

# DE FEIJENOORDER

FEYENOORD SUPPORTERSVERENIGING ~ SINDS 1931

Aan: Directeur Stadsontwikkeling  
t.a.v. R&W/Bestemmingsplannen  
Postbus 6575,  
3002 AN ROTTERDAM

Van: FSV De Feijenoorder  
Postbus 24036  
3007 DA Rotterdam

Rotterdam 07 april 2020

Onderwerp Zienswijze bij ontwerpbestemmingsplan Feyenoord  
City (NL.IMRO.0599.BP1105FeyenCity-on01)

Geachte heer, mevrouw,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. De planvorming rond Feyenoord City raakt supporters en Rotterdammers in het hart. Een aantal elementen biedt mooie kansen voor de stad, Rotterdam Zuid en supporters. Bij andere elementen hebben wij twijfels en of zien we tegenstrijdigheden.

## Over FSV De Feijenoorder

FSV De Feijenoorder is dé Feyenoord supportersvereniging. Wij vertegenwoordigen 16.000 leden en werken nauw samen met de club. We komen op voor de belangen van alle Feyenoordsupporters, in die van onze leden in het bijzonder. Met onze inzet streven we naar saamhorigheid, behoud van clubcultuur en het beste voor Feyenoord en haar supporters.

In de dagelijkse praktijk betekent dit onder meer dat FSV De Feijenoorder een supportersmagazine uitbrengt en overleg voert met Feyenoordbestuurders en managers. We zijn benaderbaar voor alle supporters. FSV De Feijenoorder organiseert (supporters)evenementen en verzorgt supportersreizen in Nederland en daarbuiten en nog veel meer. Zo waren wij verantwoordelijk voor het prachtige megadoek aan het Hofplein bij het behalen van kampioenschap in 2017<sup>1</sup>.

## Zienswijze FSV De Feijenoorder

Het ontwerpbestemmingsplan gaat op veel aspecten van de Feyenoord City plannen in. Wij hebben op veel onderdelen een mening c.q. zienswijze. Onze focus in deze zienswijze ligt echter op die onderdelen van het ontwerpbestemmingsplan die invloed hebben op supporters en hun (toekomstige) beleving van Feyenoord. We lichten deze zienswijze graag in de breedste zin van het woord mondeling toe om hoofd- en bijzaken van extra onderbouwing te voorzien.

## Algemene opmerkingen

<sup>1</sup> <https://www.defeijenoorder.nl/2017/05/06/uniek-megadoek-hangt-trots-boven-hofplein-feijenoorders-bedankt/>

**Feijenoorder. Dat ben ik. Dat ben jij. Feijenoorders, dat zijn wij!**

De stadionplannen houden supporters en club al meer dan 10 jaar bezig<sup>2</sup>. In die tijd zagen meerdere plannen het licht. Geen enkel eerder plan hield zoveel rekening met een bredere gebiedsontwikkeling. Die gebiedsontwikkeling en -het belang van- het achterliggende doel van een breed maatschappelijke impuls voor Rotterdam-Zuid ondersteunen wij van harte.

Rond het stadionplan 'Feyenoord City' hebben we op basis van gesprekken, documentatie en meerdere afwegingen een [standpunt](#) ingenomen. Waar de wensen en behoeften vanuit politiek, bestuur, club en projectorganisatie uitgaan van brede maatschappelijke steun voor de (stadion)plannen, hebben wij steun voor de plannen de afgelopen jaren zien afnemen. De plannen vergroten in toenemende mate tegenstellingen en discussies onder supporters en Rotterdammers en zorgen voor verharding. Zowel online als offline. Wij vinden niet dat zonder meer gesteld kan worden dat de plannen op breed maatschappelijke steun kunnen rekenen, iets dat wel door raad, college, club en supporters als belangrijke vertrekpunt is genoemd.

