

STADION FEYENOORD

ALTERNATIEVENVERGELIJKING

*Een vergelijkend onderzoek van twee
renovatieplannen en een nieuwbouwplan*



In opdracht van **Feyenoord Rotterdam N.V.**
Datum **14-4-2022**
Versie **DEFINITIEF**

**DREES &
SOMMER**

Drees & Sommer Netherlands B.V.
Rivium Quadrant 211
2909 LC Capelle aan den IJssel
Nederland

Inhoud

Het rapport in vogelvlucht	5
1 Inleiding en onderzoeksanpak	15
1.1 Aanleiding	15
1.2 Onderzoeksanpak	15
1.3 Onderzoeksverificatie door Fakton	17
2 Kenmerken van de drie plannen	19
2.1 FFC	19
2.2 DMK	19
2.3 Nieuwbouw aan de Maas	20
2.4 Facts & figures	22
3 Vergelijking kwalitatieve criteria	24
3.1 Passend in de ruimtelijke ordening	24
3.2 Planning	27
3.3 Parkeren	28
3.4 Maatschappelijke meerwaarde	30
3.5 Toonaangevend stadion	31
3.6 Veilig stadion	32
3.7 Duurzaam stadion	36
3.8 Comfortabel voor alle gebruikers	38
3.9 Bezoekers van wedstrijden en evenementen optimaal faciliteren	42
3.10 Top horecalocatie	44
3.11 Goede ondersteunende functies en voorzieningen	45
3.12 Seatingplan	45
3.13 Stadion moet langjarig (inter)nationaal geschikt en competitief blijven	47
3.14 Bijdragen aan sportieve doelstellingen van Feyenoord	48
3.15 Supportersonderzoek	49
4 Kwantitatieve vergelijking	52
4.1 Uitgangspunten voor vergelijking	52
4.2 Overzicht bouw- en stichtingskosten	53
4.3 Toelichting op de bouw- en stichtingskosten	54

4.3.1	Bouwkosten	54
4.3.2	Bijkomende kosten	54
4.3.3	Onvoorzien	55
4.3.4	Financiering	56
4.3.5	Optioneel Data/IT-campus	56
4.4	<i>Extra kosten en risico's</i>	56
4.5	<i>Onderhoudskosten</i>	57
BIJLAGEN		59
Bijlage A – Notitie RO Gemeente Rotterdam - Ruimtelijke procedure renovatie Kuip		59
Bijlage B – Gemeentelijke analyse gebiedsontwikkeling en mobiliteit		60

Eindrapport in vogelvlucht

Het rapport in vogelvlucht

In opdracht van Feyenoord N.V. (hierna: 'Feyenoord') is een alternatievenvergelijking uitgevoerd van mogelijke toekomstplannen voor het stadion van Feyenoord. In deze vergelijking zijn drie plannen onderzocht: het renovatieplan FFC (Feyenoord Founders Consortium) uit 2014, het renovatieplan DMK (De Moderne Kuip) uit 2020 en het nieuwbouwplan Nieuwbouw aan de Maas uit 2021.

De drie plannen zijn op basis van twintig vooraf door Feyenoord vastgestelde kwalitatieve en kwantitatieve criteria vergeleken. De kwalitatieve criteria worden in deze samenvatting geclusterd onder drie hoofdthema's: Ruimtelijk, Gebruik en Financieel. De twintig criteria zijn niet uitputtend noch limitatief en bevatten invalshoeken om tot een integrale vergelijking en beoordeling door Feyenoord te komen. Als afbakening geldt dat de plannen enkel beoordeeld worden op wat binnen de fysieke contouren van het toekomstige stadion kan worden opgelost.

Er is een onderzoek naar supporterswensen uitgevoerd door Blauw Research. Daarnaast heeft FSV De Feijenoorder een enquête onder haar leden laten uitvoeren over de plannen voor een toekomstig stadion. De bepaling van de onderhoudskosten en een uitwerking van de business-cases van de plannen is door Feyenoord uitgevoerd, een toetsing van de financierbaarheid van de plannen door First Dutch Advisory / Catalyst Advisors.

In deze managementsamenvatting worden de hoofdconclusies behandeld over de mate waarin de alternatieven voldoen aan de gestelde criteria. Eerst worden de onderliggende toetsingseisen aangehaald, vervolgens in welke mate elk van de alternatieven voldoet aan de toetsingseisen om af te sluiten met een beoordeling van de mate waarin wordt voldaan aan het criterium. Ten behoeve van het ondersteunen van overzichtelijke oordeelsvorming en leesbaarheid is voor de alternatievenvergelijking gewerkt met de vier kleuren uit het onderstaande schema.

	Kleurendefinitie
Rood	Het plan voldoet <i>niet</i> aan het criterium.
Oranje	Het plan voldoet <i>nog niet</i> , maar <i>kan met aanpassingen</i> aan het criterium voldoen.
Geel	Het plan voldoet <i>in beperkte mate</i> aan het criterium en kan mogelijk volledig voldoen.
Groen	Het plan voldoet aan het criterium.

Op de volgende pagina is een totaaloverzicht te vinden van alternatievenvergelijking.

Overzicht alternatievenvergelijking

	Vergelijkingscriteria	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Kwalitatieve criteria	1. Ruimtelijke Ordening			
	2. Planning			
	3. Parkeren			
	4. Maatschappelijke meerwaarde			
	5. Toonaangevendheid			
	6. Veilig stadion			
	7. Duurzaam stadion			
	8. Comfortabel voor alle gebruikers			
	9. Bezoekers van wedstrijden en evenementen optimaal faciliteren			
	10. Top horecalocatie			
	11. Goede ondersteunende functies en voorzieningen			
	12. Seatingplan			
	13. Stadion moet langjarig (inter)nationaal geschikt en competitief blijven			
	14. Bijdragen aan sportieve doelstellingen van Feyenoord			

In de navolgende pagina's is de onderbouwing van de bovenstaande beoordeling te lezen.

I. Ruimtelijk

De uitvraag van Feyenoord was een stadion dat in de toekomst plaats moet bieden aan circa 63.000 bezoekers. De plannen FFC en DMK betreffen renovatieplannen van het huidige stadion “De Kuip” en het plan Nieuwbouw aan de Maas betreft een volledig nieuwgebouwd stadion op een locatie nabij het huidige stadion. Het FFC-plan voegt een derde ring toe aan het huidige stadion om de gewenste 63.000 bezoekers te faciliteren. Het plan neemt ook toevoegingen en verbeteringen van de ondersteunende faciliteiten en voorzieningen mee. Het DMK-plan voorziet óók in een derde ring alsmede aanvullende horecafaciliteiten en sanitaire voorzieningen. Daarnaast biedt het DMK-plan ruimte voor een extra programma in het stadion, worden de toeschouwersstoelen verbeterd en streeft het plan naar een integrale gebiedsontwikkeling rondom het stadion. Het plan Nieuwbouw aan de Maas voorziet in een ontwerp voor circa 63.000 bezoekers dat zoveel mogelijk is afgestemd op de meest actuele eisen die gesteld worden aan de bouw van een nieuw stadion. Het nieuwbouwplan is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Feyenoord City.

Ruimtelijke Ordening

Alle drie de plannen bevinden zich binnen het vigerende maar nog niet onherroepelijk geworden bestemmingsplan dat is opgesteld voor het plangebied Feyenoord City. De renovatieplannen FFC en DMK voldoen op dit moment niet aan dit vigerende bestemmingsplan. Ook wanneer het bestemmingsplan Feyenoord City vernietigd wordt en teruggevallen wordt op het vorige bestemmingsplan Olympus, zal voor de renovatieplannen een bestemmingsplanprocedure doorlopen moeten worden. Het plan Nieuwbouw aan de Maas voldoet aan het vigerende bestemmingsplan, met het risico dat dit bestemmingsplan nog niet de onherroepelijke status heeft en door de Raad van State vernietigd kan worden. Geconcludeerd kan worden dat de renovatieplannen op RO-gebied enkel na een bestemmingsplanprocedure voldoen en het nieuwbouwplan voldoet aan het vigerend bestemmingsplan, dat nog niet onherroepelijk is.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Ruimtelijke Ordening			

Planning

Ten behoeve van de planning is de doorlooptijd beoordeeld: de tijd vanaf het moment van besluitvorming tot en met oplevering op basis van de door partijen verstrekte plannen. Deze doorlooptijd is in de drie plannen nagenoeg vergelijkbaar. De renovatieplannen bevinden zich vroeg in de ontwerpfase, derhalve zullen deze plannen nog nader uitgewerkt moeten worden. Het nieuwbouwplan is verder uitgewerkt, wel loopt er een bezwaarprocedure bij de Raad van State ten aanzien van het bestemmingsplan Feyenoord City. De benodigde planologische procedures kunnen invloed hebben op de doorlooptijden van de plannen. Omdat aan het criterium planning geen concrete eis is gesteld, wordt volstaan met een constatering en vindt geen nadere beoordeling plaats.

Globale planning	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Planuitwerking en voorbereiding	ca. 2½ jaar	ca. 2½ jaar	ca. 1½ jaar
Bouwtijd	ca. 3 jaar	ca. 2½ jaar	ca. 3 jaar
Oplevering	ca. 2028	ca. 2028	ca. 2027

Parkeren

Voor autoparkeren geldt vanuit het programma van eisen voor nieuwbouw of renovatie dat er minimaal 750 plaatsen bij het stadion aanwezig dienen te zijn. Gemeente Rotterdam stelt dat bij een bezoekersaantal van 63.000 een minimum van 2.520 parkeerplaatsen in de directe omgeving van het stadion beschikbaar moet zijn. Naast de autoparkeerplaatsen dienen ook 5.000 fietsparkeerplekken beschikbaar te zijn. Het FFC-plan voldoet nog niet aan het criterium, maar met verdere uitwerking zou het wel mogelijk zijn te voldoen. Voor het DMK-plan geldt dat deze beperkt voldoet, de 750 parkeerplaatsen in het stadion zijn in de plannen niet verwerkt maar wel in de bouwkosten opgenomen. Het plan Nieuwbouw aan de Maas voldoet volledig aan het aantal gevraagde parkeerplaatsen.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Parkeren			

Maatschappelijke meerwaarde

Voor de maatschappelijke meerwaarde worden de vijf sociaaleconomische pijlers uit het investeringsmemorandum uit 2021 (ten behoeve van de studie naar nieuwbouw) als referentiekader gehanteerd: Club & Community, School & Wijk, Leren & Werken, Recreatie & Beleven en Innovatie & Ondernemerschap. Deze pijlers betreffen programmatische zaken die geen tot beperkte invloed hebben op het stadion in fysiek-ruimtelijke zin. De drie plannen kunnen waarschijnlijk alle drie aan dit criterium voldoen wanneer organisatorische veranderingen invulling krijgen. In deze alternatievenvergelijking is het criterium maatschappelijke meerwaarde niet beoordeeld en wordt volstaan met een constatering.

Toonaangevendheid

Het criterium toonaangevendheid kent een hoge mate van subjectiviteit. In deze vergelijking is dit aspect niet beoordeeld. De alternatievenvergelijking beperkt zich tot een objectieve beschrijving van specifieke karakteristieken van de verschillende plannen.

Veilig stadion

In alle drie de plannen is aandacht besteed aan veiligheid. De planvorming van het nieuwbouwplan is verder uitgewerkt met bijvoorbeeld onderzoeken naar externe veiligheid. In deze alternatievenvergelijking wordt aangenomen dat, om tot realisatie te komen, ook de renovatieplannen verder uitgewerkt zullen worden met het oog op het verkrijgen van de benodigde vergunningen. In de stichtingskosten is rekening gehouden met kosten voor nadere planuitwerking en onvoorziene kosten die hiervoor nodig kunnen zijn. De aanname is daarom dat voor realisatie alle drie de plannen uiteindelijk zullen moeten voldoen aan dit criterium. Het is aan-

nemelijk dat het nieuwbouwplan vanwege het relatief hoge uitwerkingsniveau en de doorlopen veiligheidsonderzoeken al voldoet aan dit criterium. De andere plannen kunnen hieraan waarschijnlijk voldoen met planaanpassingen in de nadere uitwerkingsfasen.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Veilig stadion			

Duurzaam stadion

Voor dit criterium wordt gekeken naar de sociale, economische en technische duurzaamheid en het gebruik, alsmede de levensduur van het stadionplan. De sociale duurzaamheid wordt beschouwd in het criterium “maatschappelijke meerwaarde”. De economische duurzaamheid komt terug in de criteria “langjarig internationaal competitief blijven” en “bijdrage aan sportieve doelstellingen”. Voor technische duurzaamheid worden oplossingen voor verwarming, koeling, drinkwater en energie beschouwd. De technische duurzaamheid krijgt in het FFC-plan in redelijke mate aandacht. In het DMK-plan is een beperkte uitwerking te vinden van de technische duurzaamheid. DMK heeft wel ambities benoemd, maar in de aangeleverde begrotingen zijn hier geen kosten voor opgenomen. Het nieuwbouwplan voldoet aan de actuele eisen en ambities die gesteld worden op het gebied van technische duurzaamheid. Alle drie de plannen maken het stadion geschikt voor het organiseren en houden van evenementen. Voor het bestaande stadion stelt het TNO-onderzoek dat “De Kuip” nog een minimale levensduur heeft van 50 jaar vanaf 2005. Dit geldt als relevant voor de twee renovatieplannen. Voor het nieuwbouwplan wordt aangenomen dat de levensduur vanaf moment van oplevering minimaal 50 jaar zal zijn. Zowel het FFC als het DMK plan hebben verdere uitwerking nodig om aan het criterium te voldoen. Het nieuwbouw stadion voldoet reeds aan dit criterium.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Duurzaam stadion			

II. Gebruik

Comfortabel voor alle gebruikers

Voor het subcriterium comfortabel gebruik is gekeken naar de toegankelijkheid van de horecavoorzieningen en sanitaire faciliteiten en de mogelijkheid om het stadion overdekt te kunnen betreden. De plannen van FFC en DMK hebben voor de horecavoorzieningen en sanitaire faciliteiten nadere uitwerking nodig qua aantallen en metrages. Omdat zowel het plan van FFC als het plan van DMK op het bestaande stadion zijn gebaseerd, blijven zowel horizontale als verticale bewegingen benodigd om de genoemde faciliteiten te bereiken. Dit wordt als niet-effectieve routing beschouwd. In vergelijking met het nieuwbouwplan is dit een verschil, waarbij achter elke ring een omloop met horecavoorzieningen en sanitaire faciliteiten is te vinden. De beide renovatieplannen hebben niet dezelfde uitgebreide horecavoorzieningen in elke ring. Aan de eis dat stadionbezoekers het terrein overdekt moeten kunnen betreden voldoen alle drie de plannen. Gesteld kan worden dat de aansluiting van het FFC- en DMK-plan op dit punt beperkt aan het criterium voldoen. Het nieuwbouwplan voldoet al aan dit criterium.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Comfortabel voor alle gebruikers			

Bezoekers van wedstrijden en evenementen optimaal faciliteren

Om het optimale stadionbezoek te faciliteren zijn de mobiliteitsplannen van de drie plannen beschouwd, ook al vallen deze grotendeels buiten de scope van het stadion. Het FFC-plan kent kruisende stromen van verschillende modaliteiten in de omgeving. Het mobiliteitsplan van het DMK-plan behoeft nadere uitwerking en is daarom niet goed te beoordelen. De mobiliteitsopgave is hiermee in zowel het FFC- en DMK-plan onvoldoende opgelost. Het mobiliteitsplan van het plan Nieuwbouw aan de Maas voldoet aan dit criterium. Ten aanzien van de toegang wordt in het FFC-plan rekening gehouden met 80 toegangspoorten, in de DMK-plan met 30 toegangspoorten en in het nieuwbouwplan met 140 toegangspoorten. Om te kunnen voldoen aan het criterium bezoekers van wedstrijden en evenementen optimaal te faciliteren zullen er in zowel het FFC-plan als het DMK-plan aanpassingen nodig zijn. Het nieuwbouwplan voldoet aan dit criterium.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Bezoekers van wedstrijden en evenementen optimaal faciliteren			

Top horecalocatie

Voor dit criterium is gekeken naar de horeca die buiten voetbaldagen exploiteerbaar is voor dagelijks gebruik en de potentie die de locatie biedt.. In zowel het FFC- en DMK-plan wordt horeca toegevoegd, maar is niet nader uitgewerkt hoe deze in dagelijks gebruik voorzien. Het nieuwbouwplan is nader uitgewerkt en biedt een flexibel horecaconcept en horecavoorzieningen in de vorm van restaurants die voor dagelijks gebruik geschikt zijn. Het FFC voldoet nog niet aan dit criterium en het DMK-plan voldoen in beperkte mate aan dit criterium. Het nieuwbouwplan voldoet volledig aan dit criterium.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Top horecalocatie			

Goede ondersteunende functies en voorzieningen

Bij dit criterium is gekeken naar het toevoegen van ondersteunende functies en voorzieningen voor dagelijks gebruik zoals horecavoorzieningen voor dagelijks gebruik, een museum, fanshop en commerciële ruimte. Zoals onder het vorige criterium benoemd wordt in de plannen in verschillende mate een toevoeging van horecafaciliteiten voorzien. De invulling van de commerciële ruimte in het plan van DMK is nog ongedefinieerd. In alle drie de plannen zijn voorzieningen opgenomen als een museum en een fanshop. In het nieuwbouwplan is een horecapaviljoen opgenomen, mede met als doel om de peakshaving te managen. In de plannen van FFC en DMK is geen vergelijkbare oplossing opgenomen, maar deze oplossing is wel in de stichtingskosten meegenomen. Hierdoor voldoen de plannen van FFC en DMK in beperkte mate aan het

criterium. Het nieuwbouwplan voldoet aan dit criterium.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Goede ondersteunende functies en voorzieningen			

Seatingplan

Voor het criterium seatingplan is gekeken naar het aantal zitplaatsen en de gestelde eisen qua zitbreedte en –diepte. Alle drie de plannen voldoen aan het minimum aantal zitplaatsen en de gestelde eisen voor zitbreedte en -diepte. De beide renovatieplannen voldoen niet aan de gestelde eis qua beenruimte omdat hier constructieve aanpassingen voor benodigd zijn. Echter, deze eis zou niet gesteld zijn wanneer een renovatieplan het vertrekpunt was, daarom beoordelen wij dit niet als discriminerend subcriterium. In deze alternatievenvergelijking wordt daarom aangenomen dat het seatingplan in alle drie de plannen aan dit criterium voldoet.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Seatingplan			

Stadion moet langjarig (inter)nationaal geschikt en competitief blijven

Voor dit criterium wordt de aansluiting van de plannen op drie UEFA-eisen beschouwd. Deze eisen zijn de minimale breedte van de zitplaatsen, de aanwezigheid van ruimtes voor persconferenties en de aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen voor UEFA- en UCL-partners in het stadion tijdens Europese voetbalwedstrijden. Daarnaast wordt de mogelijkheid tot doorweekse evenementen in het stadion beschouwd. De FFC- en DMK-plannen voldoen aan de UEFA-eisen voor wat betreft de zitbreedte en de ruimte voor persconferenties, maar niet aan de UEFA-parkeereis in het stadion. Het DMK-plan biedt in het mobiliteitsplan aanknopingspunten om op het gebied van parkeren wel tot een mogelijk voor de UEFA acceptabele oplossing te komen. Het nieuwbouwplan voldoet aan de drie genoemde UEFA-eisen. De mogelijkheden tot het doorweekse organiseren van evenementen zijn in hoge mate uitgewerkt in het plan van DMK en Nieuwbouw aan de Maas en in mindere mate in het FFC-plan. Daardoor sluit het FFC-plan slechts na aanpassingen aan bij dit criterium, voldoet het DMK plan in beperkte mate en voldoet het nieuwbouwplan volledig aan dit criterium.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Stadion moet langjarig (inter)nationaal geschikt en competitief blijven			

Bijdragen aan sportieve doelstellingen van Feyenoord

Voor dit criterium gelden als subcriteria het primair faciliteren van de voetbalwedstrijden en de aansluiting op de UEFA-eisen om Europees voetbal te kunnen organiseren. Alle drie de plannen voldoen waar het gaat om het primair faciliteren van voetbalwedstrijden. De beoordeling van het conformeren aan UEFA-eisen wordt behandeld onder het criterium 'Stadion moet langjarig (inter) nationaal geschikt en competitief blijven'. Alle drie de plannen voldoen in kwalitatieve

zin aan dit criterium. De financiële bijdrage van de drie plannen komt terug in de businesscase berekening.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Bijdragen aan sportieve doelstellingen van Feyenoord			

Supportersonderzoek

Voor het beschouwen van de supporterswensen is gebruik gemaakt van het onderzoek dat Blauw Research in opdracht van Feyenoord heeft uitgevoerd en waar 16.277 respondenten aan deel hebben genomen. Een belangrijke constatering is dat dé supporter niet bestaat. Verschillende supportersgroepen vinden verschillende zaken belangrijk. Ondanks de doelgroepenverscheidenheid gelden voor alle groepen de volgende vijf meest belangrijke onderwerpen voor het stadion:

- Sfeer;
- Veiligheid;
- Plek in het stadion;
- Prijs;
- Bereikbaarheid.

Geconcludeerd kan worden dat de in de alternatievenvergelijking gehanteerde kwalitatieve criteria en het hieraan ten grondslag liggende “programma van eisen”, de supporterswensen voldoende afdekken. Voor het onderdeel “prijs” wordt verwezen naar de kwantitatieve criteria.

Onderzoek Feyenoord Supportersvereniging

Naast het onderzoek door Blauw Research heeft de Feyenoord Supportersvereniging (FSV) De Feijenoorder zelfstandig en op eigen initiatief een onderzoek gedaan waar 3.397 respondenten aan hebben meegedaan. Voor zover relevant voor de alternatievenvergelijking zijn de aanvullende inzichten die dit onderzoek verschaft hieronder weergegeven.

- Voor de voorkeur voor modernisering van De Kuip worden de unieke sfeer, de historie, de Feyenoord-identiteit en de iconische plek genoemd als motieven;
- Leden zijn bang dat de nieuwbouw Feyenoord te veel gaat kosten, wat zou kunnen leiden tot een negatieve impact op het spelersbudget;
- Leden die voorstander zijn van nieuwbouw hebben vooral strategische, praktische en commerciële motieven, zoals de groei van Feyenoord, toekomstgericht denken en internationaal competitief zijn. Daarnaast worden de beperkte levensduur van de gemoderniseerde Kuip genoemd en het voor meerdere doeleinden kunnen gebruiken van het stadion;
- Het stadionbezoek moet betaalbaar blijven voor iedereen;
- Goede zichtlijnen, hygiënisch sanitair en fanatieke supporters langs het veld vindt men ook belangrijk.

III. Financieel

Conform het stichtingskostenmodel dat Feyenoord hanteert voor het plan Nieuwbouw aan de Maas is een vergelijking gemaakt tussen de drie alternatieven op basis van prijspeil april 2022. Aangezien de plannen van FFC en DMK nog niet alle voorzieningen hebben opgenomen om te voldoen aan het programma van eisen en die ook relevant zijn voor de businesscase, zijn onderdelen van het nieuwbouwprogramma met bijbehorende bouwkosten overgenomen. Hierdoor nemen de bouwkosten en bijkomende kosten van de renovatieplannen FFC en DMK aanzienlijk toe, maar blijven lager dan de kosten van het nieuwbouwplan. Er is echter wel een onderscheid in de kwaliteit van de verschillende plannen. Dit komt tot uiting in de businesscasestudie van de drie plannen die door Feyenoord is gemaakt. Uit de workshop voor het DMK-plan samen met de gemeente Rotterdam is gebleken dat voor mogelijke oplossingen op het gebied van gebiedsvisie en mobiliteit er risico's en mogelijk extra kosten voor de FFC- en DMK-plannen zijn, die nu niet in de stichtingskosten zijn opgenomen. Ook is beperkte inkomstendering en het treffen van voorzieningen van toepassing voor de plannen van FFC en DMK. Dit risico raakt de cashflow en hier is een voorziening voor meegenomen in de financiering.

