



Datum : 23 januari 2020

Betreft : Notitie parkeren

Aanleiding

Deze notitie dient ter nadere onderbouwing van het aantal parkeerplaatsen zoals beschreven in het bestemmingsplan Feyenoord City alsmede voor de te verlenen omgevingsvergunning voor het nieuwe stadion. In het bestemmingsplan wordt onderscheid gemaakt tussen a) het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Feyenoord City, waarvoor de parkeernormen zijn gehanteerd conform het gemeentelijk parkeerbeleid en b) het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de stadionontwikkeling, waarvoor is verwezen naar het Mobiliteitsplan Feyenoord City. De notitie richt zich op de nadere onderbouwing van b) het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de stadionontwikkeling.

Doel

Deze nadere onderbouwing toont aan dat:

1. het aantal parkeerplaatsen als opgenomen in de regels van het bestemmingsplan verantwoord is.
2. voor alle afzonderlijke modaliteiten vaststaat dat deze per datum van ingebruikname van het nieuwe stadion gereed zijn en/of functioneren, waarbij per onderdeel van de uitvoering geldt dat:
 - deze planologisch geborgd is;
 - deze financieel uitvoerbaar en tijdig gereed is;
 - privaatrechtelijke medewerking, voor zover nodig, geborgd is.
3. De beoogde modal shift wordt ondersteund met flankerend beleid, doordat:
 - per datum van ingebruikname van het nieuwe stadion een systeem van all-in tickets in gebruik is genomen, waardoor vanzelfsprekend wordt dat bezoekers van het stadion een keuze in mobiliteit maken; en
 - invoering van betaald parkeren in omliggende wijken, daar waar wenselijk, samen met vertegenwoordigers in gebiedscommissies en wijkraden is afgewogen.

Maatregelen

Voor onderstaande onderdelen van het Mobiliteitsplan Feyenoord City is in een nadere onderbouwing voorzien.

Parkeerbalans: normatieve invulling

Om het aantal en de spreiding van parkeervoorzieningen te bepalen is in eerste plaats aansluiting gezocht bij CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen' (december 2018) naast de Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets (maart 2018) van de gemeente Rotterdam. Deze laatste heeft voor dit type voorziening geen norm benoemd. De CROW-publicatie voorziet wél in parkeerkencijfers voor de functie 'stadion'. Gehanteerd is het kencijfer voor een stadion in 'sterk stedelijk gebied', gepositioneerd in 'de schil van het centrum' passend bij de gebiedsindeling conform de Beleidsregeling parkeernormen auto en fiets. In dergelijke



gevallen wordt een parkeerkencijfer gehanteerd met een bandbreedte van minimaal 0,04 tot maximaal 0,2 parkeerplaatsen per zitplaats. Voor een stadion met een capaciteit van 63.000 zitplaatsen komt dit neer op minimaal 2.520 en maximaal 12.600 parkeerplaatsen. Vanuit het oogpunt dat een verkeersaantrekkende werking onwenselijk is i.c.m. (leef)milieu is gekozen voor de ondergrens van deze bandbreedte, te realiseren binnen het plangebied. Bij elkaar opgeteld worden er binnen en buiten het plangebied aantallen parkeerplaatsen gehanteerd die passen bij de bovengrens van de bandbreedte.

Gelet op de locatiemarkers van het nieuwe stadion, waaronder de beoogde stedelijkheid van het gebied, de uitvoering van het Mobiliteitsplan (waaronder invulling van de parkeerplaatsen 'op afstand' en inzet op alternatieve vervoerswijzen) en het verderop in deze notitie beschreven flankerend beleid, wordt het minimale parkeerkencijfer van 0,04 parkeerplaatsen per zitplaats realistisch en aanvaardbaar geacht, hetgeen een parkeeropgave binnen het plangebied van minimaal 2.520 parkeerplaatsen oplevert, tijdens wedstrijden en evenementen exclusief beschikbaar voor het stadion.

Bij opening van het nieuwe stadion zijn er parkeervoorzieningen met een totaal van minimaal 10.000 parkeerplaatsen exclusief beschikbaar voor bezoekers van het stadion. De gemeente heeft dit als randvoorwaarde opgenomen in de Position Paper. Deze parkeervoorzieningen liggen echter niet allemaal in het plangebied.

