

BarentsKrans

PLEITAANTEKENINGEN

Subcommissie Bestemmingsplannen

Hoorzitting op 27 september 2020 om 18:00 uur | **Zienswijze 6 en 7 (kenmerk 22gr000222)**

Namens:

Schiestraat Ontwikkeling B.V. en LSI participations B.V.

Tegen:

De vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan “Schiekadeblok” van de raad van de gemeente Rotterdam (de **Gemeente**), met kenmerk NL.IMRO.0599.BP1108Schiekadebl-on01 en het m.e.r.-beoordelingsbesluit.

- 1 Schiestraat Ontwikkeling B.V. en LSI participations B.V. (**LSI**) stellen graag voorop dat de discussie die partijen verdeelt, zich niet leent voor een *korte* mondelinge toelichting van slechts vijf minuten. Zoals LSI in de aanvullende zienswijzen heeft uiteengezet, kent het geschil dat LSI en de Gemeente verdeeld houdt een zeer lange voorgeschiedenis. Een geschiedenis die in de Nota van Zienswijzen ten onrechte wordt afgedaan als niet relevant.
- 2 Van het College had mogen worden verwacht dat de Raad volledig zou zijn geïnformeerd over de totstandkoming van de vaststellingsovereenkomst in 2015 en het bereiken van overeenstemming in 2013 over de stedenbouwkundige uitgangspunten voor het gebied in de vorm van het Eindrapport Tafelsessies 2013.
- 3 Op de Parkeerstrook is in het Eindrapport Tafelsessies, als onderdeel van een integrale kantoorontwikkeling op het Schiekadeblok en de Parkeerstrook, een bovengrondse parkeergarage voorzien. Over deze parkeergarage heen wordt vervolgens een (kantoor)gebouw met een volume van circa 75.000 vierkante meter gerealiseerd. Daarmee vormde de Parkeerstrook een belangrijk onderdeel van de integrale (her)ontwikkeling van het Schiekadeblok.
- 4 In de Vaststellingsovereenkomst is LSI en de Gemeente vastgelegd dat de integrale herontwikkeling van de Parkeerstrook conform de stedenbouwkundige voorwaarden zoals neergelegd in het Eindrapport Tafelsessies het uitgangspunt zou zijn. Een deelafpraak daarbij was het onvoorwaardelijke recht voor LSI en haar rechtsopvolger(s) om een bovengrondse parkeervoorziening te realiseren op de Parkeerstrook.
- 5 Door de in het Ontwerpbestemmingsplan gekozen stedenbouwkundige structuur wordt het Cliënten onmogelijk gemaakt om de ontwikkeling van de Parkeerstrook en het Schiekadeblok volgens de uitgangspunten van het Eindrapport Tafelsessies te realiseren. Hetzelfde geldt voor de bovengrondse gebouwde parkeervoorziening.
- 6 De Raad heeft al in 2020 een misslag begaan door in strijd met de inhoud van de vaststellingsovereenkomst een Nota van Uitgangspunten vast te stellen die strijdig is met het Eindrapport Tafelsessies zonder ook maar in enige vorm contact op te nemen met LSI of Remise010 als eigenaar van de Parkeerstrook en samenwerkingspartner van LSI. Dit kan mogelijk worden verklaard doordat het

BarentsKrans

College in 2020 in het raadsvoorstel met geen enkel woord heeft gerept over het Eindrapport Tafelsessies. Over de ondermaatse informatieverschaffing door het College aan de Raad is in dit dossier door de Rekenkamer al eerder kritische opmerkingen gemaakt.

- 7 Tot grote verbazing van LSI wordt in de Nota van Zienswijzen gesuggereerd dat het Ontwerpbestemmingsplan niet in strijd zou zijn met de Vaststellingsovereenkomst. Niets is minder waar. Aan de Parkeerstrook is de bestemming “Gemengd-5” toegekend. Dit betekent dat het Ontwerpbestemmingsplan ter plaatse van de Parkeerstrook voorziet in kantoren, bedrijven t/m categorie 2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten - Schiekadeblok, detailhandel en horeca.¹ In zoverre wordt met de vaststelling van het Ontwerpbestemmingsplan evident in strijd gehandeld met de Vaststellingsovereenkomst op grond waarvan een recht voortvloeit om een gebouwde bovengrondse parkeervoorziening te realiseren op de Parkeerstrook. Daarnaast wordt de beoogde stedenbouwkundige structuur als bedoeld in het Eindrapport Tafelsessies zonder enige toelichting verlaten waardoor de beoogde hoogwaardige kantooromgeving niet meer kan worden gerealiseerd.
- 8 Dat de Raad op zich wel enigszins heeft onderkend dat LSI bestaande rechten heeft ten aanzien van de Spoorstrook volgt uit de Nota van Uitgangspunten uit april 2020. Op pagina 50 wordt opgemerkt: “Op de spoorstrook rusten bestaande rechten om hier een parkeergarage te realiseren. De ambitie voor deze prominente plek aan de binnenhof ligt echter hoger dan dat. Een (tijdelijke) parkeergarage sluit deze NvU niet uit, omdat het een bestaand recht is.”
- 9 Voor zover in de Nota van Zienswijzen wordt aangegeven dat de Vaststellingsovereenkomst de eigenaar van de Parkeerstrook slechts zou verplichten te overleggen met de Gemeente over de eventuele herontwikkeling van de Parkeerstrook, verwijst LSI naar de uitspraak die de voorzieningen-rechter van de rechtbank Rotterdam heeft gewezen. Daarin wordt onder meer geoordeeld dat “in de Vaststellingsovereenkomst is vastgelegd dat de Gemeente, indien aan de in de overeenkomst vermelde voorwaarden is voldaan, zorgdraagt voor kort gezegd het verlenen van de omgevingsvergunning en de goedkeuring van het bouwplan ten behoeve van de bouw van een gebouwde parkeervoorziening op de Parkeerstrook. Aldus brengt die overeenkomst een verplichting voor de Gemeente met zich om bepaalde publiekrechtelijke bevoegdheden op een bepaalde wijze uit te oefenen.”
- 10 In de Nota van Zienswijzen is tevens opgemerkt dat tot op heden nooit een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend. Dat is echter niet de kern van het geschil c.q. niet relevant voor de procedure die nu voorligt. LSI wenst namelijk te voorkomen dat het College feitelijk geen omgevingsvergunning meer conform de Vaststellingsovereenkomst zal kunnen verlenen, doordat de Raad een nieuw planologisch kader vaststelt dat in strijd komt met het Eindrapport Tafelsessies. In dat geval zal de gemeente Rotterdam namelijk een forse schadevergoeding aan LSI moeten betalen, waarvoor ook de raadsheer-commissaris van het Gerechtshof de Gemeente recent waarschuwde.
- 11 Daarnaast betekent het feit dat nu nog geen gebruik is gemaakt van het recht om een bovengrondse parkeergarage te realiseren, niet dat dit recht is komen te vervallen en dat het de Gemeente c.q. de Raad vrijstaat om dit recht te negeren bij vaststelling van het Ontwerpbestemmingsplan.

¹ Artikel 8.1 van de planregels van het Ontwerpbestemmingsplan.

BarentsKrans

- 12 Uit het onderdeel van de Nota van Zienswijzen waarin wordt opgemerkt dat het College de door LSI gestelde planschadeclaim niet zou kunnen plaatsen vanwege de eigendomspositie van LSI, volgt dat het College zich niet goed heeft verdiept in de huidige rol van LSI. LSI heeft als samenwerkingspartner van de huidige grondeigenaar een groot financieel belang bij behoud van de huidige planologische bouw- en gebruiksmogelijkheden op grond van de bestaande “planologische witte vlek” (er geldt geen bestemmingsplan nu). Met de vaststelling van het Ontwerpbestemmingsplan door de Raad worden de bouw- en gebruiksmogelijkheden enorm beperkt met alle financiële schade van dien.
- 13 Verder is in de Nota van Zienswijzen ten onrechte opgenomen dat in de thans lopende prijsbepalings-procedure op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten de taxaties van de taxateurs Remise010 reeds ter zijde zouden zijn geschoven door de rechtbank. Dit is pertinent onjuist. Op dit moment heeft de commissie van deskundigen namelijk slechts een concept advies (d.d. 15 juni 2022) opgesteld. Een definitief advies is nog niet vastgesteld. In dit definitieve advies (dat in oktober 2022 wordt verwacht) zal de commissie van deskundigen ook ingaan op het belangrijke onderdeel planschade.
- 14 Gelet op het voorgaande is het voor LSI onbegrijpelijk dat het College aan de Raad heeft voorgesteld om het Ontwerpbestemmingsplan vast te stellen, terwijl het College weet dat de Gemeente daarmee handelt in strijd met de verplichtingen uit de vaststellingsovereenkomst en grote (plan)schadeclaims zullen volgen.
- 15 Vaststelling van het bestemmingsplan brengt bovendien een oplossing voor het geschil tussen LSI en de Gemeente niet dichterbij. De raadsheer-commissaris van het Gerechtshof heeft LSI en de Gemeente bewogen het gesprek te voeren over mogelijke oplossingen. Het zou van weinig fatsoen getuigen en financieel nadelig zijn voor de Gemeente als de Raad in de tussentijd wel het Ontwerpbestemmingsplan zou willen vaststellen en daarmee voor onomkeerbare situaties zou zorgdragen.
- 16 Namens LSI roep ik de Raad dan ook op de vaststelling van het Ontwerpbestemmingsplan als agendapunt van de vergadering van de Raad te schrappen.

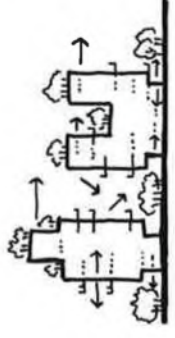
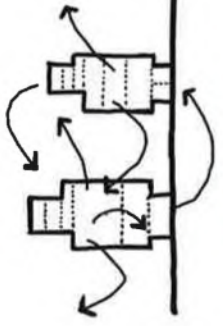
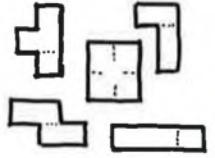
WEENABOULEVARD

[illegible]

Binnenstraat
+/- 20 meter

Zuidstroom

Delftsestraat



De stad is ALTIJD afli

colofon

Eindrapport Tafel sessies Stedenbouw
Weenaboulevard

Opgesteld door

plein 

plein06

stedenbouw en landschapsarchitectuur

Vijverhofstraat 47 unit 400-2

3032 SB Rotterdam

www.plein06.nl

info@plein06.nl

T: 0031(0)10 466 57 95

In opdracht van



LSI

project investment nv

Central Post

Delftseplein 30n

3013 AA Rotterdam

www.lsi.eu

info@lsi.eu

T: 0031(0)10 412 12 39

In samenwerking met



Gemeente Rotterdam

Gemeente Rotterdam

Dienst Stadsontwikkeling

Gemeente Rotterdam

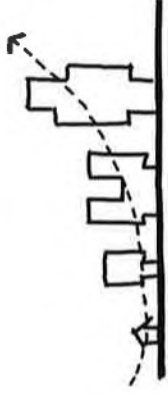
Postbus 6575

3002 AN Rotterdam

Website www.rotterdam.nl

VISIE WEENABOULEVARD: EEN STUK STAD MAKEN

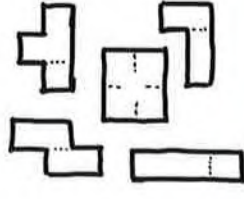
- Goede integratie met het bestaand stedelijk weefsel en netwerk
- Functiemix op gebouw en gebiedsniveau; van wonen tot kantoren en van starter tot multinational
- De stad als 3D beleving: publieke functies op meerdere niveaus en voldoende gebouw gebonden buitenruimtes
- Een levendige binnenstraat voor fietsers en voetgangers
- Pandsgewijs ontwikkelen



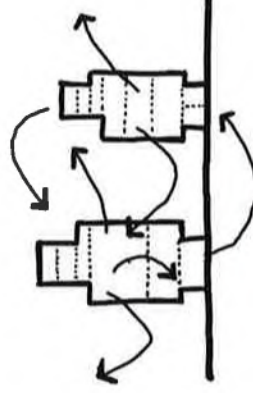
Ruimte voor persoonlijke ontwikkeling



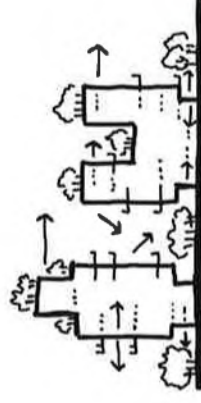
Sterk GRID voor flexibele invulling



Niche-Markt Stedebouw



Mixed-Use =
Gebiedssynergie



De stad als
3D (natuur) beleving



De stad is ALTIJD af!!

De stad is altijd af

INHOUDSOPGAVE

1. Volumes en geleding
2. Stedelijk weefsel
3. Programma
4. Parkeren
5. Expeditie
6. Tijdelijkheid
7. Conclusies
8. Aanvullingen en wijzigingen op Stedebouwkundige randvoorwaarden verzameld

Bijlage:
Rotterdam Central District
Schiekadeblok
Nadere omschrijving Randvoorwaarden
Stedebouwkundig Plan

LEESWIJZER

Dit document is een beeldend verslag van 3 stedenbouwkundige werksessies waarin de stedenbouwkundige randvoorwaarden van de Weenaboulevard zijn herijkt nalv. de behoefte om een beter faseerbare ontwikkeling te creëren.

Het document is geen planpresentatie of visie op zich zelf. Het verhoudt zich duidelijk tot de reeds bestaande publiek rechtelijk vastgestelde documenten zoals de Structuurvisie RCD, het Stedenbouwkundigplan RCD, de nadere omschrijving Stedenbouwkundige Randvoorwaarden Schiekadeblok en de Welstandsparagraaf Central District. Het document maakt inzichtelijk of en waarom van deze documenten wordt afgeweken en doet waar nodig voorstellen voor nieuwe of aanvullende randvoorwaarden. Voor de achterliggende studies en varianten verwijzen we naar de 3 presentaties die tijdens de bijeenkomsten zijn getoond en welke als bijlage beschikbaar zijn. Gezamenlijk met de reeds bestaande documenten vormt dit stuk de basis voor de stedenbouw in het nieuw op te stellen bestemmingsplan Delftseplein Oost.

In het document komen de belangrijkste onderwerpen, besproken tijdens de werksessie, aan de orde:

- Bouwvolumes en geleding: Bouwhoogtes, gebouwplots en geleding in relatie tot het pandsgewijs ontwikkelen.
- Stedelijk weefsel: Hoe draagt het gebied bij aan het versterken van de relaties in de stad en hoe wordt het gebied beleefd?
- Programma: Mogelijk programma voor het gebied.
- Parkeren: Een nieuwe keuze voor de parkeeroplossing die afgestemd is op het pandsgewijs ontwikkelen.
- Expeditie: Expeditie voorzieningen in het gebied.
- Tijdelijkheid: Pandsgewijs betekent een langere tussentijd, waarin de stad ook altijd af moet zijn.

Waar in dit document wordt gerefereerd aan het al dan niet passen binnen de huidige voorwaarden wordt voornamelijk bedoeld op het document: Rotterdam Central District, Schiekadeblok, Nadere omschrijving randvoorwaarden Stedenbouwkundig plan Rotterdam Central District, januari 2012.

Daar aan gerelateerd en ook meegenomen in het al dan niet afwijken van zijn:

- Welstandsparagraaf Rotterdam Central District
- Herziening Hoogbouwvisie Rotterdam, 2011



1. VOLUMES EN GELEDING

De nieuwe strategie voor de ontwikkeling van de Weenaboulevard gaat uit van het pandsgewijs uitgeven van bouwruimte. Daartoe worden reële kavels uitgegeven die voor breed gebruik geschikt zijn. In de uit te geven ruimte wordt daarmee rekening gehouden door middel van goede kaveldiepte en minimale uitgifte breedte. Tegelijkertijd wordt een maximum breedte geïntroduceerd om het pandsgewijze karakter te beschermen.

Pandsgewijs uitgeven zorgt voor dynamiek en diversiteit, doordat ander gebruik en andere opdrachtgevers telkens tot een ander gebouw zullen leiden. Om die dynamiek nog verder te versterken stellen we enkele relatieve regels voor, zodat geen gebouw hetzelfde kan zijn. De beeldkwaliteitsparagraaf zorgt ervoor dat de gebouwen wel tot een gebied of familie behoren.

1.1 Pandsgewijs

1.2 Geldende hoogte kaders

1.3 Varianten bouwvolume

1.4 Conclusies

1.1 | PANDSGEWIJS

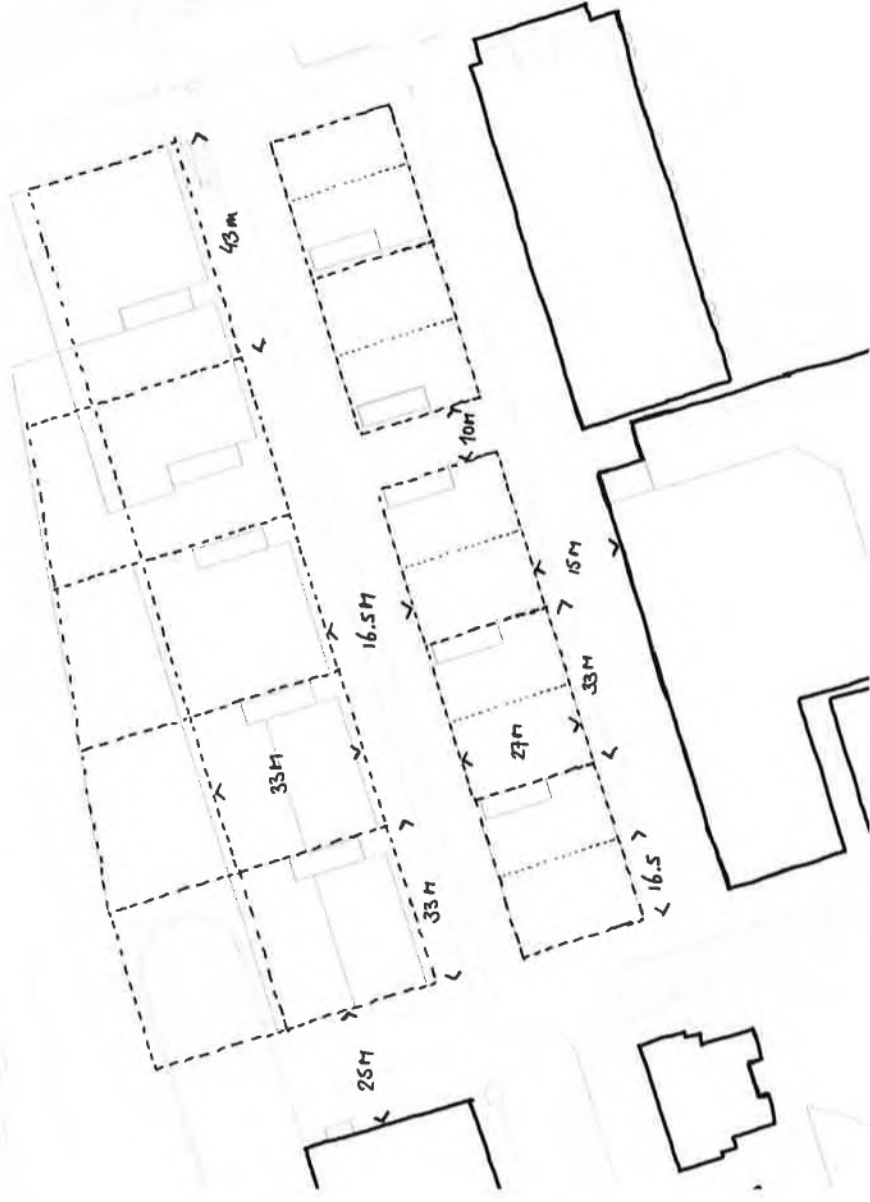
- Basismaat voor percelen waarbinnen verschillende uitgifte grenzen mogelijk zijn.
- Nieuwe tussenstraat naar Delftsestraat om deze te activeren vanuit overlopend gebruik uit Passage en meer lichtval en breking in het Passage.
- Pandsgewijs betekent verschillende volumes, verschillende uitstraling, verschillende architectuur, maar één beeldkwaliteit. Om dat te waarborgen is een maximale breedte voor een enkel gebouw ontwerp bepaald op 66m.

Afwijking van huidige randvoorwaarden

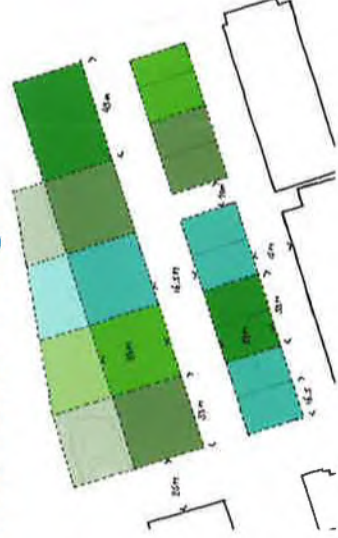
- Onderbreking Zuid-blok voor dwarsstraat naar Delftsestraat.

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

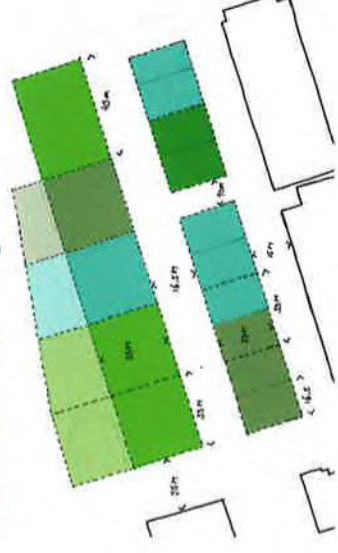
- Introductie van een dwarsstraat tussen Passage en de Delftsestraat.
- Dwarsstraat met een minimum breedte van 8 m en maximaal 12 m, op een afstand van tenminste twee bouwplots van Schiekade en zo ver mogelijk van Delftseplein. Dwarsstraat niet tegenover Parkeergarage entree aan Delftsestraat.
- Maximale breedte in een uitstraling te realiseren gebouw 66 m.



Alternatief 1 uitgifte



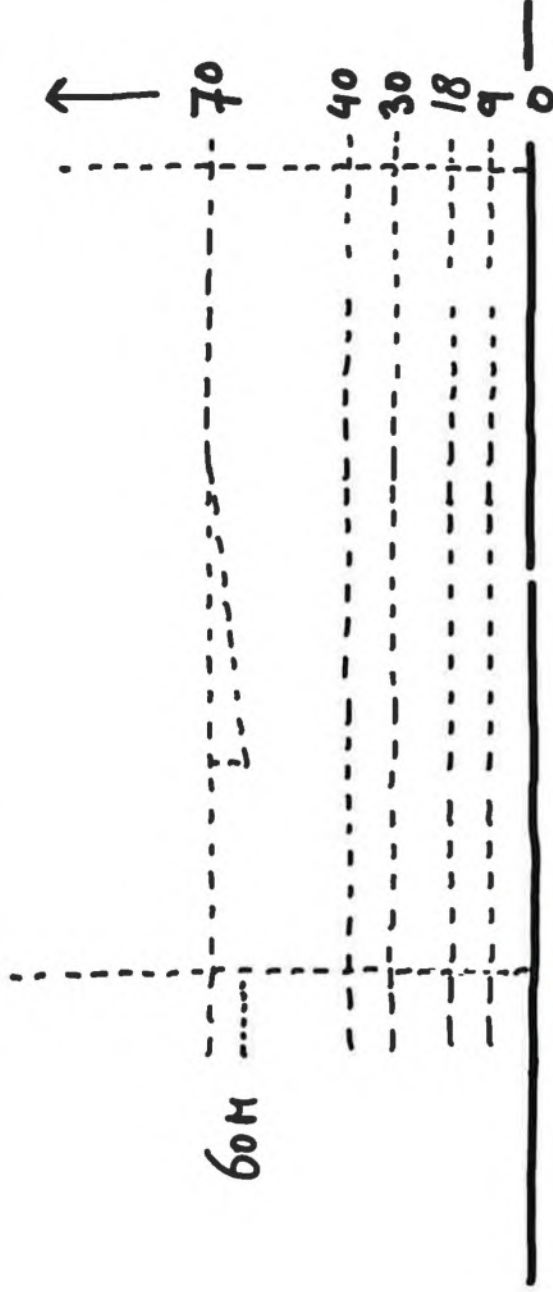
Alternatief 2 uitgifte



1.2 | GELDENDE HOOGTE KADERS

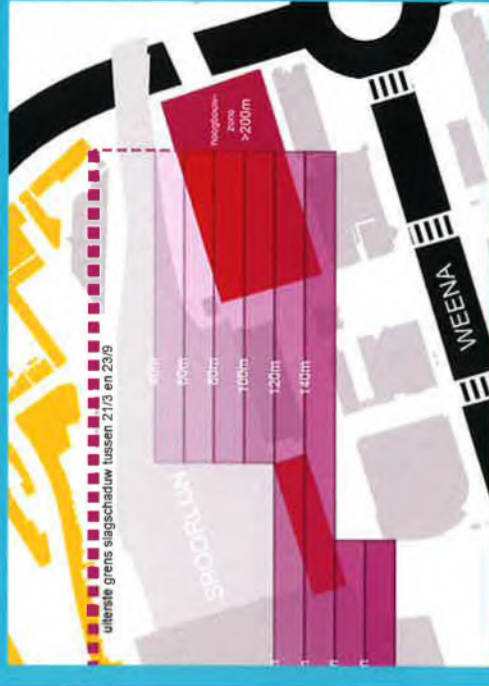
Algemene hoogte regels

- 9 m hoogte plint (in mixone)
- 15 m boven spoor talud(=ca. 18 m), als maximale hoogte voor het parkeergebouw
- 30-40 m zone als 'Rotterdamse laag', zone waarbinnen onderscheid tussen onder- en bovenbouw moet worden gemaakt
- 60 m lijn, de maximale bouwhoogte wordt voor een deel bepaald door de bezonning op de Provenierswijk. Dit hoogte vlak loopt diagonaal over het plot en loopt van ca. 60 m (midden-Noord) tot ca. 140 m (Zuid-Delftseplein)
- 70 m lijn, gebouwen boven deze hoogte moeten voldoen aan de hoogbouwvisie:
 - Van Rotterdamse laag tot 70 m; 50% van footprint met max. 56 m vloerdiagonaal
 - Boven 70 m; max. 50% footprint met max. 42 m vloerdiagonaal



Slag schaduw op de Provenierswijk

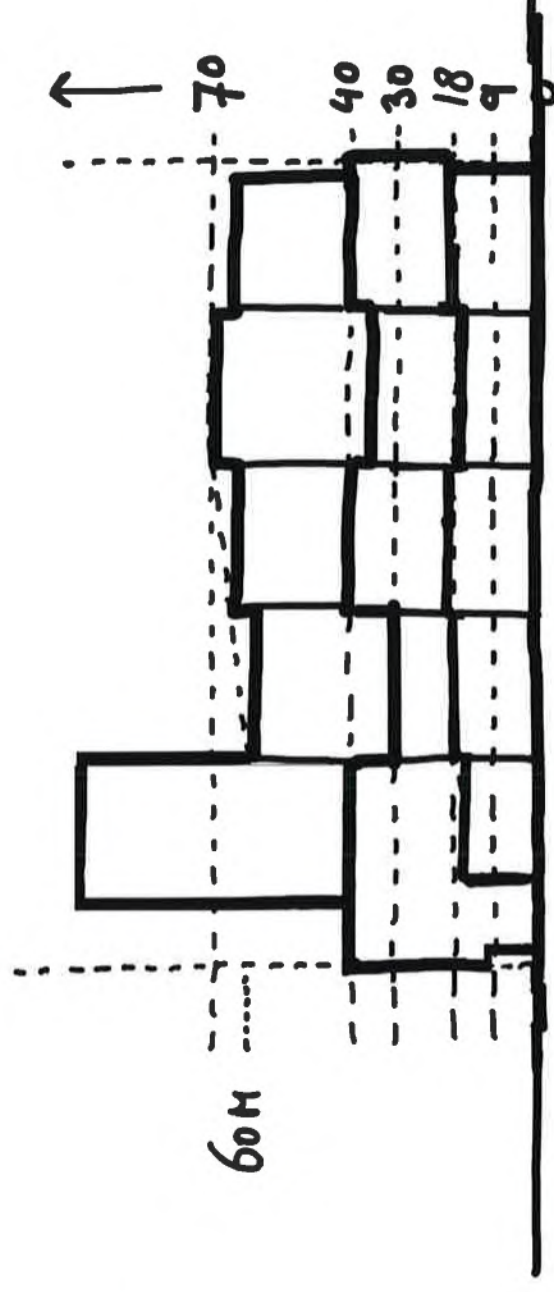
In de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor het RCD is rekening gehouden met de schaduwval van toekomstige ontwikkelingen op de Provenierswijk. Daarvoor zijn er over delen van het RCD hoogte beperkingen opgelegd. Vooral in het Noord-blok dient hier goed rekening mee te worden gehouden. Op het laagste punt moet de bebouwing onder de 60 m blijven. Doordat het hoogte vlak diagonaal over het blok loopt en snel op loopt is die beperking maar op een klein gebied van toepassing. Enkel de Oostkant is vrij van een hoogtebeperking tot 200 m.



1.3 | VARIANTEN BOUWVOLUME

- Pandsgewijs betekent verschillende volumes, verschillende uitstraling, verschillende architectuur, maar één beeldkwaliteit.
- Door regels te introduceren die zich verhouden tot de andere bebouwing wordt er een dynamiek gecreëerd, omdat geen gebouw hetzelfde kan zijn.