Rapportage alternatievenvergelijking stadion Feyenoord

1 Inleiding en onderzoeksaanpak

1.1 Aanleiding

In opdracht van Feyenoord N.V. heeft internationaal vastgoedadvies- en projectmanagement-bureau Drees & Sommer een vergelijkingsonderzoek verricht tussen varianten voor nieuwbouw van een stadion voor Feyenoord en renovatie van De Kuip. Het onderzoek is onderdeel van een bredere beschouwing door Feyenoord van het stadiondossier. De alternatievenvergelijking is bedoeld om een zo integraal mogelijk beeld te scheppen van de verschillen tussen de drie alternatieven als mogelijke plannen voor een toekomstig stadion voor Feyenoord.

De eerste variant die is beoordeeld betreft het renovatieplan van Feyenoord Founders Consortium uit 2014. De tweede variant is een renovatieplan genaamd De Moderne Kuip (DMK) uit 2017. Als derde variant is het nieuwbouwplan Nieuwbouw aan de Maas beschouwd. Binnen de plannen van DMK en de nieuwbouwvariant zijn ook plannen opgenomen voor bredere gebiedsontwikkeling. Deze vallen niet binnen de scope van dit onderzoek, maar aspecten van de gebiedsontwikkelingsplannen worden wel aangehaald in de alternatievenvergelijking. In het volgende hoofdstuk worden de plannen nader toegelicht.

1.2 Onderzoeksaanpak

1.2.1 Informatieverzameling

De alternatievenvergelijking is tot stand gekomen op basis van verkregen input en in samenwerking met verschillende betrokkenen. Er zijn gesprekken gevoerd met de initiatiefnemers van het DMK-plan, de projectgroep van Nieuwbouw aan de Maas en met Gemeente Rotterdam. Met de gemeente Rotterdam is een workshop gehouden waarin de gemeentelijke expertise op specifieke onderdelen is opgehaald, zoals op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, ruimtelijke ordening en diverse andere onderwerpen (zie bijlagen A & B). In de gesprekken met de verschillende partijen zijn ook uitwerkings- en verduidelijkingsvragen gesteld. Daarbij zijn er aanvullende sessies met het team van DMK georganiseerd. De hieruit verkregen informatie is in dit onderzoek verwerkt.

Voor het FFC-plan is alle voorhanden beschikbare informatie aangewend. Er is er echter geen team meer actief dat aan de planuitwerking van FFC werkt. Derhalve konden geen uitwerkings- of verduidelijkingsvragen gesteld worden over dit plan.

Voor input van de supporters is gebruik gemaakt van het marktonderzoek dat het Rotterdamse bureau Blauw Research heeft uitgevoerd. Daarnaast wordt een door FSV De Feijenoorder uitgevoerde enquête, die geen onderdeel uitmaakt van dit onderzoek, aangehaald.

De uitwerking van de businesscases van de plannen is door Feyenoord uitgevoerd. De toetsing van de financierbaarheid van de plannen is door First Dutch Advisory / Catalyst Advisors uitgevoerd. Deze alternatievenvergelijking benoemt de conclusies van de genoemde onderzoeken, welke als bijlage bij dit rapport zijn opgenomen.

1.2.2 Uitgangspunten alternatievenvergelijking

Feyenoord wil de drie genoemde plannen op twintig criteria getoetst hebben en heeft Drees & Sommer verzocht de alternatievenvergelijking te doen. De vergelijkingscriteria bestaan uit kwalitatieve en kwantitatieve punten die betrekking hebben op thema's als ruimtelijke (ontwerp) aspecten, gebruikaspecten en financiële aspecten. Deze criteria zijn als een vast gegeven gehanteerd in deze alternatievenvergelijking. Van de twintig criteria vielen er zeventien binnen de scope van Drees & Sommer. Voor het criterium "supporterswensen" wordt gebruik gemaakt van het onderzoek van Blauw Research. De drie resterende criteria "onderhoudskosten", "businesscase" en "financierbaarheid" zijn door Feyenoord en First Dutch Advisory / Catalyst Advisors beoordeeld en zijn geen onderdeel geweest van de opdracht aan Drees & Sommer. De twintig vergelijkingscriteria zijn tot stand gekomen op basis van het programma van eisen dat Feyenoord als uitgangspunt heeft gesteld voor een nieuw stadion, aspecten die relevant zijn voor stakeholders zoals de supporters en de gemeente Rotterdam, en financiële haalbaarheidsaspecten. Deze criteria zijn niet uitputtend, maar dekken wel de belangrijkste invalshoeken om tot een integrale vergelijking en oordeelsvorming te komen.

Onderstaand de twintig criteria waarop de drie planvarianten zijn vergeleken. Wanneer een andere partij dan Drees & Sommer een criterium onderzocht heeft, wordt dit erbij aangegeven.

Kwalitatieve criteria
1. Ruimtelijke Ordening 2. Planning 3. Parkeren 4. Maatschappelijke meerwaarde 5. Toonaangevendheid 6. Veilig stadion 7. Duurzaam stadion 8. Comfortabel voor alle gebruikers 9. Bezoekers van wedstrijden en evenementen optimaal faciliteren 10. Top horecalocatie 11. Goede ondersteunende functies en voorzieningen 12. Seatingplan 13. Stadion moet langjarig (inter)nationaal geschikt en competitief blijven 14. Bijdragen aan sportieve doelstellingen van Feyenoord 15. Supportersonderzoek (<i>Blauw Research</i>)
Kwantitatieve criteria
16. Verwachte bouwkosten 17. Verwachte stichtingskosten 18. Onderhoudskosten (<i>Feyenoord</i>) 19. Businesscase (<i>Feyenoord</i>) 20. Financierbaarheid (<i>First Dutch Advisory / Catalyst Advisors</i>)

Voor de vergelijking zijn de drie plannen getoetst aan door Feyenoord vastgestelde criteria die zijn gedestilleerd uit het programma van eisen voor de nieuwbouwvariant. Dit programma van eisen is in hoge mate van detail uitgewerkt en omvat de diverse aspecten van de actuele eisen

waar een stadion aan moet voldoen (zoals voetbaltechnische eisen, supporterswensen, UEFA- en FIFA-eisen, media-eisen en zakelijke eisen). Om de vergelijking van de varianten met de twintig criteria te maken, zijn sub criteria beschouwd. Deze zijn geselecteerd omdat ze meetbaar zijn en zo veel mogelijk een vergelijking voor alle drie de plannen mogelijk maakt.

Door het programma van eisen van de nieuwbouw als referentiekader te nemen, zou de nieuwbouwvariant beter op de vergelijkingscriteria kunnen aansluiten dan de renovatievarianten. Bij de keuze voor een renovatievariant daarentegen zou mogelijkerwijs een (op onderdelen) afwijkend programma van eisen zijn opgesteld. Het programma van eisen is nu opgesteld met als doel een toekomstbestending stadionontwerp te maken. Daarmee zouden veel eisen die zijn opgenomen in het programma van eisen van de nieuwbouw ook in een programma van eisen van een renovatievariant opgenomen zijn. Daar waar mogelijk is ook aangegeven hoe reëel het is om een renovatievariant aan eisen voor een nieuwbouwvariant te bespiegelen.

In de vergelijking is er tevens rekening mee gehouden dat ten tijde van de planvorming van de renovatievarianten het programma van eisen dat als referentiekader gehanteerd wordt nog niet beschikbaar was en dat mogelijk bij nadere planuitwerking beter voldaan kan worden aan de eisen. Omdat de plannen niet allemaal tot hetzelfde detailniveau zijn uitgewerkt en daarmee ook lastig zijn te vergelijken, beoordelen wij (op onderdelen) ook de potentie die de plannen kennen voor de nadere uitwerkingsfase. Dit houdt in dat wanneer een aspect niet volledig is uitgewerkt en onderbouwd in een van de plannen, de potentie wordt beschouwd om aan de (sub-)criteria te voldoen door planaanpassingen. Dit vertaalt zich uiteraard in de beoordeling van de varianten.

Ten behoeve van de vergelijkbaarheid en objectivering is gekozen om enkel kwalitatieve elementen te beschouwen die ook herleidbaar opgenomen zijn in de stichtingskosten. Wanneer een aspect niet wordt meegenomen in de kostenanalyse wordt dat aspect niet als positief beoordeeld in de batenanalyse.

Voor de kwantitatieve aspecten geldt dat de bouw- en stichtingskosten geactualiseerd zijn naar prijspeil heden voor de drie plannen. Voor het nieuwbouwplan is uitgegaan van het huidige plan en voorgestelde bezuinigingen. Kosten en baten waarvoor (ten behoeve van de vergelijkbaarheid) in de verschillende berekeningen aannames zijn gedaan, zijn in een apart logboek geregistreerd. Voor de uitwerking van de businesscase van de drie plannen is gebruik gemaakt van het businesscasemodel dat Feyenoord voor nieuwbouw heeft ontwikkeld. Het externe bureau First Dutch Advisory / Catalyst Advisors heeft de financierbaarheidstoetsing van de drie varianten verzorgd.

In de vergelijking is alleen gebruik gemaakt van de feitelijke informatie die beschikbaar is gesteld. Documenten met een overduidelijk commerciële of politieke strekking zijn buiten beschouwing gelaten. Daarnaast dient aangetekend te worden dat tijdens het onderzoeks- en verificatieproces nieuwe informatie beschikbaar is gesteld. Dat duidt erop dat verdere planontwikkeling plaatsvindt. Het kan zijn dat de verschillende brondocumenten tegenstrijdigheden kennen door deze verdere planontwikkeling. Als uitgangspunt geldt dat de meest recent aangeleverde informatie is gehanteerd voor deze alternatievenvergelijking.

1.3 Onderzoeksverificatie door Fakton

Feyenoord N.V. heeft Fakton, een Rotterdams onderzoeksbureau voor de ruimtelijke omgeving, gevraagd een deel van het onderzoek van Drees & Sommer te verifiëren. Hiervoor heeft Fakton in een 'rolling review' de beoordeling van de kwalitatieve criteria beschouwd, gegeven de beschikbare informatie en het moment van beschikbaar komen van informatie. De objectivering van de weging van de verschillende plannen in de kwalitatieve criteria is hierbij door Fakton

kritisch gecontroleerd. Daar waar mogelijk is ook de plausibiliteit van de beantwoording van de varianten op de verschillende criteria beschouwd. De reacties die Fakton heeft gegeven zijn door Drees & Sommer verwerkt. Fakton heeft dit nogmaals gecontroleerd.

2 Kenmerken van de drie plannen

In de komende paragrafen worden de kenmerken van de drie ter vergelijking gestelde plannen behandeld.

2.1 FFC

FFC, Feyenoord Founders Consortium, is een samenwerking tussen BAM, AM en Siemens. In 2014 presenteerde FFC een renovatieplan voor het huidige stadion De Kuip. Het plan beschrijft de ingrepen en toevoegingen aan het huidige stadion en laat eventuele gebiedsontwikkeling rondom het stadion buiten beschouwing. Het FFC-plan voegt een extra ring toe aan het bestaande stadion, waardoor er plek is voor 63.986 zitplaatsen. Het ontwerp is in 2014 als schetsontwerp (SO) gepresenteerd en sindsdien niet verder uitgewerkt. Voor dit plan is er geen actief team meer beschikbaar.



Impressie gerenoveerde stadion volgens FFC-plan (2014). Bron: Impressie Feyenoord Founders Consortium

2.2 DMK

DMK, De Moderne Kuip, is een initiatief van consortium DMK bestaande uit: Van Herk Groep, West8, R development, Molenaar & Co architecten, Hypercube, iob, EGM architecten, ABT, Octatube en RED+ development. Het initiatief bestaat uit een renovatieplan voor het huidige stadion en een gebiedsontwikkeling in de stadiondriehoek.



Impressie gerenoveerde stadion volgens DMK-plan (2020). Bron: <https://moderne-kuip.nl/actueel/17/06/21/eerste-beelden-dmk-2021/>

De Moderne Kuip voegt een vrijhangende derde ring toe, naar het ontwerp van de bestaande tweede ring, met doorlopende hoeken en een verlengde luifel. De Moderne Kuip heeft na de renovatie 64.183 zitplaatsen en optioneel een datacampus. De gebiedsontwikkeling betreft, naast de renovatie van het stadion, een mobiliteitsopzet voor het gebied, een mixed-use programma en een openbaar gebied als verbinding met de Maasoever.

Het plan, gepresenteerd in 2020, dient als alternatief voor het nieuwbouwplan en de gebiedsontwikkeling Feyenoord City. Het ontwerp van het stadion bevindt zich in de SO-fase, maar met een actief team is er mogelijkheid voor verdere verdieping en uitwerking van het plan.



Impressie stedenbouwkundige inpassing DMK-plan (2020). Bron: <https://moderne-kuip.nl/actueel/10/02/22/drie-opties-stadion-feyenoord-onderzocht/>

2.3 Nieuwbouw aan de Maas

De nieuwbouwvariant voor het stadion van Feyenoord, het plan “Nieuwbouw aan de Maas”, is onderdeel van het Masterplan Feyenoord City. Het masterplan is in opdracht van de Stichting Gebiedsontwikkeling aan de Maas en in samenwerking en overleg met Gemeente Rotterdam, Stadion Feijenoord, Feyenoord en andere stakeholders ontwikkeld door OMA en LOLA Landscape Architects. Het plangebied wordt begrensd door de Maas, het spoor, de Coen Moulijnweg en de deelgemeente Feijenoord.

Plan Nieuwbouw aan de Maas omvat een nieuw stadion conform de huidige eisen en wensen van gemeente, club en UEFA. De nieuwbouw biedt ruimte aan 63.816 zitplaatsen. Het stadion, voor een derde gelegen aan de Maas, wordt omgeven door een verhoogd publiek maaiveld met een programma voor het hele jaar. De nieuwbouw integreert het nieuwe mobiliteitsplan van Feyenoord City en voldoet aan de huidige duurzaamheidsdoelstellingen. Het definitief ontwerp is in oktober 2019 gepresenteerd en tot op heden naar een contract ontwerp doorontwikkeld.



Impressie nieuwe stadion volgens het plan Nieuwbouw aan de Maas (2021). Bron: <https://www.oma.com/projects/feyenoord-stadium>



Impressie stedenbouwkundige inpassing Nieuwbouw aan de Maas (2021). Bron: <https://www.oma.com/projects/feyenoord-stadium>

2.4 Facts & figures

Onderstaand een overzicht van de facts & figures van de relevante aspecten die terugkomen in de alternatievenvergelijking (hoofdstuk 3).

	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Totaal metrage	71.263 m ² BVO	59.639 m ² BVO	84.303 m ² FNO
Totaal verhuurbaar metrage	11.125 m ² BVO	8.662 m ² BVO	4.344 m ² FNO
Aantal stoelen	63.986 zitplaatsen	64.183 zitplaatsen	63.816 zitplaatsen
Waarvan business seats	5.550	Totaal zakelijk aanbod 6.508; waarvan 5.516 business seats	Totaal zakelijk aanbod 6.573; waarvan 5.421 business seats
Waarvan business lounges/skyboxen	62 units	80 units (en 8 lounges)	72 units (en 9 lounges)
Parkeren auto (stadion)	750 parkeerplekken	750 parkeerplekken	750 parkeerplekken
Parkeren auto (omgeving)	2.340 parkeerplekken (bestaande situatie)	2.500 parkeerplekken	2.520 parkeerplekken (cf. omgevingsvergunning)
Parkeren fiets	1.000 fietsparkeerplekken (bestaande situatie)	6.700 fietsparkeerplekken	5.500 fietsparkeerplekken
Toiletten	2.770 m ² BVO (alle sanitaire voorzieningen)	5.329 m ² BVO (alle sanitaire voorzieningen)	4.481 m ² FNO (alle sanitaire voorzieningen)
Horeca	1.990 m ² (alle horecavoorzieningen, 54 kiosken, bij nieuwe counter)	7.594 m ² (82 verkooppunten, alle horecapunten, inclusief zakelijke hospitality)	11.428 m ² (44 verkooppunten, inclusief zakelijke hospitality)
m¹ horeca per bezoeker	8,00 m ¹ per 1.250 bezoekers	Gegevens onbekend	10,43 m ¹ per 1.250 bezoekers
Overige functies	- Ruimtelijke reservering voor restaurant voor dagelijks gebruik	- Toevoeging horeca voor dagelijks gebruik	- Restaurants voor dagelijks

Noot: Bij de inputgegevens over metrages zijn verschillende definities gehanteerd. Deze definities, deze zijn niet altijd vergelijkbaar. BVO betreft een afkorting voor Bruto Vloeroppervlak, FNO voor Functioneel Nuttig Vloeroppervlak. Specifiek deze begrippen betreffen niet metrages met een vergelijkbare afbakening.



Kwalitatieve vergelijking



3 Vergelijking kwalitatieve criteria

Voor de alternatievenvergelijking zijn de drie plannen getoetst aan door Feyenoord vastgestelde criteria die zijn gedestilleerd uit het programma van eisen voor de nieuwbouwvariant. In de hierna volgende tekst worden per criteria alle drie de ontwerpen besproken om zo per criterium tot een oordeel te komen. Eerst worden per criterium de onderliggende toetsingseisen aangehaald, vervolgens in welke mate de alternatieven voldoen aan de toetsingseisen om af te sluiten met een beoordeling van de mate waaraan de alternatieven aan het criterium voldoen. Niet bij elk criterium is een beoordeling mogelijk; dat wordt bij de betreffende criteria toegelicht. Ten behoeve van het ondersteunen van overzichtelijke oordeelsvorming en leesbaarheid is voor de alternatievenvergelijking gewerkt met de vier kleuren uit het onderstaande schema.

	Kleurendefinitie
Rood	Het plan voldoet <i>niet</i> aan het criterium.
Oranje	Het plan voldoet nog niet, maar <i>kan met aanpassingen</i> aan het criterium voldoen.
Geel	Het plan voldoet in <i>beperkte mate</i> aan het criterium en kan mogelijk volledig voldoen.
Groen	Het plan voldoet aan het criterium.

3.1 Passend in de ruimtelijke ordening

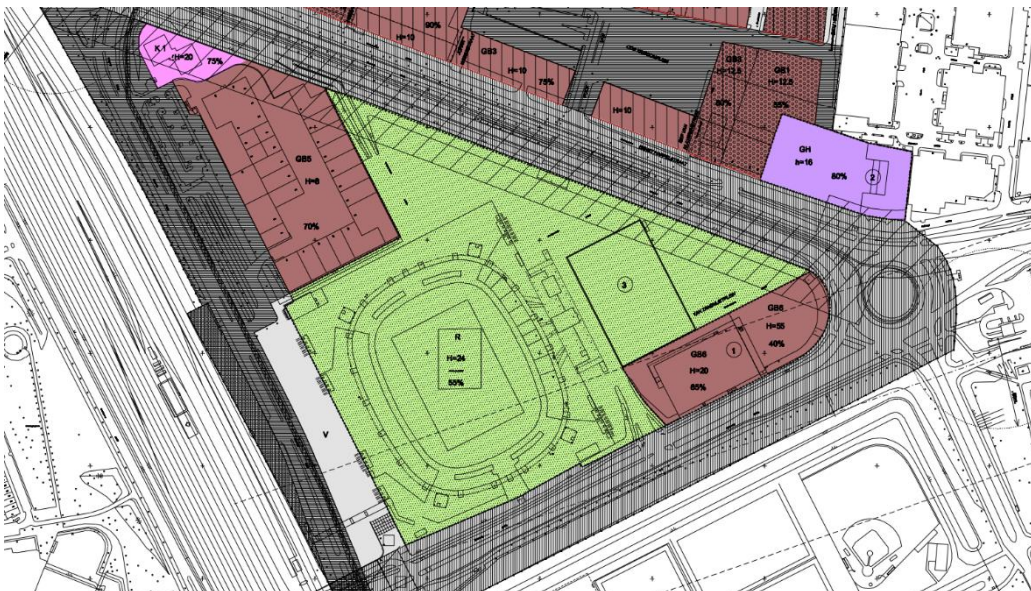
Voor de passendheid in de ruimtelijke ordening is gekeken naar de mate waarin de drie plannen voldoen aan het vigerende bestemmingsplan. Voor deze beoordeling is gebruik gemaakt van de gemeentelijke expertise die via een notitie is ingebracht. De notitie is als bijlage bij dit rapport toegevoegd (bijlage A).

Op het moment van schrijven van dit onderzoeksrapport geldt voor het gebied waarbinnen al de drie plannen vallen het bestemmingsplan Feyenoord City, vastgesteld door het College van Burgemeester & Wethouders op 17 december 2020 (NL.IMRO.0599.BP1105FeyenCity-va01). Het plangebied Feyenoord City ligt in Rotterdam-Zuid en wordt globaal begrensd door het gebied ten noorden van het Stadionviaduct en de Coen Moulijnweg (de 'Stadiondriehoek'), het gebied ten oosten van de Colosseumweg en West-Varkenoordseweg en het gebied ten zuidoosten van de 2e Rosestraat en de Persoonshaven tot het midden van de rivier de Nieuwe Maas ter hoogte van de Veranda, inclusief het gebied 'de Veranda'.

Het bestemmingsplan Feyenoord City is vigerend maar vooralsnog niet onherroepelijk. Voor de bouw van het nieuwe stadion heeft het college van Burgemeester & Wethouders bij besluit van 21 januari 2021 een omgevingsvergunning verleend. Het bestemmingsplan ligt op dit moment bij de Raad van State ter behandeling. Indien de Raad van State het bestemmingsplan Feyenoord City verwierpt, dan zal teruggevallen worden op het bestemmingsplan Olympus (NL.IMRO.05990000537Olympus-), waar het huidige Feyenoord-stadion onder valt. Het bestemmingsplan Olympus is door de gemeenteraad vastgesteld op 12 maart 2002.



Plangebied bestemmingsplan Feyenoord City met de indeling van de deelgebieden. Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl



Plangebied bestemmingsplan Olympus. Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl

3.1.1 FFC

Het FFC-plan voldoet niet aan het vigerende bestemmingsplan Feyenoord City. Wanneer de Raad van State het bestemmingsplan Feyenoord City zou verwerpen betekent dit dat het bestemmingsplan Olympus geldt. Ook dan voldoet het FFC-plan niet aan het bestemmingsplan, vanwege onder andere de programmatische uitbreiding en hogere bouwhoogte dan toegestaan in het bestemmingsplan Olympus. Voor het FFC-plan zal daarom een bestemmingsplanprocedure moeten worden opgestart. Bij het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure zijn mobiliteit en bereikbaarheid belangrijke aandachtspunten. Omdat in het FFC-plan de meeste mobiliteitsvoorzieningen in de Stadiondriehoek (zie kaart plangebied) worden geplaatst, is het de vraag of in de planuitwerking de bereikbaarheid in voldoende mate geregeld kan worden. En in hoeverre daarmee een vast te stellen bestemmingsplan kan worden opgesteld. Dit planuitwerkingsrisico geldt ook voor bijvoorbeeld de monumentenstatus en veiligheidsaspecten die met hulpdiensten uitgewerkt dienen te worden. Ook deze aspecten zijn van belang bij de aanvraag van een omgevingsvergunning.

3.1.2 DMK

Omdat het FFC-plan en DMK-plan beide renovatieplannen betreffen, geldt de bovenstaande analyse ook voor DMK. Ook voor het DMK-plan geldt dat het plan niet voldoet aan het vigerende bestemmingsplan en evenmin aan het oude bestemmingsplan Olympus, vanwege de stadionuitbreiding met de toevoeging van onder andere een derde ring. Om het DMK-plan te kunnen realiseren zal een bestemmingsplanprocedure moeten worden doorlopen om zowel het stadion als de beoogde gebiedsontwikkeling mogelijk te maken. Ook voor het DMK-plan geldt dat er een planuitwerkingsrisico is met betrekking tot bereikbaarheid. Dit geldt in mindere mate dan bij het FFC-plan omdat de modaliteiten in het DMK-plan meer gespreid zijn. Het planuitwerkings- en procesrisico geldt tevens voor bijvoorbeeld de monumentenstatus en veiligheidsaspecten die met hulpdiensten uitgewerkt dienen te worden en van belang zijn bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Met name de zone rond de Coen Moulijnweg heeft nadere uitwerking gezien de beperkte ruimte voor hulpdiensten.