Verder willen we opmerken dat het ontwerp bestemmingsplan uitgaat van een aantal als feiten gepresenteerde zaken die allerminst vastliggen:

1. Het ontwerpbestemmingsplan suggereert dat het politiek-bestuurlijke besluitvormingsproces rond het nieuwe stadion in het geheel is doorlopen en afgerond. Dat is feitelijk niet correct. Het proces loopt nog en de uitkomsten zijn tot die tijd niet zeker;
2. De suggestie wordt meegegeven dat Feyenoord (BVO en Stadion Feijenoord) al een definitief besluit hebben genomen over het doorgaan van het nieuwe stadion en/of verlaten van De Kuip<sup>3</sup> en dat daarom dit ontwerpbestemmingsplan noodzakelijk is. Dat besluit hangt af van meerdere complexe factoren en is nog niet door club en stadion genomen;
3. Er wordt gesteld dat de businesscase voortdurend wordt getoetst in verband met exploitatie en bouw.<sup>4</sup> Dat is onvolledig. De businesscase is nog niet definitief vastgesteld, nog niet getoetst door de gemeente en niet door Feyenoord (stadion en BVO) onderschreven;
4. De bewering dat de gemeente zicht heeft op het verkrijgen van voldoende financiële middelen door Feyenoord en partners<sup>5</sup> wordt nergens in gemeentelijke stukken onderbouwd c.q. aangetoond en is feitelijk niet volledig. Feyenoord en haar partners hebben nog geen uitspraken gedaan over het rondkrijgen van de financiering op een wijze die voor hen leidt tot een kloppende businesscase. De conclusie dat de financiële uitvoerbaarheid van Feyenoord City gewaarborgd is delen wij daarmee niet.

Daarmee zeggen we dat naar onze mening het ontwerp bestemmingsplan een situatie beschrijft die volgens ons de werkelijkheid onvoldoende recht aandoet. Daar maken we bezwaar tegen.

Daarnaast wordt veelvuldig verwezen naar de uitgangspunten van de position paper waarin de voorwaarden staan die de gemeente stelt aan Feyenoord City om deel te

<sup>2</sup> Zie ook bestuursopdracht gemeente Rotterdam april 2007.

<sup>3</sup> Bestemmingsplan Feyenoord City o.a. pagina's 7, 9, 24, 27 en 157.

<sup>4</sup> Bestemmingsplan Feyenoord City pagina 157.

<sup>5</sup> Bestemmingsplan Feyenoord City pagina 157.

nemen aan de plannen. Naar onze mening past de laatst gedeelde business case<sup>6</sup> niet binnen de position paper. De gemeente heeft daar geen goede toets op uitgevoerd. Wij hebben eerder openlijk vraagtekens geplaatst bij de helderheid van de second opinion van Zanders en Brink. Hoe kan het ontwerpbestemmingsplan gegeven voorgaande dan beweren dat de financiële uitvoerbaarheid gewaarborgd is?

## **Bestemmingsbeschrijving Stadion Feijenoord**

In het concept ontwerpbesluit wijzigt de bestemming van het huidige Stadion Feijenoord. Die wijziging is voorbarig zolang de besluitvorming rond het nieuwe stadion niet geheel is afgerond en gerealiseerd. De huidige aanwijzing als voetbalstadion met alle bijbehorende facetten, dient van kracht te blijven en/of in het bestemmingsplan dient opgenomen te worden dat het stadion per direct weer aangewezen kan worden als zodanig op het moment dat het nieuwe stadion niet gerealiseerd blijkt te kunnen worden. Dit voorbehoud dient meerdere zaken:

- Bij het niet doorgaan van de stadionplannen voor een nieuw stadion blijft de bestemming van Stadion Feijenoord als voetbalstadion van kracht en worden issues gerelateerd aan een gewijzigde bestemming voorkomen;
- De toekomst van een onderkomen van de BVO Feyenoord en bijbehorende activiteiten zijn gegarandeerd en niet integraal gekoppeld aan nieuwbouw op een andere locatie;
- Het behoud van de aanwijzing stelt Stadion Feijenoord in staat nog investeringen te mogen doen in het huidige onderkomen: Stadion Feijenoord.