Parkeerbilans: Mobiliteitsplan en mobiliteitsovereenkomst

In de omgeving van het nieuwe stadion zijn op loopafstand (2^e schil) en 'op afstand' (3^e schil) diverse parkeervoorzieningen eveneens exclusief beschikbaar voor wedstrijden en evenementen in het nieuwe stadion. Het betreft in de 2^e en 3^e schil gezamenlijk minimaal 7.480 parkeerplaatsen waarmee invulling wordt gegeven aan de in de gemeenteraad vastgestelde voorwaarde (Position Paper, 2017). De geschiktheid van parkeervoorzieningen op loopafstand is bepaald op basis van de afstanden die bezoekers in de huidige situatie vanaf parkeerplekken in omliggende wijken lopend afleggen. De parkeervoorzieningen 'op afstand' zijn veelal gesitueerd aan de stadsranden, die in de meeste gevallen met openbaar vervoer (ov)-verbindingen zijn ontsloten naar en van het nieuwe stadion. Wanneer geen ov-verbinding voorhanden is, worden pendelbussen ingezet. Deze benadering past in het vigerende gemeentelijke (parkeer)beleid, waarin enerzijds wordt ingezet op een mobiliteitstransitie (het terugdringen van autogebruik) en anderzijds naar 'parkeren op afstand' en tot slot op 'slim dubbelgebruik'.

Voorts is er in de gemeenteraad besloten (amendement 'Plus parkeren' en toelichting hierop, 11 mei 2017) om 2.500 extra parkeerplaatsen op te nemen in de 2^e schil en/of 'op afstand' voor het geval er sprake is van een tegenvallende 'modal shift' (verschuiving van vervoer met de auto naar andere vervoersmiddelen zoals openbaar vervoer en fiets). In totaal is er dus een parkeeropgave van 12.500 parkeerplaatsen in de 1^e en 2^e schil en 'op afstand', wat neerkomt op ca. 0,2 parkeerplaatsen per zitplaats conform de bovengrens van de bandbreedte van het CROW-kencijfer.

In september 2018 hebben gemeente Rotterdam en Stadion Feijenoord N.V. een mobiliteitsovereenkomst gesloten, de Basisovereenkomst mobiliteit Feyenoord City. Hierin is een voorlopige parkeerbilans opgenomen, als onderdeel van de totale beoogde modal split



(optimalisatie van de spreiding van bezoekers over de verschillende vervoerwijzen), waarin specifiek voor de 1^e en 2^e schil rond en 'op afstand' van het stadion is aangegeven van welke parkeervoorzieningen gebruik zal worden gemaakt. In onderstaande tabellen zijn de beoogde modal split (tabel 1) en het parkeeraanbod (tabel 2) uit de mobiliteitsovereenkomst overgenomen.

Hieruit blijkt dat in de 1^e en 2^e schil en 'op afstand' gezamenlijk minimaal 10.000 parkeerplekken exclusief voor wedstrijden en evenementen beschikbaar zijn en hierbovenop een extra 'terugvaloptie' van aanvullend 2.500 parkeerplekken wordt gehanteerd voor het geval het gebruik van alternatieve modaliteiten in de praktijk tegenvalt. De aantallen in tabel 2 tellen zelfs op tot 12.900 parkeerplaatsen.

Tabel 1: verdeling bezoekers over vervoerswijzen en tijdstip van reizen, per mijlpaal