3.1.3 Nieuwbouw aan de Maas

Zoals in de introductie van deze paragraaf (3.1) is beschreven, voldoet het nieuwbouwplan aan het vigerende bestemmingsplan. Ook is er een omgevingsvergunning verleend waarmee het plan voldoet aan de benodigde wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid waarbij uitgebreide toetsing door veiligheidsdiensten heeft plaatsgevonden. De omgevingsvergunning is nog niet bruikbaar, want de bruikbaarheid is gekoppeld aan de uitspraak Raad van State. Voor het bestemmingsplan Feyenoord City geldt wel een risico voor het nieuwbouwplan omdat Raad van State nog een besluit moet nemen. Indien door het besluit van de Raad van State het bestemmingsplan niet onherroepelijk wordt, dan zal afhankelijk van de vernietigingsgronden een nieuwe procedure gestart moeten worden.

3.1.4 Resumé

Geconcludeerd kan worden dat de renovatieplannen op RO-gebied enkel na een bestemmingsplanprocedure voldoen. Het nieuwbouwplan voldoet aan het vigerende bestemmingsplan, dat nog niet onherroepelijk is.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Ruimtelijke Ordening			

3.2 Planning

Voor de planning is gekeken naar de totale doorlooptijd van de plannen. Dit betreft de tijd vanaf het moment van besluitvorming tot en met oplevering van het stadion. Hierbij is gebruik gemaakt van de planningen die bij de plannen zijn verstrekt. De planningen betreffen grove inschattingen waardoor de haalbaarheid lastig te controleren is. Een bestemmingsplanprocedure en vergunningsaanvragen, en bijbehorende onderzoeken en onderbouwingen, kunnen invloed hebben op de uiteindelijke duur van de plannen.

3.2.1 FFC

In het FFC-plan wordt uitgegaan van een bouwtijd van drie jaar en twee maanden. De benodigde tijd voor de planuitwerking en voorbereiding wordt geschat op circa 2½ jaar. Het plan is op het niveau van een schetsontwerp en zal onder andere juridisch, planologisch, ruimtelijk en financieel de nodige uitwerking en afstemming vergen. De renovatie van het stadion gebeurt grotendeels tijdens de (langere) voetbalvrije periodes. Voor de veiligheid van supporters zijn extra voorziening nodig, die zijn meegenomen in de bouwkosten. Hiermee kan echter niet voorkomen worden dat gedurende de bouwperiode delen van het stadion niet gebruikt kunnen worden. Naast het reguliere gebruik zal ook exploitatie van het stadion tijdens de bouwperiode niet optimaal zijn.

3.2.2 DMK

Het DMK-plan gaat uit van een bouwtijd van twee jaar en zes maanden. Omdat ook dit plan op het niveau van een schetsontwerp is en het plan onder andere juridisch, planologisch, ruimtelijk en financieel de nodige uitwerking en afstemming zal vergen, wordt de benodigde tijd voor de planuitwerking en voorbereiding geschat op circa 2½ jaar. Evenals het FFC-plan gaat ook het DMK-plan ervan uit de renovatie van het stadion grotendeels tijdens de voetbalvrije periodes uit te voeren. Voor de veiligheid van supporters zijn ook in het geval van het DMK-plan extra voorzieningen nodig; deze zijn meegenomen in de bouwkosten. Ook hier geldt dat het niet te voorkomen is dat er gedurende de bouwperiode delen van het stadion niet gebruikt kunnen worden en de exploitatie van het stadion niet optimaal is.

3.2.3 Nieuwbouw aan de Maas

Voor het plan Nieuwbouw aan de Maas wordt uitgegaan van een bouwtijd van drie jaar. De planuitwerking van dit nieuwbouwplan bevindt zich in een vergevorderd stadium, waarbij (zoals in paragraaf 3.1 beschreven) ook de omgevingsvergunning al verstrekt is. Het risico op onvoorziene omstandigheden in de planuitwerkingsfase is voor het nieuwbouwplan daarom lager dan voor de twee renovatievarianten. De benodigde tijd voor de planuitwerking en voorbereiding wordt geschat op circa 1½ jaar. Gezien het feit dat de bouw van een nieuw

stadion geen invloed heeft op de (voetbal)activiteiten in het huidige stadion, is er geen verlies van inkomsten tijdens de bouwperiode.

3.2.4 Resumé

De doorlooptijd is in de drie plannen vergelijkbaar. De renovatieplannen bevinden zich vroeg in de ontwerpfase en zullen daarom nog nader uitgewerkt moeten worden. Omdat aan het criterium planning geen concrete eis is gesteld, wordt volstaan met een constatering en vindt geen beoordeling plaats.

Globale planning	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Planuitwerking en voorbereiding	ca. 2½ jaar	ca. 2½ jaar	ca. 1½ jaar
Bouwtijd	ca. 3 jaar	ca. 2½ jaar	ca. 3 jaar
Oplevering	ca. 2028	ca. 2028	ca. 2027

3.3 Parkeren

De mogelijkheid tot parkeren en de bereikbaarheid van deze voorzieningen zijn vanuit Gemeente Rotterdam belangrijke voorwaarden voor de realisatie van een stadion. Vanuit het programma van eisen volgt een bovenliggende eis: minimaal 750 plekken voor auto's direct bij het stadion, plus nog meer dan voldoende plekken in de directe nabijheid van het stadion. Gemeente Rotterdam eist dat bij een bezoekersaantal van 63.000 een minimum van 2.520 autoparkeerplaatsen in de directe omgeving van het stadion moeten worden gerealiseerd. Daarbij zijn er ook 5.000 fietsparkeerplekken nodig.

Noot: Indien alleen binnen de projectscope wordt beoordeeld voldoet geen van de plannen aan de totale (fiets)parkeerbehoefte van het stadion. Geconcludeerd kan worden dat het ruimtebeslag van de benodigde (fiets)parkeervoorzieningen niet binnen de projectscope van het stadion past. In de beoordeling wordt per plan expliciet benoemd wat binnen en buiten de projectscope valt.

De plannen hiervoor zijn niet in alle varianten even vergevorderd. Zo bevindt zowel het plan van FFC als het plan van DMK zich op SO-niveau. Wij gaan ervan uit dat de aandachtspunten in de verdere planvorming opgelost worden. Echter zijn aan de hiervoor benodigde maatregelen aanzienlijke kosten verbonden zijn, waarvan niet duidelijk is voor wiens rekening deze zijn. Deze kosten zijn voor rekening voor Feyenoord of een vraag aan de gemeente.

3.3.1 FFC

Ten tijde van de ontwikkeling van dit plan was de gemeente slechts minimaal betrokken, omdat de focus lag op de ontwikkeling van een stadion en niet breder, op de ontwikkeling van het gebied. Wanneer wordt gekozen voor het FFC-plan betekent dit dat er een mobiliteitsplan moet worden opgesteld, dit ontbreekt op dit moment. In het plan is nu 1.505 m² aan parkeer-ruimte meegenomen. Dit biedt ruimte aan circa vijftig auto's wat ruim onder het benodigde aantal parkeerplaatsen is. In de kostenraming wordt uitgegaan van het toevoegen van 750 autoparkeerplaatsen. Hiermee voldoet FFC aan dit subcriterium. Rondom het stadion zijn in de

huidige situatie 2.340 autoparkeerplaatsen verspreid over P2, Olympiaweg, de P+R Noorderhelling en Stadsgarage Veranda. Het FFC-plan benut 1.000 bestaande fietsparkeerplekken. Dit is niet voldoende om aan de eis te voldoen. Uitgaande van de mogelijkheid de ruimte onder het bestaande Varkenoordse viaduct te benutten voor 1.500 parkeerplaatsen, zijn er nog circa 3.500 plaatsen benodigd. Omdat het plan niet voorziet in een passend mobiliteitsplan, voldoet het FFC-plan nog niet aan dit criterium.

3.3.2 DMK

Het plan van DMK is ontwikkeld in dezelfde periode als het FFC-plan, waardoor ook hier de mobiliteitskwestie niet nader was uitgewerkt. Tijdens dit alternatievenonderzoek is er met Gemeente Rotterdam gekeken welke ingrepen nodig zijn om tot een goed mobiliteitsplan te komen en welke mogelijkheden er zijn om voldoende parkeergelegenheid te realiseren.

Bij het stadion zijn geen parkeerplaatsen voorzien. Omdat aan de eis voor 750 parkeerplaatsen moet worden voldaan zijn de kosten voor de realisatie van dit aantal parkeerplekken meegenomen in de kostenraming. Hierdoor voldoet het plan van DMK aan dit subcriterium. Het parkeren ten behoeve van het stadion wordt opgelost in de Stadsgarage Veranda, P+R-Noorderhelling en een Sportsmobilityhub. In het voorstel dat in gesprek met Gemeente Rotterdam is opgesteld, zijn 6.700 fietsparkeerplekken opgenomen op diverse locaties in het gebied. De fietsparkeerplekken bevinden zich in een Sportsmobilityhub (3.000), onder het Coen Moulijnviaduct (1.500), in een nieuw te bouwen fietspakhuis (700) en bij het Varkenoordse viaduct (1.500). Met de aantallen die zijn meegenomen in de berekening voldoet het plan beperkt aan de gestelde eisen, met een nadere planuitwerking is het mogelijk hier volledig aan te voldoen.

3.3.3 Nieuwbouw aan de Maas

De plannen voor de parkeervoorzieningen voor het nieuwbouwstadion zijn gebaseerd op de gestelde eisen. Hierdoor voorziet dit plan in de benodigde 750 interne parkeerplekken. Met de Stadsgarage Veranda, de beschikbare plaatsen in het Waterfront en het parkeren in de Stadiondriehoek (met ongelijkvloerse oversteek over Stadionweg) wordt in de volledige parkeerbehoefte voorzien. Daarbij wordt ook voldaan aan de eis voor de 5.500 fietsparkeerplekken in de directe omgeving van het stadion.

3.3.4 Resumé

Het plan van FFC voldoet nog niet aan de gestelde eisen. DMK voldoet beperkt aan de eisen. Omdat er nog nadere planuitwerking nodig is, is er de mogelijkheid volledig te voldoen aan dit criterium. Het nieuwbouwplan voldoet volledig aan dit criterium.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Parkeren			

3.4 Maatschappelijke meerwaarde

Voor de beoordeling van dit criterium is gebruik gemaakt van het Investeringsmemorandum Nieuw Stadion Feyenoord uit 2021¹. Het investeringsmemorandum is opgesteld door Stadion Feyenoord en is bedoeld om onder andere Gemeente Rotterdam en andere potentiële investeerders te informeren over het stadionproject en de daarbij behorende business case. De informatie in het memorandum stelt hen in de gelegenheid om de gevraagde investering te beoordelen. In het investeringsmemorandum zijn vijf sociaaleconomische pijlers genoemd die in dit onderzoek als referentiekader zijn gehanteerd.

De vijf pijlers zijn²:

1. *Club & Community* – Feyenoord ontwikkelt zich door tot een multisportclub waarin naast voetbal ook andere takken van sport worden bedreven. Een plek waar actief wordt gesport met als rode draad topsport, talentontwikkeling, breedtesport en sociaalmaatschappelijk beleid. In een aantal wijken worden Feyenoord Hubs geopend om de binding met deze wijken te realiseren. Feyenoord Hubs worden het steunpunt van Feyenoord in de buurten en wijken en dragen zo bij aan de sociale cohesie.
2. *School & Wijk* – Met scholenprogramma's gericht op sport, bewegen en een gezonde levensstijl (Schoolsport Plus) richt Feyenoord zich op alle basisscholen en de eerste twee jaar van het voortgezet onderwijs in Rotterdam-Zuid.
3. *Leren & Werken* – Als leerwerkbedrijf realiseert Feyenoord nieuwe banen en stages voor de bewoners van Rotterdam-Zuid gedurende de bouw en exploitatie (Deltaplan Werken). Voor Feyenoord City gaat het dan om 1.500 nieuwe banen, waarvan 310 FTE voor werkzoekenden uit Rotterdam-Zuid.
4. *Recreatie & Beleven* – Feyenoord brengt kennisinstellingen, publieke en private partijen op het snijvlak van sport, voeding en gezondheid samen in een Sport & Lifestyle Lab.
5. *Innovatie & Ondernemerschap* – De publieke ruimte in Rotterdam-Zuid wordt zo ingericht dat die uitnodigt om te recreëren en bewegen (Public Sport Space).

Naast deze sociaaleconomische pijlers is ook de input van Gemeente Rotterdam op dit criterium meegenomen. De gemeente heeft voor het onderwerp gebiedsontwikkeling de volgende aspecten behandeld (zie bijlage B voor de gemeentelijke analyse op dit criterium):

- Werkgelegenheid en leerwerkplaatsen;
- Feyenoord brengt kennisinstellingen, publieke en private partijen op het snijvlak van sport, voeding en gezondheid samen in een Sport & Lifestyle Lab;
- De publieke ruimte in Rotterdam-Zuid wordt zo ingericht dat deze uitnodigt om te recreëren en bewegen (Public Sport Space);
- Aantal woningen;
- Groen.

¹ [//dtuk9w0oywgfd.cloudfront.net/wp-content/uploads/2021/04/Investeringsmemorandum-Nieuw-Stadion_april-2021.pdf](https://dtuk9w0oywgfd.cloudfront.net/wp-content/uploads/2021/04/Investeringsmemorandum-Nieuw-Stadion_april-2021.pdf)

² Sociaal economisch programma - Feyenoord City (feyenoord-city.nl)

3.4.1 FFC

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven, richt het FFC-plan zich op de renovatie van het voetbalstadion en is geen gebiedsontwikkeling meegenomen. Met organisatorische ingrepen kan het plan van FFC bijdragen aan de vijf pijlers en voldoet daarmee aan dit criterium.

3.4.2 DMK

Het plan van DMK kent een gebiedsontwikkeling met daarin ruimte voor woningbouw en commerciële en maatschappelijke functies. Ook het DMK plan kan met organisatorische ingrepen bijdragen aan de vijf pijlers en voldoet daarmee aan dit criterium.

3.4.3 Nieuwbouw aan de Maas

Het nieuwbouwplan geeft invulling aan de vijf sociaaleconomische pijlers. Het plan draagt bij aan het creëren van werkgelegenheid (waaronder leerwerkplekken) en aan de stimulering van sportactiviteiten voor inwoners van Rotterdam-Zuid. Ook zijn er woningen en commerciële en maatschappelijke voorzieningen geprogrammeerd in de gebiedsontwikkeling. Hiermee voldoet het plan met organisatorische ingrepen aan het criterium.

3.4.4 Resumé

De genoemde pijlers betreffen programmatische zaken die geen tot beperkte invloed hebben op het stadion in fysiek-ruimtelijke zin. De drie plannen kunnen waarschijnlijk aan dit criterium voldoen wanneer organisatorische veranderingen invulling krijgen. De wensen omtrent gebiedsontwikkeling vallen buiten de scope van deze alternatievenvergelijking voor het stadion. In deze alternatievenvergelijking is dit criterium niet beoordeeld en wordt volstaan met een constatering.

3.5 Toonaangevend stadion

De drie plannen dragen ieder op een verschillende manier bij aan de toonaangevendheid van het stadion. De specifieke karakteristieken van de varianten worden hieronder beschreven.

3.5.1 FFC

Het FFC-plan beoogt de bestaande kwaliteiten van “De Kuip” te hergebruiken en versterken. De bestaande hangende tweederingstribune blijft behouden, net als de gracht rondom het veld. Het bouwdeel Olympia, wat onderdeel is van het gemeentelijk monument, blijft gehandhaafd en er blijft maximaal zicht op het monument “De Kuip” aan beide korte zijden. De monumentale buitentrappen blijven gehandhaafd en worden gerenoveerd.

De losstaande dakconstructie wordt ondersteund door een stalen constructie met een membraan, wat aansluit bij de historie van De Kuip. Daarnaast wordt het dak uitgevoerd in een doorzichtig materiaal, waardoor het open karakter behouden blijft.

3.5.2 DMK

In het plan DMK is de toegevoegde, vrij hangende derde ring ontworpen naar het ontwerp van de bestaande tweede ring met doorlopende hoeken en een verlengde luifel. Het architectonische principe van de lichte en transparante huidige constructie wordt doorgezet door middel van ranke witte stalen kolommen die het raamwerk van staal en glas van de toevoeging dragen.

3.5.3 Nieuwbouw aan de Maas

Het nieuwe stadion in het plan van Nieuwbouw aan de Maas vertaalt de structuur en technologie van De Kuip op een moderne manier. De stalen constructie en glazen façade moeten de illusie van een kom creëren. Deze kom dient als zwevend boven het publiek toegankelijke concours te worden beleefd. Deze verhoogde buitenomloop is zowel functioneel tijdens wedstrijden en evenementen als een openbare plek voor de wijk Feijenoord en de stad Rotterdam. Het nieuwe stadion wordt voor een derde deel in de Nieuwe Maas gerealiseerd, waardoor het goed zichtbaar is vanaf de overzijde en de Van Brienenoordbrug.

3.5.4 Resumé

Het criterium toonaangevendheid kent een hoge mate van subjectiviteit. In de vergelijking is dit aspect niet opgenomen.

3.6 Veilig stadion

Ten behoeve van de beoordeling van dit criterium worden de getroffen maatregelen voor de veiligheid meegenomen. Daarbij zijn onder andere de toegang tot het stadion, de beveiliging, de toegankelijkheid voor hulpdiensten en de scheiding van uit- en thuis supporters van belang.

3.6.1 FFC

Toegang

Het plan van FFC heeft een uitgebreide visie op de veiligheid van het stadion. Er komen tachtig toegangspoorten en er wordt gewerkt in vier veiligheidszones. Verder bevindt zich op niveau 4 de cockpit voor de beveiliging. Deze is gepositioneerd naars de Politie Observatie Post (POP), wat leidt tot efficiëntere communicatie.

Tijdens renovatie

Wanneer gedurende de realisatieperiode het stadion doorlopend geëxploiteerd wordt, vormt dit bij renovatie van het stadion gedurende een veiligheidsrisico. Het FFC-plan voorziet in tunnels om zo bezoekers veilig over de bouwplaats richting het stadion te leiden. Dit geeft in beperkte mate een oplossing voor dit risico.

Binnen in het stadion

Verder is het stadion voorzien van één brandweerlift per zijde en is er een uitgebreide sprinklerinstallatie meegenomen in het ontwerp met maximaal circa 1.000 sprinklers per gebied. Het brandmeldsysteem voldoet aan de NEN 2535. Er worden camera's toegevoegd, zowel binnen als buiten het stadion. Deze zijn voorzien van opnameapparatuur. Meldingen buiten het gebruik van het stadion, worden geregeld door de PAC (Particulier Alarm Centrale) van Siemens. In het stadion bevinden zich 22 glasbreukdetectoren en 275 PIR (infrarood detectoren). Ten

slotte is er een CCTV-systeem voorzien van 275 stuks. Er wordt een commandoruimte met acht werkplekken voorzien.

Hulpdiensten

Aandachtspunt voor het plan van FFC vormt de bereikbaarheid van het stadion door hulpdiensten, zowel de toegang tot het gebouw als de bereikbaarheid in het gebouw, waar het rondrijden van hulpdiensten niet mogelijk lijkt door het dichtbouwen van de huidige open ruimtes. Vanwege het ontbreken van een fysieke scheiding tussen supporters en hulpdiensten is onduidelijk of er voldoende ruimte voor hulpdiensten aanwezig is bij uitbreiding van het aantal bezoekers. Dit behoeft nadere uitwerking met de hulpdiensten en vormt een procesrisico.



Bron: Gemeente Rotterdam

Externe veiligheid

Onderzocht moet worden of er vanuit externe veiligheid (toxische wolk vanaf het spoor) nog aanvullende eisen worden gesteld bij uitbreiding van het stadion.

Op dit moment voldoet het FFC-plan niet aan dit criterium, maar kan mogelijk met planaanpassingen wel voldaan worden.

3.6.2 DMK

Toegang

In het plan van DMK zijn dertig toegangspoorten voor de supporters, twee toegangspoorten voor spelers en vier toegangspoorten naar de businessruimten opgenomen. Er is een hek rondom het stadiongebied voorzien onder de colonnade. Vanaf het hek tot aan de gevel van het stadion is een ruimte van ongeveer vijftien à zestien meter beschikbaar waar de tourniquets zijn gepositioneerd en de toegangscontrole plaatsvindt.

Tijdens renovatie

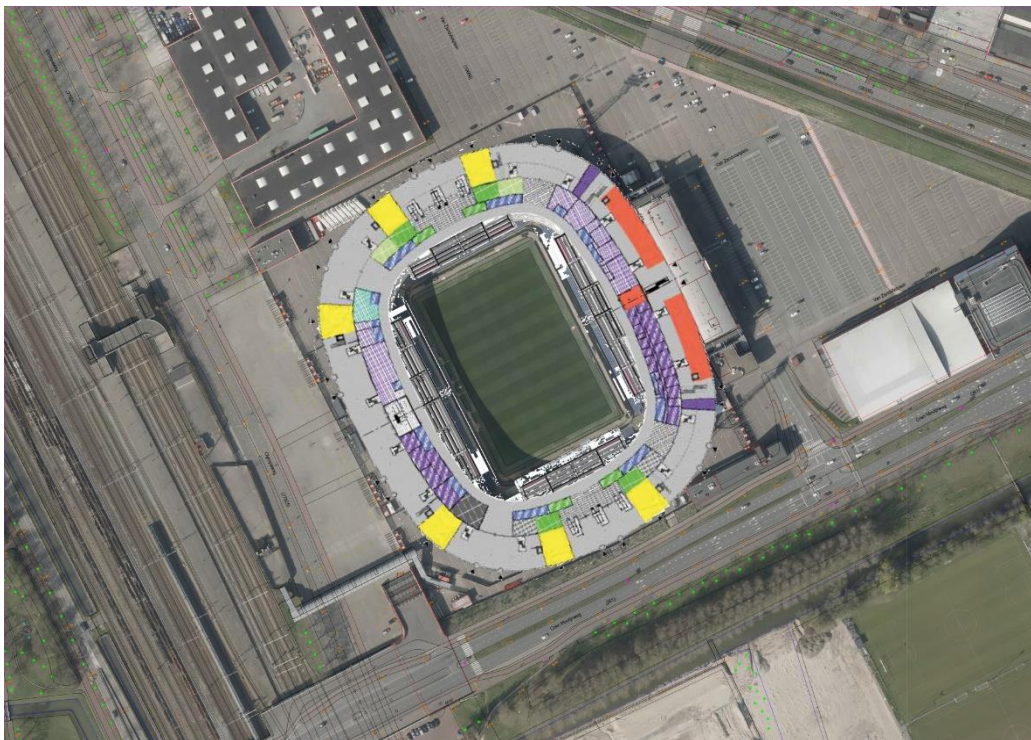
Ook het DMK-plan zet in op het gebruik van tunnels in de periode tijdens de realisatie. Op deze manier kunnen de supporters veilig het stadion betreden.

Binnen in het stadion

In de plannen wordt niet in detail gesproken over mogelijke ingrepen op het gebied van brandveiligheid (zoals sprinklers). Wel worden droge blusleidingen en brandslaghaspels nabij elke commerciële ruimte benoemd. Verder worden een brandmeld- en ontruimingsinstallatie en de aanwezigheid van een uitgebreid CCTV-systeem en commandocentrum benoemd. De bestaande geluidsinstallatie wordt uitgebreid en geüpdatet zodat deze voldoet aan de eisen van de FIFA. Er is een uitgebreid camerasysteem aanwezig.