Variant bouwvolume noord-blok



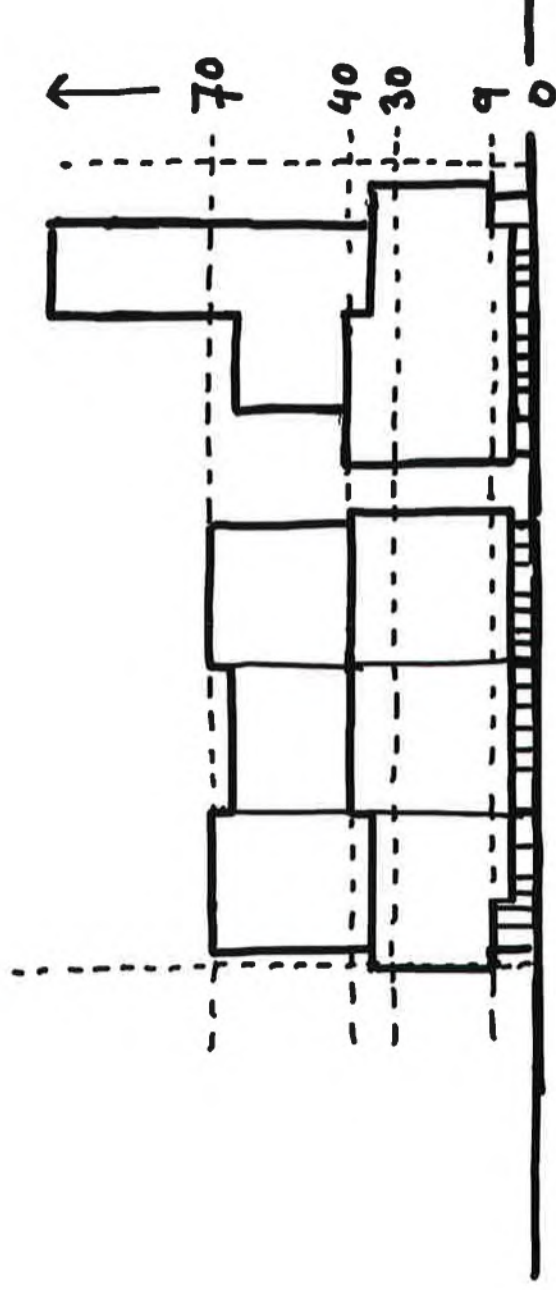
Afwijking van huidige randvoorwaarden

- NVT

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- Tenminste een sprong van 3m hoogteverschil tussen twee gebouwen
- Tussen de 30-40 m een setback vanuit de rooilijn van tenminste 1,5 m, behalve aan de noordzijde van het noordblok.
- Setbacks beginnen niet op gelijke hoogte, tenminste 2 m hoogteverschil

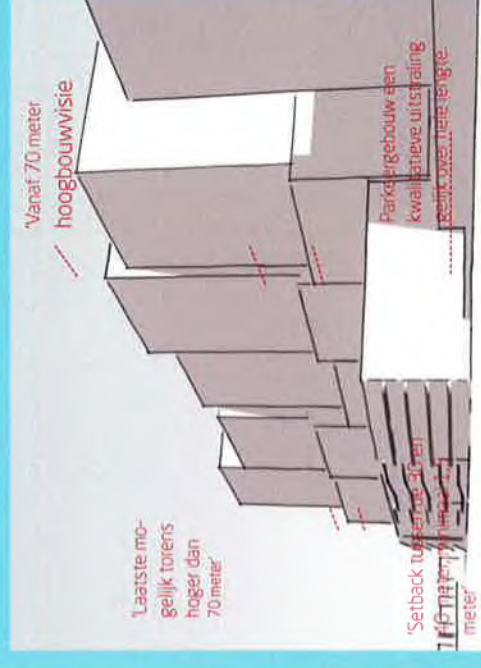
Variant bouwvolume zuid-blok



Beeldkwaliteitseisen bovenbouw

De Welstandsparagraaf voor het RCD geeft kaders voor de architectuur van de bebouwing. Daarbij is het streven om variatie in beleving te hebben van verschillende afstanden: als je bij het gebouw staat, of als je het gebouw vanuit de stad ziet. Tot de regels die diversiteit in beeld zullen versterken horen oa.:

- Ervaring gevel bij verschillende afstanden
- Goed zicht op activiteiten achter gevel
- Variatie in beeld bij verschillende omstandigheden
- Specifieke eisen voor de toppen van gebouwen



Aanzicht Weenaboulevard vanaf spoor

1.4 | SETBACK VAN DE MIXONE PLINT

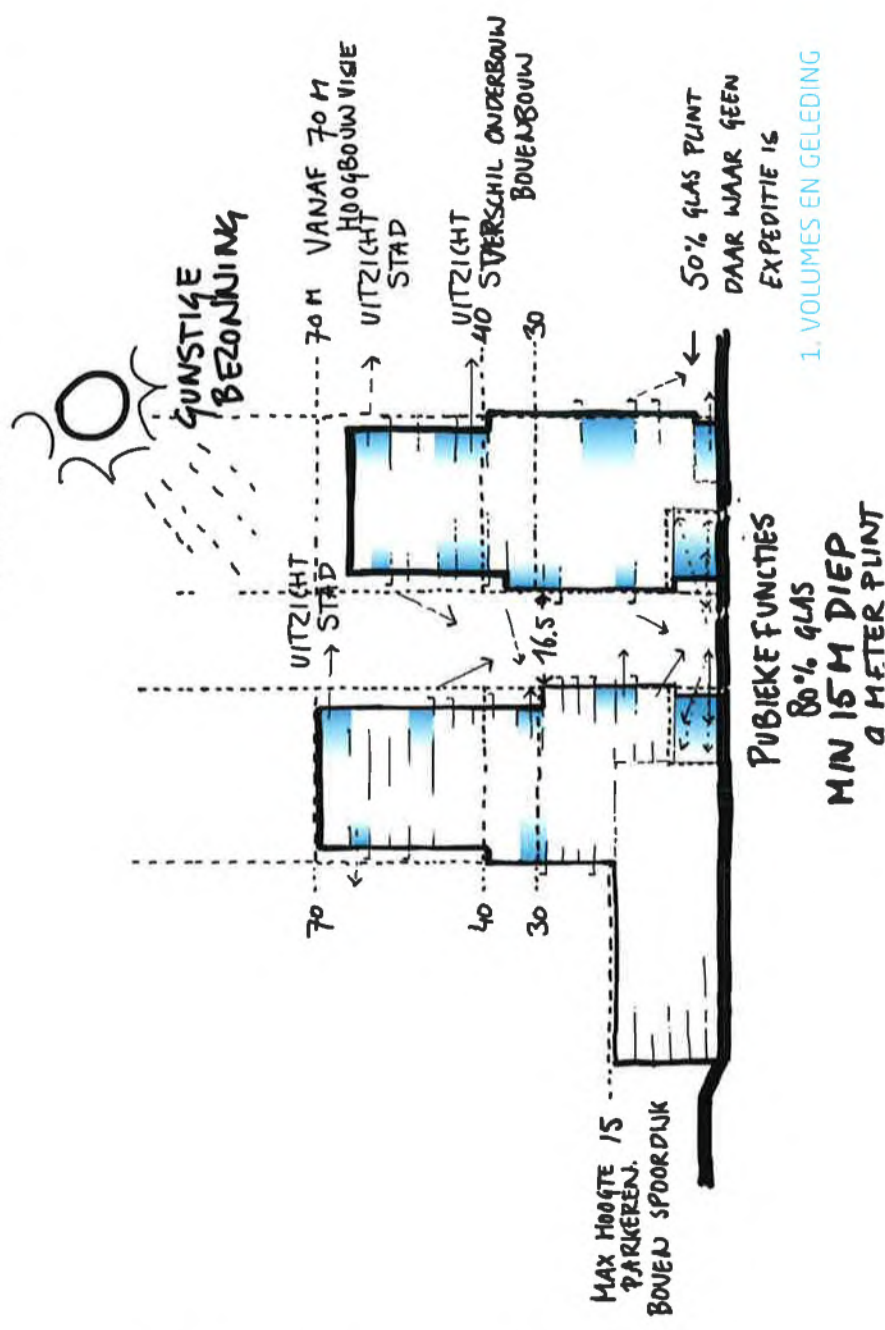
- De uitstraling, opbouw en rooilijn van de mixone plint doet niet mee in de pandsgewijze opbouw
- De plint heeft overal dezelfde uitstraling en een gelijke rooilijn. De geldende beeldkwaliteitsregels en regels m.b.t., transparantie gelden voor de mixone
- Om meer ruimte voor de intensief gebruikte straat te creëren en het onderscheid tussen mixone en onderbouw te benadrukken ligt de mixone plint 1,5 m terug t.o.v. de rooilijn van de onderbouw. Dit geldt voor de passage, aan de kop van het Delftseplein en aan de kop van de Schiekade. In de dwarsstraat ligt de plint op de rooilijn. Hier is het 1,5 meter terugleggen van de mixone plint niet verplicht.
- Doordat de plint in één lijn moet liggen is het eerste gebouw bepalend voor de positie van de plint in de andere gebouwen.
- Bouwconstructieve elementen zoals kolommen of windschoren vallen binnen de gevel van de mixone en niet in de openbare ruimte

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- Rooilijn mixone plint ligt aan Passage, Schiekade en Delftseplein tenminste 1,5 m terug t.o.v. rooilijn onderbouw

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- Mixone plint ligt in een rooilijn (m.a.w. eerste bebouwing is leidend)
- Geen bouwconstructieve elementen voor bovenliggende bebouwing in openbare ruimte onder setback



1.5 | CONCLUSIES

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- Introductie dwarsstraat tussen binnenstraat en Delftsestraat.
- Rooilijn mixone plint ligt aan Passage, kop Schiekade en kop Delftseplein tenminste 1,5 m terug t.o.v. rooilijn onderbouw.

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- Dwarsstraat van tenminste 8 m breed en maximaal 12 m breed.
- Dwarsstraat zover mogelijk van het Delftseplein, terwijl de mogelijkheid blijft om ten oosten van de dwarsstraat nog 2 gebouwen met een footprint van 900 m² te realiseren.
- Maximale breedte in een uitstraling te realiseren gebouw 66 m.
- Tenminste een sprong van 3 m hoogteverschil tussen twee gebouwen
- Tussen de 30-40 m een setback van minimaal 1,5 m t.o.v. de rooilijn, uitgezonderd de noordzijde van het noordblok.
- Setbacks beginnen niet op gelijke hoogte, tenminste 2 m hoogteverschil
- Mixone plint ligt in een rooilijn (m.a.w. eerste bebouwing is leidend)
- Geen bouwconstructieve elementen voor

bovenliggende bebouwing in openbare ruimte
onder setback



2. STEDELIJK WEEFSEL

Om een gebied deel uit te laten maken van de stad moet er voldoende koppeling zijn met de omliggende gebieden. Koppelingen zowel in fysieke verbindingen als belangrijke zicht of gebruiksrelaties. Alle gebouwen in de stad zijn een bestemming, maar geen enkel gebied zou een eindpunt moeten zijn.

Bij de ontwikkeling van de Weenaboulevard wordt hier aan gehoor gegeven door een kwalitatieve Passage te ontwikkelen in het verlengde van het Delftseplein. Die straat creëert

een zichtrelatie van Station tot Pompenburg en zal door voetgangers en fietsers gebruikt worden om van Schiekade tot station te komen. Het gebied van de Weenaboulevard biedt ook de ruimte om een fysieke verbinding te leggen tussen Central District en het Pompenburg over de Schiekade heen. Voor voetgangers is deze er nu al middels de 'Luchtsingel' op termijn zou er echter ook een permanente verbinding kunnen komen die geschikt is voor voetgangers en fietsers.

2.1 Stedelijk weefsel

2.2 Binnenstraat

2.3 Mogelijke verbinding over Schiekade

2.1 | STEDELIJK WEEFSEL

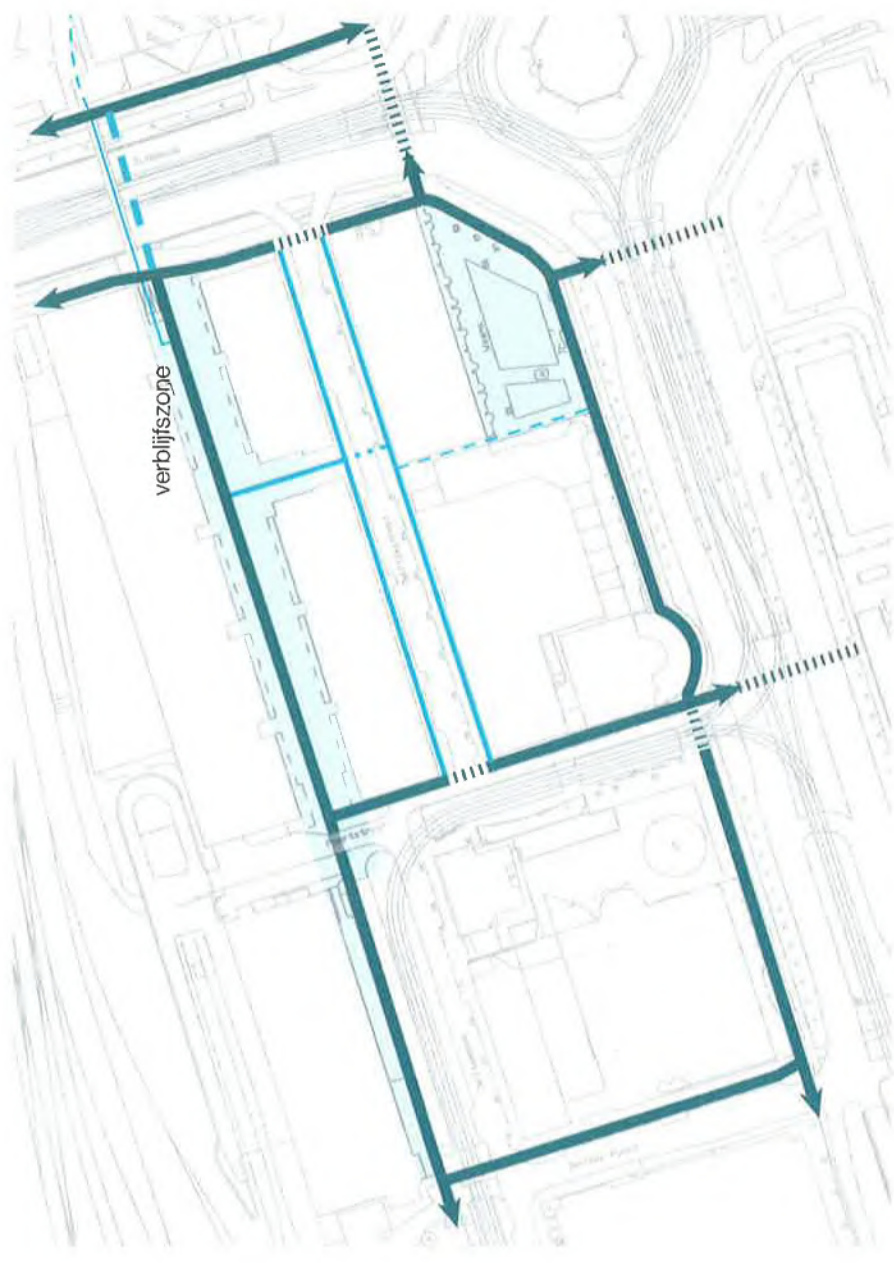
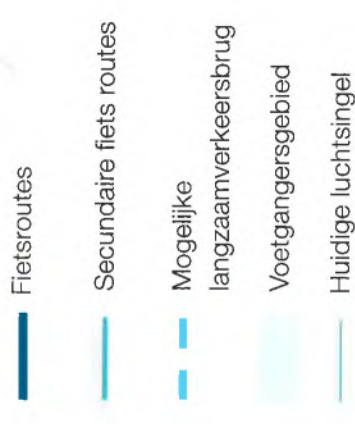
- Weenaboulevard is een stuk stad. Geen bestemming maar onderdeel van het weefsel.
- Vanuit het station moet er via Passage een relatie zijn met het Pompenburg
- In de binnenstraat moet zowel de fietser als de voetganger worden gefaciliteerd
- Zo dicht op het station en met zoveel gebruikers in het gebied zal elke straat benut worden door fietsers. Daar dient rekening mee gehouden te worden.
- Op termijn moet het mogelijk zijn voor langzaam verkeer om over de Schiekade heen te gaan.

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- Introductie dwarsstraat tussen Binnenstraat en Delftsestraat

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- NVT



2.2 | BINNENSTRAAT

- De binnenstraat wordt gevormd door de mixone plint aan weerszijde van de Delftsestraat
- De Plint vormt een doorlopende gevellijn met daarachter divers programma. Het streven is om zoveel mogelijk semi-publieke ruimte in de plint te maken.
- De Binnenstraat wordt ingericht voor langzaam verkeer. Middels een shared-space principe worden voetganger en fietsers in het gebied

- gecombineerd.
- Een goede zichtrelatie met het Pompenburg zorgt ervoor dat de Weenaboulevard onderdeel is van de stad.

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- NVT

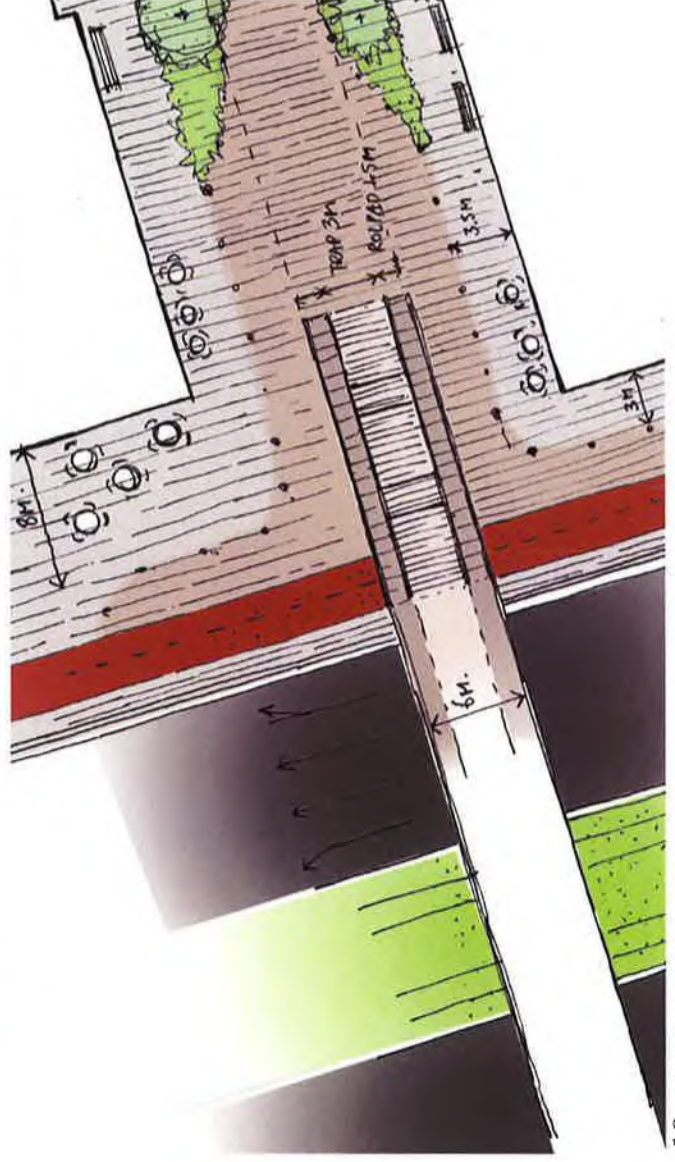
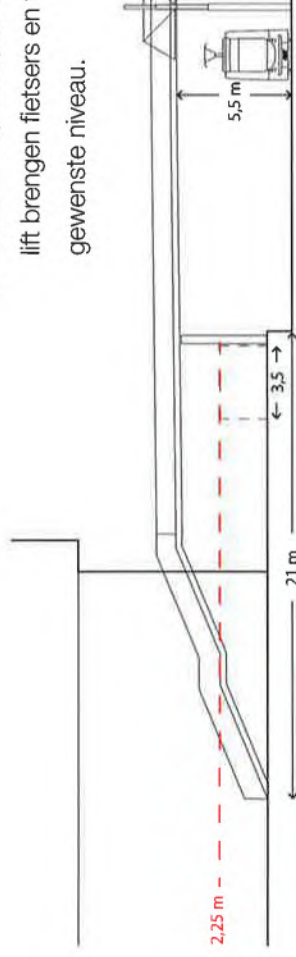
Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- NVT



2.3 | MOGELIJKE OPLOSSING VERBINDING OVER SCHIEKADE

- Brug en trap liggen centraal in het verlengde van de Binnenstraat.
- Een luie trap met platform en mogelijk een lift brengen fietsers en voetgangers naar het gewenste niveau.



18 Weenaboulevard

Voordelen van deze oplossing;

- Brug aan het einde van straat versterkt beleving dat straat geen eindpunt is.
- Door de brug door te trekken in binnenstraat ontstaat een veilige plek voor het op en afstappen voor fietsers.
- Het doorzicht over het fietspad blijft gewaarborgd (het Noordblok is beter zichtbaar)

Afwijking van huidige randvoorwaarden

-

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- **NWT**



2. STEDELIJK WEEFSEL

2.4 | CONCLUSIES STEDELIJK WEEFSEL

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- Introductie dwarsstraat tussen Binnenstraat en Delftsestraat

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- NVT



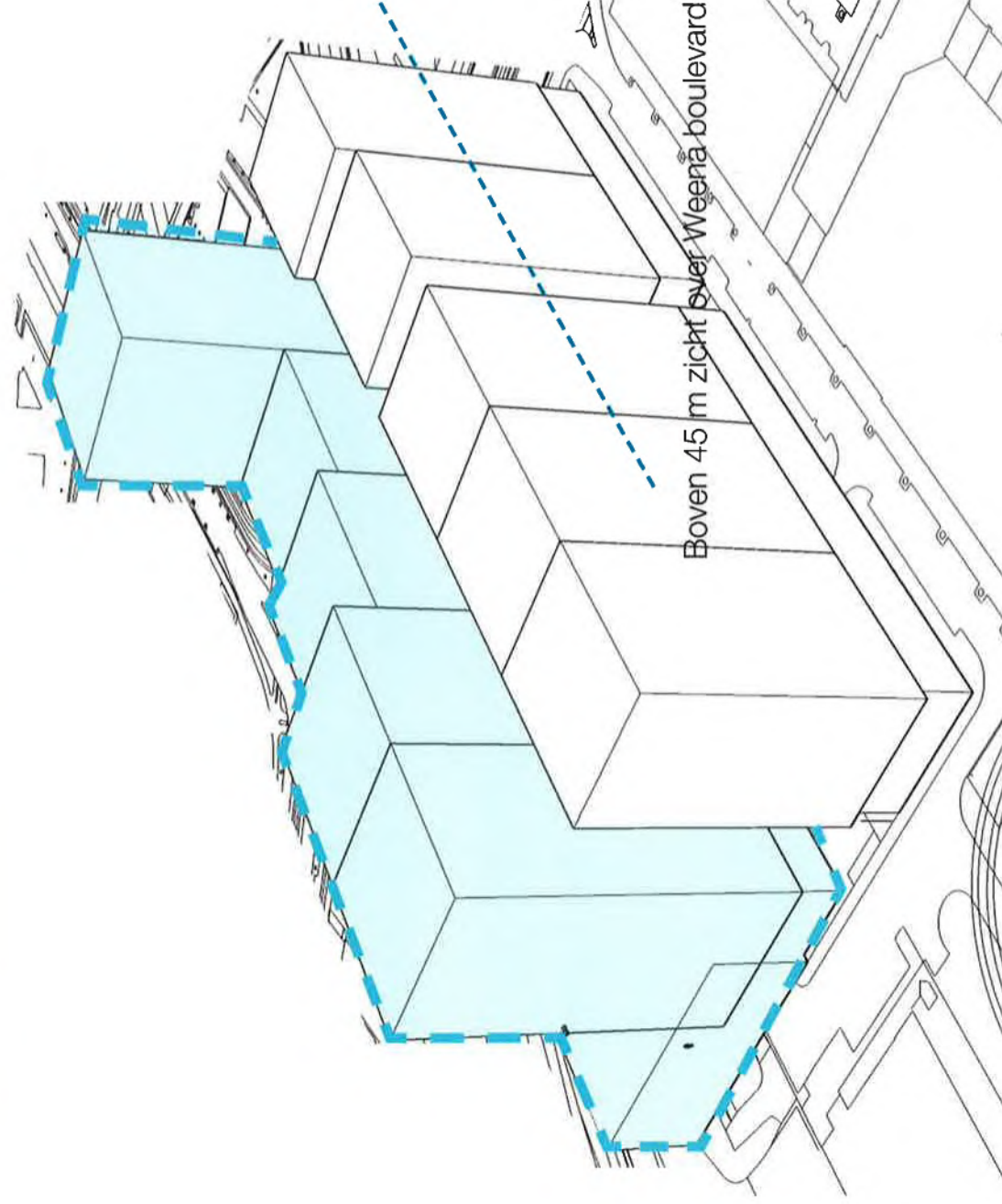
3. PROGRAMMA

De nieuwe strategie gaat uit van dezelfde functies als in eerdere plannen. Echter met het kleiner worden van het te realiseren volume krimpt ook het verwacht aantal m2 per functie. Het programma is daarmee verhoudingsgewijs verkleind.

3.1 Mogelijk programma

3.2 Conclusies

3.1 | MOGELIJK PROGRAMMA



Noord-Blok

- Parkeren
- Kantoren
- Detailhandel
- Hotel
- Horeca
- Theater/Casino

Zuid-Blok

- Kantoren
- Detailhandel
- Wonen
- Hotel
- Horeca
- Theater/Casino

Mogelijkheden Noord-blok beperkt door externe veiligheid en geluidshinder

3.2 | CONCLUSIES

De mogelijkheden voor het te realiseren programma in de Weenaboulevard veranderen in de nieuwe strategie enkel kwantitatief. Dezelfde beperkingen blijven gelden voor de functies in het Noord-blok aan het spoor.

en de hoog stedelijke dichtheid lijkt vooral een woonprogramma voor short-stay voor de hand te liggen. Op hoger gelegen verdiepingen (boven 45 m) kijken de woningen uit over de blokken aan het Weena met een goede Zuid bezonning.

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- NVT

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- NVT

Wonen in het Weenaboulevard blok

Het woonprogramma beperkt zicht enkel tot het Zuidblok. Door de zeer bereikbare ligging

Programma	Maximaal te realiseren m ² in oorspronkelijk plan	Verwachte m ² in pandsgewijze ontwikkeling
Kantoren	210.000	135.000
Commericeel	20.000	16.000
Wonen	24.000	20.000
Hotel	30.000	14.000
Casino/Theater	10.000	10.000
Congres	6.000	6.000
Totaal (max)	240.000	154.000

Bij het aantrekken van de economie is het mogelijk om het programma uit te breiden. Dit extra programma kan ontwikkeld worden aan de Oostkant van het plan.

4. PARKEREN

Een goede parkeeroplossing op eigen terrein is in de binnenstad een belangrijke vereiste. De pandsgewijze uitgifte, en daaraan gerelateerde beperkte sloop, belemmeren het maken van een grote ondergrondse parkeerbak. Een parkeerbak per gebouw geeft problemen met de efficiëntie van de bak en de ontsluiting per garage. Bovengronds parkeren is goed faseerbaar per pand, maar vraagt wel om een meer

kwalitatieve inpassing. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden is ruimte gelaten voor een bovengrondse oplossing. De capaciteit voor parkeren tussen het Noordblok en het spoortalud is beperkt. Daar binnen moet een oplossing voor het hele blok worden gevonden die over verschillende fasen is te verdelen.

4.1 Parkeerbehoefte

4.2 Parkeerstudie

4.3 Parkeren achter programma

4.4 Extra parkeercapaciteit

4.5 Uitstraling

4.6 Bovengronds parkeren voor ondergronds

4.7 Fasering

4.8 Conclusies

4.1 | PARKEERBEHOEFTE

- Nieuwe programma gaat uit van tenminste 13.000 m² per fase, totaal 154.000 m²
- Voor kantoren wordt een norm gehanteerd van 0,76 PP/100 m² BVO
- Voor wonen ligt de focus vooral op short- en extended stay en studentenwoningen, derhalve wordt een norm van: 0,7 pp/woning gehanteerd.
- Voor een mogelijk hotel hanteren we een norm van 0,5 pp/kamer
- Vooralsnog is voor een eventuele congressiefunctie gerekend met 0,03 pp/100m² BVO
- Voor het theater en casino is de norm van 0,1 pp/100 m² BVO gehanteerd.