In aantallen personen	Uitgangs- situatie	Mijlpaal 2018	Mijlpaal 2019	Mijlpaal 2020	Mijlpaal 2021	Mijlpaal 2022	Mijlpaal 2023
Totale capaciteit	48.000	48.000	48.000	48.000	48.000	48.000	63.000
Langzaam verkeer							
Voetgangers	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.500
Fietsers	2.000	2.500	3.000	3.000	3.000	3.000	5.000
Openbaar vervoer							
Trein	7.000	7.000	7.000	7.000	7.500	8.000	11.000
Tram	3.000	3.000	3.000	3.500	4.000	4.000	5.000
Vervoer over water	-	-	500	1.000	1.000	1.000	1.500
Georganiseerd vervoer							
Bus thuis supporters (ca. 35 personen per bus)	300	800	1.300	2.300	2.800	4.200	10.000
Bus uitsupporters (ca. 50 personen per bus)	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	2.000
Parkeren							
Parkeren 1 ^e schil	6.500	6.875	7.625	7.000	7.000	7.000	6.250
Parkeren 2 ^e schil	2.500	750	750	750	750	750	3.750
Parkeren op afstand (incl. ov-pendel)	2.500	6.250	8.250	10.750	10.750	11.500	16.000
Modal split							
Totaal wenselijke vervoerskeuze	27.300	30.675	34.925	38.800	40.300	42.950	63.000
Toename t.o.v. uitgangssituatie	-	3.375	7.625	11.500	13.000	15.650	35.700
Parkeren in de wijken							
Ongereguleerd 1 ^e schil	2.500	-	-	-	-	-	-
Ongereguleerd 2 ^e schil	18.200	17.325	13.075	9.200	7.700	5.050	-
Peak shaving							
Peak shaving (vertrek na 1 uur)	4.000	5.000	5.500	6.000	6.000	6.500	12.600
Toename t.o.v. uitgangssituatie	-	1.000	1.500	2.000	2.000	2.500	8.600



Tabel 2: uitsplitsing bezoekers per auto over parkeerplaatsen (afgerond op honderdtallen)

In aantallen parkeerplekken (2,5 personen per auto)	Uitgangs- situatie	Mijlpaal 2018	Mijlpaal 2019	Mijlpaal 2020	Mijlpaal 2021	Mijlpaal 2022	Mijlpaal 2023
Parkeren							
P Parkeren 1 ^e schil	2.600	2.750	3.050	2.800	2.800	2.800	2.500
P1, P234, P78	1.200	1.200	1.200	1.100	1.100	1.100	800
P5C	550	550	550				
Verandagarage (P5G)	300	600	600	600	600	600	600
Noorderhelling (P6)	550		300	300	300	300	(2 ^e schil)
P Vervat*		400	400	400	400	400	(2 ^e schil)
Mediamarkt Colosseumweg							100
Olympiaweg				400	400	400	(2 ^e schil)
Nieuwe stadion en Strip							1.000
P Parkeren 2 ^e schil	1.000	300	300	300	300	300	1.500
Noorderhelling (P6)							300
P Vervat*							400
Olympiaweg-Sportcampus							400
P234, zuidelijk deel							300
Garages omgeving	1.000	300	300	300	300	300	100
P Parkeren op afstand	1.000	2.500	3.300	4.300	4.300	4.600	6.400
P+R plus tramhaltes	700	500	500	500	500	500	500
Beverwaard (dak, euro2000)	300	1.500	1.500	2.000	2.000	2.000	2.000
Ahoy (plus reserve: Ikea)*		500	500	500	500	500	500
Rivium*			500	500	500	500	500
Kralingse Zoom			300	300	300	300	300
Erasmus Universiteit				500	500	500	500
Reijerwaard*						200	200
Carnisseveste*						100	100
Maasstad Lombardijen*							500
Barendrecht*							500
Overige locaties*							800
P Terugvaloptie							2.500

* Privaatrechtelijk geëxploiteerde parkeervoorzieningen.

Voor zover dit door de gemeente geëxploiteerde parkeervoorzieningen betreft, staat de gemeente garant voor het exclusieve gebruik op betreffende dagen door Stadion Feijenoord N.V. en via haar organisatoren van wedstrijden en evenementen waaronder Feyenoord en KNVB. Hierover worden afspraken vastgelegd met betrokken gemeentelijke afdelingen, zoals dit voor wedstrijden en evenementen in De Kuip nu al gewoonlijk is. Voor zover het privaatrechtelijk geëxploiteerde parkeervoorzieningen zijn, zal Stadion Feijenoord hiervoor vooruitlopend op de ingebruikname van het stadion overeenkomsten sluiten met de betreffende eigenaren.