Hulpdiensten

De vluchtroutes moeten nader uitgewerkt worden. Door het uitbreiden van het stadion komt het stadion aan de zijde van de Coen Moulijnweg dichterbij de weg te staan. Dit kan mogelijk tot problemen leiden bij bewegingen rondom het stadion op de begane grond. Dit raakt aan de bereikbaarheid van het stadion door hulpdiensten en zal nader onderzocht moeten worden, maar vormt voor nu een procesrisico.



Bron: Gemeente Rotterdam

Uit- en thuis supporters

De voorziene uitgang voor thuis supporters aan de Coen Moulijnweg dient verder uitgewerkt te worden. Voor de uitsupporters is in de Sportsmobilityhub een aparte ruimte gecreëerd en is onder het Coen Moulijnviaduct een aparte afgesloten doorgang naar het stadion opgenomen. Ook dit dient verder uitgewerkt te worden. Verder functioneert het veiligheidsplan binnen het stadion als in de huidige situatie. De doorgang voor uitsupporters is ter plaatse van de huidige bebouwing onder het viaduct getekend, waarbij de mogelijkheden om dit te realiseren nog getoetst dienen te worden.

Externe veiligheid

Onderzocht moet worden of er vanuit externe veiligheid (toxische wolk vanaf het spoor) nog aanvullende eisen worden gesteld bij uitbreiding van het stadion.

De huidige uitwerking van DMK voldoet nog niet aan dit criterium, maar met aanpassingen is het mogelijk aan het criterium te voldoen.

3.6.3 Nieuwbouw aan de Maas

Toegang

Er zijn 140 toegangspoorten op het tweede niveau en acht toegangspoorten op de begane grond voorzien. Het nieuwbouw stadion bevat twaalf kernen met stijlpunten.

Tijdens bouw

Nieuwbouw levert geen veiligheidsrisico's op voor bezoekers tijdens de realisatieperiode.

Binnen in het stadion

Er is een plan opgesteld voor noodsituaties. Verder is het stadion voorzien van bewakingsapparatuur zoals camera's. Er is een gezamenlijke commando- en regieruimte in het stadion voorzien. De kernpunten van de veiligheidsvisie voor Feyenoord City, opgesteld door Smits van Burgst Beveiliging zijn:

- Risicobeheersing en opschaalbaarheid;
- Zonering en ringenstructuur;
- Toegangsbeheersing en scanning;
- Beveiligingsprocessen en TVB's;
- Proactief beveiligen met Predictive Profiling;
- Communicatie en informatieverstrekking.

Hulpdiensten

Door het verhoogde maaiveld in het ontwerp worden hulpdiensten gefaciliteerd. Het plan is samen met politie en brandweer doorgenomen en gecontroleerd.

Uit- en thuis supporters

Om de uit- en thuis supporters te scheiden zijn er acht toegangspoorten op de begane grond, gekoppeld aan de busparkeerplaatsen voor uitsupporters, opgenomen.

Externe veiligheid



Bron: Projectteam Nieuw Stadion Feyenoord City

Externe veiligheidsrisico's, zoals een toxische wolk of een plasbrand, zijn in het ontwerp ondervangen – onder meer het verhoogde maaiveld draag hieraan bij. Er zijn meerdere simulaties uitgevoerd om het ontwerp te testen op noodsituaties.

Door al deze maatregelen voldoet het nieuwbouw stadion aan het criterium.

3.6.4 Resumé

Beide renovatieplannen hebben nog nadere uitwerking en aanpassingen nodig om aan het gestelde criterium te voldoen. Het nieuwbouw stadion voldoet aan de gestelde eisen.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Veilig stadion			

3.7 Duurzaam stadion

Een duurzaam stadion heeft technische, sociale en economische duurzaamheidsaspecten. Daarnaast is duurzaamheid te zien in het gebruik. Voor de technische duurzaamheid moeten de plannen verwarming, koeling, drinkwater en energie meenemen in de planvoering. De sociale duurzaamheid wordt besproken in hoofdstuk 3.2 maatschappelijke meerwaarde. Hier wordt dieper ingegaan op de maatschappelijke functie van de club en het stadion en de impact op sociale integratie. De economische duurzaamheid van het plan wordt getoetst aan de positie van Feyenoord in nationaal en Europees verband in hoofdstuk 3.10 en 3.13.

Er zijn drie eisen gesteld aan duurzaam gebruik. Ten eerste moet het stadion minimaal vijftig jaar als zodanig kunnen worden gebruikt. Uit het rapport van TNO uit 2005 blijkt dat de levensduur van het huidige stadion “De Kuip” nog minimaal 50 jaar zal zijn indien wordt voldaan aan het reguliere onderhoud. In het rapport van TNO uit 2014 worden de conclusies uit 2005 opnieuw bevestigd. Ten tweede moet het plan flexibel zijn voor doordeweeks gebruik voor evenementen, wat eisen aan geluidsoverlast stelt. Tot slot moet het stadion voorzien in flexibiliteit voor toekomstig gebruik.

3.7.1 FFC

Technische duurzaamheid

Het stadion heeft een primair elektrisch energieverbruik van 110.007 GJ. Dit is conform NEN5128-1998. De technische duurzaamheid is in 2014 getoetst aan de regelgeving. Het FFC-plan zal geactualiseerd moeten worden naar de huidige regelgeving voor renovatieplannen. Het stadion zal met stadsverwarming worden verwarmd. Er wordt niet voorzien in technische oplossingen omtrent watergebruik.

Gebruik

Hergebruik van het huidige stadion kan voldoen aan de minimale levensduur van vijftig jaar indien het reguliere onderhoud wordt uitgevoerd. Het stadion kan doordeweeks worden gebruikt voor evenementen. De technische eigenschappen van het membraandak moeten nader worden onderzocht in het kader van geluidsoverlast. Het plan vermeldt niets over de aanpasbaarheid van het stadion in de toekomst.

Het plan kent duurzame maatregelen, maar deze zijn door ophoging van eisen sinds de planvorming van FFC niet meer actueel. Hierdoor voldoet dit plan nog niet aan dit criterium, met aanpassingen kan dit plan hier mogelijk aan voldoen.

3.7.2 DMK

Technische duurzaamheid

Het DMK-plan heeft de ambitie om een internationale showcase voor duurzame herontwikkeling van stadions te zijn. Hiertoe dient het plan een BREEAM outstanding-niveau te hebben en een energieneutraal stadion op te leveren. In de kostenraming zijn echter geen kosten voor duurzame oplossingen opgenomen, waardoor dit niet aspect als niet voldaan wordt beoordeeld.

Gebruik

Hergebruik van het huidige stadion kan volstaan aan de minimale levensduur van vijftig jaar indien wordt voldaan aan het reguliere onderhoud. Het stadion kan alleen worden gebruikt voor doordeweekse evenementen indien het schuifdak wordt voorzien van een aanvullende investering om de akoestische waarde te behalen. Het DMK-plan vermeldt niets over de aanpasbaarheid van het stadion in de toekomst. Het plan bevat ambities voor duurzame technische maatregelen en flexibel gebruik in de toekomst.

Deze ambities zijn echter niet allemaal meegenomen in de kosten van het plan, waardoor het DMK-plan nog niet voldoet aan het criterium.

3.7.3 Nieuwbouw aan de Maas

Technische duurzaamheid

Het plan Nieuwbouw aan de Maas heeft 22.000 m² PV-panelen die per jaar 12,3 miljoen MJ opwekken. Hiermee is het stadion energieneutraal en energieleverend voor de omgeving. Het plan voorziet in een centrale batterijopslag voor het stadion en het elektriciteitsnet. Door middel van een smart grid kunnen elektriciteitsvraag en -aanbod op elkaar worden afgestemd. Verder wordt energie bespaard op door: energiezuinige verlichting, natuurlijke ventilatie, hoge isolatiewaarde van de gebouwschil, vrije koeling, zonwering en zon invang, lage temperatuur verwarming en hoge temperatuur koeling en door restwarmtebenutting.

Er wordt een warmte-koudeopslag (WKO) in de bodem voorzien in combinatie met een eigen lagetemperatuurvoorziening. De WKO-voorziening wordt aangesloten op verschillende gebouwen in het gebied. De capaciteit van het systeem kan worden uitgebreid. Balanceren van de WKO vindt plaats door gebruik van aquathermie (de Nieuwe Maas) en stadsverwarming (het Rotterdamse warmtenetwerk). Het stadion is waterefficiënt ontworpen: het watergebruik wordt geminimaliseerd en waar mogelijk wordt hemelwater gebruikt.

Gebruik

Het nieuwbouwplan voorziet in de minimale levensduur van vijftig jaar. Het stadion wordt circulair gebouwd met de mogelijkheid tot levensduurverlenging, ontmanteling en/of hergebruik van de materialen. Het stadion kan flexibel worden gebruikt voor evenementen zoals popconcerten. Er is voldaan aan de gestelde grenswaarden van DCMR voor wat betreft het beperken van geluidsoverlast. Onder meer het gebruik van de parkeergarage is in de toekomst flexibel, in dit geval door de toegepaste verdiepingshoogte.

Overige duurzaamheidsplannen

Het plan heeft een driestappenstrategie voor afvalmanagement. Er wordt gestreefd naar afvalvermindering, afvalscheiding en een efficiënt logistiek proces. De nieuwbouwvariant wordt beoordeeld als passend binnen het gestelde criterium.

3.7.4 Resumé

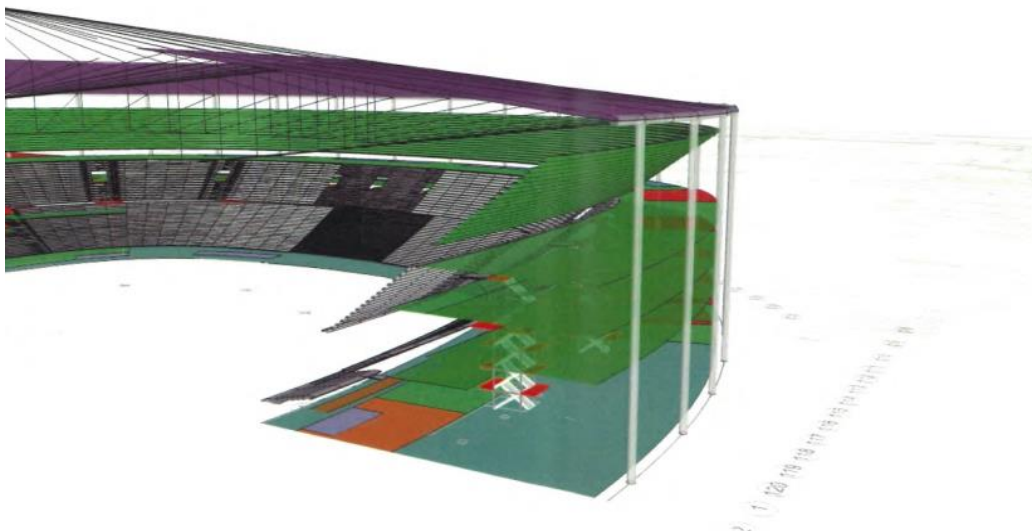
Beide renovatieplannen hebben nog nadere uitwerking en aanpassingen nodig om aan het gestelde criterium te voldoen. Het nieuwbouwplan voldoet aan de gestelde eisen. Het nieuwbouwplan voldoet aan de gestelde eisen.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Duurzaam stadion			

3.8 Comfortabel voor alle gebruikers

Voor de gebruikers is het van belang dat zij het gebruik van het stadion als comfortabel ervaren. In dit criterium wordt gekeken naar de mogelijkheid tot het overdekt betreden van het stadion, het aantal beschikbare stijgpunten om de stoel te bereiken, de hoeveelheid horeca voorzieningen en sanitaire voorzieningen en de mogelijkheden voor een effectieve routing van en naar deze voorzieningen.

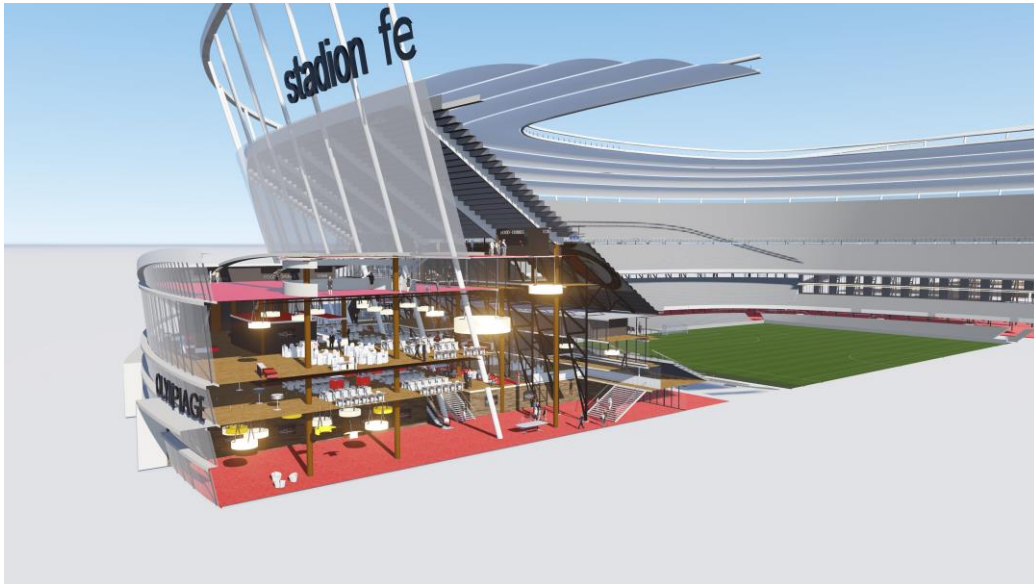
3.8.1 FFC



Bron: Documentatie FFC

Door de toevoeging van een derde ring kan de supporter droog het stadion betreden. De oude trappenhuizen blijven bestaan en worden gerenoveerd. Op alle vier de hoeken van het stadion worden nieuwe trappenhuizen toegevoegd, die voorzien zijn van roltrappen. Vanaf elke zitplaats in het stadion is het mogelijk om een van de 54 kiosken te bereiken. Dit geldt ook voor de aanwezige sanitaire voorzieningen. De hoeveelheid sanitaire voorzieningen voldoet aan de

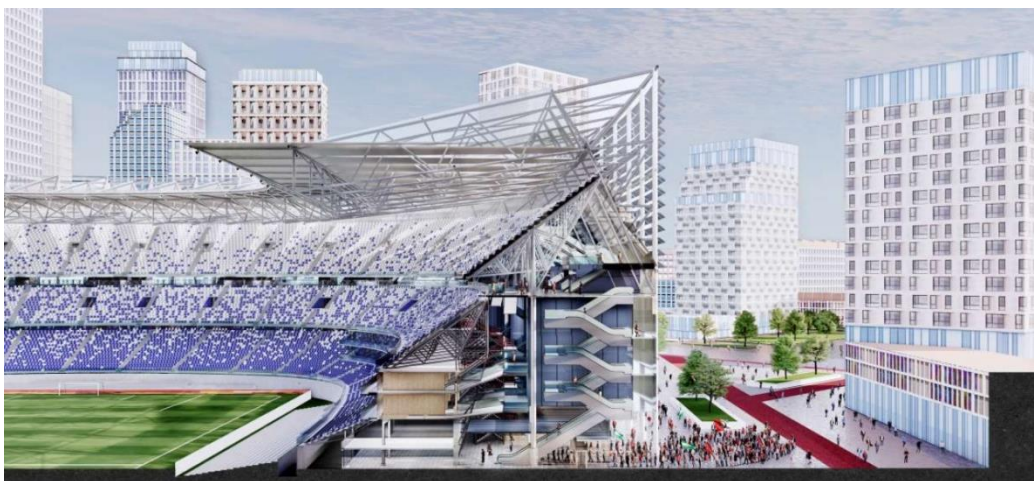
gestelde eisen aan het ontwerp voor een nieuw stadion en de UEFA-/FIFA-eisen. Onder elke ring bevindt zich een omloop met faciliteiten. Hierdoor zijn er nauwelijks verticale bewegingen nodig. Door het behoud van de bestaande tribune zal de breedte van de gangpaden niet toenemen. Door het gebruik van klapstoelen wordt het passeren van andere toeschouwers wel eenvoudiger.



Bron: Feyenoord Founders Consortium

3.8.2 DMK

Door de toevoeging van de derde ring kunnen bezoekers van het stadion in het DMK-plan droog betreden. Door renovatie worden de 22 dubbele trappenhuizen behouden. Daar voegt het DMK-plan 32 roltrappen en acht liften aan toe. Hierdoor zijn er in totaal 84 stijgpunten voorzien.



Bron: Documentatie DMK

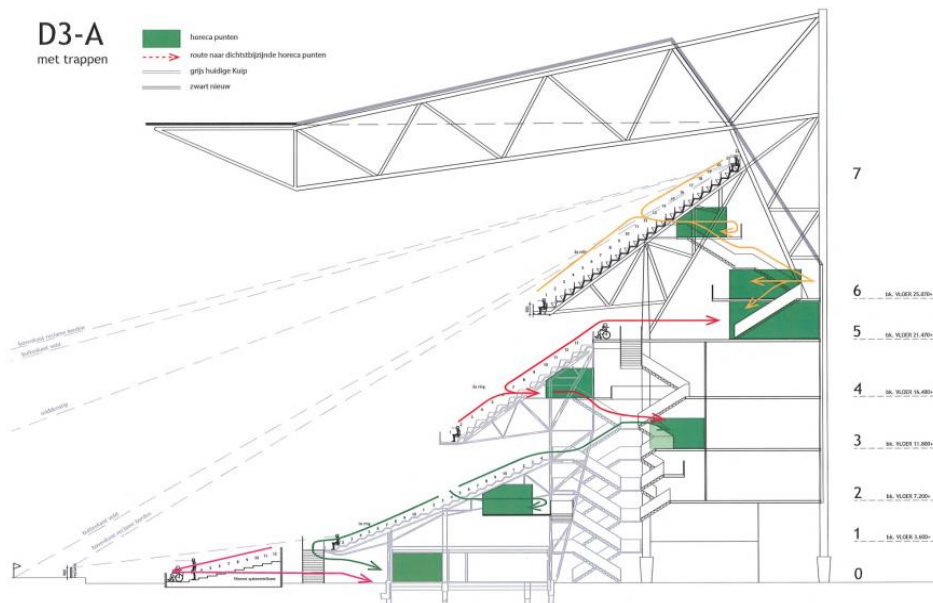
Vanaf elke zitplaats in het stadion is het mogelijk om de horeca en sanitaire voorzieningen te bereiken. In totaal zijn er 82 horecapunten. De hoeveelheid sanitaire voorzieningen voldoet aan de eisen die aan een nieuw stadion zijn gesteld. De horeca en sanitaire voorzieningen zijn verdeeld over de niveaus 0, 2, 3, 4, 5, 6, en 7.



Bron: Documentatie DMK

Als bezoeker van de eerste ring zijn de voorzieningen op de niveaus 0, 2 en 3 eenvoudig te bereiken. Als bezoeker van de tweede ring zijn de voorzieningen op de niveaus 3, 4 en 5 eenvoudig de faciliteiten. De bezoekers van de derde ring kunnen het balkon op niveau 7 eenvoudig bereiken en kunnen ook op de niveaus 5 en 6 terecht. Deze balkons zijn qua vormgeving vergelijkbaar met de huidige situatie. Het aantal voorzieningen op de niveaus 2, 4 en 7 is mogelijk beperkt en niet voldoende om de aangrenzende ringen volledig te faciliteren. Met deze ontwerpkeuzes is het vaker mogelijk om met enkel horizontale bewegingen de voorzieningen te bereiken en wordt het aantal verticale bewegingen tijdens een wedstrijd verminderd ten opzichte van de bestaande Kuip. Echter zullen er nog steeds verticale bewegingen nodig zijn.

Doorsnede met routing vanaf tribunes naar horecapunten

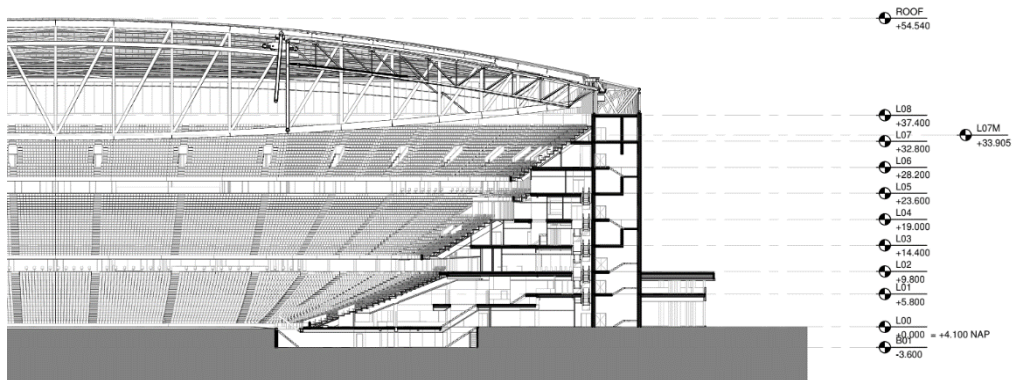


Bron: Documentatie DMK

3.8.3 Nieuwbouw aan de Maas

Ook in het nieuwbouwplan is het mogelijk het stadion droog te betreden. Daarbij zijn er 12 stijgpunten die de bezoekers naar hun plek brengen.

Elke ring wordt gefaciliteerd door een achterliggende omloop. In totaal zijn er 44 horecapunten. Zo faciliteert niveau 2 (het concours) de eerste ring met zestien horecapunten, faciliteert niveau 5 de tweede ring met negen horecapunten en faciliteert niveau 6 de derde ring met nog eens negen horecapunten.



Bron: Definitief Ontwerp Nieuw Stadion OMA



Bron: Documentatie Projectteam Nieuw Stadion Feyenoord City

Het aantal sanitaire voorzieningen is bepaald aan de hand van de volgende verhoudingen, welke verschillen voor mannen en vrouwen: voor mannen is er één toilet per 200 personen en één urinoir per 85 personen. Voor vrouwen wordt gerekend met één toilet per vijftig personen. Daarbij worden er ook voldoende mindervalidetoiletten gerealiseerd, met een verhouding van één toilet per vijftien mindervalide bezoekers. Met de positionering van de faciliteiten op deze

ringen worden verticale bewegingen geminimaliseerd en zijn er vrijwel alleen horizontale bewegingen nodig om de faciliteiten te bereiken.

3.8.4 Resumé

Op het gebied van comfortabel gebruik is gekeken naar de mogelijkheid om het stadion overdekt te kunnen betreden, de stijgpunten, de hoeveelheid horecapunten en sanitaire voorzieningen en de toegankelijkheid van deze voorzieningen. Aan de eis dat stadionbezoekers het terrein overdekt moeten kunnen betreden voldoen alle drie de plannen. Er is geen minimale eis gesteld binnen dit criterium aan de hoeveelheid stijgpunten. De plannen van FFC en DMK hebben voor de horecavoorzieningen nadere uitwerking nodig qua aantallen en metrages. Omdat zowel het plan van FFC als het plan van DMK op het bestaande stadion zijn gebaseerd, blijven zowel horizontale als verticale bewegingen noodzakelijk om de genoemde faciliteiten te bereiken. In vergelijking met het nieuwbouwplan is dit een verschil, waarbij zich achter elke toegang naar de ringen een omloop met horecavoorzieningen en sanitaire faciliteiten bevindt. In de beide renovatieplannen zijn niet dezelfde uitgebreide horecavoorzieningen in elke ring gepositioneerd, waardoor dit wordt gezien als beperkt effectieve routing. In het nieuwbouw stadion is deze wel effectief. Gesteld kan worden dat de aansluiting van het FFC- en DMK-plan op dit criterium beperkt is en dat het nieuwbouwplan voldoet aan dit criterium.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Comfortabel voor alle gebruikers			

3.9 Bezoekers van wedstrijden en evenementen optimaal faciliteren

Om een bezoeker optimaal te faciliteren is het van belang dat het stadion eenvoudig met verschillende modaliteiten te bereiken is en er minimale hinder wordt ervaren. De externe bereikbaarheid, de gang naar het stadion, wordt hier beoordeeld. Het DMK-plan en het nieuwbouwplan zijn beoordeeld op het mobiliteitsplan rondom het stadion en de stedenbouwkundige ontwikkelingen. Het FFC-plan bevat geen mobiliteitsplan. Verder worden voor dit criterium de toegangsmogelijkheden van het stadion in de plannen beschouwd.