- Vanuit het Central Post gebouw ligt er een parkeerbehoefte op gebied van 200 plekken
- Na analyse van de parkeerbelasting op basis van gelijktijdige aanwezigheid is een piekbelasting van 1.277 plekken te verwachten.
- De parkeer capaciteit moet mee ontwikkelen met de ontwikkeling van de panden, daarbij in acht genomen dat de plekken voor Central Post in de eerst fase worden gerealiseerd

Parkeernormering

Programma	Aantal	Plaatsen
Totaal parkeerbehoefte		
Nieuw programma		
Groothandelsruimte (1000 m²)	1000	1000
Groothandelsruimte (2000 m²)	2000	2000
Groothandelsruimte (3000 m²)	3000	3000
Groothandelsruimte (4000 m²)	4000	4000
Groothandelsruimte (5000 m²)	5000	5000
Groothandelsruimte (6000 m²)	6000	6000
Groothandelsruimte (7000 m²)	7000	7000
Groothandelsruimte (8000 m²)	8000	8000
Groothandelsruimte (9000 m²)	9000	9000
Groothandelsruimte (10000 m²)	10000	10000
Groothandelsruimte (11000 m²)	11000	11000
Groothandelsruimte (12000 m²)	12000	12000
Groothandelsruimte (13000 m²)	13000	13000
Groothandelsruimte (14000 m²)	14000	14000
Groothandelsruimte (15000 m²)	15000	15000
Groothandelsruimte (16000 m²)	16000	16000
Groothandelsruimte (17000 m²)	17000	17000
Groothandelsruimte (18000 m²)	18000	18000
Groothandelsruimte (19000 m²)	19000	19000
Groothandelsruimte (20000 m²)	20000	20000

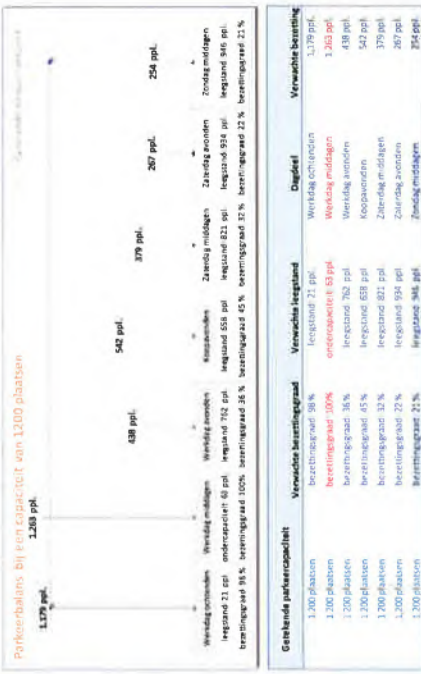
Aanwezigheidsanalyse

Vaagtype	Aantal	Plaatsen
Nieuw programma		
Groothandelsruimte (1000 m²)	1000	1000
Groothandelsruimte (2000 m²)	2000	2000
Groothandelsruimte (3000 m²)	3000	3000
Groothandelsruimte (4000 m²)	4000	4000
Groothandelsruimte (5000 m²)	5000	5000
Groothandelsruimte (6000 m²)	6000	6000
Groothandelsruimte (7000 m²)	7000	7000
Groothandelsruimte (8000 m²)	8000	8000
Groothandelsruimte (9000 m²)	9000	9000
Groothandelsruimte (10000 m²)	10000	10000
Groothandelsruimte (11000 m²)	11000	11000
Groothandelsruimte (12000 m²)	12000	12000
Groothandelsruimte (13000 m²)	13000	13000
Groothandelsruimte (14000 m²)	14000	14000
Groothandelsruimte (15000 m²)	15000	15000
Groothandelsruimte (16000 m²)	16000	16000
Groothandelsruimte (17000 m²)	17000	17000
Groothandelsruimte (18000 m²)	18000	18000
Groothandelsruimte (19000 m²)	19000	19000
Groothandelsruimte (20000 m²)	20000	20000

Parkeerbehoefte

Programma	Aantal per et	normering	Aantal pp
Nieuw programma			
Groothandelsruimte (1000 m²)	1000	0,76	760
Groothandelsruimte (2000 m²)	2000	0,76	1520
Groothandelsruimte (3000 m²)	3000	0,76	2280
Groothandelsruimte (4000 m²)	4000	0,76	3040
Groothandelsruimte (5000 m²)	5000	0,76	3800
Groothandelsruimte (6000 m²)	6000	0,76	4560
Groothandelsruimte (7000 m²)	7000	0,76	5320
Groothandelsruimte (8000 m²)	8000	0,76	6080
Groothandelsruimte (9000 m²)	9000	0,76	6840
Groothandelsruimte (10000 m²)	10000	0,76	7600
Groothandelsruimte (11000 m²)	11000	0,76	8360
Groothandelsruimte (12000 m²)	12000	0,76	9120
Groothandelsruimte (13000 m²)	13000	0,76	9880
Groothandelsruimte (14000 m²)	14000	0,76	10640
Groothandelsruimte (15000 m²)	15000	0,76	11400
Groothandelsruimte (16000 m²)	16000	0,76	12160
Groothandelsruimte (17000 m²)	17000	0,76	12920
Groothandelsruimte (18000 m²)	18000	0,76	13680
Groothandelsruimte (19000 m²)	19000	0,76	14440
Groothandelsruimte (20000 m²)	20000	0,76	15200

Resultaten:	Totaal normatieve behoefte	1.277 plaatsen
Maximale gelijktijdige behoefte:	1.277 plaatsen	
Resultaten:	Totaal normatieve behoefte	1.277 plaatsen
Maximale gelijktijdige behoefte:	1.277 plaatsen	



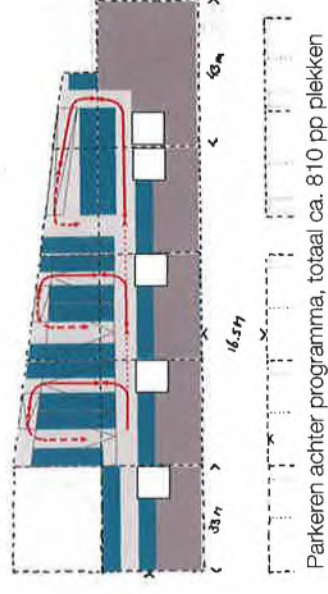
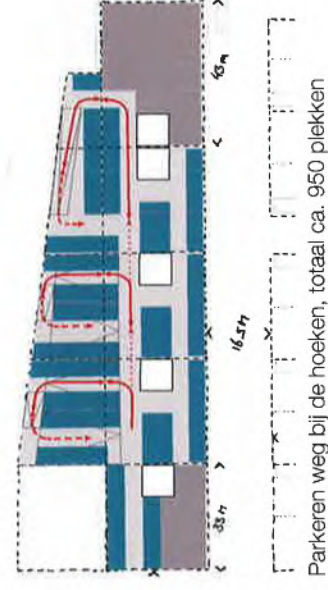
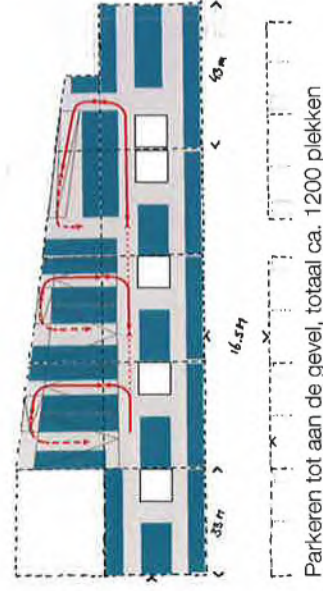
4.2 | PARKEERBEHOEFTE IRT. BOUWVOLUME

In eerste studie is het parkeren onderzocht tussen het spoor en het Noord-Blok met bescherming van de wokkel. Om daarbij het gewenste aantal van 1200 plekken te halen moest er geparkeerd worden boven de plint. Op de drie verdiepingen boven de plint kwam het parkeren tot aan de gevel.

In een tweede optie was het parkeren op hoeken weggehaald om zo het blok van afstand een betere uitstraling te geven. Daarbij zou er enkel nog in de straat parkeren boven de plint

zichtbaar zijn. Het wegnemen van deze plekken op de hoeken ging ten koste van 250 plekken.

In de tafelsessies is gebleken dat niemand het wenselijk vond om aan de gevel te parkeren. Daarom is in een derde optie het parkeren aan de gevels weggehaald. Dat kost nog eens 140 plekken. Om tot de gewenste 1200 plekken te komen moet elders in het plan parkeer ruimte worden gevonden.



4.3 | PARKEREN ACHTER PROGRAMMA

Het bovengronds parkeren dient op een kwalitatieve manier uit het zicht te worden opgelost. Om tot goede parkeerverdiepingen te komen (met hellende vloeren) zijn garages van ca. 33 bij 50 m noodzakelijk. Daardoor steekt het parkeer gebouw deels door in de onderbouw van Noord-blok. Het parkeren blijft uit het zicht, aan de binnenstraat is voldoende diepte gecreëerd om deze ruimte goed te kunnen verhuuren.

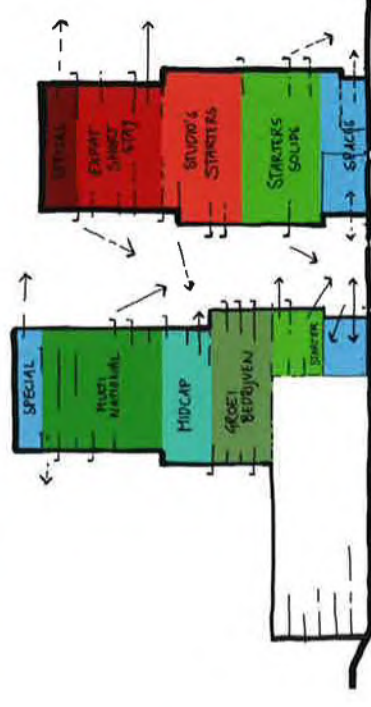
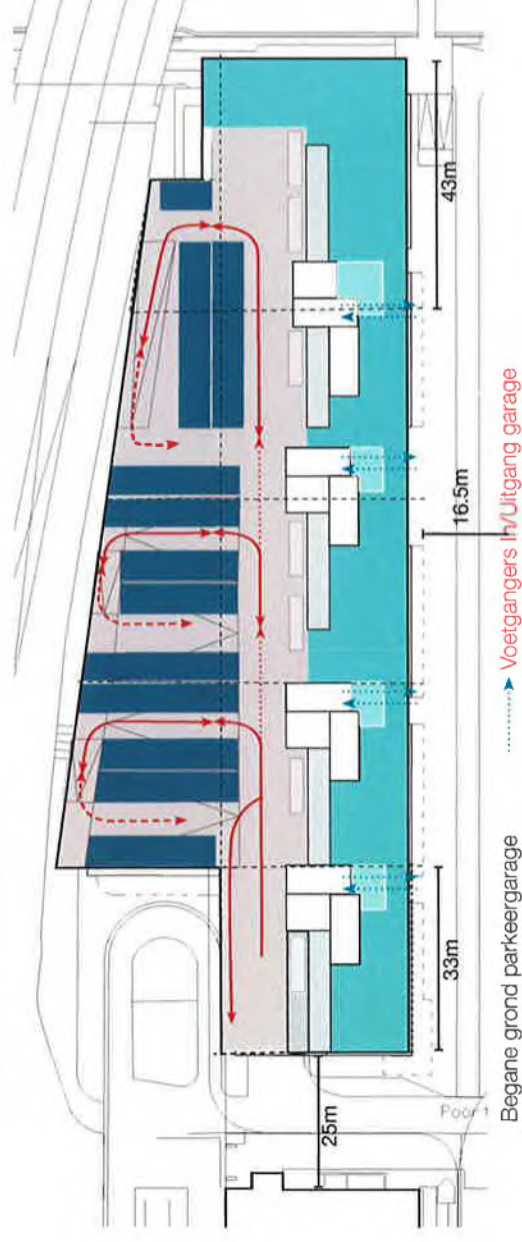
In eerste instantie is de parkeercapaciteit onderzocht met behoud van de wokkel. De hier genoemde capaciteit is op basis van een garage die over de wokkel heen is gebouwd.

De voetganger entrees zijn publiek toegankelijk vanaf de passage.

- NVT

- NVT

Model	224 PP	265 PP	240 PP	260 PP	Totaal capaciteit: 989 pp
Model 1	100	100	100	100	400
Model 2	100	100	100	100	400
Model 3	100	100	100	100	400
Model 4	100	100	100	100	400
Model 5	100	100	100	100	400
Model 6	100	100	100	100	400
Model 7	100	100	100	100	400
Model 8	100	100	100	100	400
Model 9	100	100	100	100	400
Model 10	100	100	100	100	400
Model 11	100	100	100	100	400
Model 12	100	100	100	100	400
Model 13	100	100	100	100	400
Model 14	100	100	100	100	400
Model 15	100	100	100	100	400
Model 16	100	100	100	100	400
Model 17	100	100	100	100	400
Model 18	100	100	100	100	400
Model 19	100	100	100	100	400
Model 20	100	100	100	100	400
Model 21	100	100	100	100	400
Model 22	100	100	100	100	400
Model 23	100	100	100	100	400
Model 24	100	100	100	100	400
Model 25	100	100	100	100	400
Model 26	100	100	100	100	400
Model 27	100	100	100	100	400
Model 28	100	100	100	100	400
Model 29	100	100	100	100	400
Model 30	100	100	100	100	400
Model 31	100	100	100	100	400
Model 32	100	100	100	100	400
Model 33	100	100	100	100	400
Model 34	100	100	100	100	400
Model 35	100	100	100	100	400
Model 36	100	100	100	100	400
Model 37	100	100	100	100	400
Model 38	100	100	100	100	400
Model 39	100	100	100	100	400
Model 40	100	100	100	100	400
Model 41	100	100	100	100	400
Model 42	100	100	100	100	400
Model 43	100	100	100	100	400
Model 44	100	100	100	100	400
Model 45	100	100	100	100	400
Model 46	100	100	100	100	400
Model 47	100	100	100	100	400
Model 48	100	100	100	100	400
Model 49	100	100	100	100	400
Model 50	100	100	100	100	400
Model 51	100	100	100	100	400
Model 52	100	100	100	100	400
Model 53	100	100	100	100	400
Model 54	100	100	100	100	400
Model 55	100	100	100	100	400
Model 56	100	100	100	100	400
Model 57	100	100	100	100	400
Model 58	100	100	100	100	400
Model 59	100	100	100	100	400
Model 60	100	100	100	100	400
Model 61	100	100	100	100	400
Model 62	100	100	100	100	400
Model 63	100	100	100	100	400
Model 64	100	100	100	100	400
Model 65	100	100	100	100	

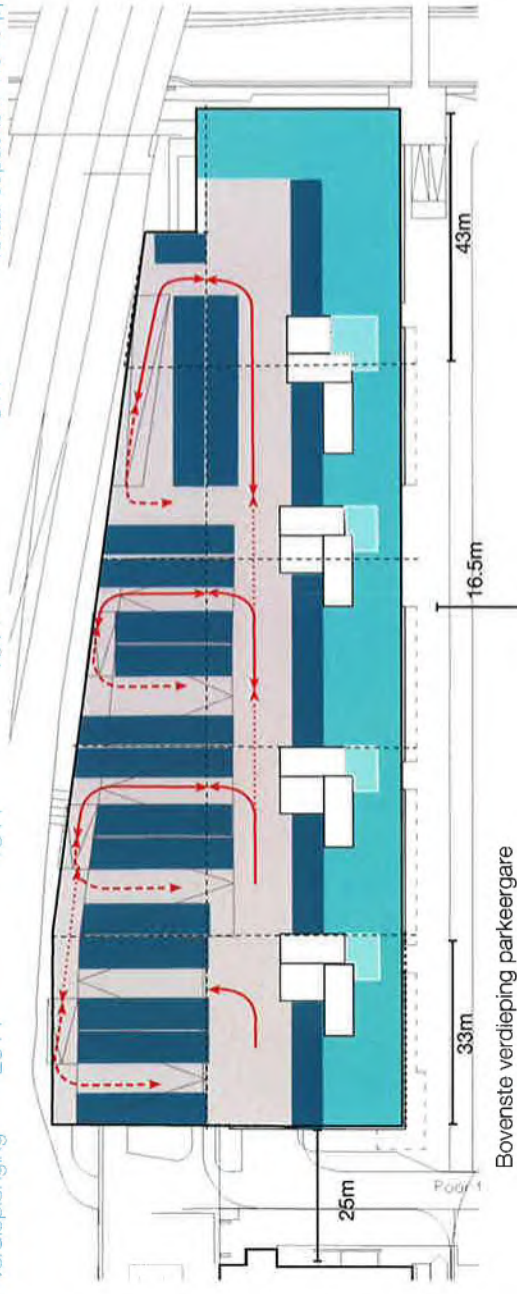


4.4 | EXTRA PARKEERCAPACITEIT

Het parkeergebouw wordt een op zichzelf staand bijzonder gebouw. Een kwalitatieve uitstraling die voor veel treinreizigers de eerste aanblik van Rotterdam zal zijn, komend vanuit het zuiden. Door te kiezen voor parkeren op hellende vloeren ontstaat er een zig-zag garage met telkens een vloer veld over de halve breedte.

In plaats van eindigen met een vlak dak zien wij

Extra 1/2 verdieping 224 PP 20 PP 265 PP 18 PP 240 PP 16 PP 260 PP 0 PP Totaal capaciteit: 1.043 pp



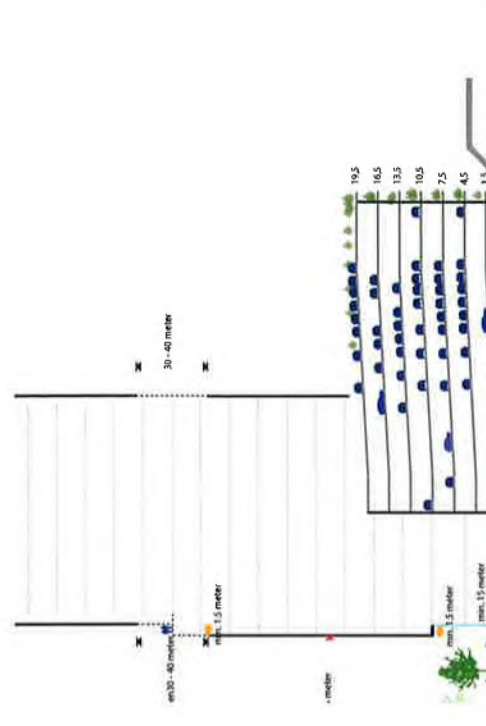
een dynamisch gebouw met veel groen in gevel en dak. Waarbij het groen het achter gelegen parkeren afschermt. Daarmee zou ons inziens parkeren op het dak mogelijk zijn.

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- Parkeren op dak van parkeergebouw

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- Parkeerdak afschermen met groen



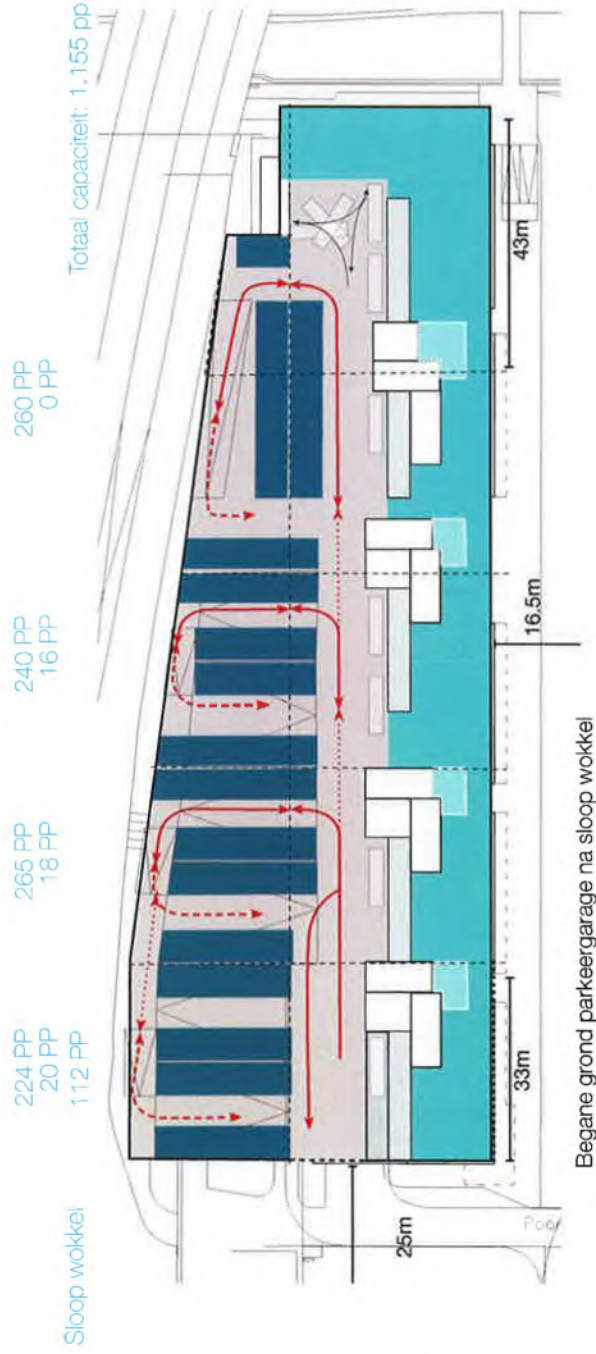
Bovenste verdieping parkeergare

Parkeergebouw uitbreiden met parkeren op dak

4.4 | EXTRA PARKEERCAPACITEIT: DE WOKKEL

De monumentale wokkel van Central Post wordt volledig ingebouwd door de ontwikkeling van de Weenaboulevard. De wokkel is daardoor vrijwel onzichtbaar en ligt ingeklemd achter gebouwen en zelfs onder het parkeergebouw. Bovendien komt de bereikbaarheid van de wokkel in het geding door de realisatie van een parkeergebouw op de plek waar nu de toegang tot de wokkel ligt.

Door de wokkel te slopen verbeteren we de logistiek en verhogen we de capaciteit van de garage. In plaats van de wokkel te gebruiken rijden parkeerders voor Central Post via de nieuwe garage.
Door de wokkel af te breken is het parkeergebouw beter te integreren met de onderbouw van de Weenaboulevard. Ook vanuit het zicht van de trein krijgt het blok een betere uitstraling.



Afwijking van huidige randvoorwaarden

- NVT

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- Parkeergebouw dient ontworpen te worden als één gebouw



4.5 | UITSTRALING PARKEERGEBOUW

Het parkeergebouw is voor veel treinreizigers de eerste indruk van Rotterdam als ze vanuit het Zuiden de tunnel uitkomen. Het gebouw krijgt hier een bijzondere kwalitatieve uitstraling. Een gebouw dat niet alleen voor de treinreizigers en de Provenierswijk prettig aandoet maar vooral ook de gebouwen van de Weenaboulevard op een voetstuk zet.

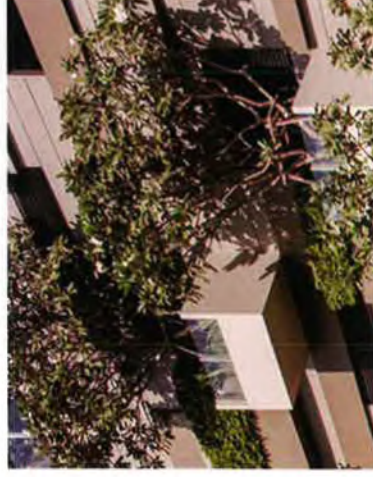
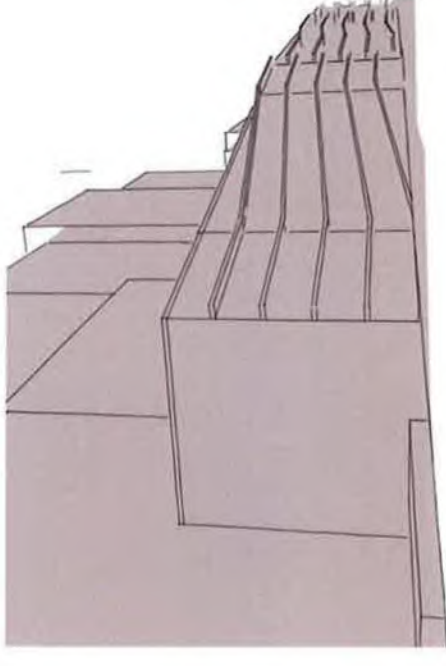
Dit gebouw wordt in één uitstraling ontworpen en gefaseerd uitgevoerd. Het streven is dat het een iconisch ontwerp wordt waar iets bijzonders gebeurt. Het parkeren op de hellende vloeren kan daar een bijzondere bijdrage aan leveren.

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- NVT

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- Één ontwerp voor het hele gebouw, gefaseerd uitgevoerd.



4.6 | BOVENGRONDS PARKEREN VOOR ONDERGRONDS

De stedenbouwkundige randvoorwaarden geven de mogelijkheid om in het gebied bovengronds te parkeren. Deze mogelijkheid mag echter pas benut worden als de capaciteit ondergronds tekort schiet of als er onderbouwd is dat ondergronds parkeren niet haalbaar is.

Uit de tafelsessies is gekomen dat het realiseren van ondergronds parkeren in een pandsgewijze strategie niet (financieel/technisch en in de tijd) haalbaar is. Het realiseren van een ondergrondse bak per gebouw leidt tot een ongewenste verhouding parkeren t.o.v. verticaal transport. Of het leidt tot een onnodig aantal doorkoppelingen. Deze doorkoppelingen verhogen het bouwrisico en de bouwkosten.

Het maken van één grote ondergrondse bak strookt niet met het streven pandsgewijs te ontwikkelen en de wens om onnodige sloop zo lang mogelijk te vermijden. Het gebied zou kaal geslagen worden en met de lange bouwtijd wordt het stedelijk weefsel en de doorgaande fietsroutes voor lange tijd onderbroken.

Vanuit die gedachte is er gekozen om het parkeren bovengronds tussen spoor en Noordblok op te lossen.

Ondergronds parkeren blijft mogelijk

Het blijft altijd mogelijk om alsnog een ondergrondse parkeerkelder te maken. Afhankelijk van de behoefte kan dat een parkeergarage zijn voor gebouwgebonden garage of een parkeerkelder onder meerdere

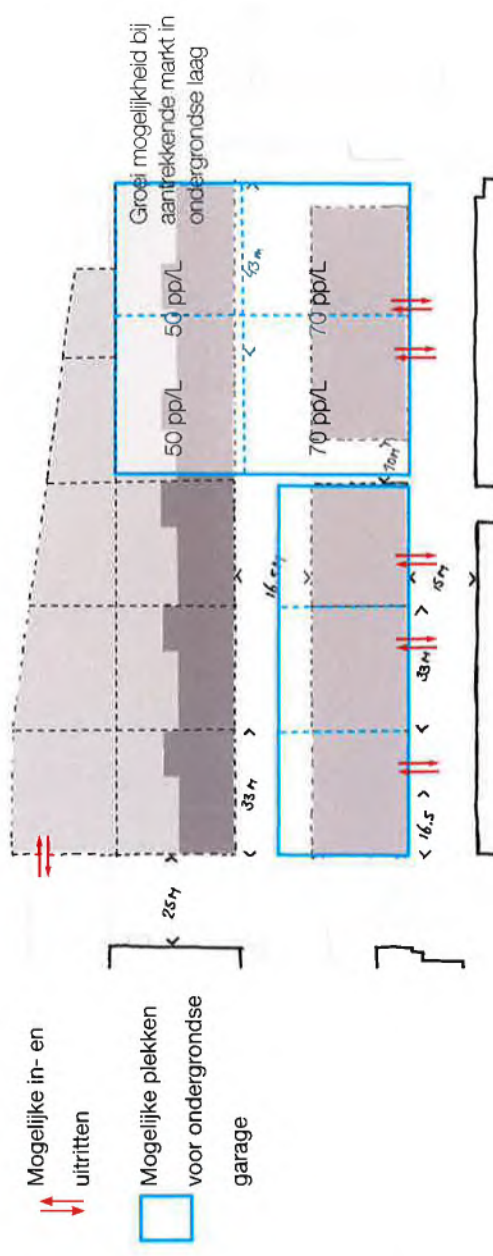
fasen tegelijk. Daarbij dient wel rekening te worden gehouden met de ontsluiting van de parkeerkelder. Daarvoor is de Delftsestraat de geschikte plek.

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- Het parkeren wordt bovengronds opgelost en blijft eventueel ondergronds mogelijk.

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

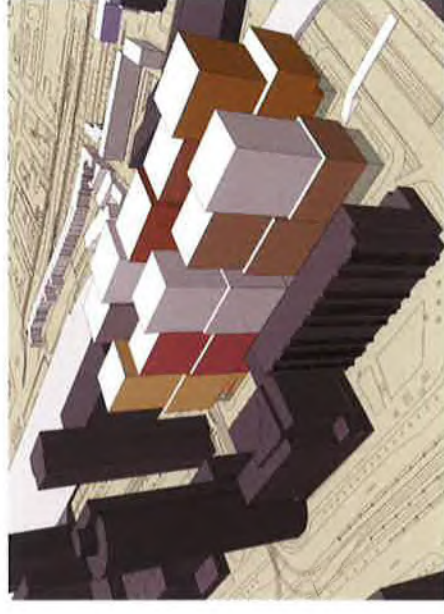
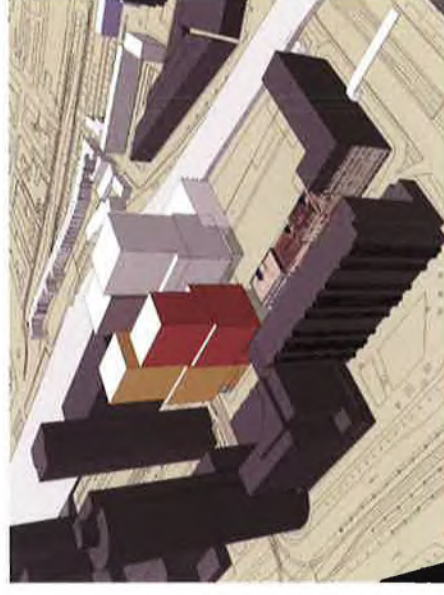
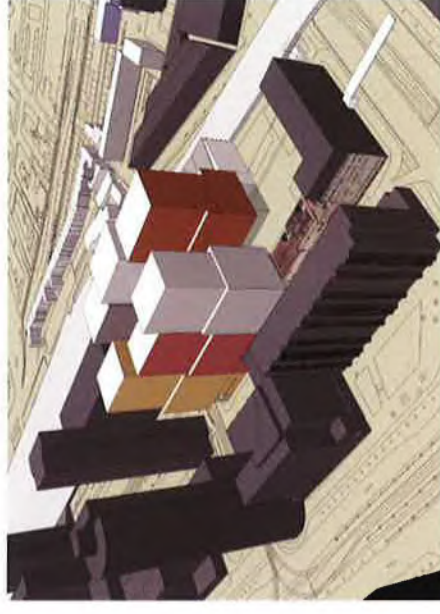
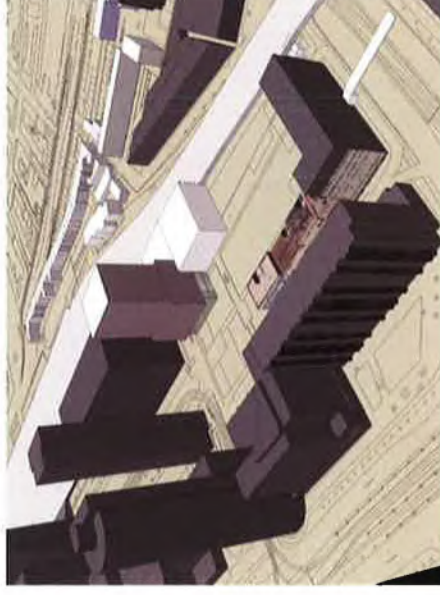
- NVT



4.7 | FASERING PARKEERGARAGE

Met de realisatie van de eerste fase wordt het parkeren op het parkeerterrein van Central Post opgeheven. Daardoor moet de eerste garage dus voorzien in een extra parkeerbehoefte van 200 plekken. Bovendien voorziet de eerste garage niet alleen de parkeerbehoefte voor de eerste ontwikkeling in het Noordblok, maar ook voor de eerst volgende ontwikkeling in het Zuid-Blok.