Openbaar vervoer (tram en pendelbus)

Het parkeren op afstand (3^e schil) is gekoppeld aan locaties van waaruit met tramvervoer dan wel pendelbussen de laatste kilometers worden afgelegd. Berekeningen van RET tonen aan dat de capaciteit, frequentie en snelheid van tramvervoer met de beoogde infrastructurele wijzigingen hierop voldoende is toegerust. Stadion Feijenoord heeft daarnaast goede ervaringen opgedaan met pendelbusvervoer vanaf de locatie Ahoy. Hiervoor zijn routes aangewezen en locaties voor haltering afgestemd en in het Mobiliteitsplan inzichtelijk gemaakt.

Om de infrastructuur van het openbaar vervoer (inclusief pendelvervoer) aan te passen aan de vervoersvraag is een ruimtelijke inpassing nodig. Het betreft de volgende maatregelen die in het Mobiliteitsplan Feyenoord City zijn opgenomen:

- Aanleg steiger Piet Smitkade;
- Aanleg keerlus Wilhelminaplein;
- Aanleg tramhalte Laan op Zuid;
- Aanleg busparkeervoorzieningen nabij het stadion.

Er zijn hiervoor buiten het plangebied van Feyenoord City geen separate bestemmingsplannen of vergunningen benodigd, dat blijkt uit de uitwerking van de maatregelen. De beoogde maatregelen passen in de ter plaatse vigerende bestemmingsplannen of worden meegenomen in het bestemmingsplan Feyenoord City. Voor alle inpassingen zijn schetstekeningen uit de planuitwerkingsfase beschikbaar en worden tijdig inrichtingsplannen opgesteld. Hiermee wordt mede invulling gegeven aan de uitgangspunten in het voorkeursalternatief in de MER.

Fiets

In het Mobiliteitsplan is gekozen om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de belangrijke fietsroutes in Rotterdam Zuid teneinde de bereikbaarheid van fietsenstallingen (minimaal 5.000 plekken bij opening stadion) te borgen. Reeds in de aanloop naar de opening van het nieuwe stadion worden tijdelijke fietsvoorzieningen langs de Stadionweg en de Olympiaweg in gebruik genomen om de gedragsverandering in de richting van meer fietsgebruik te stimuleren. Buiten het plangebied zijn geen aanpassingen aan fietsroutes voorzien.

Planologische borging

Er zijn buiten het plangebied van Feyenoord City geen separate bestemmingsplannen of vergunningen benodigd. Voor alle fysieke ingrepen zijn planteams opgestart en worden inrichtingsplannen opgesteld conform het binnen de gemeente gebruikelijke buitenruimteproces. In het kader van participatie wordt daarbij advies ingewonnen bij gebiedscommissies.

Financiën en planning

In de mobiliteitsovereenkomst tussen gemeente Rotterdam en Stadion Feijenoord is een tijdspad afgesproken waarin is bepaald welke maatregelen conform het Mobiliteitsplan op welk moment vooruitlopend op de opening van een nieuw stadion worden uitgevoerd. Tevens worden de beoogde mobiliteitseffecten en -doelen gemonitord, waarbij de wijze van monitoring tevens in de overeenkomst is bepaald. Een jaarlijks te actualiseren actieplan voorziet in het uitvoeren van de maatregelen en het bijsturen wanneer dit uit de monitoring nodig blijkt. Deze



bijsturing kan bestaan uit het versnellen of verbreden van de aanpak opdat de mobiliteitseffecten en -doelen alsnog worden behaald. Maatregelen die voor rekening komen van Stadion Feijenoord en gelieerde partijen worden financieel geborgd in de grondexploitatie en business case van het stadion. Het betreft zowel fysieke ingrepen als investeringen in het gebruik hiervan, waaronder kosten voor de inhuur van parkeervoorzieningen en het vervoer met bus, tram, trein of over het water en de communicatie hierover. Maatregelen die voor rekening komen van de gemeente zijn geborgd middels een in de Voorjaarsnota 2017 gereserveerd investeringsbudget. Dit investeringsbudget is gebaseerd op ramingen van alle benodigde fysieke ingrepen en andersoortige maatregelen en een onzekerheidsreserve welke optellen tot € 37 miljoen (prijspeil 2016). Voor de uitvoering van alle fysieke maatregelen in het Mobiliteitsplan is een integrale planning opgesteld, waarin rekening is gehouden met raakvlakken zoals het maatregelenpakket van Stadion Feijenoord in het kader van gedragsverandering en randvoorwaarden vanuit stedelijke bereikbaarheid. De uitvoering van alle maatregelen is voorzien voorafgaand aan de opening van het nieuwe stadion.