We maken bezwaar tegen de wijziging van de bestemming van Stadion Feijenoord zolang bovenstaande aandachtspunten niet correct zijn geadresseerd c.q. opgelost.

## **Mobiliteit**

De bereikbaarheid van het gebied tijdens evenementen (wedstrijden) van Feyenoord vormt een belangrijk onderdeel van de algehele planvorming. De locatiekeuze van een eventueel te bouwen stadion brengt daarin uitdagingen met zich mee. De plannen gaan uit van 'peak shaving' en 'modal split'. Of beter gezegd veranderingen van gedrag teweegbrengen (afdwingen) bij supporters in de wijze waarop en het moment dat ze van en naar het stadion toe reizen. Hiervoor zijn in 2016 afspraken gemaakt met alle betrokken partijen<sup>7</sup>.

Wij vinden dat een verandering is afgesproken die niet in het beste belang van Feyenoordsupporters is. Op onderdelen maakt het het stadionbezoek minder makkelijk en aantrekkelijk. De 'modal shift' is bovendien nog nooit in Nederland op deze schaal gerealiseerd.

Een primaire doelstelling van het in 2018 vastgestelde mobiliteitscontract is: "bezoekers op een prettige manier het stadion te kunnen laten bereiken." Wij zijn voor verbeterde bereikbaarheid. Maar denken niet dat het mobiliteitscontract haalbaar is en haar doel gaat missen. Het moet aantrekkelijk gemaakt worden voor supporters om het stadion te bereiken. Dat gaat niet door een vorm van inperking van reisopties die het stadionbezoek

<sup>6</sup> <https://www.feyenoord-city.nl/wp-content/uploads/2019/04/190408-Feyenoord-second-opinion-business-case-nieuwe-stadion.pdf>

<sup>7</sup> Mobiliteitsplan 2016 Gemeente Rotterdam & Basisovereenkomst mobiliteit Feyenoord City 2016

negatief beïnvloeden en geen rekening houden met de geografische spreiding van (seizoen)kaarthouders en daarmee verbonden reisbeperkingen.

Dat hebben we als zodanig ook besproken met zowel het projectteam als met de mobiliteitsbetrokkenen. Zowel in overleggen met club, projectorganisatie als bij inloopavonden.

Over de zogenaamde combitickets hebben we veelal gehoord dat betrokkenen onze zienswijze onderschrijven. Dat heeft nog nergens tot een tastbare aanpassing van het plan geleid.

Wij zijn daarnaast de mening toegedaan dat de huidige mobiliteitsafspraken de aantrekkelijkheid van het stadionbezoek negatief beïnvloeden. We verwachten dat dit impact gaat hebben op de bezettingsgraad. De business case van het stadionplan rekent met een hoge bezettingsgraad en kan dat niet gebruiken. Deze afhankelijkheid vormt, ook voor de gemeente, een risico en is volgens ons ondergewaardeerd en onvoldoende onderzocht.

Feyenoord werkt al sinds 2016 aan het mobiliteitsplans. De eerste resultaten van de genomen stappen en aanpassingen<sup>9</sup> moeten zichtbaar zijn. Een feitelijk overzicht waarin de plannen, ook getalsmatig, tegenover de realiteit worden weggezet ontbreekt.

In de voortgangsrapportage Feyenoord City (10/2019), wordt melding gemaakt van intensiveringsmaatregelen om bij te sturen op tegenvallende effecten op de mobiliteitsdoelstellingen 'model shift' en 'peak shaving'. Ondanks de intensiveringsmaatregelen wordt gesteld dat nog veel werk verricht moet worden. Volgens ons zijn tegenvallende effecten op de mobiliteitsdoelstellingen, op zijn minst deels, te verklaren doordat maatregelen onvoldoende worden afgestemd op de behoefte van supporters.