Om aan die extra behoefte te voldoen moet er in de eerste fase een extra parkeergebouw worden gebouwd.



4.8 | CONCLUSIES PARKEREN

Een goede parkeeroplossing is essentieel voor het slagen van de Weenaboulevard. De locatie (aan het spoor) en de fasering maken een compleet ondergrondse oplossing erg moeilijk. Een ondergrondse oplossing is afhankelijk van de wens van gebruikers en/of het volume van de te realiseren fase.

Gezien gereduceerde programma is het mogelijk het parkeren bovengronds tussen spoor en Noord-blok op te lossen. Mits de wokkel van Central Post vervalt en het parkeergebouw met een halve verdieping mag worden verhoogd is het zelfs mogelijk om het parkeren weg te houden van de gevels die in het zicht van de straat liggen.

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- Bovengronds parkeren is vanaf de eerste fase mogelijk zijn.
- 50% van het bovengronds parkeergebouw mag maximaal 2,5 m hoger zijn dan 15 m boven het spoortalud, waarbij het hoogste punt tenminste 5 m uit de gevel aan het spoor ligt.
- De 'wokkel' van Central Post vervalt.

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- Het parkeergebouw wordt als een ensemble ontworpen en heeft een bijzondere eigen uitstraling.
- Het parkeergebouw draagt bij aan de prettige beleving van de ruimte tussen Weenaboulevard en Central Post.
- Bij groei van het programma en/of de wens voor extra plekken is het mogelijk om een ondergrondse parkeergarages te realiseren.

5. EXPEDITIE

De noodzakelijke expeditie ruimte is door een afname van het programma ook sterk verminderd. Bovendien is er door het ontbreken van grootschalige detailhandel ook geen noodzaak om trucks met oplegger te faciliteren. Een in pandige expeditie vraagt veel ruimte, zowel in het pand waar die ruimte ook benut zou kunnen worden voor gebruiksfuncties, maar ook aan de gevel waardoor gevels al gauw voor 60% ingenomen worden door gesloten delen. Een goede expeditie oplossing op straat kan veel ruimte vrij spelen en dus de mogelijkheden in de plint vergroten.

5.1 Expeditie

5.2 Conclusies

5.1 | EXPEDITE

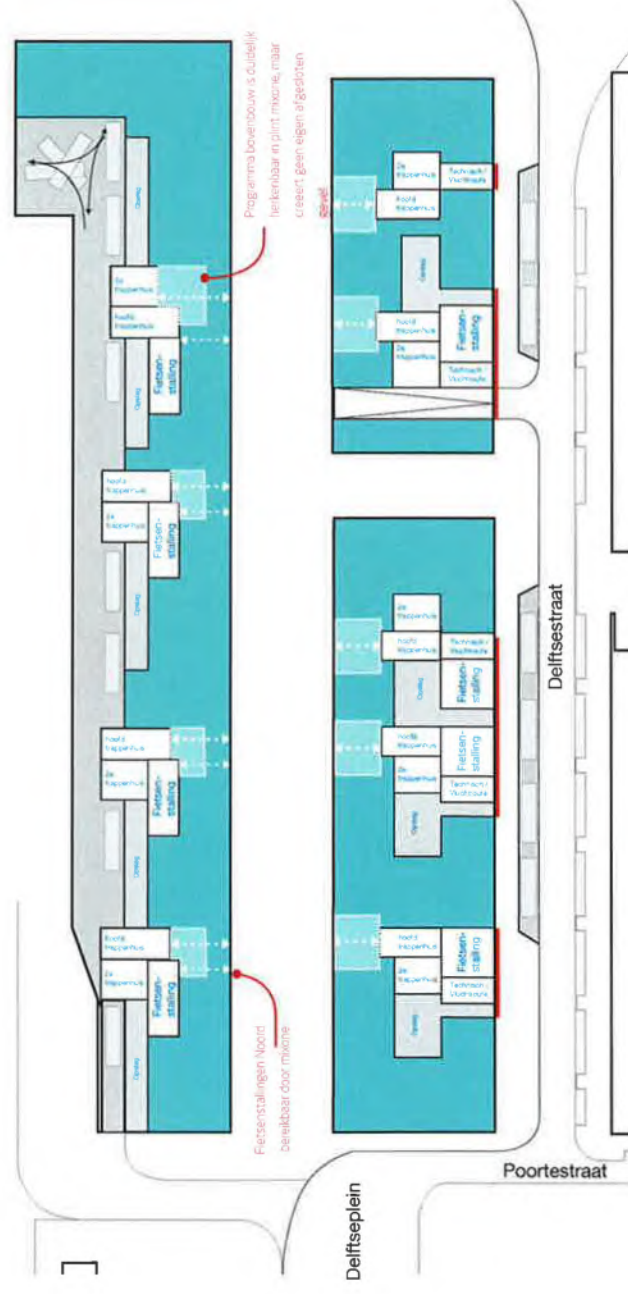
Noordzijde:

- Aan spoorzijde in pandig opgelost

Zuidzijde (Delfsestraat)

- Expeditie plekken in de Delftsestraat
- Geconcentreerde expeditie plekken tenminste 15 m van kruispunten Delftseplein-Poortstraat en Tussenstraat-Delftsestraat en Delftsestraat-Schiekade.
- Instellen van venstertijden voor expeditie

Door de expeditie aan de Delftsestraat met venstertijden op straat te laten plaatsvinden wordt ruimte vrijgespeeld in de plint. Met inpassende expeditie is ca. 60% van de gevel in beslag genomen door expeditie of technische ruimte. Met opstelplekken op straat neemt dat af tot ca. 40% van de gevel.



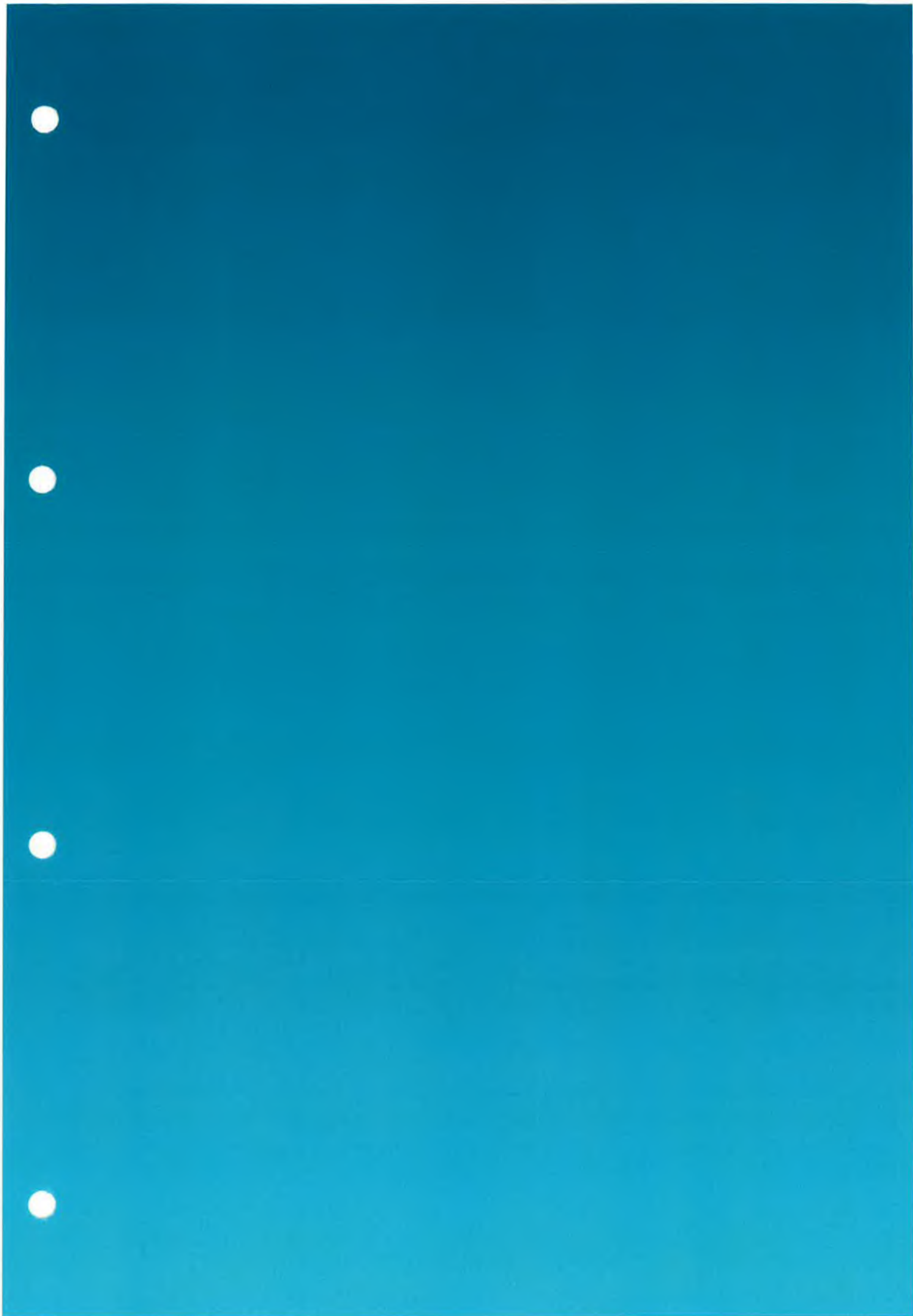
5.2 | CONCLUSIE

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- Er is gekozen voor inpandig in het Noordblok en uitpandig in het Zuid-Blok

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- Venstertijden
- Zoekgebied expeditie opstelplekken (minimaal 15m uit hoeken.)



6. TIJDELIJKHEID

6.1 Fasering

6.2 Conclusie

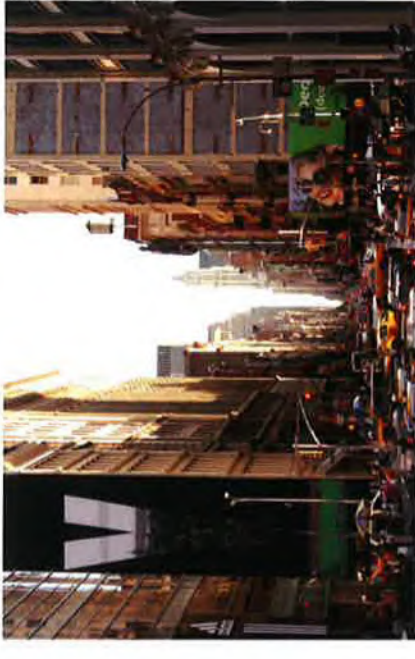
6.1 | FASERING

De stad is altijd af!

De Weenaboulevard pandgewijs ontwikkelen betekent dat we vanuit een bestaande "af" situatie middels de ontwikkeling van een pand weer werken naar een nieuwe "af" situatie. Kortom geen bouwrijp maken met de verwachting op termijn iets te gaan bouwen, maar enkel dat vervangen wat voor de ontwikkeling noodzakelijk is en wat de nieuwe situatie ten goede komt.

Daarbij valt onderscheid te maken in de ruimte tussen de eerste zes fases en de fase 7 t/m 10. In de eerste zes fases wordt de komende 10 jaar gebouwd en zal de situatie en inrichting bijna jaarlijks veranderen. Daar is het streven om voor en tijdens de bouw met een tijdelijke inrichting te werken. Zodra de bouw van een fase is voltooid wordt de direct aangrenzende openbare ruimte als definitieve situatie ingericht.

Het is de verwachting dat fasen 7 t/m 10 (Oostzijde) nog wel enkele jaren op zich laten wachten. Daar zou het goed zijn om de huidige gebruikers en het huidige gebruik nog beter te

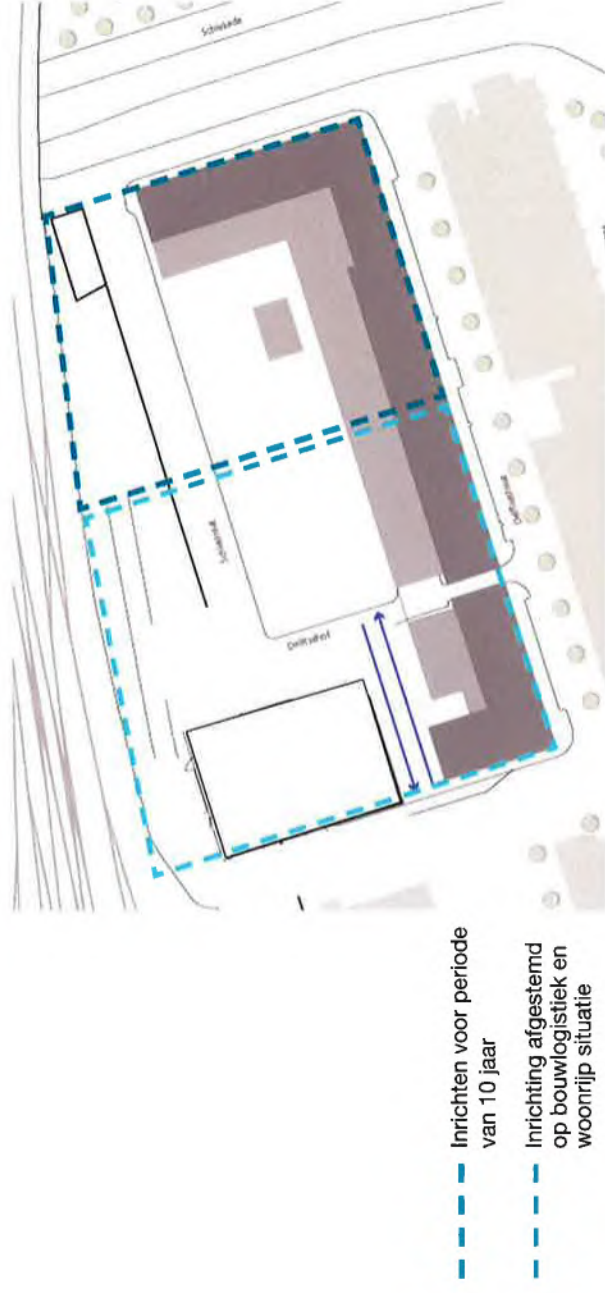


faciliteren door voor hen een goede stedelijke ruimte in te richten. Een ruimte waar de fietser, die niet meer door de Schiestraat kan, ook gebruik van kan maken.

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- NVT

Aanvulling op huidige randvoorwaarden



Tussentijd

De tussentijd wordt in geen document geborgd. Het is zoals de stad er dan voor staat, af! Echter voor een gebied dat door een geleidelijke transformatie moet gaan, waar oude en nieuwe gebruikers en oude en nieuwe gebouwen samen moeten gaan is het van belang om een visie te hebben op de inrichting en het gebruik van de tussentijd.

Hoe gaan we om met het gebied waar de komende jaren veel bouwactiviteiten plaatsvinden? Welk ander gebruik wordt toegestaan op de plekken die de komende 10 jaar ongeroerd blijven? Kan een inrichting bijdragen aan een goed gebruik in de tussentijd?

6.2 | CONCLUSIE

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- NVT

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- NVT





7. CONCLUSIES

Gedurende drie tafelsessies is er gesproken over een nieuwe ontwikkelstrategie. Er zijn verschillende onderwerpen besproken die in een pandsgewijze ontwikkeling anders tot stand komen dan in één grootschalige ontwikkeling. Voor elke van die onderwerpen zijn varianten onderzocht en is er besproken of de oplossing afwijkt van de huidige voorwaarden: Stedebouwkundig of van de beeldkwaliteitseisen.

De conclusies en aanbevelingen die bij de verschillende onderwerpen zijn gedaan zijn nog niet geland in de toepasselijke documenten. Het is voor een aantal onderwerpen nog de vraag in welk document ze dient te worden opgenomen. Deze keuze wordt, tijdens het

opstellen van een bestemmingsplan, tussen partijen afgewogen. De randvoorwaarden worden, afhankelijk van de aard, geborgd in het bestemmingsplan, beeldkwaliteitsplan of de anterieure overeenkomst”

7.1 Afwijking van huidige
stedebouwkundige
randvoorwaarden

7.2 Aanvulling op huidige
stedebouwkundige
randvoorwaarden

7.1 | AFWIJKING VAN HUIDIGE RANDVOORWAARDEN

Volumes en geleding

- Onderbreking Zuid-blok voor dwarsstraat naar Delftsestraat.
- Rooilijn mixone plint ligt aan Passage, kop Schiekade en kop Delftseplein tenminste 1,5 m terug t.o.v. rooilijn onderbouw

Stedelijk weefsel

- Geen afwijkingen

Programma

- Geen afwijkingen

Parkeren

- Het parkeren wordt bovengronds opgelost en blijft eventueel ondergronds mogelijk.
- Parkeren op dak parkeergarage
- Parkeergebouw wordt 20 m hoog ca. 17 m boven de spoordijk i.p.v. 15 m

Expositie

- Er is gekozen voor inpandig in het Noordblok en uitpandig in het Zuid-Blok

7.1 | AANVULLING OP RANDVOORWAARDEN

Volumes en geleiding

- Introductie van een dwarsstraat tussen Passage en de Delftsestraat.
- Dwarsstraat met een minimum breedte van 10 m, gelegen t.o.v. onderdoorgang panden aan het Weena.
- Maximale breedte in een uitstraling te realiseren gebouw 66 m.
- Tenminste een sprong van 3 m hoogteverschil tussen twee gebouwen
- Tussen de 30-40 m een setback van minimaal 1,5 m t.o.v. de rooilijn, uitgezonderd de noordzijde van het noordblok.
- Setbacks beginnen niet op gelijke hoogte, tenminste 2 m hoogteverschil.
- Mixone plint ligt in een rooilijn (m.a.w. eerste bebouwing is leidend).
- Geen bouwconstructieve elementen voor bovenliggende bebouwing in openbare ruimte onder setback.

Stedelijk weefsel

Geen aanvullingen

Parkeren

- Parkeerdak afzoomen met groen
- Parkeergebouw ontwerpen als een bijzondere entiteit, maar mag wel gefaseerd worden uitgevoerd.

Expeditie

- Venstertijden
- Zoekgebied expeditie opstelplekken (minimaal 15m uit hoeken.)

8.1 | STEDEBOUWKUNDIGE RANDVOORWAARDEN 2012 INC. WIJZIGINGEN

Hieronder worden de Stedebouwkundige randvoorwaarden voor het Schiekadeblok (2012) volgens de zelfde nummering herhaald. Daar waar wijzigingen ten aanzien van de randvoorwaarden optreden wordt dat in [blauw](#) vermeld.

voor het ontwerp en de aanleg. Het ontwerp en de aanleg van de brug dient aan te sluiten bij de ontwikkeling van het Schiekadeblok.
[Geen wijzigingen of aanvullingen](#)

Pompenburg en het Delftseplein zijn niet toegestaan. Deze scenario's leiden tot indirecte routes, sociaal onveilige situaties en inpassingsproblemen.
[Geen wijzigingen of aanvullingen](#)

1. De nieuwe, vrij toegankelijke brede straat voor langzaam verkeer, die het Delftseplein met Pompenburg verbindt, dient een minimale breedte van 16,50 meter te hebben. Door toevoeging van deze nieuwe straat kan de Schiestraat vervallen. De Delftsestraat blijft gehandhaafd en vormt een van de nieuwe toegangen tot het RCD gebied. Goed ingepast kan deze straat mede gebruikt worden voor de ontsluiting van expeditieruimtes en parkeergarages. De minimale breedte van het Passage geldt over de volle hoogte en deze nieuwe straat dient op maaiveld geheel vrij te zijn van constructie of andere bouwkundige elementen. Voor de langzaam verkeerbrug tussen het Schiekadeblok en Pompenburg is de gemeente verantwoordelijk

2. Directe verbinding tussen Delftseplein en Pompenburg voor fietsers en voetgangers. Een directe zichtrelatie tussen het Delftseplein en Pompenburg moet gewaarborgd zijn. Hiervoor is het wenselijk, dat de rooilijn van de noordzijde van de straat in het verlengde van de gevel van Central Post of meer richting Weena komt te liggen. Indien dit aantoonbaar niet haalbaar blijkt te zijn, moet met architectonische middelen een oplossing worden gevonden voor de toegang tot de nieuwe straat, die de zichtbaarheid vanaf de uitgang van het station en vanaf de noordzijde van het trottoir van het Delftseplein maximaliseert.
[Geen wijzigingen of aanvullingen](#)

4. De fiets- en voetgangersbrug moet landen tussen de gevels van de op te richten gebouwen en wel zo veel mogelijk aan de zijde van het spoorviaduct, zodat het te overbruggen hoogteverschil zo klein mogelijk wordt gemaakt.
[Geen wijzigingen of aanvullingen](#)

5. Het hoogte verschil tussen Delftseplein en Pompenburg bedraagt circa 3,5 meter. Dit hoogteverschil kan op een acceptabele manier worden overbrugd als de volledige lengte van het Schiekadeblok hiervoor wordt benut. Er ontstaan een hellende straat met een hellingspercentage van circa 3% en een lengte van minimaal 115 meter. Een hellende straat is ruimtelijk aantrekkelijk

3. Alternatieve routes voor de fietsverbinding tussen

en heeft de voorkeur. Een vlakke straat met een korte steilere verbinding naar de brug is echter niet uitgesloten. Aan het ontwerp van die verbinding worden dan hoge eisen gesteld zoals bijvoorbeeld een brede luie trap, luie brede roltrappen of travellators, die op eenvoudige wijze door fietsers gebruikt kunnen worden.

Er is onderzocht dat een vlakke straat met een korte steile verbinding goed is in te passen

6.

Er wordt benadrukt dat de gevels aan het Delftseplein, de Schiekade, alsook de gevels langs het spoor en de Delftsestraat representatief en levendig moeten zijn, zowel overdag als in de avonden. Reclame-uitingen moeten voldoen aan het Rotterdamse reclamebeleid en aan hetgeen hierover in de Welstandsparagraaf Rotterdam Central District is vastgelegd.

De Delftsestraat mag een expeditiefunctie krijgen, mits goed inpasbaar in de openbare ruimte met inbegrip van de daarvoor geldende eisen (zie ook 15). De entree(s) van de parkeergarage(s) in

de Delftsestraat dient dusdanig gepositioneerd te zijn dat er geen tot minimale overlast voor het overige verkeer ontstaat. Hieronder wordt verstaan dat voldoende afstand, doch niet minder dan 15 meter, moet worden gehouden van de kruisingen Delftseplein-Poortstraat en Schiekade-Delftsestraat.

De begane grond en de eerste verdieping van de gevel aan het Delftseplein, aan de Schiekade en aan het Passage maken deel uit

van de Mixoneplint. Dit betekent een minimale hoogte van de plint van 9 meter, waarin maximaal 2 verdiepingen mogen worden ingepast.

Deze mixone plint dient minimaal 10 meter in de Delftsestraat door te lopen (zowel vanaf de Schiekade als de Poortstraat/Delftseplein) teneinde de openheid van het Schiekadeblok richting het doorgaande voetgangers- en autoverkeer te garanderen.

Aan de zijde van het Delftseplein moet de plint worden beëindigd met een luifel met een overstek van 7,00 meter, hoogte onderzijde op 9 meter

en een maximale dikte van 1,00 meter. Indien de diepte van de luifel leidt tot problemen met de trambaan, is het mogelijk om de afmetingen van de luifel plaatselijk aan te passen.

De nieuw geïntroduceerde dwarsstraat tussen Passage en Delftsestraat valt onder het mixone beleid. Daarmee is ook vastgelegd dat aan beide hoeken van deze dwarstraat aan de Delftsestraatzijde de mixone 10m doorloopt in de Delftsestraat.

7.

Een eventuele toegang vanaf de Schiekade tot de parkeergarage moet gesitueerd zijn op -1 niveau om geen kruisend verkeer te veroorzaken langs de Schiekade. De entree van de parkeergarage vanaf het Delftseplein moet uit het zicht, zo dicht mogelijk langs het spoor of in de Delftsestraat gerealiseerd worden. Bij het bepalen van deze entree dient de bereikbaarheid van Central Post gegarandeerd te blijven.

Geen wijzigingen of aanvullingen

8. Gebruikers van de garage komen uit op de nieuwe openbare straat.
Geen wijzigingen of aanvullingen
9. Grootschalige gebruikers dienen bij te dragen aan zowel levendigheid op straat als in de plint, conform de mixzone ambitie.
Geen wijzigingen of aanvullingen

10. Aan de zijde van de Delftsestraat en het Delftseplein is een overschrijding van de rooilijn behoudens de luifel aan het Delftseplein (zie punt 6) niet toegestaan. Aan de zijde van de Schiekade is een incidentele overschrijding van de rooilijn toegestaan. Deze uitkraging zonder ondersteuning aan de zijde van de Schiekade heeft een maximale diepte van 15 meter, een maximale breedte van 33 meter en de hoogte bedraagt maximaal 25 meter. De vrije hoogte vanaf het peil aan de Schiekade dient minimaal 15 meter te bedragen. Het dak van deze uitkraging moet

een groene invulling hebben.

Geen wijzigingen of aanvullingen

11.

Overkapping van het Passage is niet toegestaan. Minimaal 80% dient als open straat te worden ervaren. Dit betekent dat maximaal 20% van de oppervlakte van de straat mag worden overbouwd. Opgemerkt wordt dat eventuele overbouwingen over het Passage boven de 70 meter meetellen als footprint van de torens in het kader van de toets aan de hoogbouwvisie 2011.

Overbouwingen tot 20% van de oppervlakte van de Delftsestraat zijn toegestaan vanaf 20 m tot 40 m hoog. Voetgangersbruggen tussen de bebouwing zijn toegestaan vanaf 9 m.

12.

De hoogte van de nieuwe bebouwing op het Schiekadeblok is afhankelijk van de invloed op de omgeving en dient te voldoen aan de hoogtebepalingen uit het Stedebouwkundig Plan

2007 en te passen in de op 16 maart 2011 door de gemeenteraad vastgestelde hoogbouwvisie.

Dit betekent een duidelijk onderscheid tussen onder- en bovenbouw. Voor de onderbouw geldt een minimale hoogte van 30 en een maximale hoogte van 40 meter met bebouwing in één rooilijn.

De hoogte van de onderbouw hoeft, mits hij binnen deze bandbreedte blijft niet overal hetzelfde te zijn.

De bovenbouw moet voor zover de 70 meter wordt overschreden passen in de hoogbouwvisie. Dit betekent dat de gezamenlijke projectie van de gebouwdelen (torens + eventuele verbindingen tussen de torens en/of uitkragingen), die hoger zijn dan 70 meter niet groter mag zijn dan 50% van de footprint van de onderbouw. Bij de berekening van het oppervlak van de onderbouw mag de oppervlakte van de nieuwe straat (Passage) worden meegerekend.

Om het onderscheid tussen boven en onderbouw te versterken moet er aan de Schiekade, het Delftseplein, het Passage, de Delftsestraat en de

Delftse Dwarsstraat tussen onder- en bovenbouw sprake zijn van een setback van tenminste 1,5 m. De hoogtepositie van de setback moet tussen twee gebouwen tenminste 2 m verschillen.

Rooilijn mixone plint ligt aan Passage, Schiekade en Delftseplein tenminste 1,5 m terug t.o.v. rooilijn onderbouw

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

Dwarsstraat van tenminste 8 m breed en maximaal 12 m breed

Dwarsstraat zover mogelijk van het Delftseplein, terwijl de mogelijkheid blijft om ten Oosten van de dwarsstraat nog 2 gebouwen met een footprint van 900 m² te realiseren.

Maximale breedte in een uitstraling te realiseren gebouw 66 m

Tenminste een sprong van 3 m hoogteverschil tussen twee gebouwen

Tussen de 30-40 m een setback van minimaal 1,5 m t.o.v. de rooilijn, uitgezonderd de spoorzijde.

Setbacks beginnen niet op gelijke hoogte, tenminste 2 m hoogteverschil

Mixone plint ligt in een rooilijn (m.a.w. eerste bebouwing is leidend)

Geen bouwconstructieve elementen voor

13. Parkeren en ontsluiting

Aantal parkeerplaatsen

Voor het bepalen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen geldt de parkeereis, zoals opgenomen in de Rotterdamse Bouwverordening en het beleid voor de binnenstad (Binnenstad als citylounge en Verkeersplan binnenstad: Citylounge bereikt). Het verkeersplan Binnenstad benoemt binnen het RCD de Kruispleingarage als Park en Walk locatie. Bezoekersparkeren voor het RCD en Lijnbaankwartier wordt hierin gefaciliteerd.

Voor het Schiekadeblok geldt met het oog op de verkeersafwikkeling een maximum van 1500 parkeerplaatsen. Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen tot 2000 is mogelijk mits dit binnen de parkeereis uit de bouwverordening past en door de ontwikkelaar middels een bereikbaarheidsonderzoek aangetoond wordt dat

het programma tot een acceptabele verkeersafwikkeling leidt. Dit onderzoek dient akkoord te worden bevonden door de Afdeling Verkeer en Vervoer van Stadsontwikkeling.