Borging privaatrechtelijke medewerking

Voor de borging van privaatrechtelijke medewerking om het Mobiliteitsplan ten uitvoer te brengen worden tijdig de volgende overeenkomsten gesloten:

- Vervoersovereenkomsten met RET (tram), NS (trein) en maatschappijen die het vervoer over water en georganiseerd busvervoer verzorgen, onderdeel van deze door Stadion Feijenoord te sluiten overeenkomsten is de garantie van voldoende capaciteit qua infrastructuur, materieel en personeel;
- Door Stadion Feijenoord te sluiten overeenkomsten met parkeerexploitanten, anders dan de gemeente Rotterdam, waarin het exclusieve gebruik bij wedstrijden en evenementen voor het benodigde aantal parkeerplekken is vastgelegd;

De borging van privaatrechtelijke medewerking middels overeenkomsten zal voor in gebruikname van het stadion gereed zijn.

Flankerend beleid

Onder het flankerend beleid worden de verkoop van mobiliteitstickets en de mogelijkheid tot het uitrollen van betaald parkeren verstaan.

All-in tickets

Een nieuw ticketingsysteem voor verkoop van toegangskarten inclusief de gelijktijdige mogelijkheid een mobiliteitsticket (parkeren, openbaar vervoer, georganiseerd busvervoer en fiets) aan te schaffen is in ontwikkeling. Het systeem wordt gefaseerd ingevoerd vanaf het seizoen 2019-2020, wat ruim op tijd is voor de opening van een nieuw stadion. Parkeerkaarten en kaarten voor het georganiseerd busvervoer worden reeds in het seizoen 2019-2020 aangeboden. Het openbaar vervoer en de fiets zullen hier tijdig aan worden toegevoegd.

Parkeerregimes omliggende wijken

In de externe toets van 3 april 2017 door adviesbureau Goudappel Coffeng wordt geadviseerd een aanpak te ontwikkelen om parkeeroverlast in de wijken rondom het stadion tegen te gaan en wordt een voorschot genomen op hiertoe beschikbare instrumenten, te weten: het wijzigen van parkeerregime in omliggende wijken en het afsluiten van wijken voor bezoekers per auto. Conform het gemeentelijk parkeerbeleid wordt voorkeur gegeven aan het uitrollen van betaald parkeren, waarbij de mogelijkheid ontstaat om per wijk maatwerk te bespreken, zoals het



opleggen van een parkeerduurbepering of het hanteren van een evenemententarif. Daarmee is er sprake van een dubbele inzet, enerzijds op een goede spreiding van bezoekers over alternatieve modaliteiten alsmede de verkoop van mobiliteitstickets, anderzijds op het beperken van parkeerproblematiek in de wijken door middel van het onaantrekkelijk maken van parkeren op niet wenselijke parkeerplekken in deze wijken.

Conclusie

Met inachtneming van de uitvoering van het Mobiliteitsplan Feyenoord City, is het gerechtvaardigd om voor het stadion uit te gaan van een parkeernorm van 0,04 (conform publicatie CROW) die uitkomt op een parkeereis van 2.520 parkeerplaatsen. In combinatie met de aanwezigheid van goede OV-verbindingen, fietsroutes met voldoende fietsparkeerplaatsen en parkeren op afstand, is het gerechtvaardigd om in het plangebied te volstaan met 2.520 parkeerplaatsen voor het stadion. Met behulp van het ticketingsysteem worden bezoekers ertoe bewogen tijdig een keuze voor het gebruik van mobiliteit te maken. Het flankerend beleid helpt bezoekers ertoe te bewegen een alternatieve vervoerswijze te kiezen wanneer zij een kaartje hebben gekocht zonder parkeermogelijkheid voor de auto. Hiermee wordt enerzijds geborgd dat bezoekers van het stadion op een wenselijke manier het stadion kunnen bereiken maar wordt de verkeersaantrekkende werking van de bezoekersstromen beperkt opdat een goed woon- en leefklimaat in het plangebied wordt gecreëerd.