheffing Flora en Fauna wet, met name t.b.v. het deel bouwen in het water.
 - Procedures t.b.v. het creëren van vervangend water.
 - Archeologie: Al in een vroeg stadium evt. bureau BOOR hierbij betrekken, zij kunnen al op basis de gebiedsvisie/masterplan een eerste inschatting maken (nog niet opgenomen in de planning). Als er iets gevonden wordt kan het van invloed zijn op het kritieke pad.

- In de planning moet de activiteit bommen en granatenonderzoek nog ingepast worden. Als er iets gevonden wordt kan het van invloed zijn op het kritieke pad.
- Inrichtingsplan/buitenruimte procedure moet nog toegevoegd worden (niet kritiek).

Coördinatieregeling:

Voor het toepassen van de coördinatieregeling is toestemming van de Gemeenteraad nodig. Het voordeel van het toepassen van een coördinatieregeling is dat er sprake is van 1 voorbereidingsprocedure en dat de afhandeling van evt. beroepen in 1 keer kan plaatsvinden. Het nadeel van coördineren is dat je in een vroeg stadium dient te beschikken over een bouwplan(nen)/omgevingsvergunningsaanvraag, waarbij je dus veel meer beperkt wordt in je flexibiliteit dan bij de variant van eerst een relatief globaal bestemmingsplan en pas daarna afwickelen van bouwplannen op basis van dat bestemmingsplan.

pad tot start bouw fase 1

De planning is opgebouwd uit twee soorten activiteiten:

- De publiekrechtelijke procedures.
- Werkzaamheden (o.a. aankoop objecten, ontwerp en bouw)

Er wordt vanuit gegaan dat de publiekrechtelijke procedures leidend zijn in het bereiken van de mijlpaal start bouw. De op te stellen documentatie t.b.v. de publiekrechtelijke procedures en het opstellen van de aanbestedingsstukken alsmede de aanbesteding zelf wordt geacht mogelijk te zijn binnen de tijdslijnen volgend uit de publiekrechtelijke procedures.

Bestemmingsplan Feyenoord City treedt in werking 11-7-19, met een mogelijke beroepsfase tot 9-1-20.

De maandag na de (positieve) gemeenteraadsbehandeling 20-3-17 beginnen de publiekrechtelijke procedures, bestemmingsplan wijziging t.b.v. de realisatie Feyenoord City fase 1. Deze procedure eindigt do. 11-7-19. Dit betekent dat, zonder schorsingsbesluit, vanaf 11-7-19 bouwactiviteiten kunnen plaats vinden. Dit start met slopen en saneren, gevolgd door het bouwrijp maken van het terrein. Na het bouwrijp maken kan de bouw van het stadion starten: 5-6-20.

Mogelijke planningsoptimalisaties

Nadere uitwerking van het ontwerp van het nieuwe stadion is nodig om te bezien of het mogelijk en zinvol is om de werkzaamheden dan wel tegelijkertijd met het slopen en saneren (11-7-19) kunnen starten, dan wel tijdens deze werkzaamheden. Aangezien een groot deel van het nieuwe stadion over het water wordt gebouwd is het goed denkbaar dat hier reeds gestart kan worden, voordat de feitelijke bouwplaats bouwrijp is opgeleverd. Deze eerdere start is alleen mogelijk wanneer geen beroep en schorsing wordt ingesteld.

Nadere uitwerking van het ontwerp van het nieuwe stadion is nodig om de exacte bouwtijd te kunnen vaststellen. Deze is nu bepaald op 3 jaar; 1 jaar fundering en onderbouw t/m eerste ring, daarna 1 jaar ruwbouw 2^{de} en 3^{de} ring, gevolgd door 1 jaar afbouw. Met name in de ruwbouw zou het mogelijk zijn om 6 maanden tijd te winnen.

Wanneer al deze effecten worden meegenomen zou het mogelijk zijn dat de eerste wedstrijd reeds in aan begin van het seizoen 2022 in het nieuwe stadion gespeeld kan worden.

In onderstaande tabel zijn t.o.v. scenario 3 (1 en 2) de versnellingsscenario's weergegeven.

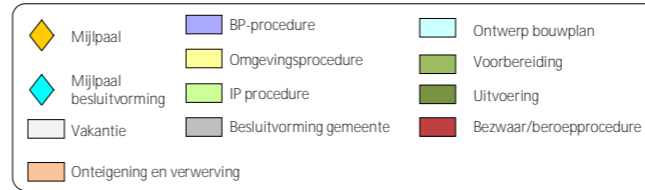
Mogelijke vertragingsfactoren

Er zijn verschillende risicofactoren die de planning kunnen vertragen. Op dit moment zijn alleen een aantal risico's bekeken die voortkomen uit de te doorlopen procedures en verwerving van de objecten. Er zijn geen risico's in beeld gebracht die vertraging van de werkzaamheden zoals ontwerp, aanbesteding en bouw met zich meebrengen. Hieronder zijn t.o.v. scenario 3 de uitkomsten van de verschillende scenario's weergegeven (4 t/m 7).