Parkeeroplossing

Uitgangspunt is ondergronds parkeren in een parkeervoorziening van minimaal 3 lagen. De parkeervoorziening dient per fase volledig inpassend en volledig ondergronds te worden opgelost. Bovengronds parkeren kan alleen dan ter sprake komen indien 3 ondergrondse lagen onder de gehele ontwikkeling niet voldoende capaciteit bieden.

Bovengronds parkeren is enkel toegestaan op de begane grond onder de langzaam verkeerroute en in de noordelijke gebouwdelen in de onderbouw, boven de plint. De parkeeroplossing mag niet zichtbaar zijn in de openbare ruimte. Voor de gevels, grenzend aan de Delftsestraat, de Schiekade en het Passage betekent dit, dat parkeren direct aan de gevel niet is toegestaan. Voor het Passage en de Delftsestraat

kan de ontwikkelaar met voorstellen komen om hiervan af te wijken onder voorwaarde dat de belevingswaarde aan de langzaamverkeerroute en de Delftsestraat zowel vanaf de begane grond als vanaf de verdiepingen gelijkwaardig of beter is. Voor de Delftsestraat geldt dat deze voorstellen alleen kunnen worden gedaan in het kader van parkeerplaatsen, waarmee het maximum van 1500 wordt overschreden en waarvan met een bereikbaarheidsonderzoek is aangetoond, dat deze overschrijding tot een acceptabele verkeersafwikkeling leidt. In het bestemmingsplan zal hiertoe een wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen.

Entrees

De entrees en uitgangen van de garages voor het Schiekadeblok liggen aan de Delftsestraat (maximaal drie, één per fase) of aan het Delftseplein tussen het Central Post gebouw en het (nieuwe) Schiekadeblok (deze laatste ingang kan worden gecombineerd met een expeditie-entree). Ook is het mogelijk om in combinatie met

de toegang tot de Delftsestraat op -1 niveau een parkeergarage-ingang te maken aan de Schiekade. Voorwaarde voor deze oplossing is dat er geen overlast voor het verkeer op de Schiekade is. Hiertoe dienen op eigen terrein voldoende toegangspoortjes en opstelruimte aanwezig te zijn. Dit dient aangetoond te worden door de ontwikkelaar.

De entree van de parkeergarage in de Delftsestraat dient dusdanig gepositioneerd te zijn dat er geen overlast voor het overige verkeer ontstaat. Hieronder wordt verstaan dat voldoende afstand (doch minimaal 15 meter) moet worden gehouden van de kruisingen Delftseplein-Poortstraat en Schiekade-Delftsestraat. Exacte positionering is afhankelijk van de hoeveelheid in- en uitgaande voertuigen en verdere uitwerking van de entree (poortjes, interne opstelruimte etc.). Dit dient inzichtelijk te worden gemaakt door de ontwikkelaar. Gestreefd moet worden naar koppeling van entrees in de eindsituatie, zodat dan maximaal 2 in-/uitgangen op de Delftsestraat resteren.

Fietsparkeren

Fietsparkeren dient op eigen terrein opgelost te worden. Er worden geen fietsparkeerplekken aangeboden in de buitenruimte.

Parkeren wordt bovengronds opgelost tussen het spoor en het Noordblok. Parkeren en expeditieruimte zit vanaf het Passage achter tenminste 15 m programma. Er vindt dus geen parkeren plaats aan de gevel van het Verlengde Delfseplein en de Schiekade. Het parkeergebouw mag maximaal 17 m boven de bovenkant van het spoortalud uitkomen. Parkeren op het dak is toegestaan mits het dak groen wordt afgezoomd.

14. Overschrijding rooilijn ivm

parkeeroplossing tussen spoor en bouwplot

De voorwaarden, waaraan moet worden voldaan, opdat de ruimte, gelegen tussen de bouwplot en het spoor, kan worden betrokken bij de uitwerking

van een parkeeroplossing hebben vooral tot doel te bewerkstelligen dat dit nieuwe gebouwdeel onderdeel uitmaakt van het architectonische totaalconcept van de nieuwe bebouwing en dat het zich hier als voorkant aan de zijde van het spoor en de Schiekade presenteert. Alleen als deze voorgevel van het Schiekadeblok het opvallende visitekaartje kan zijn van het gehele RCD voordat de treinreizigers, komend uit het oosten, onder het nieuwe dak verdwijnen en in Rotterdam CS aankomen, en voldoet aan de hier opgenomen bepalingen en de bijbehorende randvoorwaardenkaart zal bebouwing op deze plek worden toegestaan.

De zichtbaarheid vanaf de Schiekade en vanuit de trein vergt een integrale benadering van de gevels (richting Schiekade en spoor) als architectonische compositie, die past zowel bij de menselijke schaal van de voorbijganger langs de Schiekade als bij de ervaring van de treinreiziger. Tegelijk is de aandacht voor de vormgeving van de "landing" van het gebouw in de omgeving ook van belang. Daarom wordt overschrijding

van de rooilijn bij de eerste 15 meter, gemeten vanuit de hoek van de Schiekade niet toegestaan, tenzij deze overschrijding tot doel heeft het zich hier bevindende trafogebouw met de nieuwbouw te integreren. In dat geval geldt een maximale hoogte van 6 meter, gerekend vanaf het maaiveld aan de zijde van de Schiekade. De eventuele overschrijding van de rooilijn mag maximaal 15 meter hoog zijn, gerekend vanaf de bovenzijde van het spoor en het dak moet een groene invulling hebben. De afstand tot de sporen dient in nauwe samenspraak met de spoorbeheerder en de Veiligheidsregio te worden bepaald, maar de uiterste grens van de eventuele overschrijding van de rooilijn is bepaald door te teken van de spoordijk. De criteria voor "plint" en "bovenbouw" uit de voor het RCD opgestelde welstandsparagraaf zijn op deze gevels van toepassing. Zij vormen samen met het stedenbouwkundig plan en voorliggende stedenbouwkundige randvoorwaarden de grondslag voor de welstandstoets en staan garant voor een levendige gevel.

Het parkeergebouw wordt alseen architectonische entiteit ontworpen, maar kan gefaseerd worden gerealiseerd.

15. Expeditie

Vanwege de krappe straatprofielen gelden er een aantal verplichte routes (zie afbeelding) voor vrachtverkeer. Voor de noordzijde van het Schiekadeblok betekent dit, dat de expeditie met kleine voertuigen plaatsvindt en aan de spoorzijde op eigen terrein of inpandig is opgelost. Voor trekkers met opleggers is expeditie enkel in de Delftsestraat mogelijk. Voor de zuidzijde wordt de expeditie waar mogelijk inpandig of in de Delftsestraat opgelost. Expeditie in de Delftsestraat is enkel toegestaan als sprake is van een goed ontworpen, hoogwaardige oplossing, met robuuste detaillering. Het dient een uitwerking te zijn die samengaat met het gebruik als openbare ruimte, ook voor voetgangers en fietsers. Afstemming met de gemeente, die de openbare ruimte ontwerpt, aanlegt en beheert, is daarom essentieel.

Expeditie vindt voor de Noordblokken in pandig plaats met een toegang via het Delftseplein. Voor de Zuidblokken vindt expeditie op straat plaats op geconcentreerde plekken binnen gestelde venstertijden. Expeditie opstelplekken in de Delftsestraat liggen tenminste 15 m uit de hoeken van de Delftsestraat.

16. Openbare ruimte

Behoudens het Passage wordt de

openbare ruimte door de gemeente ontworpen, aangelegd en beheerd. Betrokkenheid van de ontwikkelaars in het gebied wordt op prijs gesteld, teneinde het Mixone concept in nauwe onderlinge samenwerking uit te werken. Het verkeerskundig ontwerp en het ruimtelijk ontwerp, uitgevoerd ten behoeve van het Stedebouwkundig Plan RCD 2007 geldt als onderlegger voor verdere uitwerking.

Delftseplein

Voor deze aan de oostzijde, direct aan het station grenzende, pleinruimte is een hoogwaardige

inrichting van de buitenruimte met veel aanleiding tot verblijf gewenst. Binnen het RCD is het Delftseplein tevens de verbinding met het kernwinkelgebied. Water en groen zullen voor de gewenste identiteit zorgen. Tegelijkertijd leveren taxi's, kiss- en ride en tram een druk programma, dat op gespannen voet met de uitnodigende sfeer en bijbehorende royale maten kan staan.

Passage

De sfeer van het Delftseplein moet vloeiend overlopen in de nieuwe buitenruimte tussen de torens. Hier zullen dezelfde materialisering en inrichtingsprincipes worden toegepast. Er is geen autoverkeer, maar wel is er een langzaam verkeerverbinding met Pompenburg over de Schiekade heen. In het geval van een hellendestraat (zie ook 5) kent deze een voor fietsers geschikte fietsstrook met een hellingspercentage van circa 3%. De fietsstrook moet zo worden gepositioneerd in het middendeel, dat aan weerszijden een voldoende brede voetgangersstrook over blijft. Hier, maar ook elders in het project waar sprake

is van verschillende hoogtepeilen, is het ongewenst om treden, hellingbanen en/of steile afschotten in het maaiveld te plaatsen. Goed onderzoek voorafgaand aan het ontwerp is essentieel. Ook moeten de entrees (en relevante onderdelen van de gevels) in hoogte worden afgestemd op het oplopende maaiveld.

Vanaf het Passage is tevens een

voetgangersverbinding in het openbaar gebied noodzakelijk naar het maaiveld op de Schiekade, grenzend aan de gebouwen.

Bij de voortzetting van het groene karakter van het Delftseplein tot in het Passage

horen onder andere bomen of alternatieve groeninrichting. Om duurzame groei mogelijk te maken moet ter plaatse van deze bomen een bewortelbare diepte van 1,5 meter onder maaiveld beschikbaar zijn. Daar dit implicaties heeft voor de bebouwing onder maaiveld dient het ontwerp van de buitenruimte en het gebouw gelijk op te gaan. Daarnaast is alternatieve groenvoorziening toegestaan. Het Passage is openbare ruimte en moet dan ook voldoen aan de eisen die de

gemeente Rotterdam aan de openbare ruimte in de stad stelt. Als uitgangspunt geldt de Rotterdamse centrumstijl. Het uiteindelijke ontwerp dient in overleg met de gemeente te worden gemaakt.

Schiekade

De herontwikkeling van het Schiekadeblok dient de typologie van de Schiekade als stadsboulevard te versterken door de zijde van de Schiekade als een van de voorkanten van de ontwikkeling vorm te geven, zodanig dat op een hoogwaardige wijze sprake kan zijn van een uitwisseling van voetgangers en fietsers. In combinatie met een breed trottoir en een vrijliggend fietspad als uitgangspunt en de wens om bomen op te nemen in de openbare ruimte, is het een specifieke ontwerpopgave om hier een bij een stadsboulevard passende uitstraling te realiseren. In combinatie met een entree naar de bebouwing aan de Schiekade kan hiertoe ook de mogelijkheid van een shared space worden onderzocht. Hierbij dient naast stedenbouwkundige aspecten ook verkeerskundig onderzoek te

worden meegenomen.

Delftsestraat

De Delftsestraat maakt deel uit van de typologie stadsstraat. Hiervoor gelden als uitgangspunten brede trottoirs, 1e orde bomen (bij voorkeur aan beide zijden van de straat) en enkelzijdig parkeren/laden en lossen. Overkragingen van de gevel zijn niet toegestaan.

17.Fasering

Onderhavig document is onder andere tot stand gekomen als gevolg van een gewijzigd, te faseren plan. De gemeente onderschrijft de noodzaak van een faseerbaar plan voor het Schiekadeblok. De fasering moet zowel in de tijdelijke als de permanente situatie voldoen aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden en de overige vastgestelde documenten. Ten allen tijde dient sprake te zijn van een stedenbouwkundige en architectonische eenheid. Ten aanzien van parkeren is het gewenst dat de garages zo worden ingericht dat de entrees later gekoppeld kunnen

worden.

Bij het ontwerp van een fase dient rekening te worden gehouden met de inrichting en de bereikbaarheid van het overige gebied. Over de tijdelijke situatie, ondermeer voor bouwverkeer, zullen nadere afspraken worden gemaakt, die minimale overlast tijdens de bouw voor omwonenden en voor het Delftseplein garanderen. Bij een bouwplan voor een fase dient ook een plan voor het resterende gebied ter toetsing te worden overgelegd aan de gemeente.

De gemeente hanteert een west-oost fasering als voorkeursfasering. Het is de wens van de gemeente om het Schieblock zo lang mogelijk te behouden. Het ontwerp en de aanleg van de definitieve langzaam verkeer brug over de Schiekade zal gelijk opgaan met het ontwerp en realisatie van het vierde gebouwdeel. Ten aanzien van de rechtsaffer van de Schiekade naar de Delftsestraat merkt de gemeente op dat deze door de gemeente wordt aangelegd in overleg met de ontwikkelaar, maar niet eerder dan dat er concreet zicht is op de bouw van de ontwikkeling. ■

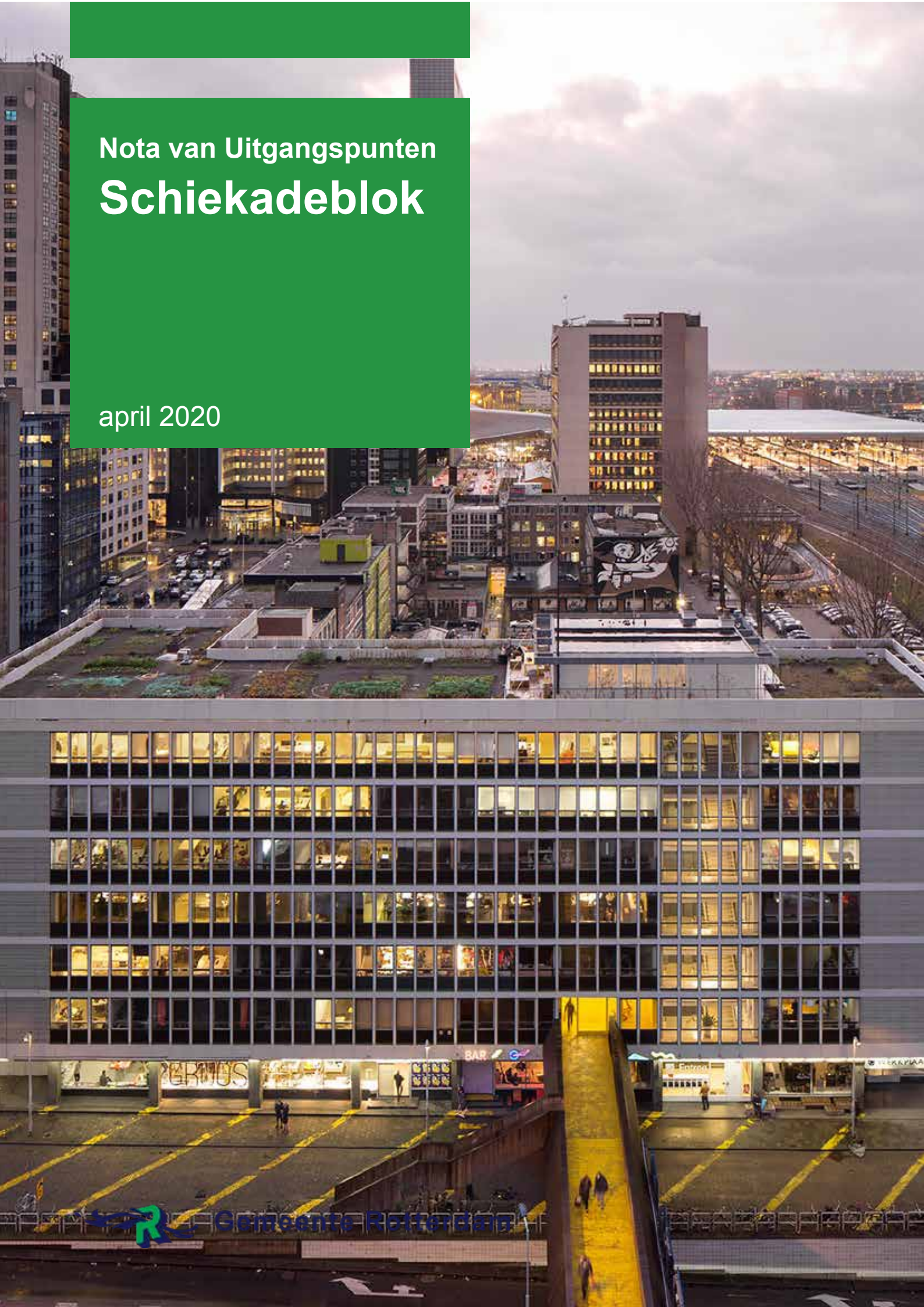
Eindrapport Tafelsessies Stedenbouw

WEENABOULEVARD

Augustus 2013

Nota van Uitgangspunten Schiekadeblok

april 2020



Gemeente Rotterdam

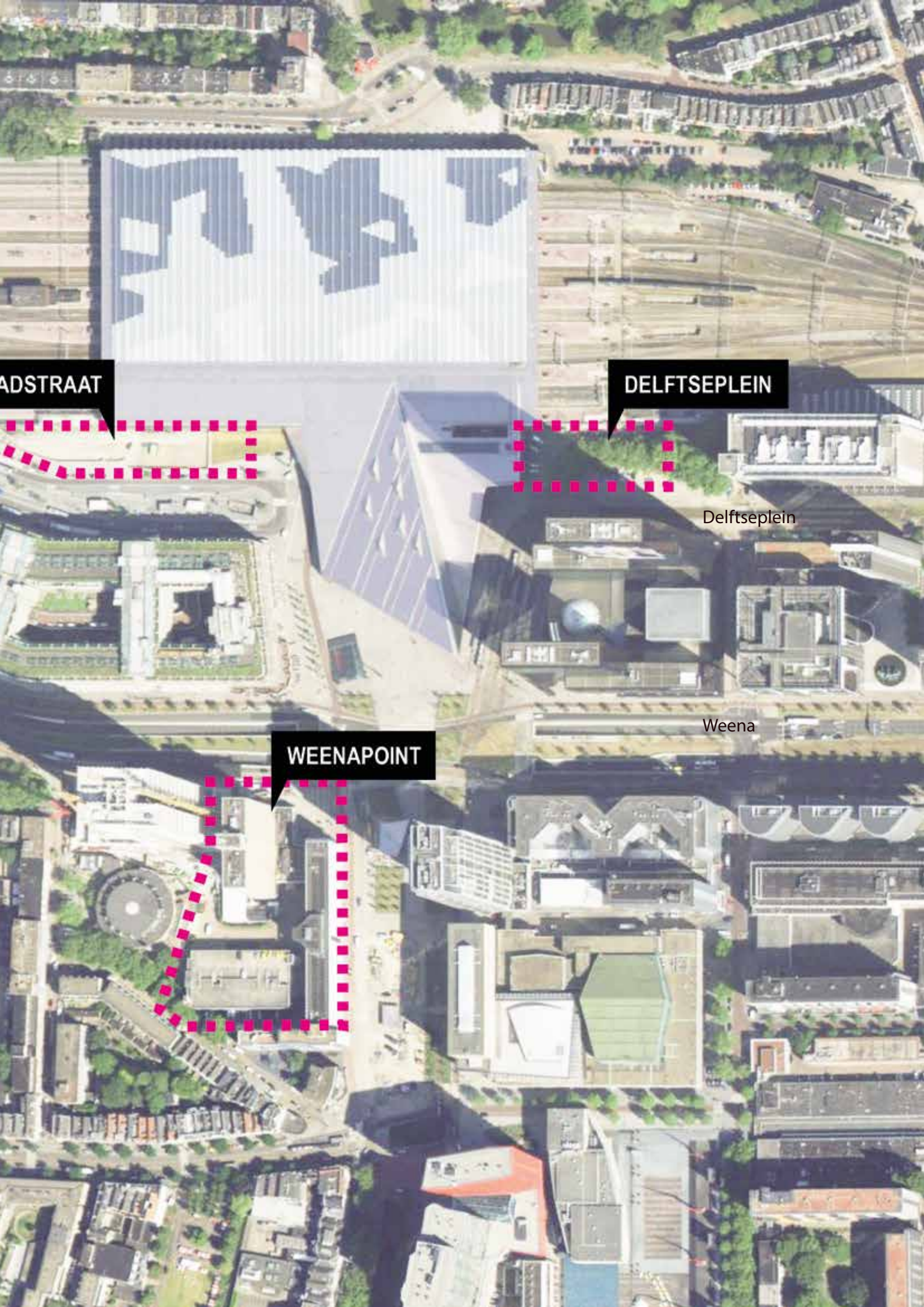
ADSTRAAT

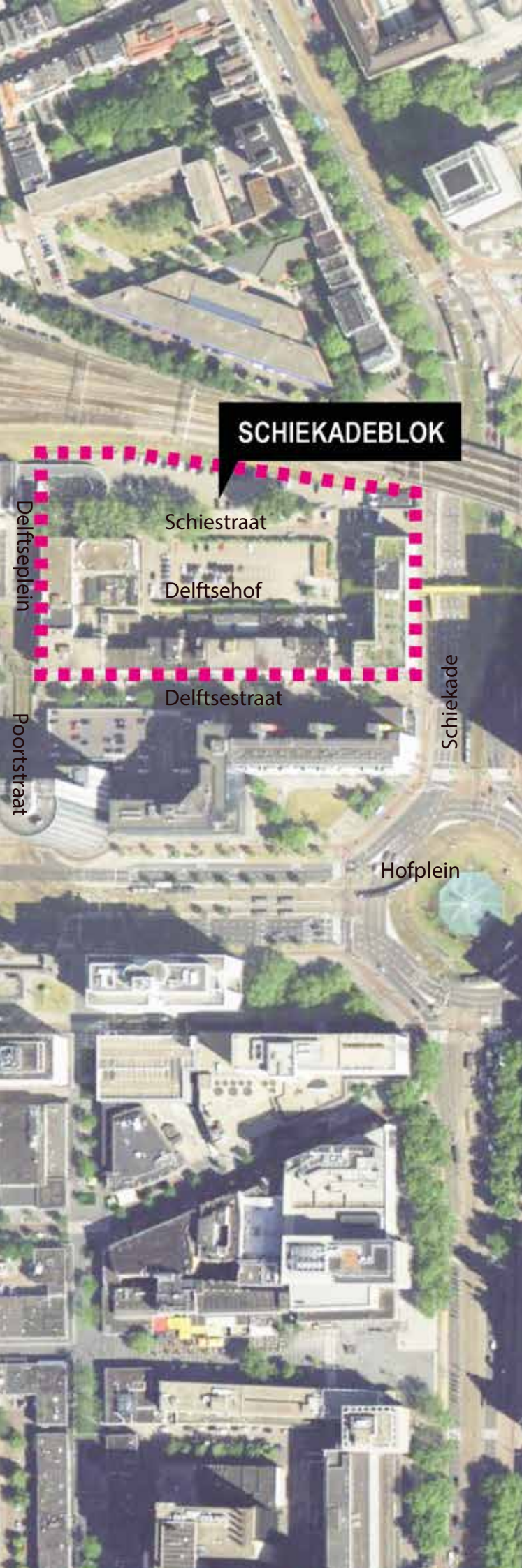
DELFTSEPLEIN

Delftseplein

Weena

WEENAPOINT



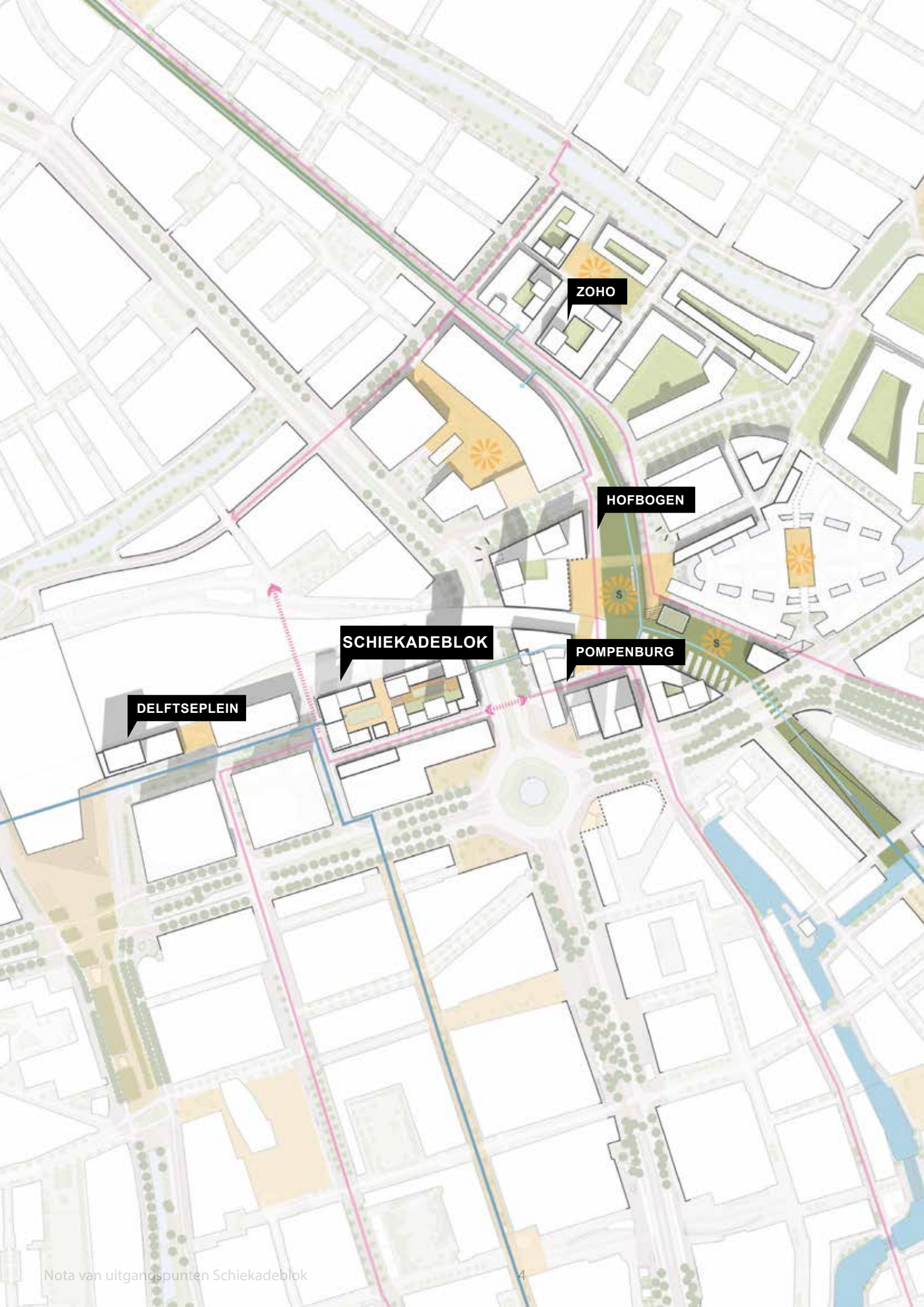


INHOUD

1. Inleiding
2. De zes pijlers
 - Cultuurhistorie
 - Verbindingen
 - Verblijfsgebieden
 - Kwaliteit, resilience
 - Identiteit
 - Programma
3. Realiteit & maakbaarheid

Colofon

Deze Nota van Uitgangspunten is opgesteld ten behoeve van de ontwikkeling van het Schiekadeblok. Opgesteld door de afdeling PMB van cluster Stadsontwikkeling Gemeente Rotterdam.



DELFTSEPLEIN

SCHIEKADEBLOK

ZOHO

HOFGOGEN

POMPENBURG

1 INLEIDING

Het Schiekadeblok heeft een complexe historie met diverse plannen voor grootschalige ontwikkeling. Sinds 2015 is het vastgoed in het gebied voor het grootste gedeelte eigendom van de gemeente. In de afgelopen jaren is, door particulier initiatief, een bruisend gebied ontstaan, waarin horeca, cultuur en design elkaar versterken. Hiervoor is veel waardering in de stad. Tegelijkertijd ontstaan er nieuwe kansen. Rotterdam groeit, en de vraag naar ruimte voor wonen en werken nabij OV-stations is hoog.

In de Nota van Uitgangspunten worden de ambities en randvoorwaarden voor het Schiekadeblok toegelicht. Dit ten behoeve van de uitwerking van een stedenbouwkundig plan door ontwikkelaars/ontwerpers. De Nota van Uitgangspunten (NvU) wordt te zijner tijd uitgewerkt in kavelpaspoorten per gebouw.

Het Schiekadeblok is een van de locaties die gezicht geven aan het Rotterdam Central District (RCD), waar globale en lokale werelden samenkomen in een mix van functies en de thema's verbinden, delen en verduurzamen centraal staan. Deze uitwerking voor de gebiedsontwikkeling is gebaseerd op het Ambitiedocument dat is vastgesteld door B&W en in de raadscommissie BWB van 12 december 2018 is besproken.

Het Schiekadeblok ligt op een strategische plek in de stad, op de verbinding tussen het station en Pompenburg/Zoho. Een brandpunt van grote gebiedsontwikkelingen in Rotterdam. Er is een bijzondere biotoop van creatieve, culturele en innovatieve ondernemers ontstaan in de tijd dat de gebiedsontwikkeling stillag. Deze biotoop heeft naast zijn maatschappelijke waarde vooral ook zijn waarde in economische zin. Uit onderzoek van de Rebelgroep blijkt dat de huidige ondernemers een ontbrekende doelgroep aantrekken in het RCD, de paarse doelgroep. Dit willen we niet uitgummen, maar juist benutten voor Rotterdam en hierop voortbouwen om een onderscheidende en unieke plek in de stad te realiseren, waar Rotterdammers wonen, werken en verblijven.

De opgave

In het Schiekadeblok zijn verschillende eigenaren aanwezig. De gemeente is eigenaar van de openbare ruimte en het grootste deel van het vastgoed in het gebied. De gemene deler van de huidige bedrijven is creatief, cultureel, maatschappelijk: muziek, architectuur/design/film en horeca. Dit vormt een aantrekkelijke rauwe pit van activiteit in het RCD die veel grote bedrijven in de omgeving aantrekkelijk vinden.