Het uitblijven van overzichten zorgt ervoor dat geen toets gedaan kan worden op de getallen die ook in bijlage 23 van het ontwerpbestemmingsplan worden herhaald. De weergave van alleen deze cijfers geeft in onze ogen een ongebalanceerd beeld, waarbij een geactualiseerde analyse op de haalbaarheid achterwege blijft.

We zeggen expliciet niet dat er geen stappen worden gezet, maar dat de resultaten van die inspanningen niet goed worden weergegeven. Een analyse van de resultaten tot nu toe geeft inzicht in de haalbaarheid van doelen (ambities) en of er toekomst zit in de uitgangspunten van de mobiliteitsplannen. Daarnaast geven die inzicht in mobiliteitsconcepten die stadionbezoek stimuleren en welke weerstand opleveren.

We zien in de praktijk de afgelopen seizoenen geen grote wijzigingen in de wijze waarop en het moment dat supporters naar het stadion komen. Sterker nog: bij meerdere Europese en doordeweekse wedstrijden leek de verkeersdruk in een relatief korte tijdsperiode voor wedstrijden eerder toe- dan afgenomen c.q. gespreid.

Rond het mobiliteitsvraagstuk nemen we nog een aantal zaken waar:

- Verplichte koppeling van een vervoerswijze aan tickets is onhaalbaar, juridisch niet getoetst en Feyenoord weerspreekt in overleggen met supporters deze

<sup>8</sup> In 2018 aangescherpt en vastgelegd in de mobiliteitsovereenkomst

<sup>9</sup> Overeenkomst mobiliteit Gemeente Rotterdam en Feyenoord. Bijlage: mijlpalen en actie 2018.

ambitie.<sup>10</sup> Deze verplichte koppeling wordt door de gemeente Rotterdam als doel beschreven om de beoogde modal shift te realiseren.<sup>11</sup> Bij supporters ontbreekt draagvlak voor deze aanpak, voedt deze weerstand tegen verandering in reisgedrag en draagt daarmee niet bij aan oplossingen voor het mobiliteitsvraagstuk dat rond thuiswedstrijden van Feyenoord speelt.

- De in het mobiliteitsplan opgenomen modal shift, zeker voor avondwedstrijden, is feitelijk onhaalbaar als wordt gekeken naar de samenstelling van seizoenkaarthouders en rekening gehouden wordt met demografische spreiding en afreizen. Meer dan 41% zal dan met de auto komen, waarvan een groot deel geen tijd heeft om op grotere afstand te parkeren (25% genoemd);
- Er is bij Feyenoord een oneigenlijke verantwoordelijkheid neergelegd voor het behalen van doelstellingen in het mobiliteitscontract. Dat is een ongezonde situatie die volgens ons aangepast moet worden.

Mobiliteit en bereikbaarheid vormen een elementair aspect van Feyenoord City. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt een analyse van de ingezette acties in de periode 2016-2020 waaruit een indicatie van de haalbaarheid moet blijken. Daarnaast sluiten de ambities niet aan op de realiteit als het gaat om het ontstaan van onbeheersbare situaties in de omliggende wijken, het verkrijgen van draagvlak en een gedragsverandering onder supporters. Het ontbreekt aan concrete, vastgelegde toezeggingen van (vervoers)partners. Het verplicht koppelen van vervoerswijze aan seizoenkaarten wordt door Feyenoord weerlegd en zorgt voor weerstand en onrust. Concrete aanpassingen zijn ondanks overleggen en actieve input van ons en andere supporters niet gedaan. De conclusie dat de mobiliteitsplannen een modal shift en peak shaving -volgens de voorgespiegelde verschuivingen- teweeg gaan brengen delen wij niet. De haalbaarheid van het mobiliteitsplan is niet voortdurend getoetst en de impact op de business case onvoldoende onderzocht.