Het huidige stadion is bereikbaar per auto; het grootste deel van de bezoekers arriveert bij De Kuip via de A16. Rondom het stadion zijn parkeerterreinen waarvoor een bezoeker vooraf een parkeerkaart kan kopen. De parkeerplaatsen zijn op loopafstand van het stadion: Stadsgarage Veranda, P+R Noorderhelling en P2 in de Stadiondriehoek. Het stadion is van alle kanten bereikbaar per fiets. De directe aansluiting van de fietspaden op het stadion is niet overal optimaal. Daarnaast is het stadion bereikbaar met het openbaar vervoer: NS-station Zuid ligt op vijftien minuten loopafstand en op wedstrijddagen wordt er gebruik gemaakt van treinstation Rotterdam Stadion. Op de Coen Moulijnweg is een bushalte en aan de Stadionweg een tramhalte.

3.9.1 FFC

Ten tijde van de planontwikkeling van FFC is met name ingezet op het realiseren van het stadion. Andere ontwikkelingen waren grotendeels geprojecteerd op de Sportcampus, waar inmiddels gebiedsontwikkeling heeft plaatsgevonden, waardoor deze locatie niet meer beschikbaar is. Er heeft geen uitgebreide inventarisatie tot een passende mobiliteitsoplossing plaatsgevonden. In het FFC-plan zijn geen voorzieningen voor busparkeren opgenomen. Omdat veel ver-

keersstromen (auto, fiets, voetganger, trams) elkaar kruisen, is het functioneren van de infrastructuur rond het gebied een aandachtspunt. Hier dient in de nadere planuitwerking voldoende aandacht naar uit te gaan. Verder zijn er tachtig toegangspoorten voorzien, met de benodigde apparatuur om veiligheidscontroles te verbeteren. Gezien de benodigde ingrepen is het zonder nadere uitwerking onwaarschijnlijk dat het stadion ontsloten kan worden. Hierdoor voldoet dit plan nog niet aan dit criterium.

3.9.2 DMK

Om de drukte op wedstrijddagen goed te kunnen spreiden wordt in een stedenbouwkundig plan voorgesteld de verschillende modaliteiten te scheiden voor een betere doorstroming. Wanneer dit plan wordt doorontwikkeld dient er ook tijd en aandacht te worden besteed aan het verder brengen van het mobiliteitsplan. In het plan van DMK zijn extra voorzieningen voor mobiliteit opgenomen. Uitgangspunt is een modal shift naar meer openbaar vervoer, fiets en georganiseerd busvervoer. Om dit te faciliteren is aan de zuidzijde van de Coen Moulijnweg een SportMobilityhub geprojecteerd. De bussen zijn bestemd voor uitsupporters en hebben een afgescheiden route naar het uitvak. Onder het Coen Moulijnviaduct, onder het Varkenoordse viaduct en in de omliggende gebiedsontwikkeling is voorzien in fietsparkeerplekken. Samen met het gebruik van de openbare ruimte in de omgeving wordt hiermee in alle voorzieningen ten behoeve van mobiliteit voorzien. Er zijn dertig toegangspoorten voor de supporters, twee toegangspoorten voor spelers en toegangspoorten naar de business.

3.9.3 Nieuwbouw aan de Maas

Het nieuwbouwplan heeft de ambitie om autogebruik voor het stadionbezoek af te laten nemen. Het plan voorziet in een aantal stedenbouwkundige ingrepen om hieraan bij te dragen. Het plan bevat een verhoogd maaiveld dat de voetganger van het resterende verkeer scheidt en de doorstroom bevordert. Het stadion wordt aangesloten op het infranetwerk van de stad via de Laan op Zuid, het Varkenoordse viaduct en de Stadionweg. De fietsenstallingen zijn bereikbaar vanaf de bestaande fietsroutes uit alle richtingen en zo gepositioneerd dat fietsers geen drukke oversteekplaatsen tegenkomen. Daarnaast wordt er een nieuwe fietsroute langs de rivieroever gerealiseerd, die ook wordt aangesloten op het bestaande fietsnetwerk. Vanuit de fietsenstalling kan de bezoeker zonder ander verkeer te kruisen naar het stadion lopen. Het treinstation Rotterdam Stadion wordt opgewaardeerd en krijgt de naam station Stadionpark. Het station is met een voetgangersverbinding verbonden met het stadion. De ligging van het stadion aan het water maakt het mogelijk om ook vervoer over het water te realiseren. Om toegang te krijgen tot het stadion zijn er rondom 140 toegangspoorten geplaatst. Daarbij zijn er voor het uitvak nog eens acht aparte toegangspoorten geplaatst. Het exacte type van de poorten en de wijze van controle moet nog door Feyenoord bepaald worden. Het mobiliteitsplan van de nieuwbouw voldoet aan de eis om met diverse modaliteiten om het stadion te bereiken.

3.9.4 Resumé

Om stadionbezoek te faciliteren zijn de mobiliteitsplannen van de drie plannen beschouwd, ook al vallen deze grotendeels buiten de scope van het stadion. Het FFC-plan kent kruisende stromen van verschillende modaliteiten in de omgeving. Het mobiliteitsplan van het DMK-plan behoeft nadere uitwerking. De mobiliteitsopgave is hiermee in zowel het FFC- als het DMK-plan niet voldoende opgelost. In bijlage B worden de risico's en mogelijke kosten in beeld gebracht. Het mobiliteitsplan van het nieuwbouwplan voldoet aan dit subcriterium. Ten aanzien van de toegang wordt in het FFC-plan rekening gehouden met tachtig toegangspoorten, in de DMK-

plan met dertig toegangspoorten en in het nieuwbouwplan met 140 toegangspoorten. Om te kunnen voldoen aan dit criterium zullen er in zowel het FFC-plan als het DMK-plan aanpassingen nodig zijn. Het nieuwbouwplan voldoet aan dit criterium.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Bezoekers van wedstrijden en evenementen optimaal faciliteren			

3.10 Top horecalocatie

Voor de beoordeling van dit criterium wordt gekeken naar de eis voor de doordeweekse exploitatie van de horeca faciliteiten en de potentie die de locatie biedt. Buiten het faciliteren van supporters op wedstrijddagen kan een goede horecavoorziening ook op andere dagen bijdragen aan het gebruik van het stadion.

3.10.1 FFC

Het FFC-plan heeft ruimte ingerekend om meerdere restaurants toe te voegen aan het ontwerp. Deze zijn ook geopend op niet-wedstrijddagen. Er dient nog een nadere uitwerking plaats te vinden om te bepalen hoe de ruimtes zijn vormgegeven.

3.10.2 DMK

In het DMK-plan zijn op de begane grond ruimtes gereserveerd voor restaurants en/of dagelijkse horeca. De exacte invulling heeft nadere uitwerking nodig. Door de beoogde gebiedsontwikkeling, die niet valt binnen de scope van deze rapportage, achten wij de potentie van de horeca van het DMK kansrijk.

3.10.3 Nieuwbouw aan de Maas

Het nieuwbouwplan is verder uitgewerkt en biedt de mogelijkheid en flexibiliteit om de horeca zo nodig bij het veranderen van publieksbehoeften aan te passen. Door horeca te situeren in de plint van het stadion richt het stadion zich meer naar buiten. Een deel van de toegevoegde horeca rondom het nieuwe stadion is gesitueerd aan de rivier en het te vernieuwen Malle-gatpark, wat een kansrijke plek voor de horeca biedt.

3.10.4 Resumé

Voor dit criterium is gekeken naar de horeca die buiten voetbaldagen voor dagelijks gebruik te exploiteren is. In zowel het FFC- als het DMK-plan wordt horeca toegevoegd, maar is niet nader uitgewerkt hoe deze in dagelijks gebruik voorzien. In het nieuwbouwplan worden restaurants voorzien die voor dagelijks gebruik geschikt zijn. Het FFC voldoet nog niet aan dit criterium en het DMK-plan voldoet in beperkte mate aan dit criterium. Het nieuwbouwplan voldoet volledig aan dit criterium.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Top horecalocatie			

3.11 Goede ondersteunende functies en voorzieningen

Bij dit criterium is gekeken naar het toevoegen van ondersteunende functies en voorzieningen voor dagelijks gebruik zoals horecavoorzieningen voor dagelijks gebruik, een museum, fanshop en commerciële ruimte.

3.11.1 FFC

In het FFC-plan zijn naast de eerder beschreven horecavoorzieningen ook voorzieningen opgenomen zoals een museum en een fanshop. Vanwege de keuze voor een niet-afsluitbaar dak zijn de mogelijkheden voor grootschalige evenementen beperkt. Over de invulling van de commerciële ruimte is onvoldoende informatie beschikbaar.

3.11.2 DMK

Voor het DMK-plan geldt net als voor het FFC-plan dat naast de eerder beschreven horecavoorzieningen ook voorzieningen zijn opgenomen zoals een museum en een fanshop. Het DMK-plan kent ook commerciële ruimten die niet nader zijn gedefinieerd. In het plan is een IT/Data-campus opgenomen die in potentie een extra ondersteunende voorziening kan zijn. Deze campus is echter niet opgenomen in de kostenraming.

3.11.3 Nieuwbouw aan de Maas

Het nieuwbouwplan kent horecafaciliteiten die ook buiten wedstrijddagen geëxploiteerd worden. Ook is in het plan een horecapaviljoen opgenomen, met als neven doel om de peakshaving te managen. Naast deze horecavoorzieningen zijn ook in dit plan voorzieningen opgenomen als een museum, een fanshop en commerciële ruimte.

3.11.4 Resumé

In het nieuwbouwplan is een horecapaviljoen opgenomen. In de plannen van FFC en DMK is geen vergelijkbare oplossing opgenomen, maar deze oplossing is wel in de stichtingskosten meegenomen. De beoordeling is dat zowel het plan van FFC als het DMK-plan in beperkte mate voldoen en dat het nieuwbouwplan voldoet aan dit criterium.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Goede ondersteunende functies en voorzieningen			

3.12 Seatingplan

Het seatingplan doet niet alleen een uitspraak over de hoeveelheid supporters die plaats kan nemen in het stadion, maar ook het comfort van de beschikbare stoelen blijkt hieruit. Bij de beoordeling van dit criterium wordt gekeken naar het aantal stoelen, de verdeling van het type stoelen, het comfortniveau en het aantal plekken dat beschikbaar is voor minder valide bezoekers.

3.12.1 FFC

Het FFC-plan biedt ruimte voor 63.986 zitplaatsen. Hiervan zijn 5.550 stoelen bedoeld als business seats. Daarbij bevat het ontwerp 62 businessunits. Op de parterre hebben de stoelen en schouderbreedte van 45 cm. Voor alle nieuwe stoelen geldt een schouderbreedte van 50 cm voor de standaard stoelen. De nieuwe business seats hebben een schouderbreedte van 60 cm. Het FFC-plan is een renovatieplan dat deels is gebonden aan de bestaande tribune. Wanneer hiervan zou worden afgeweken zijn er ingrijpende constructieve maatregelen nodig. Door het gebruik van klapstoelen bestaat de mogelijkheid om te gaan staan tijdens het passeren van andere bezoekers, waardoor daar meer ruimte voor is. Op de parterre is ruimte gemaakt voor 116 plaatsen voor mindervalide supporters.

3.12.2 DMK

Het stadionplan van DMK biedt 64.183 zitplaatsen. In het ontwerp zijn 6.508 stoelen bedoeld voor de zakelijke bezoeker waarvan 5.516 business seats. Er worden 80 units voorzien, waarvan acht lounges. Alle bestaande stoelen in het stadion worden in het plan vervangen door klapstoelen, waardoor de minimale schouderbreedte in het gehele stadion 50 cm wordt. Door het toepassen van klapstoelen ontstaat een beenruimte van 70 cm; het maximaal haalbare gegeven de bestaande tribune die in dit renovatieplan in stand wordt gehouden. Het aantal looppaden op de tribunes wordt verdubbeld ten opzichte van het huidige stadion. Hierdoor wordt de afstand om andere bezoekers te laten passeren verkleind. De stoelen op de derde ring hebben een beenruimte van 80 cm. De business seats in het DMK-plan hebben een schouderbreedte van 80 cm en een beenruimte van 100 cm. Voor minder valide bezoekers zijn er 720 plaatsen gesitueerd op de grote oploop boven de tweede ring en aan de uiteinden van de parterretribune. Het plan van DMK heeft ruimte voor aanpassingen aan de behoefte van Feyenoord, die mogelijk wel impact hebben op het aantal plaatsen en/of de bouwkosten.

3.12.3 Nieuwbouw aan de Maas

Het nieuwbouwplan biedt zitplekken aan 63.816 supporters. Dit aantal is uit te breiden naar 65.856. In het ontwerp zijn 6.573 stoelen bedoeld voor de zakelijke bezoeker waarvan 5.421 business seats. Er zijn 72 business units voorzien. Bij de business units zijn vier lounges aanwezig. Voor de overige zakelijke stoelen zijn negen lounges beschikbaar. De stoelen in het stadion hebben een schouderbreedte van minimaal 50 cm en 75 cm beenruimte. Voor zakelijke stoelen is een beenruimte van 100 cm voorzien. De zakelijke stoelen variëren in schouderbreedte tussen de 51 cm en 65 cm. In het nieuwbouwplan wordt in het hoogste zakelijke segment gekozen voor meer gangpaden op de tribunes, zodat het gemakkelijker is om van en naar de stoel te bewegen. Er zijn in totaal 313 mindervalideplekken gereserveerd in het plan. In het plan Nieuwbouw aan de Maas kunnen nieuwe wensen onder andere ten opzichte van beenruimte nog geïncorporeerd worden. Dit heeft mogelijk een impact op het aantal plaatsen en/of de bouwkosten.

3.12.4 Resumé

Voor het criterium seatingplan is gekeken naar het aantal zitplaatsen per type en de gestelde eisen qua zitbreedte en –diepte. Alle drie de plannen voldoen aan deze subcriteria. De renovatieplannen voldoen niet aan de gestelde eis qua beenruimte, dit is namelijk niet mogelijk zonder constructieve aanpassingen. Echter, deze eis zou mogelijk niet gesteld zijn wanneer een renovatieplan het vertrekpunt was, daarom beoordelen wij dit als discriminerend subcriterium.

In deze alternatievenvergelijking wordt derhalve aangenomen dat alle drie de plannen aan dit criterium voldoen.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Seatingplan			

3.13 Stadion moet langjarig (inter)nationaal geschikt en competitief blijven

Om de exploitatiemogelijkheden en opbrengsten van het stadion te verbeteren geldt de wens om in de toekomst in aanmerking te komen om onder andere UEFA-wedstrijden te hosten. De UEFA stelt veel specifieke eisen aan de stadions waar haar wedstrijden gespeeld worden. Hier van is een aantal kenmerkende eisen als voorbeeld genomen om de conformiteit aan te toetsen. Deze eisen zijn te kwantificeren en zijn voor alle plannen te toetsen, ondanks het verschil in planuitwerking. De eerste te toetsen eis is de breedte van de zitplaatsen (UEFA-eis 00646). Deze dient minimaal 45 cm te zijn maar aanbevolen is minimaal 50 cm breedte. De tweede eis (UEFA-eis 00234) betreft mediavoorzieningen. Er dient een geschikte ruimte beschikbaar te zijn voor persconferenties. De derde eis betreft parkeerplaatsen (UEFA-eis 02019). Voor de UEFA- en UCL-partners dienen in het stadion zestig parkeerplaatsen beschikbaar te zijn tijdens play-off wedstrijden en 180 parkeerplaatsen tijdens Champions League-wedstrijden.

3.13.1 FFC

Het FFC-plan kent voldoende brede zitplaatsen om aan de eerste UEFA-eis te voldoen; een deel van de stoelen kent wel een breedte tussen de minimale en aanbevolen afmetingen. Het plan voorziet niet in parkeerplaatsen in het stadion. Een ruimte voor persconferenties is niet specifiek benoemd, maar in de nadere planuitwerking kan dit met de beschikbare plattegronden opgelost worden. Op dit moment is het niet zeker te stellen of de UEFA akkoord gaat met afwijkingen van de genoemde eis op het gebied van parkeergelegenheid. Een aantal van de parkeerterreinen waar FFC vanuit gaat, is door gebiedsontwikkeling niet meer beschikbaar. Verder is het mobiliteitsplan niet vergesorderd in de planuitwerking. Hierdoor is het lastig een alternatieve oplossing voor de gestelde parkeereis in te schatten. Daarmee beoordelen wij op dit moment het FFC-plan als onvoldoende aansluitend op deze eisen zonder planaanpassingen.

3.13.2 DMK

Het DMK-plan heeft voor alle stoelen een breedte boven de door de UEFA aanbevolen minimale breedte. Er is rekening gehouden met enige ruimte voor media en daarnaast bieden de tekeningen voldoende aanknopingspunt om uitbreiding hiervan haalbaar te achten. Het plan voorziet niet in voldoende parkeergelegenheid direct binnen het stadion. Het mobiliteitsconcept biedt wel een aanknopingspunt om ervan uit te gaan dat een passend alternatief gevonden kan worden. Het is uiteraard op dit moment niet zeker te stellen of de UEFA hiermee akkoord gaat. Wij beoordelen het DMK-plan als voldoende aansluitend op de gestelde eisen.

3.13.3 Nieuwbouw aan de Maas

De nieuwbouwvariant heeft ook voor alle stoelen een breedte boven de aanbevolen minimale eis. De ruimte voor persconferenties en andere mediafaciliteiten zijn specifiek in de platte-

gronden aangegeven. Binnen het stadion is voldoende parkeergelegenheid beschikbaar om te voldoen aan de gestelde eis. Hiermee voldoet het nieuwbouwplan aan dit criterium.

3.13.4 Resumé

Bij dit criterium is aansluiting op drie te beoordelen UEFA-eisen beoordeeld. Deze betreffen eisen aan zitbreedte, persconferentieruimte en parkeerplaatsen in het stadion. Voor het FFC-plan zijn de interne parkeerplaatsen meegenomen in de kosten, waardoor aan deze eis wordt voldaan. Het DMK-plan voldoet beperkt aan het criterium. Het nieuwbouwplan voldoet volledig aan dit criterium.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Stadion moet langjarig (inter)nationaal geschikt en competitief blijven			

3.14 Bijdragen aan sportieve doelstellingen van Feyenoord

In de optimale situatie draagt een vernieuwd of nieuw stadion bij aan de sportieve doelstellingen van Feyenoord. Goede faciliteiten in het stadion zijn van belang om goed te presteren. De wens is dat het stadion in de toekomst mogelijk belangrijke UEFA-wedstrijden kan faciliteren. Wij beschouwen voor dit criterium dan ook primair het faciliteren van Feyenoord. De aansluiting op UEFA-eisen wordt reeds beoordeeld in 3.13.

3.14.1 FFC

Het FFC-plan voldoet aan het primair faciliteren van Feyenoord-wedstrijden. De aansluiting van het plan aan de UEFA-eisen is eerder in deze rapportage beoordeeld als nog niet voldoende aansluitend op de eisen. De FFC-variant draagt hierdoor beperkt bij aan de sportieve doelstellingen van Feyenoord.

3.14.2 DMK

Aan de primaire eis om Feyenoord-wedstrijden te faciliteren wordt voldaan. De aansluiting op UEFA-eisen is eerder in deze rapportage beoordeeld als aansluitend op de eisen. De DMK-variant draagt hiermee voldoende bij aan de sportieve doelstellingen van Feyenoord.

3.14.3 Nieuwbouw aan de Maas

Het plan Nieuwbouw aan de Maas voldoet aan het primair faciliteren van thuiswedstrijden van Feyenoord. Verder voldoet het nieuwbouwplan, zoals eerder beoordeeld, aan de UEFA-eisen. De nieuwbouwvariant draagt hiermee bij aan de sportieve doelstellingen van Feyenoord.

3.14.4 Resumé

Voor dit criterium gelden het primair faciliteren van de voetbalwedstrijden en de aansluiting op de UEFA-eisen om Europees voetbal te kunnen organiseren als subcriteria. Alle drie de plannen voldoen in het primair faciliteren van voetbalwedstrijden. De beoordeling van het conformeren aan UEFA-eisen wordt reeds beoordeeld onder het criterium 'Stadion moet langjarig (inter)nationaal geschikt en competitief blijven'. Alle drie de plannen voldoen aan dit criterium.

Criterium	FFC	DMK	Nieuwbouw aan de Maas
Bijdragen aan sportieve doelstellingen van Feyenoord			

3.15 Supportersonderzoek

3.15.1 Onderzoek Blauw Research

Voor de supporterswensen is gebruik gemaakt van het onderzoek dat door Blauw Research is uitgevoerd. Aan dit onderzoek hebben 16.277 respondenten deelgenomen. De respondenten bestaan uit seizoenkaarthouders, wedstrijdbezoekers en niet-wedstijdbezoekers. Ten opzichte van de 140 supporterswensen komen er uit de onderzoeken geen nieuwe wensen die meegenomen dienen te worden. Een belangrijke constatering is dat dé supporter niet bestaat. Verschillende supportersgroepen vinden verschillende zaken belangrijk. Onder de seizoenkaart-houders is voor supporters in de leeftijdsgroepen 46-65 en ouder dan 65 jaar een korte wacht-rij bij de toegangspoorten de belangrijkste wens, terwijl voor de leeftijdsgroep tot 25 jaar de sfeeracties van supporters op nummer één staat.

Ondanks de doelgroepenverscheidenheid gelden voor alle groepen de volgende vijf meest belangrijke onderwerpen voor het stadion:

- Sfeer;
- Veiligheid;
- Plek in het stadion;
- Prijs;
- Bereikbaarheid.

De sfeer in het stadion is van deze vijf onderwerpen voor bijna alle groepen het belangrijkste aspect. Supporters vinden het vooral belangrijk dat er sfeeracties georganiseerd kunnen worden en dat de fanatieke aanhang achter de goals zit. Ook is het belangrijk om wedstrijden in de open lucht te spelen. In de zin van deze wensen vormt sfeer een subjectief element dat niet te beoordelen is. In principe betreffen de genoemde zaken organisatorische aspecten die in alle drie de plannen mogelijk gemaakt kunnen worden.

Voor oudere supporters is ook veiligheid en de plek in het stadion belangrijk. Bij de plek in het stadion gaat het vooral om goed zicht op het veld, met name voor mensen die nu nog niet vaak naar wedstrijden gaan. Seizoenkaarthouders willen graag hun eigen plek behouden. Veiligheid en plek in het stadion worden behandeld in respectievelijk paragraaf 3.6 (veilig stadion) en paragraaf 3.12 (seatingplan).

Wat betreft de prijs is dit voornamelijk voor jongere supporters vaak belangrijk. “Prijs” is een aspect voor de businesscase.

Tot slot is het voor alle groepen belangrijk dat trappen en tribunes veilig zijn en dat er wordt gezorgd voor goed bereikbare en schone toiletten. Dit aspect komt terug in paragraaf 3.8 (comfortabel voor alle gebruikers).