Start bouw en oplevering Stadion scenario's met coördinatie-regeling

	Scenario's	Start bouw met coördinatie-regeling	Oplevering Stadion
1	Geen RvS procedure bestemmingsplan Noorderhelling geen RvS bestemmingsplan Feyenoord City, inboeken van gelijktijdige startbouw BRM en 6 maanden tijdswinst ruwbouw Stadion. (niet in planning uitgewerkt)	02-12-2019	02-06-2022
2	Geen RvS procedure bestemmingsplan Noorderhelling wel RvS bestemmingsplan Feyenoord City en 6 maanden tijdswinst ruwbouw Stadion. (niet in planning uitgewerkt)	05-06-2020	05-01-2023
3	Geen RvS procedure bestemmingsplan Noorderhelling wel RvS bestemmingsplan Feyenoord City	05-06-2020	05-06-2023
4	Wel RvS procedure bestemmingsplan Noorderhelling	Q3 2020	Q3 2023
5	Financial Close Grex (bestemmingsplan in werking = start uitvoering bouwplan Noorderhelling)	Q3 2021	Q3 2024
6	Mogelijke onteigeningsscenario's: Onteigeningvonnissen ingeschreven in kadaster	Q4 2021	Q4 2024
7	Onteigeningvonnissen ingeschreven in kadaster na cassatie	Q4 2022	Q4 2025

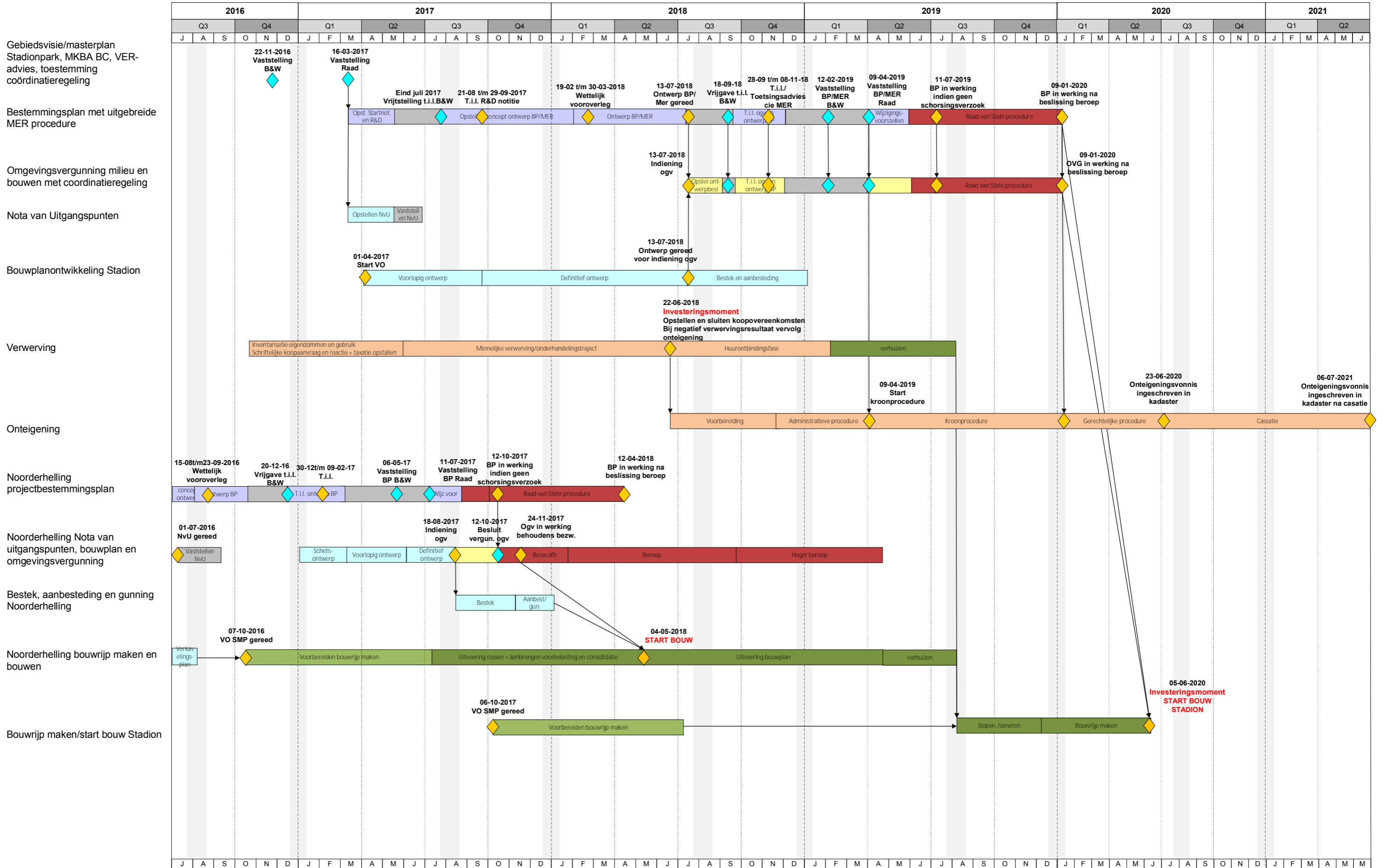
Feyenoord City met coördinatie-regeling



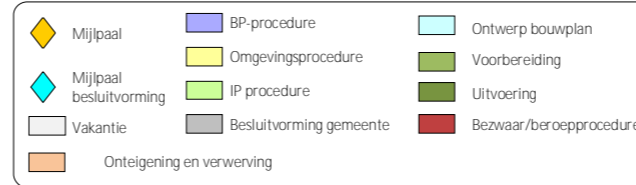
Projectleider:	Gebied: IJsselmonde
Planner: G. van t Westeinde	Project: Feyenoord City
Datum: 08-11-2016	Versie:

Bijlage bij notitie "planning Feyenoord City 16-11-2016"

Aan deze planning kunnen geen rechten worden ontleend!



Feyenoord City met coördinatie-regeling, diverse start bouw momenten



Projectleider:	Gebied: IJsselmonde
Planner: G. van t Westeinde	Project: Feyenoord City
Datum: 08-11-2016	Versie:
Bijlage bij notitie "planning Feyenoord City 16-11-2016"	

Aan deze planning kunnen geen rechten worden ontleend!