Bij de ontwikkeling van deze plek is het de kunst om een deel van deze rauwheid te behouden terwijl er ander programma wordt toegevoegd.

Door de karakteristieke wederopbouwpanen aan de Delftsestraat zoveel mogelijk te behouden, wordt een deel van de rauwheid gehandhaafd. Natuurlijk moeten de panden grondig gerenoveerd worden. Zo transformeert het monofunctionele wederopbouwblok dat het vroeger was, in een gemixt gebied met een rauwe stedelijke architectuur en een ontmoetingsplek voor de stad. De uitdaging

is om met de verschillende eigenaren in het gebied, gezamenlijk een stedenbouwkundig plan op te stellen op basis waarvan verschillende architecten een deel kunnen uitwerken. Hierbij zijn ook enkele concrete initiatieven in het gebied betrokken.

Het stedenbouwkundig plan moet bijdragen aan de zes pijlers, zodat er een goede mix van programma in de stad ontstaat. Deze 6 pijlers zijn:

- Cultuurhistorie: behoud en herontwikkeling van panden (m.n. aan de Delftsestraat);
- Verbindingen: toevoeging van een goede voetgangersverbinding naar het Pompenburg, als opvolger van de Luchtsingel;
- Plek voor de stad: Toevoeging van een kwalitatief verblijfsgebied;
- Kwaliteit: Toekomstbestendige toevoeging aan de binnenstad.
- Programma: toevoeging grote hoeveelheid nieuw programma (m.n. grote component wonen);
- Identiteit: Toevoeging van werk- en woonruimtes voor early adopters en innovators.



Participatie middag Schiekadeblok

Identiteit: rauw, eigenzinnig, divers

We hebben veel overleg hebben gevoerd met stakeholders in het gebied; pandeigenaren, ondernemers en bewoners. Deze gesprekken hebben input geleverd voor deze Nota van Uitgangspunten waarin de gemeente de koers heeft neergezet voor de toekomst. De gesprekken gingen onder anderen over de identiteit van het Schiekadeblok. De woorden 'rauw, eigenzinnig en divers' kwamen naar voren. In de planvorming zouden deze elementen versterkt moeten worden.

Een goede plek in de stad ontstaat in het samenspel tussen gebouwen/plintfuncties, buitenruimte en de overgangen openbaar-privé. Het gebied heeft een bijzondere creatieve biotoop en dat mag op straatniveau gezien worden. Voor de levendige zone tussen de eerste lagen van de gebouwen en de openbare ruimte is in RCD het begrip Mixone bedacht. De openbare ruimte en de Mixone zijn samen de expositieruimte van het Schiekadeblok. Deze openbare ruimte is goed verbonden met de omgeving door een fijnmazig stelsel van wandelroutes.

Het ensemble van gebouwen in het Schiekadeblok moet de ambitie van "Rotterdam Architectuurstad" waarmaken. In de huidige situatie trekt het gebied al veel architectuurliefhebbers. Een zorgvuldige inpassing van de nieuwe gebouwen in de complexe context van wederopbouwlanden is van groot belang. De bestaande panden geven charme aan het gebied en trekken de gewenste doelgroep. Het Schiekadeblok is daarom een plek waar mensen van houden. Dit komt door de optelsom van prettige verhoudingen, een goede inrichting van de openbare ruimte, uitnodigende voorzieningen en warme architectuur met een menselijke maat. Kwaliteit kan alleen ontstaan als deze aspecten integraal zijn afgewogen, waarbij de optelsom meer is dan de som der delen.

Ligging in het RCD

Het Schiekadeblok behoort tot het Rotterdam Central District (RCD). In het RCD worden gebruikers, vervoersstromen, plekken en gebouwen met elkaar verbonden. Hierbij staat een gastvrije uitstraling centraal. Het Schiekadeblok is binnen het RCD een strategische locatie: het draagt bij aan een uitnodigende en complete binnenstad. Het is

de schakel tussen lokaal en globaal: glocal'. De ontwikkeling van het Schiekadeblok is een logische schakel in een reeks van ontwikkelingen, vanaf het station tot aan Zomerhofkwartier. Hiermee wordt de verbinding van het RCD richting de noordelijke stadswijken gelegd. Het Schiekadeblok is een schakel in de reeks. Elke ontwikkeling heeft een eigen identiteit en daaraan is een bijzondere verblijfsplek gekoppeld. De reeks verblijfsplekken zijn de 'stepping stones' in de openbare ruimte en dragen bij aan een prettig verblijfsklimaat en aan het vergroenen van het stenige RCD.

Het Schiekadeblok ligt op een zeer dynamische locatie binnen het RCD. Achter het formele en internationale Weena hebben zich de afgelopen jaren verschillende maatschappelijke, culturele en innovatieve instellingen en bedrijven gevestigd en is een uniek werk- en innovatiemilieu ontstaan. In het Schiekadeblok ontmoeten verschillende werelden elkaar: corporates & starters, bewoners & bezoekers, lokaal, nationaal & internationaal. Dit stadslaboratorium vormt de voedingsbodem voor innovatie. Door de stakeholders in het gebied werd de mix aan voorzieningen treffend omschreven: het Schiekadeblok is een plek van contrasten, van unieke voorzieningen en niet van ketens.

Dit unieke klimaat willen we versterken. Daarvoor zijn er verschillende kansen, waarop de stedelijke doelstellingen voor binnenstedelijke verdichting bij aansluiten. Kansen voor meer eigenaren en bewoners in dit deel van de binnenstad, meer ruimte voor verschillende werklocaties en een grote kwaliteitsslag in de buitenruimte voor nieuwe verblijfsruimten in de stad om ontmoeten en delen te stimuleren.

Poort van Noord

De Poort van Noord bestaat uit het RCD, Pompenburg, de Hofbogen, Katshoek en het Zomerhofkwartier (ZoHo).

We bepalen nu hoe de aansluiting van de binnenstad op het de noordelijke stadswijken eruit komt te zien. Met 420.000 m² bvo toegevoegd gemengd stedelijk programma kunnen we duizenden woningen toevoegen, maar ook kantoren, culturele functies, maatschappelijke voorzieningen en onderwijs. We moeten daarnaast vergroenen om naast kwantiteit ook kwaliteit toe te voegen en resiliënt te blijven.

In de Poort van Noord staan de komende jaren heel veel woningen op stapel: m.n. in het gebied Pompenburg en ZoHo. Het RCD is juist een van de vier economische brandpunten van Rotterdam, met accent op ICT en dienstverlening. Er is de komende jaren nog behoefte aan kantoorruimtes voor het



grote diversiteit aan activiteiten in het Schiekadeblok

topsegment. Het is daarom logisch is dat er aandacht is voor kantoren in het Schiekadeblok om een goede stedelijke mix aan functies te kunnen realiseren. Het gebied kent vele succesvolle, innovatieve start-ups. Daarnaast bepalen broedplaatsen van creatieve ondernemers in beeldende kunst/architectuur/muziek het beeld.

Een mix aan stedelijk programma biedt een goede basis voor kruisbestuiving: het glocal-concept. In het gebied bevindt zich een aantal bijzondere identiteitsdragers, waaronder een grote verzameling bijzondere gebouwen van architect Maaskant.

Pompenburg wordt ontwikkeld als een groen, gemengd stedelijk gebied met de Hofbogen als middelpunt. Het dak van de Hofbogen wordt ingericht als Rotterdamse Highline met een langgerekt park tot aan de A20. Ook Zoho wordt ontwikkeld tot gemengd woon en werkgebied met oog voor de ZoHo-citizens, de early adopters van dit bijzondere gebied.

Speerpunten Poort van Noord:

- Realiseer een fijnmazig netwerk voor wandelen en fietsen;
- Versterk de identiteitsdragers (onder anderen de vele Maaskantgebouwen in de Poort van Noord)
- Versterk de structuur van verblijfsplekken: de steppingstones in wandelroutes;
- Ga respectvol om met cultuurhistorie: zoveel mogelijk behoud van de wederopbouwarchitectuur. En sluit aan bij het gedachte goed van de wederopbouw door de Rotterdamse Laag duidelijk zichtbaar te maken;
- Maak open, uitnodigende plinten: de binnenstad als City Lounge;
- Verzacht de openbare ruimte met groen;
- Maak comfortabele plekken: rustig, goed bezond, weinig wind;

Beleid en specifieke regels

Rotterdam heeft algemeen beleid om kwaliteit te waarborgen. Deze documenten zijn te vinden op: www.rotterdam.nl.

Voor de ontwikkeling van het RCD is in 2008 een stedenbouwkundig plan vastgesteld en een beeldkwaliteitsplan/welstandsrichtlijnen. Het stedenbouwkundig plan laat een uitwerking zien voor het Schiekadeblok, die inmiddels achterhaald is door de huidige wens de panden aan de Delftsestraat te handhaven. Elementen uit het stedenbouwkundig plan, zoals de relatie over samenhang binnen het RCD en de Mixone, vormen wel de basis van deze Nota van Uitgangspunten. Om de Provenierswijk te beschermen tegen te veel schaduw vanuit de

ontwikkelingen in RCD is in het stedenbouwkundig plan van 2008 een speciale richtlijn opgesteld.

Relevante beleidsstukken zijn onder andere:

- Binnenstad op ooghoogte (2011);
- Welstandsnota Rotterdam (2012);
- Hoogbouwvisie 2019 (2019);
- Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019);
- De beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2018;
- De Woonvisie;
- De Rotterdamse Stijl voor de buitenruimte;
- Vuistregels Bouwen in de Binnenstad (2019).

Daarnaast zijn er gebied specifieke regels.

Deze zijn opgeschreven in deze Nota van Uitgangspunten en genoteerd in de bijbehorende randvoorwaardenkaart.

Regie en kwaliteitsborging.

Voor de borging van de kwaliteit, samenhang (gebouw-buitenruimte), de toetsing aan het Stedenbouwkundigplan en de Nota van Uitgangspunten staat het supervisieteam RCD aan de lat.

Afwijkingen

Deze Nota van Uitgangspunten omvat de ruimtelijke richtlijnen waaraan de nieuwe ontwikkeling (ensemble van gebouwen én openbare ruimte) dient te voldoen. In een vervolgdokument worden de verschillende onderdelen nog uitgewerkt in kwaliteitseisen per deelontwikkeling (kavelpaspoort). Het supervisieteam van het RCD geeft een advies af aan de directie Stadsontwikkeling. De Nota van Uitgangspunten vormt het kader voor de beoordeling van ingediende plannen. Opdrachtgevers/ontwerpers kunnen de supervisors om een afwijking van de Nota van Uitgangspunten vragen, als zij van mening zijn dat deze afwijking tot een kwalitatieve verbetering van hun voorstel leidt, zonder nadelige

effecten voor de omgeving. De afwijking moet door de indiener goed worden onderbouwd. Als het supervisieteam overtuigd is van de waarde van de afwijking (door de goed beargumenteerde onderbouwing), dan leggen zij deze met een positief advies voor aan de directie Stadsontwikkeling. De directie velt het eindoordeel. In de uitwerking van de verschillende kavels adviseert het supervisieteam de Welstandscommissie.

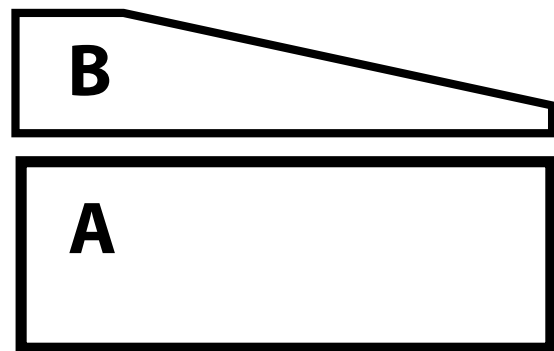
Architectenselectie

Rotterdam is architectuurstad. Bijzondere architectonische kwaliteit van gebouwen is van groot belang voor de kwaliteit van de stad. Het formuleren van de opgave, het programma en het vinden van de juiste architect voor het project zijn essentieel en gebeurt bij in gezamenlijk overleg tussen opdrachtgever en gemeente.

Architectuurnota: Architectuur en Rotterdam (2019), Architectenprotocol

Leeswijzer

Aan de hand van de 6 pijlers worden de ambities beschreven. Na elk hoofdstuk volgt een samenvatting in randvoorwaarden. In hoofdstuk 8 volgen nog de technische aandachtspunten en randvoorwaarden. Sommige randvoorwaarden worden alleen beschreven voor veld A (het historische Schiekadeblok) of veld B (de spoorstrook).



2 DE ZES PIJLERS

In het RCD worden gebruikers, vervoersstromen, plekken en gebouwen met elkaar verbonden. Hierbij staat een gastvrije uitstraling centraal. Het Schiekadeblok is een strategische locatie: het draagt bij aan een uitnodigende en complete binnenstad en vormt het knooppunt dat de stad verbindt met het RCD. Het is de schakel tussen lokaal en globaal: glocal.

In het Ambitiedocument worden zes pijlers beschreven, die de basis vormen voor deze Nota van Uitgangspunten. De toekomstige plannen moeten bijdragen aan deze pijlers:



KWALITEIT

KWALITEIT, Een toekomstbestendige toevoeging aan de binnenstad

Een veerkrachtig Schiekadeblok met oog voor toekomstige veranderingen. We leven in een tijd van transitie op het gebied van energie, klimaat en mobiliteit. Het Schiekadeblok sorteert voor op deze transitie en de veranderende stad. Dit betekent:

- Onderscheidend in uitstraling en zijn gebruikers.
- Flexibiliteit en adaptief bij toekomstige ontwikkelingen



IDENTITEIT

IDENTITEIT, Toevoeging van werk- en woonruimtes voor de early adopters en innovators

De bijzondere identiteit van het Schiekadeblok met zijn culturele, creatieve, innovatieve en maatschappelijke functies heeft grote aantrekkingskracht op nieuw te vestigen bedrijven in Rotterdam die nu vaak nog ontbreken (de zogeheten paarse doelgroep). Het Schiekadeblok biedt specifiek ook (nieuwbouw) ruimte aan deze early adopters. Zowel door passende kantoorconcepten als woonruimte wordt uitwisseling in het ecosysteem bevorderd. Deze doelgroep zijn de trekpaarden van de stedelijke economie. Met hun ondernemerschap verbinden zij het creatieve en innovatieve met het zakelijke. Ze zijn belangrijk voor de Next Economy en herontdekken het Schiekadeblok als toekomstige woon- en werkplaats.

- Aantrekken van nieuwe doelgroep door strategische inzet bestaande culturele en creatieve profiel;
- Stimuleren van nieuwe concepten zoals autodelen, co-living en het delen van ruimtes;
- Versterken van bestaand ecosysteem door meer ruimte te bieden voor groei en ontmoeting.



PROGRAMMA

PROGRAMMA, Toevoeging grote hoeveelheid nieuw programma (m.n. grote component wonen)

Rotterdam groeit. De vraag naar ruimte voor wonen-, werken en verblijven in de binnenstad is groot. Midden in het Rotterdamse Central District komt in het Schiekadeblok straks alles samen. Door optimaal mengen en mixen van de programma's voor wonen, werken en verblijven worden uitwisseling en ontmoetingen tussen de verschillende gebruikers van het gebied gestimuleerd en ontstaat een metropolitaans, levendig district. Hier wonen straks wereldburgers en Rotterdamse locals, hier werken kenniswerkers en startende ondernemers, en verblijven fijnproevers en borrelaars.

- Woningen in alle prijssegmenten, met een metropolitaans en dynamisch woonmilieu;
- Variatie in woontypes, onderscheidende woningen en gedeelde voorzieningen;
- Veelheid aan verschillende werkruimten: voor starters, early adopters en internationale bedrijven;
- Voor kantoorgebruikers doorgroeimogelijkheden creëren, aansluitend bij het economisch beleid.



CULTUURHISTORIE

CULTUURHISTORIE;

Behoud en herontwikkeling van panden (m.n. aan de Delftsestraat)

Rotterdam is trots op haar cultureel erfgoed. De Delftsestraat is een van de weinige wederopbouw straten in Rotterdam die nog grotendeels intact is, met grote cultuurhistorische waarde. De Delftsestraat biedt ook een uitgelezen kans om het ontstane culturele, creatieve, innovatieve en maatschappelijke milieu te versterken en de gelaagde stad verder te ontwikkelen. Hier worden startende ondernemers en nieuwe early adopters naar het district getrokken.

- Oud- en Maaskantpand als wederopbouwparels in het gebied;
- Wederopbouwstraat Delftsestraat als identiteitsdrager;
- Creatief, cultureel, maatschappelijk en innovatief milieu versterken door
- differentiatie in gebruikers en aanbod in vastgoed.



VERBINDING

VERBINDINGEN; Toevoeging van een informele voetgangersverbinding naar het Pompenburg als opvolger van de Luchtsingel

Het Schiekadeblok wordt het brandpunt van het Rotterdam Central District en is aantrekkelijk om te verblijven. Excellente verbindingen met de binnenstad en de nieuwe gebiedsontwikkelingen Pompenburg en ZoHo zijn daarin essentieel. De fiets en de voetganger worden steeds belangrijker in de stad. Een fijnmazig netwerk vormt de basis van een goede bereikbaarheid. Beide stromen moeten maximaal bediend worden.

- Voetganger en fietsers krijgen een betere verbinding op maaiveld naar het gebied Pompenburg, in het verlengde van de Delftsestraat;
- Voetgangers kunnen daarnaast kiezen voor een attractieve verhoogde verbinding met het Pompenburg/Hofbogenpark, als opvolger van de Luchtsingel;
- De Schiestraat wordt uitgewerkt als verbindende centrumstraat.



VERBLIJFSGEBIEDEN

VERBLIJFSGEBIEDEN; Toevoeging van kwalitatieve verblijfsgebieden

- De openbare ruimte is de ontmoetingsplek waar alle bewoners en gebruikers samenkomen en elkaar ontmoeten. Het Schiekadeblok is een fijne plek om te verblijven in het district door de rijkheid aan verschillende, eigenwijze en Rotterdamse voorzieningen. De buitenruimte verbindt en faciliteert ontmoeting van mensen en verbindt zo allerlei groepen en initiatieven met elkaar. Deze is levendig, intiem en typisch Rotterdams.
- Verschillende plekken met verschillende identiteiten binnen het gebied;
- Ruimte voor groen met hoge kwaliteit.



Rotterdamse laag van wederopbouwarchitectuur



Beeldbepalende panden links: H. Maaskant, rechts: JJP. Oud





BEHOUD CULTUURHISTORIE

Voor het gebied is een cultuurhistorische verkenning opgesteld. Hierin is door architectuurhistoricus Wijnand Galema de geschiedenis van het gebied en de afzonderlijke panden beschreven. De cultuurhistorische studie vormt de basis voor de stedenbouwkundig verkenning voor nieuwbouw.

Ensemblekwaliteit

De Delftsestraat vertelt - als tegenhanger van het Groot Handelsgebouw - een ander verhaal over de wederopbouw van Rotterdam. Anders dan in het Groot Handelsgebouw, waar het individuele ondergeschikt is aan het collectieve, is de Delftsestraat het voorbeeld van particuliere daadkracht waarbij ondernemers onafhankelijk van elkaar de herbouw ter hand namen. Het unieke ensemble dat hierdoor is ontstaan, heeft daardoor een hoge cultuurhistorische betekenis. De panden hebben allemaal een hoogte van vijf of zes lagen. Deze hoogte noemen we 'de Rotterdamse Laag'. Het Schieblock is afwijkend, namelijk acht lagen hoog (met terugliggende opbouw) omdat het langs een stadsboulevard ligt.

Rotterdamse Laag

In de binnenstad is een sterke verdeling aanwezig in een plint (9 m hoog Welstandsrichtlijnen RCD), de Rotterdamse Laag (bestaande hoogte panden Delftsestraat en Schieblock), een stedelijke laag tot 70 m en een hoogbouw-laag vanaf 70 m (hiervoor zijn slankheidsregels opgenomen in de Hoogbouwvisie). Die verscheidenheid geeft de binnenstad z'n karakteristieke gelaagdheid en samenhang. Met name op de schaal van de Rotterdamse Laag is de samenhang belangrijk. Dit is de laag van de wederopbouw. Specifiek voor de zone van de Coolsingel is dat hoogte- accenten een stuk naar achteren liggen. Door deze opzet ook in het Schiekadeblok te hanteren en pandgewijzeopbouw terug te laten komen in de nieuwbouw ontstaat er ensemblekwaliteit en blijft het wederopbouwgrid

herkenbaar.

Verbroken verbindingen herstellen

Door de verdiepte ligging van de Schiekade, als gevolg van de aanleg van de spoortunnel en de verlaging van het spoorviaduct in 1990, is de betekenis van de Delftsestraat als verbinding tussen het Centraal Station en het voormalige station Hofplein sterk afgenomen. Hoewel het station Hofplein als zodanig niet meer in gebruik is, zijn er volop ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied. De aanwezige infrastructuur in het gebied Pompenburg vormt een belemmering om de verschillende ontwikkellocaties met elkaar te verbinden. Het verbinden van het Schiekadeblok en Pompenburg zou bijdragen aan een beter doorlopend stadsgrid dat refereert aan de situatie toen beide delen op gelijk niveau lagen.

Bijzondere objecten

In de loop van de tijd zijn aanpassingen aan de panden gedaan waardoor de oorspronkelijke kwaliteit te lijden heeft gehad. Een aantal panden is op de begane grond bijvoorbeeld dichtgezet. Met een goede renovatie zouden de panden een attractieve, uitnodigende uitstraling kunnen krijgen met herstel van de charme van de wederopbouw. Het Groot Handelsgebouw, Central Post en het Hiltonhotel hebben alle drie iconische waarde voor de wederopbouw van Rotterdam. Hun status als gemeentelijk of Rijksmonument zet hun cultuurhistorische betekenis kracht bij. Central Post is een Rijksmonument, de oprit heeft een functionele relatie met het monument. De Nota van Uitgangspunten maakt een gedeeltelijke overbouw of aanpassing mogelijk van de oprit naar het laadperron (ook wel de 'wokkel' genoemd) naast Central Post. Er wordt nader onderzocht wat mogelijk is. Hiervoor geldt de wet 'Bouwen in de nabijheid van een monument'.

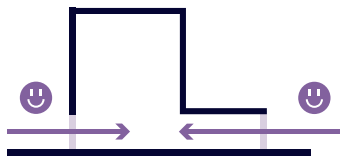


Boekmanpand H. Maaskant

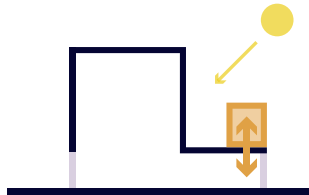


referentiebeeld optopping

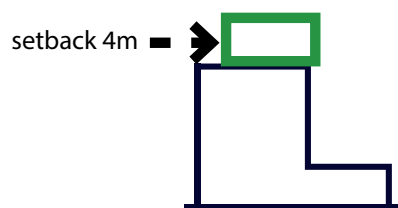
aanpassingsmogelijkheden bestaande panden



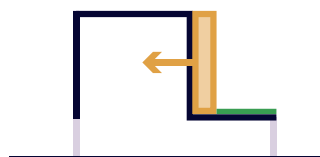
plinten verbetering straat en hofzijde



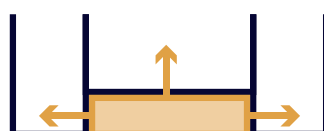
uitbreiding achterhuizen



optoppingsmogelijkheid met respect voor beeldbepalende panden



ondiepe panden kunnen uitgebreid worden aan de hofzijde



‘Met name op de schaal van de Rotterdamse laag is de samenhang belangrijk’

Op grond van de cultuurhistorische verkenning wordt het zogenaamde Boekmanpand, een ontwerp van H.A. Maaskant, hoog gewaardeerd. Dit is niet alleen vanwege de architectonische kwaliteiten, maar ook om de prominente ligging in het bouwblok en de zichtbaarheid vanaf het Weena/Delftseplein.

Het Esvehapand, van architect J.J.P. Oud, is van grote betekenis voor zijn oeuvre. Hoewel het door ingrijpende wijzigingen aan het interieur aan betekenis heeft ingeboet, wordt ook dit gebouw hoog gewaardeerd. Minder prominent, maar wel van belang voor de verankering van het bouwblok, zijn het pand van Onderling Belang aan het Delftseplein (tegenwoordig bekend als het Perronpand) en het Schieblock aan de Schiekade. Deze hebben vanwege hun stedenbouwkundige kwaliteit monumentwaarde. In de plannen zoals ze nu ontwikkeld worden, zal zowel gekeken worden naar sloop van het Perronpand als gedeeltelijke sloop-nieuwbouw van het Schieblock om voldoende woningen te kunnen toevoegen. De stedenbouwkundige kwaliteit als hoekpunten van de Schiestraat en de architectuur van de wederopbouw zullen ook bij nieuwbouw op deze plekken uitgangspunten zijn.

Pandsgewijze opbouw

Het Schiekadeblok is duidelijk herkenbaar als onderdeel van het wederopbouwgrid. Het wordt ontsloten door vier straten. De spoorstrook heeft een eigen opbouw. In tegenstelling tot

bijvoorbeeld het Groot Handelsgebouw is in de wederopbouw in het Schiekadeblok gekozen voor een pandsgewijze invulling met een fijnmazig maatsysteem van traveeën van vier meter breed. De wederopbouwarchitectuur is een prominente laag in de stad. De ambitie is om deze opzet te versterken in de nieuwe situatie. De perceelsgewijze opzet en het maatsysteem van vier meter brede kavels vormt een belangrijk maatsysteem dat ook in het toekomstig stedenbouwkundig plan wordt benut als basis voor toekomstige bebouwing.

Architectuur

Nieuwbouw in het bouwblok dient op een intelligente manier aan te sluiten bij de kwaliteiten van de bestaande bebouwing. Eigentijdse architectuur of een moderne interpretatie van de wederopbouwarchitectuur is daarbij een uitgangspunt. Diversiteit in architectuur, maar wel met onderlinge verwantschap in proporties en gevelbeeld. De bestaande gebouwen hebben allen een modern en flexibel in te delen skelet, waardoor veel verschillende functies mogelijk zijn. Daarnaast bieden de bestaande panden kwaliteiten die in nieuwbouw niet meer gemaakt kunnen worden. De oorspronkelijke kwaliteit van de plinten vormt een inspiratiebron voor het verbeteren van de nu verwaarloosde begane-grondgevels.

De noordgevel van de panden aan de Delftsestraat, die ooit als achtergevel was bedoeld, komt in de toekomstige situatie aan de Delftsehof te liggen en wordt een tweede voorkant. Hier is transformatie van de begane grond naar een uitnodigende gevel noodzakelijk. De pandsgewijze opzet en de herkenbaarheid van de wederopbouwarchitectuur zou hier tot z'n recht moeten komen. Dit geldt ook bij eventuele optoppingen en aanbouwen.



Randvoorwaarden cultuurhistorie

- Houd de wederopbouwarchitectuur als prominente laag en als belangrijk onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied herkenbaar. De pandsgewijze opzet en het maatsysteem, met een stramen van vier meter, zijn belangrijk. Dit kan ook in de toekomstige nieuwbouw worden benut als trait d'union tussen bestaande en toekomstige bebouwing;
- Ga zoveel mogelijk uit van hergebruik van de bestaande gebouwen, met name de panden aan de Delftsestraat. Dit houdt in dat voorgevel niet wordt aangetast - ter beoordeling van Welstand - en dat het casco behouden blijft;
- Het zogenaamde Boekmanpand van architect Maaskant en het Esvehapand van architect Oud zijn beeldbepalende objecten en moeten behouden blijven;
- De bestaande panden beschikken over kwaliteiten die in nieuwbouw niet meer gemaakt kunnen worden. Het recente, afwijkende, materiaal- en kleurgebruik op een aantal gevels doet hier afbreuk aan. De kwaliteit van de plinten moeten worden hersteld. Voor het verbeteren van de, nu verwaarloosde begane-grondgevels, kan het oorspronkelijke ontwerp een inspiratiebron zijn;
- Het Schiekadeblok is ontworpen als een gesloten bouwblok met een beperkte doordringbaarheid en een rondom doorlopende gevelwand. Het bouwblok moet in zijn vorm en karakter herkenbaar blijven als wederopbouwensemble. Het markeren van de hoeken aan de Schiestraat geeft houvast voor deze herkenbaarheid, omdat ze de oorspronkelijke maat van het blok definiëren;
- De één- á tweelaagse aanbouwen aan de achterzijde van de blokken zijn niet beeldbepalend;
- Wanneer aangebouwd wordt aan de Delftsehofzijde van de panden blijft de pandsgewijze opbouw herkenbaar evenals de wederopbouwarchitectuur en de diversiteit aan de achterzijden;
- De 'wokkel' (oprit Central Post) is functioneel verbonden met het monument. Een belangrijke opgave is het met respect voor de cultuurhistorische waarde integreren van de wokkel, of de functie van de wokkel, in het bouwplan voor de spoorstrook;
- Houd de 'Rotterdamse Laag' herkenbaar. Ter plaatse van het beeldbepalende Schieblock ligt de toren minimaal 4 meter terug ten opzichte van de voorgevelrooilijn;
- Eventuele optoppingen of aanbouwen aan de noordzijde van de panden aan de Delftsestraat moeten zorgvuldig en met respect voor de oude bebouwing worden ingepast (optoppingen met een setback van circa 4 meter vanaf de voorgevelrooilijn Delftsestraat realiseren).