3.15.2 Onderzoek FSV De Feijenoorder

Naast het onderzoek door Blauw Research heeft de Feyenoord Supportersvereniging (FSV) De Feijenoorder een onderzoek gedaan. Aan dit onderzoek hebben 3.397 respondenten meegedaan. Dit onderzoek maakt geen deel uit van de alternatievenvergelijking zoals die door Feyenoord is georganiseerd maar verschaft wel een aanvullend inzicht dat van nut is voor de alternatievenvergelijking. De belangrijkste inzichten uit dit FSV-onderzoek die betrekking hebben op dit vergelijkingsonderzoek zijn:

- Voor de voorkeur voor modernisering van de Kuip worden de unieke sfeer, de historie, de Feyenoord-identiteit en de iconische plek genoemd als motieven;
- Leden die voorstander zijn van nieuwbouw hebben vooral strategische, praktische en commerciële motieven, zoals de groei van Feyenoord, toekomstgericht denken en internationaal competitief zijn. Daarnaast worden de beperkte levensduur van de gemoderniseerde Kuip en het voor meerdere doeleinden kunnen gebruiken van het stadion aangehaald;
- Het stadionbezoek moet betaalbaar blijven voor iedereen;
- Goede zichtlijnen, hygiënisch sanitair en fanatieke supporters langs het veld vindt men belangrijk.

Kwantitatieve vergelijking

4 Kwantitatieve vergelijking

In dit hoofdstuk wordt de kwantitatieve vergelijking van de criteria bouwkosten, stichtingskosten en onderhoudskosten uitgewerkt. Achtereenvolgens volgt een beschrijving van de uitgangspunten voor de bouw- en stichtingskosten (5.1) en een nadere toelichting van de bijkomende kosten van het stichtingskostenmodel (5.2). In 5.3 zijn de extra kosten en risico's vermeld die niet in de stichtingskosten zijn opgenomen maar wel verwerkt zijn in de businesscase. Het is relevant om deze te melden, omdat deze deels voortkomen uit de workshop met Gemeente Rotterdam en DMK (zie bijlage B). Ten slotte wordt in 5.4 een korte vermelding gemaakt over de status van de onderhoudskosten.

4.1 Uitgangspunten voor vergelijking

Voor de kwantitatieve vergelijking van de drie varianten is ervoor gekozen om het door Feyenoord gehanteerde stichtingskostenmodel als leidraad te nemen. Het model is opgebouwd uit bouwkosten, bijkomende kosten en posten onvoorzien en financiering. Drees & Sommer heeft van de drie varianten informatie ontvangen en deze op basis van onze expertise en de beschikbare mogelijkheden vergelijkbaar gemaakt en in de vergelijkende stichtingskostenopstelling verwerkt. Onderstaand wordt dit nader toegelicht.

In dit stichtingskostenmodel zijn onder de sub-bouwkosten dezelfde percelen opgenomen zoals die worden vermeld bij het plan Nieuwbouw aan de Maas. Deze onderdelen zijn namelijk relevant voor de uitwerking van de businesscase. Voor de opbrengsten van het stadion zijn de opzet van het "seatingplan", de horecapunten, hospitalityruimten en de verhuur van commerciële ruimten van belang. De parkeergarage in het nieuwbouwplan gaat uit van een exploitatie van 750 parkeerplaatsen. In de plannen van FFC en DMK was een dergelijke parkeervoorziening nog niet opgenomen, terwijl deze wel gewenst is als onderdeel van het mobiliteitsscenario. Ondanks dat er nog geen uitgewerkt plan is, zijn voor de vergelijking identieke bouwkosten opgenomen om hieraan te kunnen voldoen.

De fit-out is voor het nieuwbouwplan apart opgenomen, omdat Feyenoord de exploitatie zelf wil doen en niet wil uitbesteden aan derden. Het perceel "afsluitbare kap stadion" is separaat opgenomen, omdat DMK in eerste aanleg geen afsluitbare kap had voorgesteld maar wel al had nagedacht over de mogelijkheden hiervoor. Een afsluitbaar dak is wenselijk om enerzijds events te kunnen organiseren wat weer een opbrengst is voor de businesscase. Anderzijds is het ook noodzakelijk om geluidsoverlast voor de voorgenomen woningbouw te minimaliseren.

Het paviljoen Mallegat en het supporterspaviljoen zijn onderdeel van het nieuwbouwplan om "peakshaving" van supporters te bewerkstelligen. Supporters langer aanwezig houden rondom het stadion levert ook opbrengsten voor de horeca. In de plannen van DMK en FFC was een dergelijk paviljoen nog niet opgenomen, maar dit is wel wenselijk. Om deze reden zijn de bouwkosten van deze onderdelen overgenomen van het nieuwbouwplan. De ontwerpen zijn echter nog niet uitgewerkt. De alternatievenvergelijking voldoet met deze werkwijze zoveel mogelijk aan het programma van eisen van Feyenoord.

De € 22 miljoen bouwkosten van de overkluizing, die ook deel uitmaakt van het plan Nieuwbouw aan de Maas, zijn in de vergelijking buiten beschouwing gelaten, omdat deze worden gedekt uit andere fondsen en geen onderdeel is van de businesscase.

In het navolgende stichtingskostenmodel zijn de bedragen onder het onderdeel financiering blauw gearceerd, om aan te geven dat deze door First Dutch Advisory / Catalyst Advisors zijn berekend op basis van de input van de aan deze stichtingskosten gerelateerde businesscase en daarmee een sluitend geheel vormen.

4.2 Overzicht bouw- en stichtingskosten

	FFC		DMK		Nieuwbouw a/d Maas
Vierkante meters (m2)	71.263 m2		59.639 m2		84.303 m2 FNO
Bouwkosten					
stadion	€	284.500.000	€	236.000.000	€ 310.919.000
parkeergarage	€	28.760.000	€	28.759.000	€ 28.759.000
fit-out	€	15.000.000	€	10.000.000	€ 29.931.000
afsluitbare kap stadion		incl.	€	25.000.000	incl.
paviljoen Mallegat	€	6.276.000	€	6.276.000	€ 6.276.000
supporterspaviljoen	€	2.649.000		incl.	€ 2.649.000
fasering	€	2.500.000	€	2.500.000	
	€	339.685.000	€	308.535.209	€ 378.533.409
Bijkomende kosten					
gemaakte plankosten t/m 2021		excl.		excl.	excl.
opdrachtgeverskosten	€	6.000.000	€	6.000.000	€ 2.500.000
advieskosten	€	17.300.000	€	12.000.000	€ 15.000.000
aansluitkosten	€	2.000.000	€	2.000.000	€ 3.578.000
leges	€	2.500.000	€	2.100.000	€ 3.000.000
verzekeringen	€	1.300.000	€	1.300.000	€ 1.600.000
risico prijsstijgingen	€	23.400.000	€	17.800.000	€ 25.000.000
risico peildatum verschuiving	€	14.000.000	€	10.400.000	
omgevingsman & communicatie	€	860.000	€	860.000	€ 860.000
aanloopkosten	€	750.000	€	750.000	€ 750.000
opslag bijkomende kosten	€	13.190.000	€	12.262.000	
	€	81.300.000	€	65.472.000	€ 52.288.000
Onvoorzien					
onvoorzien tijdens de bouw	€	28.000.000	€	21.100.000	€ 20.000.000
Financiering					
afsluitkosten en rente tijdens de bouw	€	26.300.000	€	48.800.000	€ 57.100.000
erfpacht tijdens de bouw	€	3.400.000	€	2.800.000	€ 4.500.000
	€	29.700.000	€	51.600.000	€ 61.600.000
Totaal excl. btw	€	478.685.000	€	446.707.000	€ 512.422.000

4.3 Toelichting op de bouw- en stichtingskosten

Onderstaand volgt een beknopte toelichting op de verschillende posten uit het stichtingskostenmodel.

4.3.1 Bouwkosten

De bouwkosten zijn voor de drie varianten geactualiseerd tot prijspeil april 2022.

Bouwkosten FFC

De geraamde bouwkosten zoals opgenomen in de raming van het nieuwbouwplan zijn taakstellend voor wat betreft de parkeergarage (750 plekken), het paviljoen en het supportershome om de voorzieningen vergelijkbaar te maken.

Fit-out is slechts € 15 miljoen in deze opstelling, omdat er ook al € 10 miljoen in de kostenraming was opgenomen. Aangezien FFC ervan uitgaat dat horeca wordt uitgevoerd door derden, is gemeend deze extra voorziening op te nemen. De nieuwe stoelen zijn apart opgenomen in de raming.

Aangezien er gerenoveerd wordt tijdens het voetbalseizoen is er een bedrag opgenomen van € 2,5 miljoen aan veiligheidsvoorzieningen met een nader te treffen voorzieningenpost die moet worden uitgewerkt in de businesscase voor omzetting en veiligheidsvoorzieningen tijdens de renovatieperiode.

Bouwkosten DMK

De geraamde bouwkosten zoals opgenomen in de raming van het nieuwe stadion zijn taakstellend voor wat betreft de parkeergarage (750 plekken) en het paviljoen om de voorzieningen vergelijkbaar te maken.

Fit-out is slechts € 10 miljoen in deze opstelling, omdat er ook al € 15 miljoen in de kostenraming was opgenomen. Aangezien DMK ervan uitgaat dat horeca wordt uitgevoerd door derden, is gemeend deze extra voorziening op te nemen. De stoelen zijn als aparte post opgenomen in de raming.

De akoestische kap is onderdeel van het plan met een voorziening van € 25 miljoen.

Aangezien er gerenoveerd wordt tijdens het voetbalseizoen is er een bedrag opgenomen van € 2,5 miljoen aan veiligheidsvoorzieningen met een nader te treffen voorzieningenpost die moet worden uitgewerkt in de businesscase voor omzetting en veiligheidsvoorzieningen tijdens de renovatieperiode.

N.B.: alle roltrappen en liften zijn in de businesscase opgenomen met een leasevoorziening en dus niet in de bouwsom.

4.3.2 Bijkomende kosten

Gemaakte kosten t/m 2021

Alle advieskosten én projectgerelateerde inzet van de opdrachtgever tot en met 2021 van de nieuwbouw zijn in deze alternatievenvergelijking buiten beschouwing gelaten, omdat uit wordt gegaan van het “cash out”-principe voor alle drie de stichtingskosten.

Opdrachtgeverskosten

Uitgangspunt hierbij is projectgerelateerde inzet van de opdrachtgever met een ontwerp- en realisatieovereenkomst. Voor FFC en DMK is uitgegaan vanaf de start tot en met de nazorg. In

Nieuwbouw aan de Maas is uitgegaan voor de fasen Prijsvorming (dossier en tenderprocedure), TO, UO, Uitvoering en Nazorg.

Advieskosten

Ook hier is het uitgangspunt projectgerelateerde inzet van de adviseurs met een ontwerp- en realisatieovereenkomst, waarbij voor FFC en DMK geldt vanaf de start tot en met de nazorg en voor het nieuwbouwplan voor de fasen Prijsvorming (dossier en tenderprocedure), TO, UO, Uitvoering en Nazorg.

Aansluitkosten

Voor de plannen van FFC en DMK is er een afslag gedaan op de aansluitkosten van de nieuwbouw omdat er al bestaande aansluitingen zijn, maar er moet nog een duurzame energievoorziening worden gerealiseerd. Voor Nieuwbouw aan de Maas zijn alle aansluitkosten voor riool, water, elektra (€ 1,9 miljoen) én de aansluitkosten voor de duurzame energievoorziening van Feyenoord-City voor warmte, koude, energieopwekking en noodstroomvoorziening meegenomen. ICT-aansluiting is nog een PM-post.

Leges en verzekeringen

De aannames van de benodigde leges voor het nieuwbouwplan is naar rato overgenomen bij FFC en DMK. Voor de verzekeringen is een aannames gedaan op basis van marktconforme uitgangspunten.

Risico prijstijgingen

Uitgangspunt in het FFC- en DMK-plan: indexatie van de bouwsom en gedeelte fit-out tot en met einde werk. Voor Nieuwbouw aan de Maas geldt indexatie van de bouwsom en fit-out budget tot december 2027, rekening houdend met uitgaven van november 2023 tot mei 2027.

Risico peildatumverschuiving

In verband met langere voorbereidingsperiode in het FFC- en DMK-plan is de aannames gedaan voor indexatie bouwsom tot aan start bouw. Voor Nieuwbouw aan de Maas is dit inbegrepen.

Communicatie en facilitair

Voor het FFC- en DMK-plan is deze gelijk gesteld aan het nieuwbouwplan. Verder is voor het nieuwbouwplan is uitgegaan van PR-diensten vanaf oktober 2021 (€ 0,5 miljoen) en huisvesting van het projectbureau tot einde project (€ 0,36 miljoen). Ook is in de aanneemsom het ketenpark voorzien.

Aanloopkosten

De aanloopkosten voor het FFC- en DMK-plan zijn gelijk aan het nieuwbouwplan. Voor het nieuwbouwplan zijn ook eenmalige kosten opgenomen ten behoeve van extra schoonmaak rondom de oplevering en ingebruikname.

Overige bijkomende kosten

Voor de plannen van FFC en DMK is een opslag gehanteerd van 35% over de bouwsom voor alle bijkomende kosten ten behoeve van de extra voorzieningen, te weten: parkeergarage, paviljoen Mallegat en supportershome voor zover van toepassing. Voor het nieuwbouwplan is dit niet van toepassing.

4.3.3 Onvoorzien

Voor het FFC- en DMK-plan is voor de post onvoorzien uitgegaan van circa 10% van de bouwsom van het stadion. Voor het plan Nieuwbouw aan de Maas is circa 5% van de bouwsom aangehouden.

4.3.4 Financiering

Afsluitkosten en rente tijdens de bouw

De afsluitkosten en de rente tijdens de bouw zijn berekend door First Dutch Advisory / Catalyst Advisors. Rente tijdens de bouw betreft alleen rentelasten gerelateerd aan het vreemd vermogen, welke meegefinancierd moeten worden. Uitgangspunt voor elk van de varianten is dat de maximale leencapaciteit wordt benut. Uitgaande van de gehanteerde aannames is de maximale leencapaciteit van het FFC-plan significant lager ten opzichte van het DMK- en het nieuwbouwplan in bovenstaande vergelijking. Voor zover de leencapaciteit ontoereikend is, wordt de financieringsbehoefte ingevuld met eigen vermogen. Het eigen vermogen kent ook een rendementseis, maar deze wordt niet meegefinancierd. De lagere rentekosten van de FFC-variant reflecteren dus het feit dat deze variant slechts zeer beperkt met vreemd vermogen gefinancierd kan worden en door de hoge resterende behoefte aan eigen vermogen niet haalbaar is. De afsluitkosten zijn gebaseerd op de maximale leencapaciteit.

Erfpacht tijdens de bouw

De erfpacht tijdens de bouw is conform de berekeningen door First Dutch Advisory / Catalyst Advisors.

4.3.5 Optioneel Data/IT-campus

In het DMK-plan bestaat de mogelijkheid om op hoogte van de eerste en tweede ring een Data/IT-campus van 22.206 m² BVO te realiseren. De aannahme van de investeringskosten (bouwkosten plus bijkomende kosten), exclusief grond, bedraagt € 55,5 miljoen. De onderbouwing is afgeleid van een opgave van DMK, waar naar rato van de ruimtestaat van DMK, een aannahme is gedaan. In het vergelijk is deze optie buiten beschouwing gelaten en mogelijke exploitatie-opbrengsten en -kosten zijn niet meegenomen in de businesscase. Deze optionele invulling is niet van toepassing voor het FFC-plan en het plan Nieuwbouw aan de Maas.

4.4 Extra kosten en risico's

Naast het stichtingskostenmodel zijn er nog een aantal kosten en risico's die voor rekening van Feyenoord komen of zouden kunnen komen, maar die niet in bovenstaand stichtingskostenmodel zijn opgenomen. De kosten en/of risico's komen voort uit de analyse van de gemeente Rotterdam onder bijlage B.

4.4.1 Gebiedsontwikkeling en mobiliteit

FFC

Aangezien er in het FFC-plan geen gebiedsontwikkeling is, zullen alle kosten ten aanzien van de bereikbaarheid investeringen zijn voor Feyenoord dan wel voor de gemeente. Aangenomen dat OV-aanpassingen binnen het gemeentelijke mobiliteitsprogramma vallen, komen het busparkeren, fietsenstallingen en de verwerving van het naastgelegen kantoorgebouw voor rekening van Feyenoord. Naar verwachting betreft dit een investering voor Feyenoord van circa € 30 miljoen.

DMK

De gebiedsontwikkeling en de mobiliteitsvoorzieningen zijn in een grondexploitatie doorgerekend. Ten behoeve van het stadion zijn daarin de kosten opgenomen van een Sportmobility-hub, fietsenstallingen, busparkeren, parkeerderelateerde infrastructuur en de verwerving van het naastgelegen kantoorgebouw. Het tekort in de grondexploitatie voor rekening van Feyenoord bedraagt naar verwachting circa € 55 miljoen, na aftrek van de in de stichtingskosten opgenomen parkeergarage bedraagt dit circa € 26 miljoen.

Nieuwbouw aan de Maas

Het nieuwbouwplan is ver uitgewerkt en kent daardoor nagenoeg geen onzekerheden op dit gebied. Het voldoet aan de mobiliteitseisen en veiligheidseisen. Voor de benodigde verwervingen zijn alle kosten bekend en afspraken gemaakt met StiGaM.

4.4.2 Inkomstenderving en tijdelijke voorzieningen

Gedurende de renovatie van het stadion in de plannen van FFC en DMK ondervindt Feyenoord door de bouwactiviteiten aan het stadion derving van inkomsten. Daarnaast dienen voorzieningen te worden getroffen om veilig gebruik van het stadion gedurende de bouw mogelijk te maken. Op basis van een inschatting van verwachte omzetsderving en te treffen voorzieningen is door Feyenoord in de financiering als buffer meegenomen voor FFC: 34 miljoen en voor DMK 27 miljoen. Het verschil zit in de bouwtijd.

4.5 Onderhoudskosten

De onderhoudskosten maken onderdeel uit van de businesscase. Voor wat betreft de plannen van FFC en DMK zijn de onderhoudskosten gelijk gehouden aan die van het nieuwbouwplan. In de financiering voor FFC en DMK is voor het onderhoud een extra bedrag van € 3 miljoen meegenomen, zijnde de contante waarde van aanvullend onderhoud voor de Kuip wat uit eerdere studies is gebleken.

Bijlagen

BIJLAGEN

Bijlage A – Notitie RO Gemeente Rotterdam - Ruimtelijke procedure renovatie Kuip

Indien gekozen wordt voor renovatie van De Kuip zal er een nieuwe planologische/ruimtelijke procedure gevoerd moeten worden. In het bestemmingsplan Feyenoord City wordt immers uitgegaan van een nieuw stadion aan de Maas.

Een plan voor renovatie van De Kuip zal worden getoetst aan het bestemmingplan Olympus uit 2003. In dit bestemmingsplan geldt voor De Kuip de bestemming ‘recreatieve doeleinden’, een maximaal toegestaan bebouwingspercentage van 55% en een maximaal toegestane hoogte van 24 meter. Het realiseren van een extra derde ring is in strijd met de maximaal toegestane hoogte van dit bestemmingsplan. De capaciteitsvergroting brengt verder onder meer onderzoek naar (de oplossing van) het mobiliteitsvraagstuk inclusief parkeren met zich mee.

Een nieuw bestemmingsplan is de meest geëigende ruimtelijke procedure voor een dergelijk plan. Dat geldt zeker als er naast capaciteitsvergroting van De Kuip nog andere ontwikkelingen in de omgeving worden voorzien, zoals het realiseren van bouwwerken ten behoeve van mobiliteit of andere programmaontwikkeling. In dit kader dienen de gebruikelijke (milieu) onderzoeken te worden verricht. Naast mobiliteit onder andere ook onderzoeken op de gebieden geluid/externe veiligheid/status als gemeentelijk monument/financiële uitvoerbaarheid.

Voor een bestemmingsplan geldt een globale proceduretermijn van 2½ jaar te destilleren vanaf het formuleren van de stedenbouwkundige randvoorwaarden en het starten met benodigde (milieu)onderzoeken tot en met de vaststelling van het bestemmingsplan door de Rotterdamse gemeenteraad. Hierna volgt de mogelijkheid van beroep en hoger beroep bij de Raad van State. Een (ontwerp-)besluit op de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (en de activiteit milieu) voor de renovatie van De Kuip kan worden genomen nadat het bestemmingsplan – na vaststelling door de gemeenteraad – in werking is getreden.

Per 1 januari 2023 zal, naar het zich nu laat aanzien, de Omgevingswet in werking treden. Dit brengt een met de huidige wetgeving vergelijkbare ruimtelijke ‘omgevingsplan’ procedure met zich mee. Omdat landelijk het een en ander juridisch nog niet zal zijn uitgekristalliseerd is het een veilige aanname rekening te houden met drie maanden extra proceduretijd.

Bijlage B – Gemeentelijke analyse gebiedsontwikkeling en mobiliteit

Inleiding

In deze bijlage wordt verslag gedaan van de verkenningen van de elementen buiten het stadion zelf die impact hebben op het functioneren van het stadion en de haalbaarheid van het betreffende alternatief. De feitelijke noties die voor de drie alternatieven zijn gevonden worden hier weergegeven. De aspecten die in deze bijlage terugkomen zijn gebaseerd op de door Feyenoord geformuleerde criteria, zodat de inhoud van deze bijlage gemakkelijk te relateren is aan de rapportage van de optievergelijking. Onderstaand de bekeken criteria.

Kwalitatieve criteria

1. Mogelijkheden gebiedsontwikkeling en daaraan gekoppeld:
 - a. Bijdrage aan mobiliteitsoplossingen;
 - b. Duurzaam stadion/ gebiedsontwikkeling;
 - c. Maatschappelijke meerwaarde.
2. Bezoekers van wedstrijden en evenementen optimaal faciliteren
 - a. Bereikbaarheid voor alle modaliteiten;
 - b. Parkeren.
3. Veiligheid
4. Top horecalocatie (te beoordelen door Feyenoord in het licht van mogelijke gebiedsontwikkeling)

Overige criteria

5. Passend in ruimtelijke ordening: de procedure ‘an sich’ is in de optievergelijking meegenomen. In deze bijlage benoemen we de procesrisico’s die vanuit de verkenningen naar de alternatieven naar voren zijn gekomen.

Kwantitatieve criteria

6. Verwachte stichtingskosten: impact van mobiliteit en veiligheid die niet in gebiedsontwikkeling en bijbehorende grondexploitatie in te passen is.

De alternatieven en de aspecten behorend bij de criteria zijn per alternatief beschreven, aangezien dit de leesbaarheid en begrijpelijkheid ten goede komt gezien de samenhang van deze aspecten. Geconstateerd is dat de drie alternatieven niet in dezelfde mate zijn uitgewerkt. Voor alle drie de alternatieven is een workshop gehouden met exact dezelfde opzet en vraagstelling. Hieronder is een korte beschrijving per variant te vinden, alsmede het proces om tot bijgaande beschrijvingen te komen. Vervolgens worden de uitgangspunten bij het bekijken van de alternatieven beschreven en vervolgens de alternatieven verder beschreven op de genoemde aspecten.

FFC

Het ontwerp van FFC is een renovatieontwerp uit 2014. In samenwerking met architecten en Siemens heeft BAM een verbeterde versie van de huidige Kuip voorgesteld. Om het stadion heen is ruimte voor de realisatie van woningen en commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Dit is echter zeer beperkt uitgewerkt, met alleen enkele beelden en geen verdere uitwerking. Destijds is gekozen voor een project met alleen stadion en geen gebiedsontwikkeling. Er is geen uitgewerkte mobiliteitsstrategie en de bereikbaarheid was destijds vrijwel geheel geënt op het toevoegen van parkeerplaatsen. Het stadion biedt na de renovatie plek aan 64.000 supporters.

Er is in de workshop gebruik gemaakt van de kennis van betrokkenen die destijds betrokken waren bij de planvorming. Tevens zijn de destijds geproduceerde producten bekeken. Er zijn geen verdere verdiepingen of iteraties geweest, aangezien er geen eigenaar van de plannen is met wie dit vormgegeven kan worden. Wel is met eigen kennis van het gebied een slag naar het organiseren van mobiliteit gedaan.