### **Locatiekeuze**

De locatiekeuze voor het nieuwe stadion binnen Feyenoord City is opvallend. Het stadion wordt gepositioneerd in een hoek van het plangebied waarbij bereikbaarheid en complexiteit bij de bouw toenemen. Bij de locatiekeuze is (ver)nieuwbouw binnen de stadiondriehoek gecombineerd met een brede gebiedsontwikkeling nooit uitgebreid onderzocht en/of heeft dit onderdeel uitgemaakt van een verkennende opdracht. De conclusie dat de gekozen locatie de meest optimale is, gezien alle factoren die meewegen, matig onderbouwt en onvolledig.

De haalbaarheid van een (ver)nieuwbouw variant op basis van een gedegen plan van eisen zou deze discussie kunnen beslechten. Voor de nieuwbouw binnen Feyenoord City is, voor de eerste keer in relatie tot alle stadionplannen, een afgewogen en volledig - locatie gerelateerd - plan van eisen opgesteld. Dat zou ook voor de stadiondriehoek locatie moeten gebeuren om de locatiekeuze met een vergelijk op de juiste wijze te onderbouwen. De conclusie dat de stadiondriehoek de slechtste keuze zou zijn voor de gebiedsontwikkeling kan niet als dusdanig worden gesteld aangezien er geen volledige studie naar heeft plaatsgevonden op vergelijkbare vertrekpunten<sup>12</sup>. Het voormalig renovatieplan van de BAM is stuk gelopen op andere oorzaken. Dat rechtvaardigt niet de conclusie dat de huidige locatie geen goede optie zou zijn. Daarnaast bevat de structuurvisie Stadionpark, waarnaar wordt verwezen, ook geen studie naar de huidige stadionkeuze c.q. vergelijk tussen de maasvariant 2006, stadiondriehoek en huidige

<sup>10</sup> Algemeen Directeur Feyenoord N.V. tijdens Feyenoord Supporters Raad begin 2019

<sup>11</sup> Ontwerpbestemmingsplan - Bijlage 23

<sup>12</sup> Pagina 607 ontwerpbestemmingsplan



projectlocatie. De interpretatie van de conclusie dat de stadiondriehoek de meest ongeschikte keuze is, is een eenzijdige interpretatie van een conclusie die niet ingaat op de drie locaties die bij Feyenoord City onderdeel waren van de besluitvorming.

## **Concluderend**

Graag willen wij u vragen het ontwerpbestemmingsplan zoals het nu voorligt niet te bekrachtigen voordat een aantal aanpassingen en/of wijzigingen zijn gedaan:

- De businesscase dient door alle partijen definitief vastgelegd te zijn op basis van de afspraken uit de position paper. De businesscase is nog niet klaar en nog niet getoetst tegen de kaders uit de position paper. Wij vinden dat er op de toets een goede second opinion gedaan moet worden. De vorige toets was volgens ons onduidelijk qua toetsing van de businesscase in relatie tot de position paper en is op basis van inmiddels verouderde gegevens uitgevoerd.
- Verschillende onderdelen van het bestemmingsplan dienen van elkaar los te worden gekoppeld. In het bijzonder de afhankelijkheid van een nieuw te bouwen stadion als elementaire, noodzakelijke aanjager van de gebiedsontwikkeling. De gebiedsontwikkeling kan ook plaatsvinden zonder het Feyenoord City Stadion.
- Het wijzigen van de bestemming van het huidige Stadion Feijenoord dan wel te verwijderen, dan wel te wijzigen zodat de huidige bestemming vooralsnog ongewijzigd behouden blijft.
- Het mobiliteitsplan te herzien en/of wijzigen zodat er een haalbaar, realistisch en toetsbaar plan overblijft. Het mobiliteitsplan dient stadionbezoek te stimuleren en faciliteren en daarmee eventueel een verandering teweeg te brengen in de wijze waarop supporters naar het stadion afreizen. Ook dient daarbij de impact op de business case goed onderzocht te zijn, zodat statements over haalbaarheid en risico getoetst kunnen worden.

We ontvangen graag van u een reactie op deze zienswijze.

Vriendelijke groet, namens het bestuur van FSV De Feijenoorder,

Remco Ravenhorst

Voorzitter FSV De Feijenoorder

FSV De Feijenoorder