Impressie Delftsestraat



referenties opvolger van de Luchtsingel



VERBINDINGEN

Het Schiekadeblok ligt in de structuur van het wederopbouwgrid. In dit grid zijn twee stadsboulevards zeer bepalend: het Weena en de Schiekade. Het Schiekadeblok ligt een slag achter het Weena, waardoor het slechts indirect een adres aan deze stadsboulevard heeft. Het Schiekadeblok ligt echter wel direct, met het Schieblock, aan de Schiekade, waardoor het gebied hier een adres heeft. De Schiekade is voor voetgangers en fietsers echter ook een barrière die moeilijk te passeren is. De hiërarchie van straten is bepalend voor dit grid. De Delftsestraat is een verbindende stadsstraat en de Poortstraat en de Schiestraat zijn ondergeschikte centrumstraten. Deze straten zijn allemaal van grote betekenis voor het fijnmazige netwerk. Het spoor ligt als barrière tussen de Provenierswijk en het gebied.

Het Schiekadeblok wordt in de toekomst een belangrijke stepping stone in de looproute van het Centraal Station richting Pompenburg en Zoho. Het fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers wordt steeds belangrijker in de stad.

Stadsboulevard: De Schiekade

De Schiekade is als stadsboulevard, met een tram midden in het brede symmetrisch straatprofiel, een belangrijke hoofdstructuurlijn. Het stadsboulevardprofiel wordt binnen de Rotterdamse Stijl gekenmerkt door brede stoepen, vrijliggende fietspaden of ventwegen en een robuuste boomstructuur. De representatieve gevels van aanliggende bebouwing hebben een gevarieerd programma in de plinten, met hoofdentrees aan de boulevard. De Schiekade is via het Hofplein aangetakt op het centrum en is de verbinding naar de noordelijke stadswijken en de A20. Maar in de oost-westrichting is het ook een barrière. Door een nieuwe Luchtsingel te realiseren en een extra oversteek over de Schiekade te maken voor m.n. fietsers kan deze barrièrewerking voor voetgangers en fietsers verminderd worden.

De Schiekade kent twee hoogteniveaus, die onder het spoor door gaan. De tram en de hoofdstroom aan auto's gaan diep naar beneden. Op een hoger niveau loopt een parallelstraat voor het Schiekadeblok langs. Deze straat kent een smalle stoep en een steil talud

met een hek als afscheiding naar de dieper gelegen Schiekade. De parallelstraat is recent heringericht als fietsstraat. Het is een schakel in een belangrijke fietsroute van noord naar zuid. Daarom zou deze route in de toekomst zo autoluw mogelijk moeten blijven. Door de hoogteligging van de Luchtsingel is er een beperkte doorrijhoogte voor auto's, die er overigens incidenteel komen.

In het kader van de Rotterdamse Mobiliteits Aanpak wordt er op dit moment onderzocht of er in toekomst rijbanen kunnen vervallen. Dit zou ruimte bieden om het talud te verplaatsen en vervolgens de stoep te verbreden. Ook biedt dit kansen om bomen van eerste grootte voor het Schiekadeblok te planten en eventueel zelfs ruimte voor terrassen te maken. Zo zou het streefbeeld van een volwaardige stadsboulevard waar gemaakt kunnen worden. Een vervolgpoging is om te onderzoeken of de herontwikkeling van het Schiekadeblok kan bijdragen aan de verbetering van de boulevardtypologie zoals die is opgenomen in de Rotterdamse Stijl.

Stadsstraat: Delftsestraat

De stadsstraten worden gekenmerkt door afwisselende, levendige gevels met een gemengd programma op de begane grond en een robuuste bomenstructuur in het straatprofiel. Uitgangspunt voor het gewenste stedelijke karakter is zoveel mogelijk ruimte te maken voor voetgangers en aan weerszijden bomen te planten. Het gewenste stedelijk karakter wordt verder bereikt door het mengen van verkeerssoorten (uitgezonderd voetgangers). Als ontsluitingsstraat voor het gebied begint de Delftsestraat al bij het Centraal Station (hier Delftseplein genoemd). Couwenburg en Haagseveer zijn stadsstraten die in de toekomst beter verbonden moeten worden met de Delftsestraat. Voor nieuwe bewoners van het gebied Pompenburg wordt dit een belangrijke fiets- en wandelroute naar het station. Door een mogelijke extra oversteek over de Schiekade (voor voetgangers en eventueel voor fietsers) krijgt de Delftsestraat een zwaardere rol in het netwerk. De straat wordt dan echt onderdeel van het fijnmazig stedelijk weefsel.

Op dit moment is de Delftsestraat voor auto's een eenrichtingsstraat vanaf de uitgang van de parkeergarage. Deze grens kan worden opgeschoven als de planvorming daarom vraagt. De uitrit op de Schiekade blijft gehandhaafd als uitrit in zuidelijke richting.

Centrumstraten: Poortstraat en Schiestraat

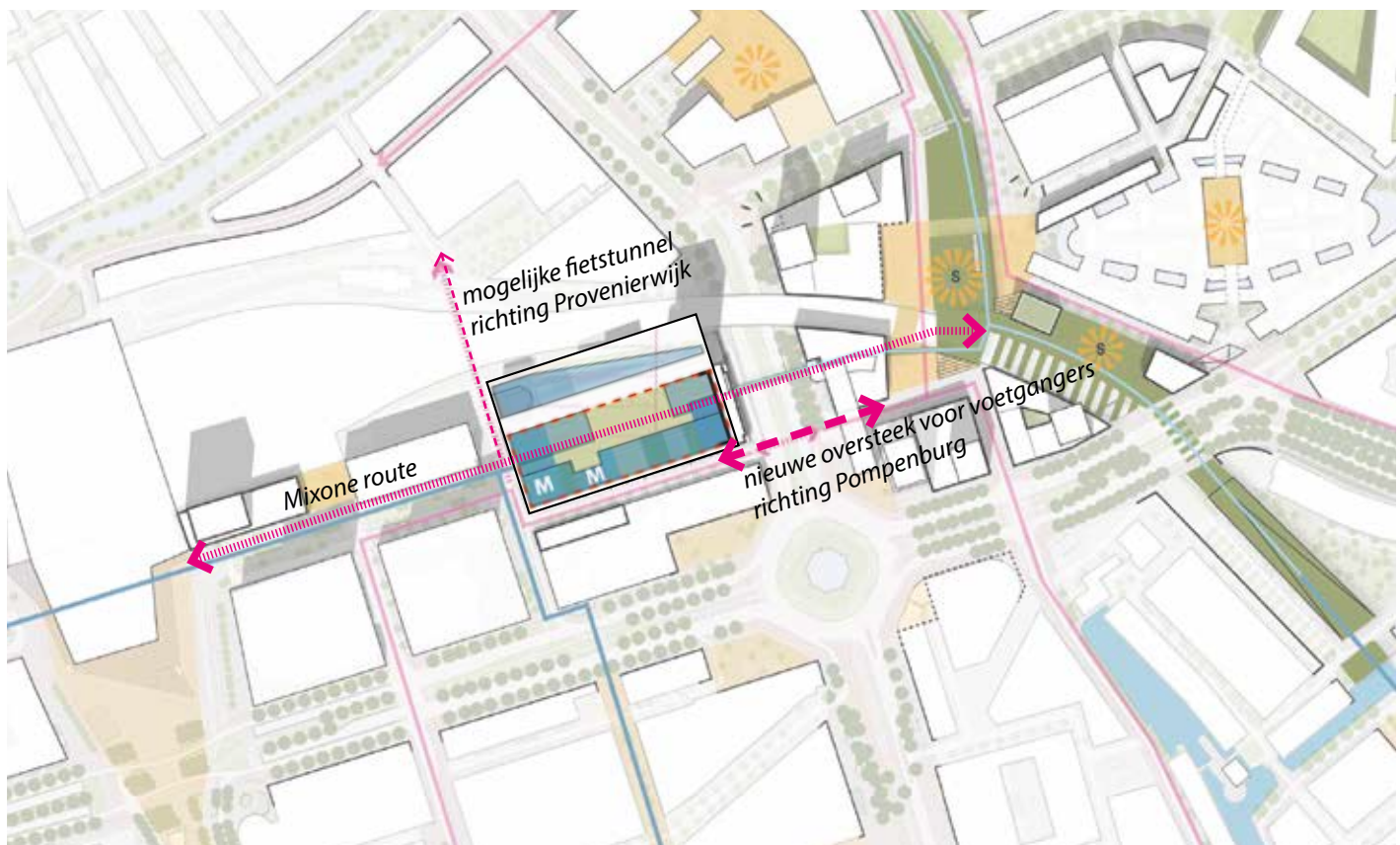
De Schiestraat is een verbinding die bijdraagt aan de fijnmazigheid van het fietsers- en voetgangersnetwerk. In de huidige situatie loopt de straat tussen een parkeerplaats op de spoorstrook en het onafgemaakte Schiekadeblok. De straat heeft momenteel een betekenis voor logistiek verkeer, de bereikbaarheid van een blusput voor het spoor en een trafo. In de toekomst is de straat vooral van belang als toegangsroute naar de hoofdentrees van toekomstige bedrijven in de spoorstrook. De Schiestraat moet in ieder geval autoluw worden uitgevoerd.

De Poortstraat/Delftseplein is verbonden met de

Schiestraat. De verblijfskwaliteit van deze straat kan sterk verbeterd worden. In de planuitwerking moet rekening worden gehouden met een mogelijke nieuwe langzaam verkeerstunnel naar de Provenierswijk, in het verlengde van de Poortstraat. Sociale veiligheid, een goede overzichtelijk ingerichte buitenruimte en verkeersveiligheid zijn hier met een tunnel van essentieel belang. Door het Ingenieursbureau Rotterdam is onderzoek gedaan naar twee varianten voor de nieuwe tunnel onder het spoor. Een tweede variant is om de voormalige posttunnel ten westen van Central Post te openen voor fietsers en voetgangers. Aangezien er is niet gekozen voor één van de varianten moet in de planuitwerking de mogelijkheid voor een tunnel in het verlengde van de Poortstraat opengehouden worden.

Mixone en Luchtsingel

De voetgangersroute, die over de Delftsehof loopt, verbindt diverse verblijfsplekken tussen het Centraal



Mixone loopt via het Schiekadeblok naar de Luchtsingel en het dak van de Hofbogen

Station en het toekomstige dakpark op de Hofbogen. De route is ook onderdeel van de Mixone in RCD. De doorgang vanaf het Delftseplein naar de binnenhof moet een royale entree worden, die wandelaars uitnodigt om deze kant op te gaan. Ook is het belangrijk dat er minimaal een transparante zijgevel in de (onder-)doorgang gemaakt wordt. Het voorkomen van windhinder is op deze plek een belangrijke ontwerpopgave. De nieuwe Luchtsingel verbindt de binnenhof met de Hofbogen.

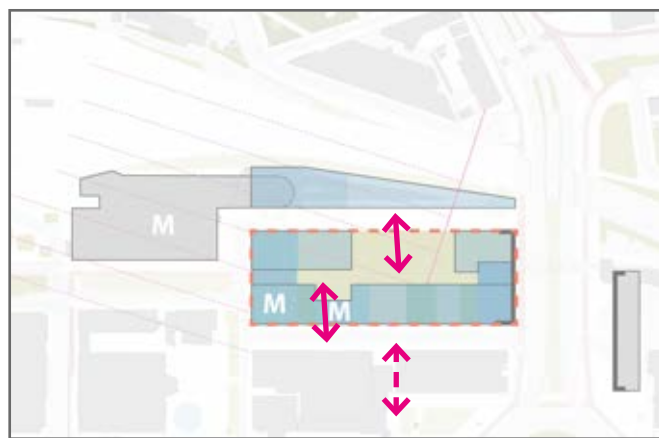
De Luchtsingel is als tijdelijk object gebouwd als onderdeel van het winnend stadsinitiatief van architectenbureau ZUS. De Luchtsingel heeft zich in de loop van de tijd bewezen als toeristische attractie en korte looproute naar het bijzondere verblijfsgebied rondom de Hofbogen. In de toekomst zal de Luchtsingel ook steeds belangrijker worden als praktische verbinding, omdat de bebouwingsdichtheid en het voorzieningenniveau van Pompenburg en Zoho toenemen.

De helft van de Luchtsingel wordt (in financiële zin) meegenomen in de gebiedsontwikkeling Pompenburg en de andere helft in het project Schiekadeblok. De Luchtsingel zelf zal natuurlijk als samenhangend object ontworpen moeten worden. Hij wordt breder krijgt een luie trap en een slanke constructie.

Het aanbrengen van groen, een overzichtelijke looproute maken en het koppelen aan verblijfsplekken zijn ingrediënten voor het ontwerp van een permanente variant. Ook de samenhang met de ontwikkeling van het gebied Pompenburg en het ontwerp van het dakpark van de Hofbogen is van belang.

Informele noord-zuidverbindingen

Het wederopbouwgrid is grofmazig. De Delftsestraat heeft een lengte van 180 meter. Er is nu maar één doorgang naar de Delftsehof aanwezig. Deze moet behouden moeten blijven of er zou een vervangende doorgang naar de binnenhof moeten komen. Er was ooit een smalle doorgang voor voetgangers tussen de Weenaflat en het Weenahuis naar het Hofplein en de tramhaltes aan het Weena. Het is de wens deze, als de mogelijkheid zich aandient, weer open te maken of een andere ruime doorgang te maken voor een directe voetgangersroute richting het Weena/Hofplein te maken.



mogelijke informele verbinding naar het Weena/Hofplein



huidige smalle doorgang met blinde gevels



toekomstige brede doorgang met uitnodigende gevels op de begane grond

Randvoorwaarden verbindingen

- De inrichting van de openbare ruimte voldoet aan de Rotterdamse Stijl, zodat de materialisering aansluit bij de omgeving;
- De Schiekade moet in toekomst een stadsboulevard met meer allure worden. Het Schiekadeblok levert hieraan, onder anderen door levendige plinten en ingangen, een belangrijke bijdrage;
- De Delftsestraat wordt een kwalitatief hoogwaardige stadsstraat met zoveel mogelijk ruimte voor voetgangers. De auto krijgt een minder dominante rol. Binnen de bestaande straatwanden kan de Delftsestraat geherprofileerd worden.
- De Luchtsingel krijgt een definitieve vorm: minimaal 4 meter vrije breedte, luie trap, slanke constructie, zorgvuldige afstemming met gebiedsontwikkeling Pompenburg;
- De doorgang van het Delftseplein naar de Delftsehof is minimaal 6 meter breed en minimaal 9 meter hoog en wordt onderdeel van de Mixone;
- De Schiestraat is minimaal 12 meter breed om voldoende ruimte te bieden aan de verschillende verkeersstromen (3,50 meter stoep aan weerszijden en 5 meter rijweg). De straat wordt autoluw en (voor autoverkeer) als doodlopende straat ontworpen;
- De straat voor het Schieblock langs (ventweg Schiekade) is een fietsstraat en calamiteitenroute. Bij eventuele transformatie van de Schiekade zou hier meer verblijfskwaliteit en groen gerealiseerd moeten worden;
- Er komen steeds meer pakketdiensten en ook de dagelijkse expeditie voor woningen en kantoren geeft een forse verkeersbelasting. Een goede routing en duidelijke losplekken, die de Schiestraat en de Mixone zo autoluw mogelijk houdt, zijn wenselijk;
- De ondergrondse afvalcontainers zijn goed bereikbaar voor vuilniswagens en liggen op redelijke loopafstand van de woningen. Voor bedrijven is in pandige afvalberging noodzakelijk. Deze moet ook goed bereikbaar zijn en de opstelplekken moet zijn voorzien
- (zie Rotterdamse richtlijnen hiervoor);
- Inritten van parkeergarages integreren in het gebouw en zo plaatsen dat het gebied zo min mogelijk wordt belast door autoverkeer, met name de Mixone en de Schiestraat;
- De ingangen voor fietsparkeren zijn duidelijk zichtbaar en gemakkelijk toegankelijk vanaf maaiveld;
- Met een mogelijke fiets- en voetgangerstunnel naar de Provenierswijk wordt rekening gehouden.



Impressie Delftsehof



Nota van uitgangspunten Schiekadeblok



Mixone



VERBLIJFSGEBIED

De Mixone is de verbinding tussen openbare ruimte en de eerste lagen van het gebouw en zal de uitstraling van het gebied grotendeels bepalen. De Mixone vertaalt zich naar plekken en gebouwen, waarbij de grenzen niet hard, maar flexibel zijn. Dit speelt op verschillende niveaus: gebouwen zijn met hun omgeving verbonden door aantrekkelijke plinten, waarbij binnen en buiten vloeiend in elkaar overgaan. Het nieuwe gebouw wordt zo een vanzelfsprekend onderdeel in het geheel en begeleidt de looproutes en het plein met uitnodigende plintfuncties, die de verbinding naar de hoger gelegen functies in het gebouw leggen.

De Mixone stimuleert de levendigheid in de openbare ruimte en in de bebouwing. De Mixone vormt de etalage van Rotterdam, die uitnodigt tot bezoeken en deelnemen. De verschillende bedrijven die gevestigd zijn in het Schiekadeblok presenteren zich op de begane grond en op de daarboven gelegen verdiepingen. Het Schiekadeblok vormt een nieuwe schakel tussen de voetgangersstromen van het station richting Pompenburg.

De Mixone loopt in het Schiekadeblok over de Delftsehof. Dit is in de huidige situatie nog een gebied met achterkanten, maar wordt in de toekomst getransformeerd naar een binnenhof met voorkanten.

Dubbele oriëntatie

De ambitie is om de gebouwen aan de Delftsestraat een dubbele oriëntatie te geven. Voorbeelden van een dubbele oriëntatie op deze schaal zijn de Markthal en de winkels aan de Pannekoekstraat. Voor de Schiestraat is een interessant gevelbeeld aan de spoorzijde ook van belang. Er kan onderscheid gemaakt worden in oriëntatie naar formele straten

(Delftsestraat en Schiestraat), zoals bijvoorbeeld de entreehal van een woongebouw, of een informele zijde zoals een terrasentree van de horeca.

Delftsehof

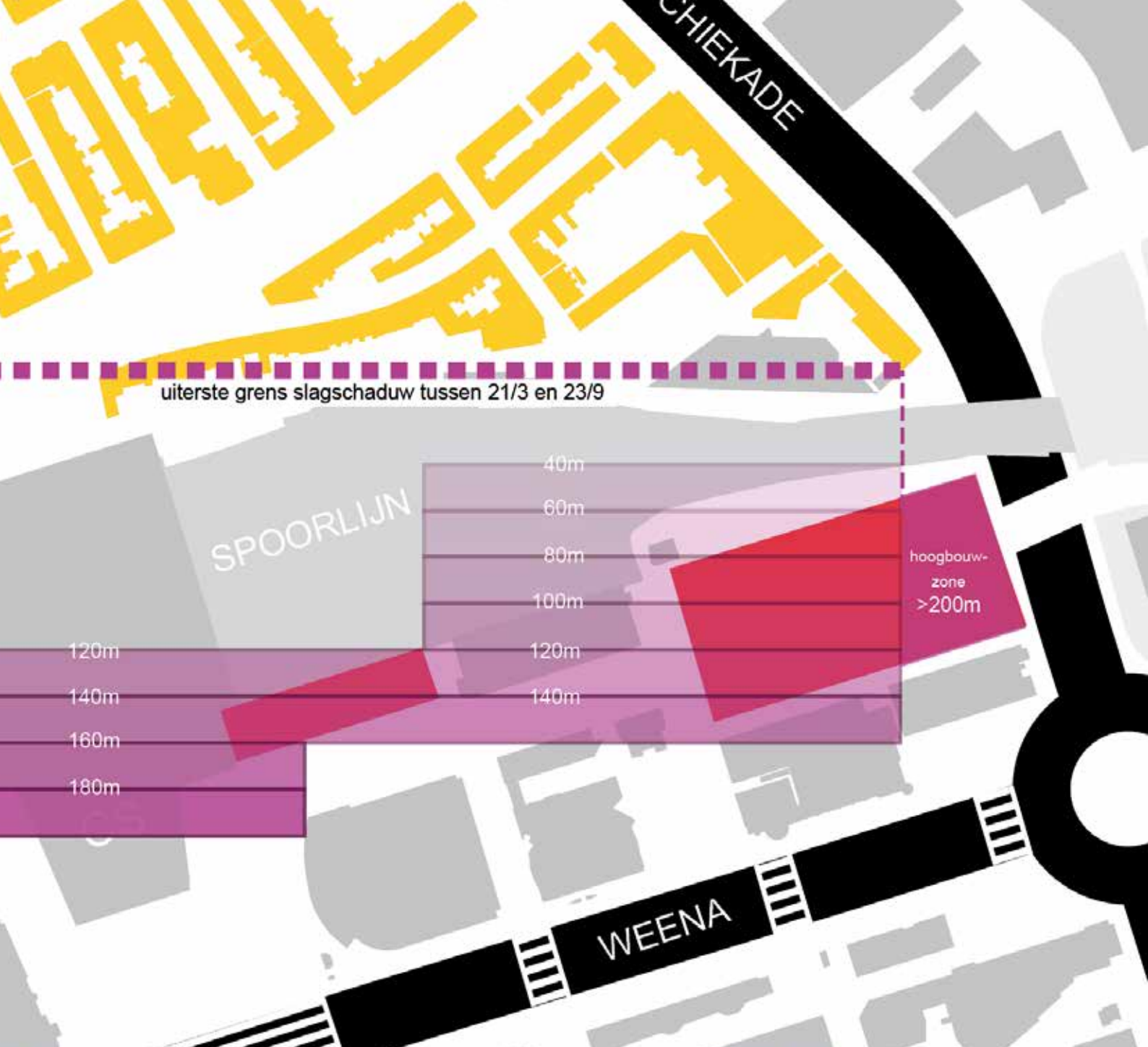
Het RCD heeft in de toekomst prettige buitenruimte die uitnodigt voor een langer verblijf en die goed verbonden is met de rest van de (binnen-)stad, zoals de Provenierswijk en het Zomerhofkwartier. Hiervoor moet nog veel gebeuren. De nieuwe Delftsehof is een steppingstone in het stelsel van openbare ruimten langs de Mixone-as, die van het Centraal Station naar het gebied Pompenburg loopt. Hier kan een unieke verblijfskwaliteit ontstaan, die de nieuwe bedrijven, de bestaande creatieve bedrijven en toekomstige bewoners een plek biedt voor ontmoeting.

De Delftsehof heeft een rauwe, eigenzinnige uitstraling, is flexibel in gebruik en sluit aan bij de programmatische invulling van de plinten. Het is een plek waar activiteiten plaatsvinden die aantrekkelijk zijn op stadsniveau, maar geen hinder opleveren voor de omwonenden. Kleinschalige festivals en culturele manifestaties die bijdragen aan de identiteit van het gebied en zorgen voor een bruisende aantrekkelijke plek, zijn hier passend.

In de nieuwe Delftsehof wordt ook groen geplant. Het plaatsen van een aantal grote bomen is de basis voor een prettige leef- en werkomgeving en draagt bij aan het voorkomen van hittestress. Ook komt hier de verbinding naar de nieuwe Luchtsingel. Het hoogteverschil maakt de aanleg van een trap noodzakelijk. Door deze uit te voeren als een brede tribune komt er extra verblijfskwaliteit.

Delftsestraat

De ambitie is om de Delftsestraat grotere verblijfskwaliteit te geven door terrassen voor daghoreca in te passen en uitnodigende plinten te maken. Hiervoor moeten gefaseerd parkeervakken verdwijnen zodat meer ruimte voor verblijf ontstaat. Ook de plinten, die op sommige plaatsen gesloten zijn, krijgen een opener uitstraling. Er worden ook studies gedaan om de bebouwing aan de zuidzijde van de straat aan te passen, zodat deze wand ook bijdraagt aan de verblijfskwaliteit.



‘Het Delftsehof is een stepping stone in het stelsel van openbare ruimte langs de Mixone-as’

Gebouwen en daken

De kantoor- en woongebouwen hebben collectieve verblijfsruimtes die ontmoeting stimuleren. De daken zijn groen en gebruiksvriendelijk. In de Hoogbouwvisie wordt dit nader toegelicht. Ook valt te denken aan een rooftopbar op de hoogstgelegen daken voor bijzondere plekken in de stad (overlast voor woningen moet echter voorkomen worden). In een plan met verschillende maaiveldhoogtes zullen gebouwen op meerdere niveaus een entree kunnen hebben en met elkaar verbonden worden.

Comfort

Voor een prettige verblijfskwaliteit van het gebied is een goede bezonning en een goed windklimaat van belang. Zon speelt een belangrijke rol in relatie tot de Provenierswijk. Over de bezonning is een regel vastgelegd in het stedenbouwkundig plan RCD van 2008. Dit leidt tot een kaart waarin de maximale hoogtes benoemd zijn. Dit is een hulpmiddel die een globale indicatie geeft. Voor het plan moet worden aangetoond dat aan de specifieke bezonningsregel wordt voldaan.

Daarnaast is de bezonning van het Delftsehof ook van groot belang. Levendige plinten met horecafuncties en terrassen bestaan bij de gratie van veel zon. Hoogbouw moet zo geplaatst worden dat de Delftsehof ten minste 3 uur zon heeft op 22 juni (zie bezonningskaart).

Wind is eveneens een belangrijk aandachtspunt. Windhinder moet onderzocht worden volgens de berekeningsmethode NEN 8100. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen windhinder en windgevaar. Deze norm moet toegepast worden bij gebouwen hoger dan 30 meter. Er wordt onderscheid gemaakt in doorloopgebied, slentergebied en gebied om langdurig te verblijven. Setbacks, luifels en de textuur van de gevel kunnen het windklimaat positief beïnvloeden. Het aspect wind moet in het ontwerpconcept voor de gebouwen worden meegenomen. Nader onderzoek is nodig. De normen hiervoor zijn beschreven in de Hoogbouwvisie. Met name de westelijke entree van de Delftsehof en de Luchtsingel zijn kwetsbare plekken. Een test in de

windtunnel moet het bewijs leveren dat het gekozen ontwerp haalbaar is.

Geluids- en veiligheidsmaatregelen zullen impact hebben op de uitstraling van de gebouwen, met name aan de spoorzijde. Door de gebouwen strategisch plaatsen en de functies strategisch te verdelen binnen het stedenbouwkundig ensemble kan toch een aantrekkelijke gevel gerealiseerd worden.

Ook is er bij het ontwerp oog voor sociale veiligheid. Ruime onderdoorgangen, goede verlichting en een mix aan functies die het gebied 24/7 levendig maken. Overhoekse oriëntatie van gebouwen en het beperken van blinde delen in de gevel zijn van groot belang: ‘ogen op straat’.



De contramal

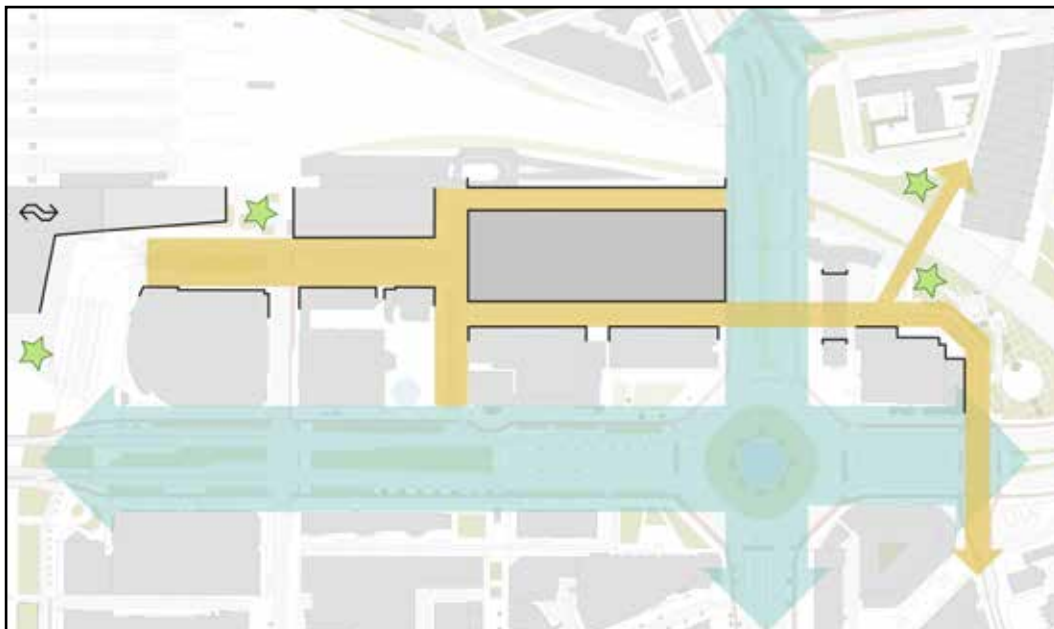
De contramal van de buitenruimte biedt plaats voor nieuwbouw. In de randvoorwaardenkaart zijn mogelijke bouwlocaties aangegeven. Binnen de bouwlocaties zijn indicatief vlakken ingetekend die aansluiten bij de parcellering van de Delftsestraat en zo het oorspronkelijke stedenbouwkundige ensemble versterken. Aan de zijde van het spoor kan een grovere parcellering aangehouden worden, die refereert aan de maatvoering van grotere percelen zoals Central Post.

Met de gele sterren zijn de meest voor de hand liggende accenten aangegeven. De groene ster geeft de verblijfsplek aan. Hier sluit het netwerk van langzaamverkeersroutes op aan.