DMK

“De Moderne Kuip” is een ook een renova-

tievariant, die voortborduurt op het eerdere 'Red De Kuip-plan'. Dit ontwerp biedt ruimte aan 63.000 bezoekers. Het DMK-plan gaat uit van een gebiedsontwikkeling rond het gemoderniseerde en uitgebreide stadion. In dit proces heeft DMK op basis van de kennis van het gebied (en de randvoorwaarden die volgen uit gedane onderzoeken) vanuit de gemeente het plan verder geïtereerd, waarbij ook faciliteiten voor mobiliteit zijn meegenomen. Hiertoe zijn meerdere sessies met DMK georganiseerd. In deze bijlage wordt het eindproduct van DMK op basis van deze sessies en iteratieslagen beschouwd en niet het product uit 2020 en de gemaakte tussenstappen.

Nieuwbouw aan de Maas

Nieuwbouw aan de Maas is een samenwerking van OMA, LOLA, Gemeente Rotterdam, Feyenoord en Stadion Feyenoord. Het nieuwe stadion van Feyenoord is een multifunctioneel gebouw dat plaats biedt aan 63.000 bezoekers. De open omloop fungeert het hele jaar door als publiek plein met in de plint conferentieruimten en horecagelegenheden. Het nieuwe stadion is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Feyenoord City. De beschrijving is tot stand gekomen op basis van de sessie, zoals die ook is gehouden voor de andere alternatieven en de beschikbare documenten zoals het masterplan, bestemmingsplan en mobiliteitsplan.

Uitgangspunten

Mobiliteit

Op basis van de verkeersonderzoeken als onderbouwing voor het bestemmingsplan is bepaald wat er nodig is om een stadion van 63.000 toeschouwers bereikbaar te krijgen. Richtlijn hiervoor is het mobiliteitsplan Feyenoord City en het concept-mobiliteitsplan dat in de maak was gedurende periode van het FFC-plan, maar dat vanwege het stilleggen van het project destijds niet in het plan is geïmplementeerd. De volgende uitgangspunten zijn geformuleerd.

Maximale inzet op trein, tram en OV-

water: gelijke uitgangspunten voor de alternatieven, behoudens verschillen in de positionering ten opzichte van tramhaltes voor lijn 20 en 25

Autoparkeren: 2.520 parkeerplaatsen conform parkeernorm

Fietsparkeren: 5.000-7.000 fietsparkeerplaatsen, verdeeld over aanrijdroutes

Busparkeren: 200 plaatsen

Bij het beschouwen is uitgegaan van de situatie zonder oeververbinding, maar wel in de verschillende profielen (Burgerhoutstraat, Coen Moulijnweg en Olympiaweg) rekening is gehouden met de impact/inpassing van een oeververbinding en HOV tussen Zuidplein en Kralingse Zoom.

Programma:

Het programma van het bestemmingsplan Feyenoord City is uitgangspunt. Dit programma is onderbouwd vanuit de behoefte en past binnen het provinciaal beleid. Voor DMK is het programma voor de Stadion-driehoek uit het bestemmingsplan aangehouden. Dit komt voor de programma's buiten het stadion ook ongeveer overeen met de metrages zoals deze komen uit de eigen stedenbouwkundige verkenning voor DMK. Bij de positionering is tevens rekening gehouden met de milieubeperkingen zoals deze uit de milieuonderzoeken voor het gebied naar voren zijn gekomen.

Veiligheid

Dit betreft de crowd control rond het stadion. Hierbij betreft het met name ruimte voor evacuatie bij calamiteiten en voldoende ruimte voor hulpdiensten. Tweede belangrijke punt betreft de uitsupporters waarvoor voldoende (dertig) busparkeerplaatsen dienen te zijn en een afgescheiden route van de busparkeerplaatsen naar het uitvak. De beschouwing van de toegangscontroles en veiligheidssystemen in het stadion worden hier niet beschouwd. Consultatie van de hulpdiensten heeft gezien de korte doorlooptijd niet plaatsgevonden.

Maatschappelijke meerwaarde

Voor de gebiedsontwikkeling is op basis van de MKBA gekeken naar de volgende zaken. Dit is exclusief werkgelegenheid in het stadion. Er hebben geen uitgebreide berekeningen plaatsgevonden, maar op basis van programma is een vergelijking gemaakt.

- a. Werkgelegenheid en leerwerkplaatsen;
- b. Feyenoord brengt kennisinstellingen, publieke en private partijen op het snijvlak van sport, voeding en gezondheid samen in een Sport & Lifestyle Lab;
- c. De publieke ruimte in Rotterdam-Zuid wordt zo ingericht dat het uitnodigt om te recreëren en bewegen (Public Sport Space);
- d. Aantal woningen;
- e. Groen.

Financiële beschouwing

In deze beschrijving is onderzocht of alle kosten die verband houden met investeringen buiten het stadion ook gedekt zijn. Daarbij is vooral gekeken of de grondexploitatie van de gebiedsontwikkeling sluitend is. Bij een positieve grondexploitatie zijn mobiliteitsmaatregelen en eventuele verwervingen erin ondergebracht. De overige mobiliteitsmaatregelen en verwervingen die niet in te passen zijn in de grondexploitatie zouden bij de stichtingskosten van het stadion gevoegd moeten worden of vormen een vraag aan de gemeente.

FFC

Korte beschrijving plan

Het FFC-plan kent geen gebiedsontwikkeling. Gezien het dak in dit alternatief (volgens de informatie een licht akoestisch vast dak en een membraandak), is woningontwikkeling in de Stadiondriehoek niet waarschijnlijk vanwege de geluidsbelasting tijdens evenementen en voetbalwedstrijden. Het betekent dat dove gevels met bijkomende kosten gerealiseerd zouden moeten worden, waardoor er geen financieel haalbare gebiedsontwikkeling resteert. Dit houdt in dat de huidige bedrijfspanden in de stadiondriehoek gehandhaafd zullen worden. Wel zal waarschijnlijk

het gebouw Plan Office verworven moeten worden in deze plannen. Deze verwerving zal financieel onderdeel van de stichtingskosten van het stadion moeten zijn.

Het parkeren langs de Olympiaweg en in de Stadiondriehoek zal ingevuld worden met de mobiliteitsfunctionaliteiten ten behoeve van het stadion. Het stadion blijft daarmee gepositioneerd in eenzelfde soort omgeving als in de huidige situatie, waarmee de potentie voor horeca en andere voorzieningen beperkt is.

Bijdrage aan mobiliteitsoplossingen

Aangezien er geen gebiedsontwikkeling is, draagt de gebiedsontwikkeling ook niet bij aan de mobiliteitsoplossingen. De mobiliteitsoplossingen dienen dus in de stichtingskosten voor het stadion te worden opgenomen

Duurzaam stadion/gebiedsontwikkeling

Voor het gebouw zijn duurzaamheidsmaatregelen opgenomen; er zijn geen zonnepanelen en er is geen uitwisseling van warmte/koude met de omgeving. Gezien de dakconstructie en het gebrek aan gebiedsontwikkeling zijn deze aspecten ook niet later alsnog in te brengen. Op gebiedsniveau heeft het plan daarmee geen of zeer beperkte waarde waar het gaat om duurzaamheid.

Maatschappelijke meerwaarde

In het plan van FFC is geen gebiedsontwikkeling meegenomen; het betreft enkel een renovatieplan voor het stadion. Hierdoor faciliteert dit plan geen extra arbeidsplekken, wordt er geen bijdrage geleverd aan niet-voetbalactiviteiten en is er in het ontwerp geen ruimte voor leerruimtes. Extra woningen en toevoeging van groen zijn met dit plan ook niet aan de orde.

Bezoekers van wedstrijden en evenementen optimaal faciliteren

Bereikbaarheid voor alle modaliteiten

Ten tijde van het FFC-plan is vol ingezet op het realiseren van parkeervoorzieningen. Deze waren grotendeels geprojecteerd op de Sportcampus, waar inmiddels ontwikkeling heeft plaatsgevonden en dus niet meer beschikbaar is. Er heeft geen uitgebreide inventarisatie van een passende mobiliteitsoplossing plaatsgevonden.

Voor de trein en het vervoer over water zijn de faciliteiten aanwezig. Deze worden aangepast en uitgebreid binnen het huidige gemeentelijk mobiliteitsprogramma. Vanwege de uitgang van het station direct op de Olympiaweg zal net als nu de Olympiaweg-noord afgesloten zijn. Het stadion is ook met de bus en de tram goed te bereiken. Op de Coen Moulijnweg is een bushalte en aan de Stadionweg bevindt zich een tramhalte. Bij een groter stadion is aanpassing van de halte op de Stadionweg en extra gebruik van de Noorderhelling en/of het Breeplein noodzakelijk (met bijbehorende aanpassingen). De looproute vanaf het Breeplein is niet ideaal, waarmee het gebruik van lijnen 20 en 25 waarschijnlijk niet optimaal zal zijn. Dit kan gecompenseerd worden met extra fiets- en scootergebruik, een trend die in de huidige situatie al zichtbaar is.

Wanneer je als bezoeker met de fiets komt, is het stadion van alle zijdes goed te bereiken. Langs vrijwel elke weg ligt een fietspad. Wel zullen fietsvoorzieningen in de Stadionsdriehoek gerealiseerd dienen te worden. Uitgaande van het kunnen benutten van de ruimte onder het Varkenoordse viaduct voor 1.500 plaatsen, zijn er nog circa 3.500 tot 4.500 plaatsen nodig. Deze zullen langs de Olympiaweg en in de Stadionsdriehoek (P2, 3 en 4) gevonden moeten worden. Voor het bereiken van (of wegrijden bij) deze stallingen dienen de andere verkeersstromen gekruist te worden.

In het FFC-plan zijn geen voorzieningen voor busparkeren opgenomen. Vooralsnog is ervan uitgegaan dat gebruik gemaakt

wordt van de busparkeerplaatsen op de Olympiaweg, de voorziene busparkeerplaatsen op de Collosseumweg (de kosten hiervan dienen opgenomen te worden) en verder extra busparkeerplaatsen in de omgeving en de Stadionsdriehoek. Vooralsnog is het busparkeren in dit alternatief niet opgelost. Hiermee is het onwaarschijnlijk dat een stadion van 63.000 bezoekers ontsloten kan worden.

Vanwege de drukte en de vele elkaar kruisende stromen (auto, fiets, voetganger, trams) is het de vraag of de infrastructuur rond het gebied goed kan functioneren. Hiertoe dient een nadere verdieping plaats te vinden. Alle modaliteiten zijn in de Stadionsdriehoek als het ware zo op elkaar geplaatst en er is relatief beperkt sprake van ontvlechting dat door specialisten de kans groot wordt geacht dat dit in dit alternatief uiteindelijk niet oplosbaar wordt geacht.

Parkeren

Rondom het stadion zijn er parkeerterreinen (Veranda Garage, P+R Noorderhelling en parkeren in de Stadionsdriehoek; P5C zal ontwikkeld worden) waar vooraf een parkeerkaart voor kan worden gekocht. Al deze parkeerterreinen zijn op loopafstand van het stadion. In totaal zijn er 2.300 parkeerplaatsen beschikbaar, als met het huidige aantal in de Stadionsdriehoek wordt gerekend. Een deel van deze parkeerplaatsen zal echter opgeheven moeten worden voor benodigde faciliteiten behorend bij een uitgebreid stadion (loopruimte, routes voor veiligheidsdiensten, fietsparkeren en busparkeren). Een extra parkeerdek van minimaal 400 plaatsen zal in de Stadionsdriehoek gerealiseerd dienen te worden. Het is de vraag of dit de gewenste kwaliteit en sociale veiligheid voor de bezoekers in het hogere segment oplevert.

Veiligheid

Aandachtspunt vormt de bereikbaarheid van de hulpdiensten, zowel van het gebouw (gezien de bij bereikbaarheid beschreven beperkingen) als in het gebouw waar rondrijden van hulpdiensten niet of

minder mogelijk lijkt door dichtbouwen van huidige open ruimtes (bijvoorbeeld waar deze nu tussen Maasgebouw en tribunes aanwezig is). Vanwege gebrek aan scheiding tussen supporters en hulpdiensten is onduidelijk of er voldoende ruimte is bij uitbreiding van het aantal bezoekers. Dit behoeft nadere uitwerking met de hulpdiensten, maar vormt een procesrisico. Uit te zoeken is of er vanuit externe veiligheid zoals de toxische wolk vanaf het spoor extra eisen worden gesteld bij uitbreiding van het stadion die tot extra maatregelen leiden.

Onduidelijk is op welke wijze de uitsupporters worden gefaciliteerd. Uit de tussentijdse verkenningen van DMK blijkt dat dit op de Olympiaweg met de toename van de aantallen niet goed te regelen is. De vraag is of het lukt op het stadionterrein voorzieningen te treffen, maar dit heeft een grote ruimte impact binnen de stadionhekken.

Ruimtelijke ordening

Het FFC-plan heeft nog een behoorlijk aantal niet-uitgewerkte punten die een reëel procesrisico opleveren. Hiermee is het onzeker of tot een bestemmingsplan of omgevingsvergunning gekomen kan worden. Als eerste betreft dit de bereikbaarheid en doorstroming bij evenementen. Er zijn veel punten waar fietsers, voetgangers, auto's en trams bij elkaar komen en de vraag is of dit ruimtelijk verholpen kan worden. Extra aandachtspunt hierbij is dat het busparkeren voor thuis supporters niet is opgelost. Hiermee is er waarschijnlijk onvoldoende capaciteit in het mobiliteitssysteem om überhaupt een stadion met 63.000 mensen te ontsluiten.

Vanuit veiligheidsperspectief is met name het oplossen van de uitsupporters een precair punt. Ook is onduidelijk of er voldoende ruimte in en rond het stadion resteert voor de hulpdiensten gezien het deels bebouwen van de huidige open ruimtes direct rond het stadion.

Relatie met stichtingskosten

Aangezien er geen gebiedsontwikkeling is, zullen alle kosten ten aanzien van bereikbaarheid onderdeel moeten zijn van de stichtingskosten van het stadion of gemeentelijke investeringen zijn. Vooralsnog is aangenomen dat aanpassingen aan station en omliggende tramhaltes binnen het gemeentelijk mobiliteitsprogramma ingepast zouden moeten worden. Hierop heeft geen verificatie plaatsgevonden.

Voor de stichtingskosten van het stadion (of als extra vraag aan de gemeente) resteren dan de volgende kostenposten:

1. Verwerving gebouw Plan Office;
2. Parkeerdek ten behoeve van het inpassen van honderd bussen en de compensatieparkeerplaatsen die door het inpassen van fietsparkeren en busparkeren verdwijnen;
3. Fietsenstallingen:
 - a. onder het Varkenoordse viaduct;
 - b. overig fietsparkeren: minimaal 3.500 plaatsen; kosten gebaseerd op beperkte kwaliteit van de inpassing (niet gebouwd); dit betekent ten koste van veel parkeerplaatsen. Gebouwde voorziening is efficiënter, maar duurder; dat dient in eventuele uitwerking geoptimaliseerd te worden.
4. Busparkeren aan de Olympiaweg-zuid en Collosseumweg.

Opgeteld loopt dit op tot € 30 à 40 miljoen extra kosten.

Hierbij hoort wel de opmerking dat het busparkeren voor uit- en thuis supporters nog niet is opgelost en dat ook aan de omliggende wegen/kruisingen aanpassingen nodig zijn die niet in de kosten zijn opgenomen.

In hoofdrapport opnemen hoe hiermee bij stichtingskosten is omgegaan

DMK

Korte beschrijving plan

Het plan van DMK is in enkele rondes doorontwikkeld, leidend tot een plan met een aantal ingrediënten.

1. Vernieuwd stadion met flowspace (zachte en groene uitstraling er omheen);
2. Gebiedsontwikkeling in de rest van Stadiondriehoek;
3. Sportmobilityhub ten zuiden van de Coen Moulijnweg;
4. Ruimte onder het Coen Moulijnweg viaduct;
5. De Coen Moulijnweg (herprofilering en aansluiting op Sportmobilityhub en stadion);
6. Overige mobiliteitsvoorzieningen.



Het plan bevat tevens een doorkijk met een brede allee/voetgangerszone naar de rivier en herstructurering van de Veranda. In overleg met DMK is ervoor gekozen deze herstructurering niet op deze wijze in de beoordeling mee te nemen gezien de verwachte negatieve financiële uitwerking van deze ontwikkeling met een dergelijke brede allee.

Het plan kent een stappenplan, waarbij eerst de Sportmobilityhub wordt gerealiseerd, vervolgens op het parkeerterrein de bouwplaats voor de renovatie van het stadion wordt ingericht en daarna de gebiedsontwikkeling gefaseerd wordt gerealiseerd.

Het stadion kent 63.000 plaatsen met een aparte voorziening voor de uitsupporters. De ruimte eromheen wordt vriendelijker

en groener ingericht dan in de huidige situatie met ook ruimte voor het 'Rondje Stadionpark'. Vanaf het stadion is er een oplopend maaiveld naar de dijk om deze route comfortabel te maken (ook voor mindervaliden) en een extra aanrijdmogelijkheid voor hulpdiensten te creëren. Op de (uitgebreide) dijk worden de woningen ontsloten en komt een fietspad te liggen. Aandachtspunten in de uitwerking zijn het stijgingspercentage van het oplopende maaiveld en de ontsluiting van de oostelijke delen van de gebiedsontwikkeling vanaf de Olympiaweg. Deze zal waarschijnlijk, gezien de vele voetgangers, fietsers, bussen en benodigde ruimte voor de hulpdiensten, afgesloten dienen te zijn tijdens wedstrijden en evenementen.

Het vernieuwde stadion ligt in een betere omgeving dan nu. Dit biedt mogelijkheden voor dagelijks gebruik, waarbij de uitwerking van de randen aan stadionszijde en van de gebiedsontwikkeling rond de flowspace uitwerking behoeven om te zorgen dat er daadwerkelijk sprake is van een prettige omgeving. In het stadion is een ICT/datacampus opgenomen.

De gebiedsontwikkeling is vormgegeven als een doortrekking van de Laan op Zuid. Het opgenomen programma komt qua vierkante meters ongeveer overeen met het bestemmingsplanprogramma voor de Stadiondriehoek. Rekening houdend met de milieubeperkingen vanaf het spoor zal het westelijk deel geen of beperkte woningbouw bevatten. In een eventuele uitwerking zal de stedenbouwkundige structuur hierop aangepast dienen te worden, waarbij ook rekening wordt gehouden met de eisen van de beoogde commerciële functies. Dit wordt vooralsnog oplosbaar geacht. Belangrijk aandachtspunt bij de woningbouwontwikkeling zijn de geluidscontouren van het stadion. Op basis van de laatst beschikbare informatie over de wijze waarop DMK in de optievergelijking is opgenomen is sprake van een afsluitbaar dak (van belang voor evenementen) en een akoestisch dak boven de tribunes (van belang voor wedstrijden en evenementen). Ook met deze maatregelen zullen akoestische maatregelen aan de woningen nodig zijn conform geluidsbeleid voetbalstadions

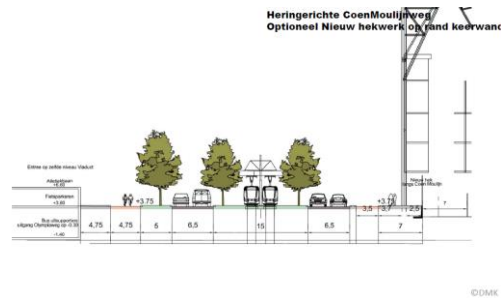
Rotterdam. Zonder een geluidgeïsoleerd dak zal sprake zijn van dove gevels en dikke gevelpakketten met de negatieve impact op de grondopbrengsten en kwaliteit van de woningen.

Een belangrijk onderdeel van het DMK-plan is de Sportmobilityhub ten zuiden van de Coen Moulijnweg. Deze bevat parkeren, busparkeren uitsupporters en fietsparkeren. Op het dak is de door de gemeente gewenste atletiekvoorziening geprojecteerd. De Sportmobilityhub ligt gedeeltelijk op het huidige terrein van Nieuw Varkenoord (SC Feyenoord en Youth Academy). Een veld is gedraaid teruggeplaatst, voor het andere veld is nog geen oplossing gevonden. Deze zal bij doorzetten elders in de Sportcampus een plek moeten krijgen.



De huidige bedrijfsruimtes onder het Coen Moulijn viaduct verdwijnen. Dit is eigendom van de gemeente. De ruimte wordt gebruikt voor fietsparkeren en de afgeschermdoorgang vanaf de busparkeerplaatsen voor uitsupporters naar het uitvak.

De Coen Moulijnweg is in relatie tot het stadion en de Sportmobilityhub is gezien de krappe ruimte specifiek bekeken. Bij het uitwerken van de plannen is rekening gehouden met het door de gemeente beoogde profiel voor de Coen Moulijnweg. Aan de stadionzijde is een damwand aangebracht om voldoende ruimte binnen het stadionterrein te creëren. De meest zuidelijke piloon van de derde ring staat in het voetpad. De verdere uitwerking van deze zone vanuit het oogpunt van doorstromen en veiligheid is een belangrijk aandachtspunt.



In het plan zijn de overige mobiliteitsvoorzieningen op diverse plekken rond de driehoek gepositioneerd. Er wordt gebruik gemaakt van de onderzijde van het Varkennoordse viaduct voor fietsparkeren. Rond het gebied (Olympiaweg, Collosseumweg, Stadionlaan en in de Veranda) zijn locaties voor busparkeren. Dit lijkt hiermee oplosbaar.

Bijdrage aan mobiliteitsoplossingen

In het plan zijn de mobiliteitsoplossingen opgenomen. Het plan biedt geen natuurlijke aanknopingspunten voor ontvlechting door ongelijkvloers stromen te scheiden, maar de positionering biedt wel enige (zij het beperkte) mogelijkheden om de stromen uit elkaar te halen. In het westelijk deel van de gebiedsontwikkeling is een fietsparkeervoorziening opgenomen. Tevens biedt het programma wellicht mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeren, al wordt het gezien de ontsluiting ingewikkeld tijdens evenementen en wedstrijden deze parkeerplaatsen daadwerkelijk bereikbaar te krijgen.

Duurzaam stadion/gebiedsontwikkeling

Het plan van DMK heeft geen specifieke maatregelen getroffen om een duurzaam stadion te bouwen. In het plan zitten noch zonnepanelen noch warmte/koude uitwisseling met de omgeving. In de verdere uitwerking liggen hier misschien wel mogelijkheden voor. Om zonnepanelen mogelijk te maken is dan waarschijnlijk een zwaardere dakconstructie noodzakelijk.

Maatschappelijke meerwaarde

Met de toevoeging van de ICT-datacampus voegt het plan van DMK niet alleen ar-

beidsplekken toe, maar ook leerruimtes. Door de invulling met een educatieve functie wordt er tevens een bijdrage geleverd aan niet-voetbalactiviteiten. Dit geldt wel alleen wanneer de datacampus ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Er is sprake van een groot te vullen programma, maar omdat hierin ook de kantoorfunctie is opgenomen, is niet zeker of het programma ook daadwerkelijk planologisch mogelijk gemaakt kan worden.

In de gebiedsontwikkeling van DMK is ruimte voor woningbouw en commerciële/maatschappelijke functies, vergelijkbaar met het Feyenoord City-plan. Dit is positief voor de maatschappelijke meerwaarde, zowel qua aantal woningen als draagvlak voor station Stadionpark (inpassing hiervan is nog wel een aandachtspunt in de uitwerking). Het realiseren van het akoestisch dak is voor woningbouw en commerciële/maatschappelijke functies een absolute voorwaarde.

Rond het stadion is een zachte flowspace gecreëerd, wat een betere ruimtelijke kwaliteit oplevert, alsmede een route richting de rivier. De omvang van het groen zal moeten worden uitgewerkt in relatie tot de crowd control. Dit heeft mogelijk effect op de omvang van de groenvakken. Er is meer sprake van een pleinruimte met groen dan van daadwerkelijk hoogwaardig groen. Onduidelijk is in welke mate er sprake is van mogelijkheden voor sporten in de openbare ruimte. Dit lijkt op dit moment beperkt.

Bezoekers van wedstrijden en evenementen optimaal faciliteren

Bereikbaarheid voor alle modaliteiten

In het plan van DMK zijn extra voorzieningen voor mobiliteit opgenomen. Uitgangspunt is een modal shift naar meer OV, fiets en georganiseerd busvervoer. Om dit te faciliteren is aan de zuidzijde van de Coen Moulijnweg een Sportmobilityhub geprojecteerd. Hierin is ruimte voor 1.400 auto's, 3.000 fietsen en 33 bussen (voor supporters met afgescheiden route naar uitvak). Ten behoeve van de Sportmobili-

tyhub wordt een veld van SC Feyenoord en de Young Academy opgeofferd.

Fietsparkeren is tevens onder het Coen Moulijnviaduct, onder het Varkenoordse viaduct en in de gebiedsontwikkeling voorzien. Hiermee is vanuit alle richtingen een fietsenstalling beschikbaar, al is het oversteken naar/van de voorzieningen in de uitwerking een punt van aandacht.

Samen met het gebruik van de openbare ruimte in de omgeving wordt hiermee voorzien in alle voorzieningen ten behoeve van mobiliteit. Voor het busparkeren geldt dat in ruime mate gebruik gemaakt wordt van de openbare ruimte in de omgeving. Op deze wijze is het oplosbaar, maar dit heeft waarschijnlijk wel invloed op draagvlak in de omgeving.

Voor de trein en het vervoer over water zijn de faciliteiten aanwezig en worden deze aangepast en uitgebreid binnen het huidige gemeentelijke mobiliteitsprogramma. Vanwege de uitgang van het station direct op de Olympiaweg zal net als nu de Olympiaweg-noord afgesloten zijn. De vraag is of dit mogelijk is gezien de ontsluitende functie voor de gebiedsontwikkeling-west.

Het stadion is ook met de bus en de tram goed te bereiken. Op de Coen Moulijnweg is een bushalte en aan de Stadionweg bevindt zich een tramhalte. Bij een groter stadion is aanpassing van de halte op de Stadionweg en extra gebruik van de Noorderhelling en/of het Breeplein noodzakelijk (met bijbehorende aanpassingen). De looproute vanaf het Breeplein is niet ideaal, waarmee het gebruik van lijnen 20 en 25 waarschijnlijk niet optimaal zal zijn. Dit kan gecompenseerd worden met extra fiets- en scootergebruik, een trend die in de huidige situatie al zichtbaar is. De extra fietsvoorzieningen zijn mogelijk in dit plan.

Wanneer dit plan wordt doorontworpen dient er ook tijd te worden besteed aan een zeer goed en kloppend mobiliteitsplan. Met name het functioneren van de Olympiaweg-zuid (en de rotondes op de Olympiaweg) en de kruising Stadionweg/Olympiaweg en de Coen Moulijnweg

(oversteekplaats voor circa 7.000 bezoekers) behoeven aandacht. Het is niet zeker dat de afwikkeling met voldoende kwaliteit gerealiseerd kan worden. Extra investeringen - en mogelijk afsluiting van de Coen Moulijnweg bij evenementen gezien de vele oversteekbewegingen - zijn zeer waarschijnlijk noodzakelijk.

Parkeren

In het stadion zijn geen parkeerplaatsen voorzien. Het parkeren ten behoeve van het stadion wordt opgelost in de Veranda Garage, P+R-Noorderhelling en de Sportmobilityhub. Waarschijnlijk is er met parkeren in de gebiedsontwikkeling dubbelgebruik ten behoeve van het stadion mogelijk, maar dit dient verder uitgewerkt te worden. Met name de vraag of de parkeerplaatsen in de gebiedsontwikkeling bereikbaar te krijgen zijn op wedstrijddagen, ook in relatie tot veiligheid, heeft aandacht. De organisatie van het parkeren betekent vooralsnog dat bezoekers altijd de Coen Moulijnweg of Stadionweg moeten oversteken. Het is de vraag of dit de gewenste kwaliteit oplevert die passend is bij alle producten die het stadion aanbiedt en in de businesscase heeft opgenomen.

Veiligheid

Voor de uitsupporters is in de Sportmobilityhub een aparte ruimte gecreëerd en onder het Coen Moulijnviaduct een aparte afgesloten doorgang naar het stadion opgenomen. Binnen het stadion is de functie gelijk aan de huidige situatie. De doorgang is door de huidige bebouwing onder het viaduct getekend, waarbij de mogelijkheden of dit daadwerkelijk te realiseren is nog getoetst dienen te worden. De ruimte buiten de hekken lijkt voldoende. Positief is de beschikbare vrije ruimte op de begane grond achter de tribunes.

De vluchtroutes en mogelijkheden voor de hulpdiensten moeten nader bekeken worden. Door het uitbreiden van het stadion komt het complex aan de zijde van de Coen Moulijnweg veel dichters op de weg te staan. Dit leidt tot mogelijke problemen met rondgang rondom het stadion op de begane grond. Dit is cruciaal voor de be-

reikbaarheid van hulpdiensten en zal nader onderzocht moeten worden, maar vormt een procesrisico voor het vervolg. Ditzelfde geldt voor de veiligheid van de uitsupporters, gezien de beperkte afscheiding en afstand ten opzichte van de Coen Moulijnweg.

De voorziene uitgang voor thuissupporters aan de Coen Moulijnweg is niet mogelijk in de verder gemaakte uitwerking. Deze capaciteit zal elders gecompenseerd moeten worden. Mogelijk is dit in de laatste actualisatie van het stadionontwerp al meegenomen.

Uit te zoeken is of er vanuit externe veiligheid zoals de toxische wolk vanaf het spoor nog extra eisen worden gesteld bij uitbreiding van het stadion die tot extra maatregelen leiden.

Ruimtelijke ordening

Het DMK-plan heeft veel dingen opgelost, maar is logischerwijs nog niet zo ver als het Feyenoord City-plan. Er is voor het vervolg een aantal belangrijke onderwerpen dat uitwerking heeft om te bewijzen dat er sprake is van een daadwerkelijk haalbaar plan en in welke mate het kostenverhogend is of een procesrisico vormt om tot een bestemmingsplan of omgevingsvergunning te komen.

Als eerste betreft dit de bereikbaarheid en doorstroming bij evenementen. Er is een aantal plekken waar veel verkeerstromen samenkomen. Via de Olympiaweg-zuid worden busparkeerplaatsen, 1.400 autoparkeerplaatsen en 1.500 fietsparkeerplaatsen ontsloten. Met name bij de rotondes is de vraag of dit gerealiseerd kan worden. Tevens zal hier waarschijnlijk ook een tijdelijke afsluiting plaats moeten vinden om de uitsupporters in de busparkeergarage te krijgen. De Coen Moulijnweg en met name de kruising bij de entree naar het stadion is met 3.000 fietsparkeerplaatsen, de overstekende supporters vanuit de fietsstalling, parkeergarage en parkeren/tram Noorderhelling, de ontsluiting van

woningbouw in Stadiondriehoek en noord-oosthoek van de Sportcampus een ander belangrijk, nog niet uitgewerkt aandachtspunt. Als laatste zal de Olympiaweg-noord waarschijnlijk net als nu afgesloten zijn, gezien de fietsers, voetgangers en treinpassagiers die hier samenkomen en de benodigde routes voor de hulpdiensten.

Het oplossen van het busparkeren op de Stadionlaan en de Veranda (parallelstructuur Stadionweg) ligt mogelijk/waarschijnlijk gevoelig in de omgeving.

Ook voor de Sportmobilityhub op het terrein van Nieuw Varkenoord moet nog blijken of er voor de aanpassingen aan het sportcomplex, met in ieder geval één veld dat buiten het complex een plek moet krijgen, bij de gebruikers SC Feyenoord en Feyenoord Youth Academy draagvlak is voor deze wijzigingen.

De Sportmobilityhub komt ook over de bestaande watergang. Er is rekening gehouden met een vervangende watergang. De benodigde watercompensatie en het functioneren van het watersysteem moeten nader worden uitgewerkt en zijn niet per definitie gemakkelijk oplosbaar. Dit vormt zowel een procesrisico als een mogelijk financieel risico.

Vanuit veiligheid is een verdere uitwerking met de hulpdiensten nodig. Dit lijkt voor het grootste deel oplosbaar, maar met name de zone langs de Coen Moulijnweg is precair en kan complexiteit opleveren.

Het programma van de ICT/datacampus in het stadion omvat ook een fors kantoordeel. In het huidige bestemmingsplan is de toevoeging van kantoren zeer beperkt, vanwege de provinciale regels en het stedelijk beleid. Er is een reëel risico dat dit programma in de bestemmingsplanprocedure niet standhoudt.

Als laatste is de monumentenstatus een aandachtspunt. Er is geen analyse gedaan vanuit dit perspectief. De ervaring leert dat de eisen vanuit deze beoordeling leiden tot een langere procestijd en kostenverhogingen. Het is zelfs denkbaar dat het niet mogelijk blijkt de gewenste faciliteiten binnen de eisen van de BVO in te passen in het monument.

Relatie met stichtingskosten

De gebiedsontwikkeling en de mobiliteitsvoorzieningen zijn in een grondexploitatie doorgerekend. Ten behoeve van het stadion zijn daarin de volgende kostenposten opgenomen:

1. Sportmobility hub;
2. Fietsenstallingen:
 - a. onder het Varkenoordse viaduct;
 - b. fietsvoorziening oostelijke gebiedsontwikkeling.
3. Busparkeren Olympiaweg-zuid en Colosseumweg;
4. Onderdoorgang Coen Moulijnweg (gebruik bestaande bebouwing):
 - a. corridor uitsupporters;
 - b. fietsparkeren (1.500 plaatsen).
5. Verwerving Plan Office.

Een deel van deze voorzieningen blijkt uit de gebiedsontwikkeling te bekostigen. Na de doorrekening resteert een tekort van circa € 55 miljoen (prijsspeil 2025). In principe zou dit in de stichtingskosten van het stadion opgenomen moeten worden. Wij begrijpen dat de kosten van 750 parkeerplaatsen zijn opgenomen. De resterende kosten zullen onderdeel moeten zijn van de stichtingskosten van het stadion of gemeentelijke investeringen moeten zijn.

Vooralsnog is aangenomen dat aanpassingen aan station en omliggende tramhaltes binnen het gemeentelijk mobiliteitsprogramma ingepast zouden moeten worden. Hierop heeft geen verificatie plaatsgevonden. Extra investeringen zijn niet in te passen.

Het plan is tevens afhankelijk van de herinrichting van de Coen Moulijnweg. Vanuit de gemeente is aangegeven dat deze herinrichting wel een wens is, maar dat de gemeente hier nog geen investeringsbudget voor heeft. De herinrichting van de Coen Moulijnweg (€ 12 miljoen) is vooralsnog als gemeentelijke investering gekenmerkt. Dit geldt ook voor het realiseren van het vervangende veld in de Sportcampus.

Bij het bovenstaande dienen de volgende opmerkingen gemaakt te worden:

- a. Er is vanuit gegaan dat de herprofilering van de Coen Moulijnweg door de gemeente wordt bekostigd. Hoewel deze herprofilering een gemeentelijke wens is, zijn er binnen de gemeente geen concrete investeringsmiddelen beschikbaar en zeker niet besloten. Wel dienen deze investeringen (€ 12 miljoen) op relatief korte termijn gedaan te worden om deze verbouwing van het stadion mogelijk te maken. Dit is niet in te passen in het gemeentelijk mobiliteitsprogramma van € 35 miljoen, wat al voor trammaatregelen, aanpassingen parkeren Beverwaard, verbetering station en vervoer over water benodigd is.
- b. De atletiekvoorziening is kostenneutraal gerekend op het dak van de Sportmobilityhub. Uitgangspunt van het beschikbare budget binnen de gemeente is een reguliere atletiekvoorziening. De extra kosten van de realisatie op het dak van een gebouw zijn nog nergens voorzien.
- c. De financiële consequenties van een veld minder op Nieuw Varkenoord, dit eventueel ergens anders realiseren en/of compenseren aan de huidige gebruikers zijn niet meegenomen.
- d. Er is (in tegenstelling tot Feyenoord City) gerekend met een gemeentelijke grondexploitatie. Dit heeft een positief effect op de uitkomst.
- e. Het plan is niet volledig uitgewerkt. Daarmee moet deze grondexploitatie

worden beschouwd als een te onderzoeken grondexploitatie voordat deze tot uitvoering gebracht zou kunnen worden (na dekking van het tekort).

Verder zijn uit de gesprekken de volgende kostenposten naar voren gekomen die niet in de gebiedsontwikkeling, maar in de stichtingskosten van het stadion thuishoren:

- a) Damwand Coen Moulijnweg;
- b) Verlichting buitenruimte rond stadion vanaf het stadion;
- c) Vervolg corridor uitsupporters;
- d) Kabelstrook stadionlocatie zendwagens.

In hoofdrapport opnemen hoe hiermee bij stichtingskosten is omgegaan

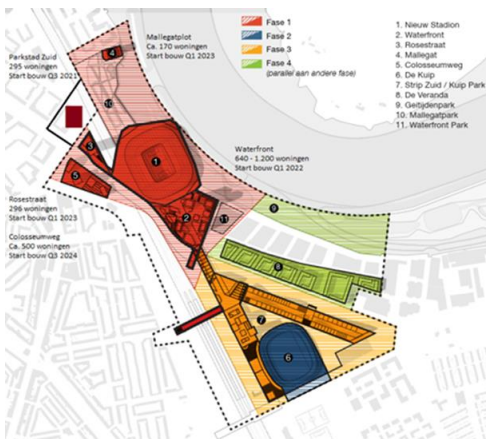
Nieuwbouw aan de Maas

Korte beschrijving plan

Het plan Nieuwbouw aan de Maas is onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Feyenoord City. Het stadion ligt deels in de rivier. Naast het stadion ligt het Waterfront met woningbouw, commerciële voorzieningen (waaronder mogelijk een bioscoop) en maatschappelijke voorzieningen. Via de zogenaamde strip wordt het stadion verbonden met het station en de herontwikkelde Kuip. Via de opgang van de Roseplot en de overkluizing is het stadion verbonden met de Laan op Zuid en het centrum. Met royale trappen is het stadion verbonden met het Mallegatpark (evenals station Zuid en de wijk Feijenoord), met de Veranda en het aan te leggen Getijdenpark Feyenoord.



Het plan kent een fasering, waarbij in fase 1 het stadion en de omliggende woningbouw en commerciële functies worden ontwikkeld. Na de verhuizing van het stadion wordt eerste de parkeergarage van de strip ontwikkeld, tezamen met de herontwikkeling van De Kuip. Vervolgens vindt de verdere ontwikkeling van de Stadiondriehoek plaats. De herontwikkeling van de Veranda loopt parallel aan de andere fases en is afhankelijk van het moment van verhuizen van de daar nu aanwezige functies naar een locatie in het Waterfront of op de Strip.



Het stadion kent 63.000 plaatsen en voorzieningen voor evenementen/concerten. Tevens zijn in het stadion ruimtes voorzien voor horeca, museum, fanshop en andere invullingen voor dagelijks gebruik. Het stadion kent een opgetild maaiveld, de concours, met een hoogwaardige inrichting en goede aansluiting op de omliggende gebieden.

De opgangen zijn ingericht op toegankelijkheid voor mindervaliden en hiervoor

zijn ook liften voorzien. Door het verhoogde maaiveld is de logistiek volledig gescheiden van de toegang voor het publiek. Het stadion sluit direct aan op het Waterfront, waarin busparkeren, autoparkeren en fietsparkeren voor het stadion zijn opgenomen. De Roseknoop aan de westkant van het spoor wordt heringericht, waardoor er tramhaltes dicht bij het stadion liggen, zodat publiek comfortabel via de opgang Rosestraat bij het stadion komt.



Het stadion ligt in een aantrekkelijke omgeving met aan de noordzijde het heringerichte Mallegatpark en de rivier, aan de zuidzijde het Waterfront met aantrekkelijke voorzieningen en publiekstrekker en aan de westzijde de goede aansluiting op de stad via de opgang Rosestraat. De gehele gebiedsontwikkeling kent ongeveer 3.700 woningen, veel groen en een aantrekkelijke openbare ruimte. Hiermee ligt er vanuit de omgeving een grote potentie voor dagelijks gebruik, met horeca aan de rivier- en parkzijde en veel bezoekers en bewoners in de nabije omgeving. Het stadion komt prominent aan het Varkenoordse viaduct als belangrijke invalsroute van de stad te liggen.

De gebiedsontwikkeling kent een vastgesteld masterplan, waarmee de structuur en het soort omgeving van het stadion duidelijk zijn. Qua geluid zijn de voorziene bebouwing en het stadion op elkaar afgestemd; dit kent geen beperkingen voor het stadion anders dan de voorgeschreven isolerende waarde van het dak, zoals die in het huidige ontwerp is opgenomen. Met de overkluizing en langsdam worden alle andere milieuaspecten ook opgelost.

Bijdrage aan mobiliteitsoplossingen

In de gebiedsontwikkeling is rekening gehouden met de voor het stadion benodigde mobiliteitsvoorzieningen ten behoeve van het stadion. Dit betreft:

- a) Autoparkeren, busparkeren en fietsparkeren in het Waterfront en strip;
- b) Fietsparkeren onder het Varkenoordse viaduct;
- c) Fietsparkeren bij de Rosestraat-plot;
- d) Busparkeren in Mallegatpark, Olympiaweg en Colosseumweg.

Hierover zijn met de Stichting Gebiedsontwikkeling aan de Maas sluitende afspraken gemaakt, waarmee in de hele mobiliteitsopgave voor het stadion wordt voorzien.

Duurzaam stadion/gebiedsontwikkeling

In het plan is sprake van een gebiedsbreed energiesysteem met warmte- en koude-uitwisseling en -opslag. Op het stadion zijn zonnepanelen opgenomen, waarvan de elektriciteit gebruikt wordt voor het stadion, de naastgelegen woningen en voorzieningen. De elektriciteit wordt opgeslagen in een batterij die zowel als backupvoorziening voor het stadion werkt als het energienetwerk stabiliseert. In het stadion zelf is op alle fronten duurzaamheid integraal in het ontwerp meegenomen, zoals lichtinval, koeling, installaties, temperatuurregeling en wateropvang.

Maatschappelijke meerwaarde

Met de gebiedsontwikkeling en de ontwikkeling van het nieuwe stadion ontstaat er plek voor 1.500 duurzame banen en 500 leerwerkplekken. Daarnaast draagt het plan bij aan de stimulering van sportactiviteiten voor inwoners van Rotterdam-Zuid.

In de hele gebiedsontwikkeling zijn 3.700 woningen en commerciële/maatschappelijke functies opgenomen.

Bij verbetering van de bereikbaarheid zijn er mogelijkheden het programma te verdichten en meer woningen te realiseren. In het Kuip-park is kwalitatief hoogwaardig groen gepland, net als in het uitgebreide Mallegatpark.

De verbindingen met de omgeving (woonwijken, rivier) worden op diverse plekken vormgegeven, waarbij door middel van het verhoogde maaiveld nieuwe verbindingen over de omliggende barrières (spoor en Stadionweg) ontstaan.

De herontwikkeling van De Kuip geeft ruimte aan maatschappelijk programma en sportprogramma, met een positief maatschappelijk effect. De strip geeft (net als de concours en het Mallegatpark) ruimte aan sporten in de openbare ruimte en er is ruimte in de ontwikkeling voor een Sport & Lifestyle Lab.

Bezoekers van wedstrijden en evenementen optimaal faciliteren

Bereikbaarheid alle modaliteiten

Voor het nieuwe stadion aan de Maas is een integraal mobiliteitsplan opgesteld. Feyenoord City is per trein bereikbaar via NS-station Stadionpark (en daar voor voetgangers goed mee verbonden) en station Rotterdam-Zuid. Per tram is het gebied bereikbaar met de tramlijnen 20, 23 en 25, die allemaal in of nabij het plangebied haltes hebben. Het vervoer over water is hierop een belangrijke aanvulling, waar het stadion perfect voor ligt.

Er wordt ook bij evenementen maximaal gebruik gemaakt van het OV: naast de trein en de huidige trams, ook tramlijnen 20 en 25 die vrijwel voor de deur stoppen en een mogelijke pendel hebben over de Putse laan naar metrostation Maashaven. Vanuit het station Stadion komt er een route waarbij de bezoekers geen autoverkeer of andere verkeersstromen hoeven te kruisen.

Voor fietsers komen circa 5.000 parkeerplaatsen in rond het nieuwe Stadion bij de Strip en aan de westzijde van het spoor. De fietsenstallingen zijn goed bereikbaar vanaf

de fietsroutes uit alle windrichtingen en zo gepositioneerd dat de fietsers geen drukke punten rond het stadion hoeven over te steken. Zij kunnen vanuit de stalling comfortabel naar het stadion lopen zonder (ander) verkeer tegen te komen. Deze fietsroutes worden aangesloten op het fietsnetwerk van de stad en er wordt een nieuwe fietsroute langs de rivieroever gemaakt, waar ook een deel van de stallingen ligt.

Door het verhoogde maaiveld en de slimme positionering van bijvoorbeeld de fietsenstallingen worden verkeersstromen zoveel mogelijk uit elkaar gehouden. Hiermee hoeven auto's, trams, fietsers en voetgangers minder op elkaar te wachten. Voor alle bezoekers is dit comfortabeler met minder wachttijden en irritatie. Er hoeven daarmee ook geen wegen te worden afgesloten.

Parkeren

In het plan voor het nieuwbouw stadion zijn 750 parkeerplekken opgenomen. Met de Veranda Garage, beschikbare plaatsen in het Waterfront en parkeren in de Stadiondriehoek (met ongelijkvloerse oversteek over de Stadionweg) wordt in de volledige parkeereis van 2.520 parkeerplaatsen voorzien. De toegang naar het stadion is perfect vanuit de parkeerplaatsen in het stadion en het Waterfront.

Daarbij wordt ook voldaan aan de eis voor de 5.000 fietsparkeerplekken in de directe omgeving van het stadion.

Veiligheid

In het ontwerp is met zorg gekeken naar het onderwerp veiligheid. Samen met politie en brandweer is het plan doorgenomen en gecontroleerd. De primaire opzet van het stadionplan, met het verhoogde maaiveld en de logistieke laag daaronder, heeft ook zeer positieve impact op de veiligheid. De hulpdiensten kunnen hierdoor gemakkelijk opereren. Ook in het ontwerp van de concours en de opgangen daarnaartoe is dit aspect meegenomen. Daarbij zijn er meerdere simulaties uitgevoerd om het ontwerp te testen op noodsituaties.

Voor de bussen van de uitsupporters is een parkeervoorziening in het ontwerp opgenomen met een directe opgang naar het uitvak. Dit is hiermee goed geregeld. Mogelijk gevaarlijke situaties zoals een toxische wolk of een plasbrand zijn meegenomen in het ontwerp en de benodigde maatregelen zijn opgenomen in het plan.

Ruimtelijke ordening

Er is een vastgesteld bestemmingsplan en een verleende omgevingsvergunning. Beide liggen naar aanleiding van diverse beroepen bij de Raad van State. Afhankelijk van de aanpassingen aan het ontwerp van het stadion is mogelijk nog een procedure voor de aanpassing van de omgevingsvergunning noodzakelijk. Behoudens de Raad van State-procedure zijn er beperkte procesrisico's.

Relatie met stichtingskosten

Met Stichting Gebiedsontwikkeling aan de Maas en gemeente zijn er duidelijk afspraken over de demarcatie en wie welke kosten voor zijn rekening neemt. Daarbij is de Stichting Landaanwinning in de Maas opgericht om de landaanwinning en langsdam te realiseren. Hiermee zijn er vanuit mobiliteits- en gebiedsontwikkeling geen extra kosten die in de stichtingskosten van het stadion opgenomen dienen te worden.

EINDE