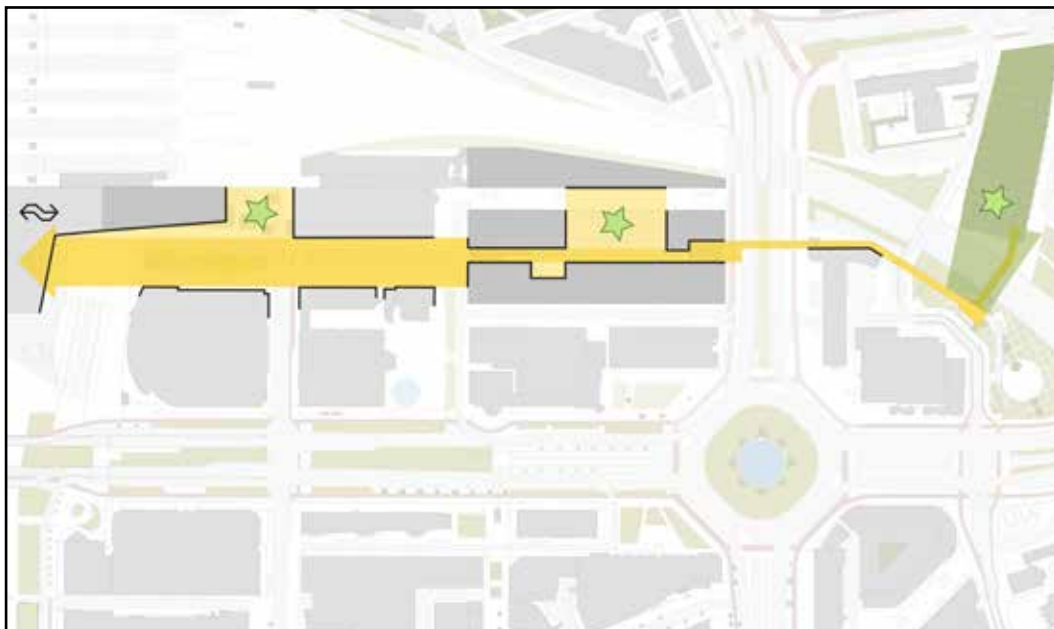


Randvoorwaarden verblijfsgebied

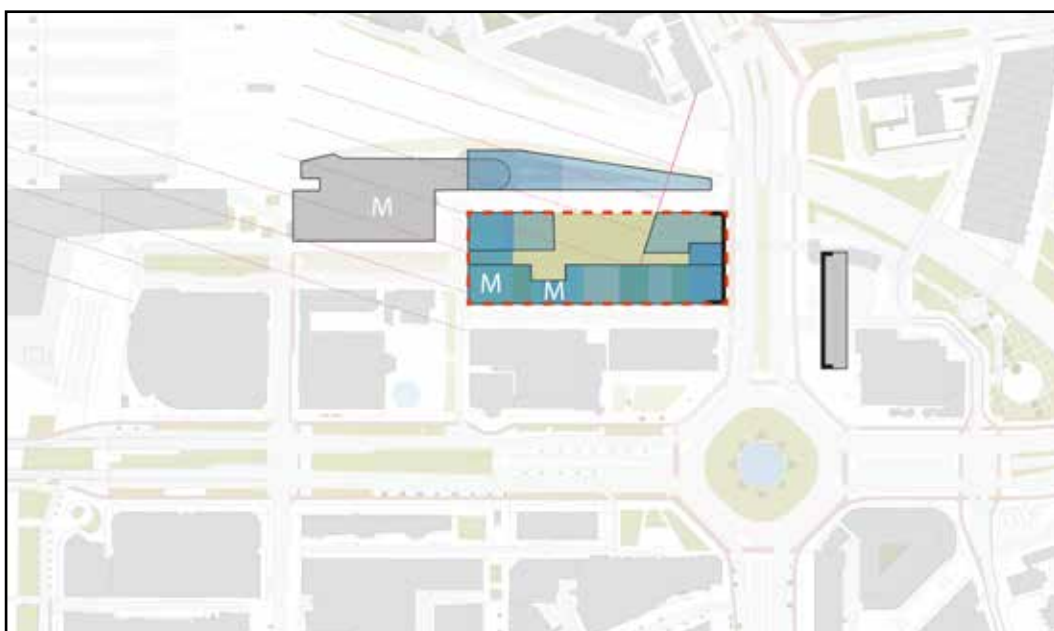
- De Delftsehof is een centrale openbare ruimte, ingericht als flexibele en robuuste plek voor de stad met een royale openbare ruimte op maaiveld, minimaal 3000 m² (inclusief Schiestraat) met een prettige verhouding;
- Een deel van het publieke programma kan ook in een open gebouw/overdekt uitgevoerd worden;
- Minimaal 10 grote bomen op de Delftsehof in 50 m³ grond per boom om goed te kunnen groeien. Maak zoveel mogelijk ruimte groen, maar zoek een evenwicht met de flexibiliteit/intensiteit in gebruik;
- Aan de Mixone (Delftsehof) hebben alle gebouwen een uitnodigende, open uitstraling.
- Er ontstaan geen sociaal onveilige plekken door 'ogen op straat', een goede verlichting en ruime onderdoorgangen. Maak een verlichtingsplan dat de sociale veiligheid bevordert, de plasticiteit van de architectuur versterkt en voor een gepast nachtbeeld zorgt.
- Op de overgang van hoog (niveau Luchtsingel) naar laag ligt een tribune/trap die goed beloopbaar is voor voetgangers, maar ook geschikt is voor verblijf/groen aan de Delftsehof;
- Voor de nieuwbouw aan de Mixone geldt: een plint van 9 meter hoog die voldoet aan de randvoorwaarden uit het Beeldkwaliteitsplan/Welstandsrichtlijnen;
- Alle gebouwen hebben op de begane grond eenzijdige uitstraling (Schiestraat voorzijde, Schiekade, Delftsestraat, Poortstraat). Met name de gevels op hoeken en onderdoorgangen hebben een gastvrije, open uitstraling. Ook aan de spoorzijde heeft de bebouwing een aantrekkelijke uitstraling;
- Gebouwen die aan de Schiestraat staan kunnen vanaf 9 meter hoogte overkragen (zonder kolommen) of er kan een luchtbrug gerealiseerd worden van maximaal 5 meter breed als de verblijfskwaliteit van de straat maar gegarandeerd is;
- Naast goede openbare ruimte op maaiveld, worden daken en ruimtes in gebouwen ook uitgevoerd als collectieve verblijfsplekken om de gemeenschap binnen het gebouw te versterken;
- Hoogbouw moet zo geplaatst worden zodat de Delftsehof ten minste 3 uur zon heeft op 22 juni.
- Kunst is in de huidige openbare ruimte een belangrijk thema. Met name gevelschilderingen, woorden en gedichten. Het is wenselijk om deze kunstvormen te behouden of in deze geest nieuwe kunst toe te voegen;
- Ruimte voor ontmoeten en verblijven in plinten, straten en pleinen, maar ook de (semi-) publieke routing door gebouwen is uitnodigend vormgegeven met functies als detailhandel, cultuur, dag,- avond,- en nachthoreca;
- De inrichting van de buitenruimte nodigt uit tot bewegen en ontmoeten;
- Grote variatie en flexibiliteit in plinten met hoge kwaliteit en rauwe uitstraling.



Stadsstraten en stadsboulevards

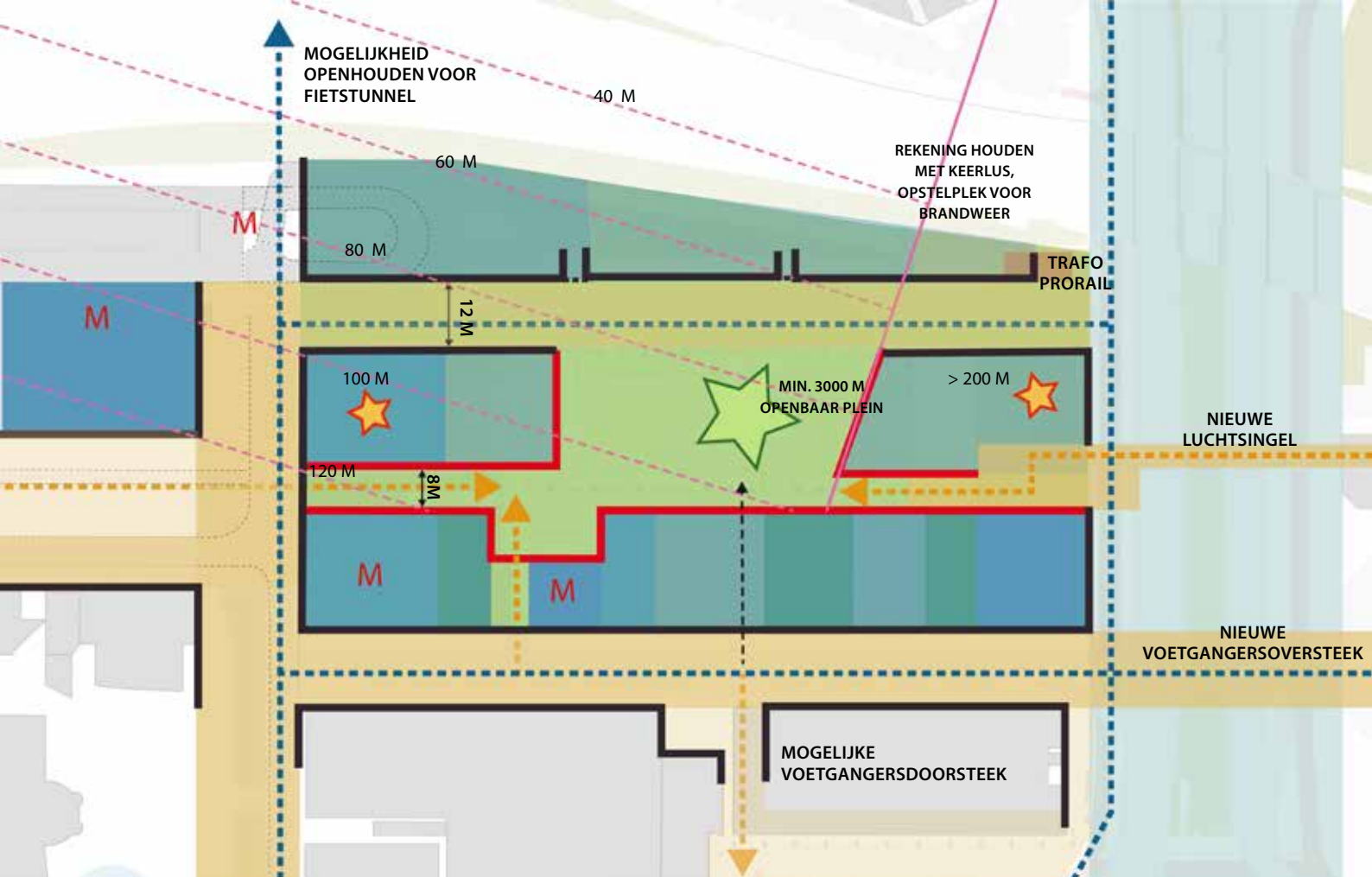


Mixone en verblijfsplekken



- wandelroute
- fietsroute
- mogelijke extra doorsteek (plek indicatief)
- mixone plinten
- vaste rooilijnen
- aaneengesloten openbare ruimte
- bebouwingsaccent
- monument
- begrenzing hoogtelijnen
- pandgewijze opbouw

Bebouwing





Groene daken zijn begroeide daken. Deze daken kunnen extensief zijn, bijvoorbeeld in de vorm van een sedumdak of een grasdak. Een intensief groen dak is een toegankelijk groen dak waar doorgaans hogere beplanting op groeit zoals struiken.



Rode daken worden actief gebruikt voor activiteiten zoals sportactiviteiten, feesten, vergaderingen en borrels.



Blauwe daken zijn daken die extra regenwater kunnen bufferen in tijden van hevige regenval. Deze daken hebben vaak een speciaal krattensysteem onder de vegetatielaag waar water wordt opgevangen.



Op gele daken wordt duurzame energie opgewekt. De meest voorkomende methode om duurzame energie op te wekken op daken is via zonnepanelen.





KWALITEIT, RESILIENCE

‘Toekomstbestendig’ is een breed begrip. Bij een toekomstbestendig plan is nagedacht over duurzaamheid (op gebieds- en gebouwniveau), resilience en- flexibiliteit (kan een gebied/gebouw transformatie naar andere functies aan?). Rotterdam is een internationaal georiënteerde stad die voorop wil lopen met technologische, maatschappelijke en economische transitie.

De verschillende transitie waarop Rotterdam moet inspelen vormen dan ook een belangrijke pijler in de ontwikkeling en realisatie van de gebouwde omgeving. Het toekomstige Schiekadeblok kan inspelen op de veranderingen, in combinatie met het behoud van de huidige cultuur en het innovatieve klimaat. In dit hoofdstuk wordt beschreven wat belangrijk is op deze locatie en welke kansen benut kunnen worden. De ontwikkelaar wordt uitgedaagd om aan te geven hoe het Schiekadeblok hieraan zal bijdragen.

Het verdichten nabij het OV-knooppunt Rotterdam Centraal maakt duurzame mobiliteit beschikbaar voor een grote groep bewoners en werknemers. Daarnaast is het gebruik en behoud van bestaande panden een duurzame optie. Ook biedt de ontwikkeling een kans om verharding te verminderen en daarmee een positief effect te realiseren op het gebied van klimaatadaptatie.

Thema's

Naast de thema's die genoemd worden in de Vuistregels voor bouwen in Rotterdam ligt er in het Schiekadeblok extra aandacht op: energietransitie, klimaatverandering en de mobiliteitstransitie. Van de ontwikkelaar wordt een inspanning verwacht op het gebied van deze drie thema's. De ambities voor verduurzaming gelden hierbij als uitgangspunten voor zowel gebouw- als gebiedsniveau.

Energietransitie

De transitie van fossiele energie naar duurzame energie is een belangrijke opgave binnen de gebouwde omgeving. Aangezien het om een bijzondere locatie gaat met goede kansen voor

hernieuwbare energieopwekking, zijn er hoge ambities gesteld op gebouw- en gebiedsniveau.

Klimaatverandering

Het klimaat verandert. Steeds heviger buien en langdurige hitte wisselen elkaar af. Dit vraagt om een nieuwe omgang met water en groen in de stad. Voor het Schiekadeblok liggen er kansen om een bijdrage te leveren aan deze opgave.

Mobiliteitstransitie

De manier waarop men zich in de stad verplaatst verandert. Er wordt vaker voor de fiets gekozen, het OV of gebruik gemaakt van deelmobiliteit. Mobiliteitsservices worden steeds beter, waardoor het bezit en gebruik van auto's wordt teruggedrongen. Dit is geheel in lijn met de ambitie om minder in te zetten op de auto als stad.

Energietransitie

In het Rotterdam Central District zijn afgelopen jaren veel maatregelen genomen om gebouwen op een duurzame manier van warmte en koude te voorzien. Er ligt een netwerk voor de levering van stadswarmte, waarvoor Eneco concessiehouder is. Daarnaast zijn er op verschillende plaatsen warmte- en koude opslagsystemen (WKO's) aangebracht, al dan niet gekoppeld aan het stadswarmtenet. De locatie van het Schiekadeblok biedt potenties om slim om te gaan met koude- en warmtevraag. Het opzetten van een WKO-grid met de omringende panden (Unilever, Central Post, Delftse Poort) biedt een kans voor uitwisseling van warmte en koude. Belangrijke uitgangspunten zijn hierbij de uitwisseling van energie tussen gebouwen en gezamenlijk gebruik van opslagcapaciteit in de bodem. In het Bodemenergieplan voor Rotterdam Centrum worden rondom het Schiekadeblok zoekgebieden aangegeven voor warmte- en koudebronnen.

Voor nieuwe gebouwen geldt dat vanaf 1 januari 2021 moet worden voldaan aan de eisen voor BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen). Dit geldt ook voor het Schiekadeblok. Naast het reduceren van de vraag en het uitwisselen van energie, kan de restvraag aan energie worden ingevuld met

‘Het dak- en gevellandschap doet mee in de levendigheid’

duurzaam opgewekte energie. Wind- en zonne-energie geïntegreerd in het dak of gevel kunnen hieraan een invulling geven.

Klimaatadaptatieve leefomgeving

Een klimaatbestendige aanpak moet onderdeel zijn van de ontwikkeling van het Schiekadeblok. Rotterdam heeft hoge ambities voor de waterhuishouding in dit gebied. Op dit moment is het een stenig gebied met weinig openbare ruimte en groen. De herontwikkeling van het Schiekadeblok biedt kansen om het terrein klimaatbestendiger in te richten.

Water

Beleid is standaard dat regenwater op eigen terrein moet worden opgevangen, om de kans op wateroverlast te verminderen. Het water dient op gebiedsniveau te worden opgevangen en vertraagd afgevoerd te worden aan het afwateringssysteem, volgens het principe ‘gebruiken – vasthouden – vertragen – afvoeren’. Daarnaast bieden de ontwikkelingen in het Schiekadeblok kansen om opgevangen regenwater te gebruiken op groene daken. Nieuwbouw moeten regenbestendig worden gebouwd, inclusief een buffercapaciteit, zodat niet al het hemelwater in de openbare ruimte wordt verwerkt. Er zijn voor de opvang en hergebruik van regenwater mogelijkheden om een ondergrondse urban waterbuffer te realiseren. Hiernaar wordt onderzoek gedaan door de gemeente.

Groen

Vergroening kan dienen als adaptatiemaatregel om hittestress te beperken, koele plekken in de buitenruimte te ontwerpen voor bewoners en bezoekers en hemelwater op te vangen in de openbare ruimte. Zo kan groen worden ingezet voor een positieve invloed op het klimaat en daarnaast op het gebied van gezondheid. Fysieke en mentale gezondheid worden gestimuleerd, door zicht op groen, uit te nodigen tot beweging en geluid te reduceren. Het aanbrengen van groen moet dan ook uitnodigen om door het gebied te struinen en verblijfsplekken te creëren. Hierbij geldt dat het groen divers is en op verschillende niveaus te beleven. Bomen, met grote bladeren, zijn heel effectief tegen hittestress in de zomer en laten licht door in de winter.

Dakenlandschap

Nu worden de daken in het Schiekadeblok al benut, zoals de al aanwezige Dakakker op het Schieblock. Het uiterlijk van de lagergelegen daken wordt steeds belangrijker, naarmate er meer hoogbouw gerealiseerd wordt. Het dak- en gevellandschap doet mee in de levendigheid en de aantrekkelijkheid van het concept. Daken krijgen functies als collectieve verblijfsplek en/of worden groen ingericht. De ontwikkeling van het Schiekadeblok biedt kansen voor een verdere ontwikkeling van het dakenlandschap. De beleving van het gebied vanuit de hoogbouw kan positief beïnvloed worden door vooral de daken van de lagere bebouwing zorgvuldig vorm te geven. De ambitie is om, net als bij de Dakakker, daken minimaal twee functies te laten huisvesten: groen, blauw, rood of geel (zie afbeelding).

Ecologie en natuurinclusiviteit

Het hart van de stad kent een hoogstedelijk en stenig milieu met straatbomen, kleinschalige bloemrijke plantsoenen en oude monumentale bomen. Er zijn veel platte daken waar kansen liggen om dakgroen aangelegd kan worden. De vele hoge gebouwen en andere hoge objecten (zoals bruggen) bieden broedplaatsen aan de Slechtvalk. Dieren van rotsachtige milieus (gierzwaluw, vleermuizen en slechtvalk) en dieren aangepast aan de menselijke cultuur (duiven) komen veel voor in het centrum. Verdere vergroening van de straten, pleinen en daken met bloeiende soorten kunnen bijen, vlinders en insecten aantrekken. De Luchtsingel verbindt



dit gebied met het toekomstige dakpark op de Hofbogen. Hierdoor krijgt Het Schiekadeblok (en andere omringende herinrichtinglocaties) een functie als ecologische stapsteen.

In het binnenstedelijk gebied zijn voornamelijk kansen voor soorten zoals vleermuizen, vogels en insecten. Een ecologisch waardevol gebied biedt meerdere functies voor deze dieren. Belangrijke functies zijn:

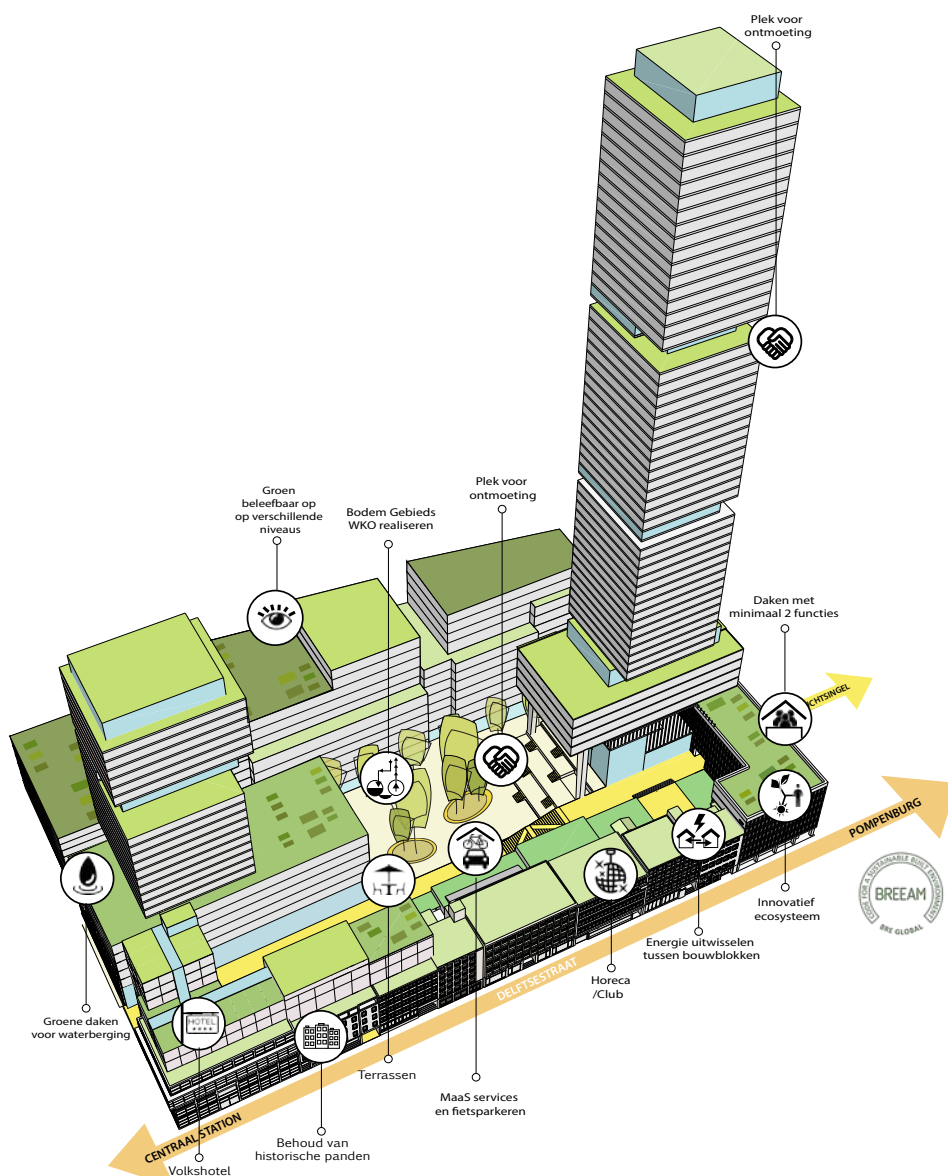
- Voortplantingsplekken (denk aan nestkasten, vleermuiskasten en insectenhotel);
- Verschuilplekken (denk aan struiken, bomen, takkenrillen);
- Voedsel (planten en bomen met bloemen, zaden en bessen);
- Verbinding (bv. watergangen, bomenrijen, hagen).

Al deze functies dienen aanwezig te zijn binnen het

projectgebied Schiekadeblok.

Ieder gebouw moet aspecten van natuurinclusief bouwen (NIB) te bevatten. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een intensief groen dak (met opgaand groen), groene gevels, nest- en verblijfplaatsen voor vleermuizen en/of vogels.

De openbare ruimte moet voor zowel mens als natuur aantrekkelijk en veilig zijn. Er moet daarom zorgvuldig omgegaan worden met verlichting. Locaties die waardevol zijn voor vleermuizen (bomen, ruige vegetatie en verblijfplaatsen) moeten zo min mogelijk verlicht zijn. De openbare ruimte dient voorzien te zijn van lijnvormige objecten, zoals bomenrijen. Verder moet de beplanting schuilmogelijkheden te bieden voor vogels en voedsel aan bieden voor insecten, vogels en vleermuizen (denk aan beplanting met bloemen, zaden en bessen).



‘Het Schiekadeblok krijgt een functie als ecologische stapsteen richting Centrum’

Flexibiliteit

Het gebied en de individuele panden moeten kunnen meebewegen met de tijdgeest, zoals de huidige trend van tijdelijke of permanente vraagreductie als gevolg van COVID19 aantoont. Verschillende functies moeten kunnen wisselen van plek. Om gebruikskwaliteit op de lange termijn te waarborgen dienen gebouwen een flexibel gebruik toe te laten (Hoogbouwvisie 2019 blz. 50). Zonder ingrijpende verbouwingen moeten de gebouwen geschikt gemaakt kunnen worden voor een andere doelgroep of functie als de markt daarom vraagt. Met name in de Rotterdamse Laag zou door een grotere verdiepingshoogte verandering van functie mogelijk gemaakt moeten

worden. Woningen moeten samengevoegd of juist gesplitst kunnen worden. Vooral bij gebouwen met veel kleine woningen moet de flexibiliteit van het casco groot zijn.

Daarnaast is het van belang dat de gebouwen een goede mix aan functies mogelijk maken. De gebouwen moeten kansen bieden voor startend en divers ondernemerschap, kans bieden voor meerdere doelgroepen (maatschappelijk en cultureel) met een openbaar gebied dat een plek van bestemming is. De openbare ruimte is flexibel van opzet zodat een diverse programmering mogelijk is.



Mobiliteit

Een sterk en innovatief Schiekadeblok gaat ook over mobiliteit, waarbij de inzet op duurzame mobiliteitsconcepten voor werknemers en bezoekers een grote rol speelt. Voor het Schiekadeblok, een locatie met een uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer, gelden dan ook bijzondere uitgangspunten en ambities.

Op de locatie kan worden volstaan met een beperkt aantal autoparkeerplaatsen en ligt de nadruk op de inpassing van deelautosystemen, mobiliteitsdiensten en fietsparkeren. RCD is onderdeel van de City Deal Elektrische Deelmobiliteit. De ontwikkeling moet bijdragen aan de ambities van de City Deal. Het uitgangspunt hierbij is de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS), voor bewoners, gebruikers en ondernemers. De gemeente vraagt de ontwikkelaar hier creatief over na te denken en plaats te bieden.

Daarnaast is er een verplichting voor fietsparkeren toegevoegd. Fietsenstallingen voor de voorzieningen, kantoren en woningen moeten laagdrempelig bereikbaar zijn en inpandig ingepast worden. Ook speelt de zichtbaarheid van de ingang van de stalling een belangrijke rol. Voor de voetganger is een aangenaam verblijfsklimaat belangrijk en het creëren van doorlopende routes, waarvan het dek en de Luchtsingel onderdeel van zijn.

De gemeente vraagt de ontwikkelaar met een mobiliteitsconcept voor het gebied te komen. Het intensiever gebruiken van het Schiekadeblok voor wonen en werken en de toename van bestemmings- en logistiek verkeer vragen om een duidelijke organisatie van verkeersstromen. Duurzame mobiliteit wordt hierin meegenomen.



Randvoorwaarden resilience

Energie

- BENG-norm voor nieuwbouw (wettelijk vanaf 1 januari 2021) hanteren;
- Onderzoeken duurzaam energie uitwisselen tussen functies en gebouwen met een smart grid;
- Aansluiten bij gebiedsoplossing voor collectieve hernieuwbare warmte en koude (gebieds-WKO), in combinatie met het stadswarmtenet;
- Zoveel mogelijk gebruik maken van hernieuwbare bronnen;
- Integreren van de elektriciteitsbehoefte van elektrisch rijden in de energiebehoefte van de bebouwing, zodat onderlinge uitwisseling kan ontstaan tussen duurzame opwekking en verbruik.

Klimaatadaptiviteit

- Nieuwbouw moet minimaal 50 mm neerslag kunnen opvangen en vertraagd afvoeren. Met de ambitie om naar 70mm te gaan (zie Rotterdams Weerwoord);
- Onderzoeken mogelijkheden om water af te voeren naar een ondergrondse urban waterbuffer;
- Koeling van de gebouwen leidt niet tot opwarming van de (verblijfs)-ruimte in de directe omgeving;
- Op multifunctionele daken worden altijd minimaal twee functies (groen, rood, blauw, geel) met elkaar gecombineerd;
- De daken van gebouwen lager dan 30 meter hebben een functie voor actief gebruik, voor groen of als waterbuffer;
- Gebouwen waterbestendig inrichten; voor overstromingen worden maatregelen getroffen om vitale infrastructuur en kwetsbare objecten te beschermen;
- Toepassen maatregelen voor natuurinclusief bouwen aan de gevels en daken van de bestaande en nieuwe gebouwen, gecombineerd met ecologisch groen in de binnenhof.

Flexibiliteit

- Ten minste 30% van de nieuwbouw heeft een verdiepingshoogte die hoog genoeg is om de functies kantoren, hotel en wonen inwisselbaar te laten zijn;
- Er wordt een grote diversiteit aan ruimtes aangeboden zodat een goede programmatische mix op lange termijn gewaarborgd wordt;
- Het moet qua constructie mogelijk zijn kleine woningen in de toekomst samen te voegen.

Mobiliteit

- Comfortabele en directe looproutes vanuit het gebied naar de ov-haltes en fietsparkeerplekken;
- Toepassing van schone en slimme vormen van mobiliteit zoals elektrische (deel-)auto's, deelfietsen en inpandige fietsvoorzieningen;
- Geen voorzieningen voor bezoekers die met de auto komen, maar richten op gebruik van OV, de fiets of nieuwe vormen van vervoer;
- Voor het autoparkeren van werknemers en bewoners wordt op z'n minst gebruik gemaakt van de vrijstellingen voor OV, deelauto en MaaS uit het parkeerbeleid.





IDENTITEIT

In de geactualiseerde gebiedsvisie voor RCD staat de ambitie dat RCD een global district wordt met ruimte voor een breed scala aan bedrijven van start-ups, tot scale-ups en internationale bedrijven. De Rebelgroep heeft onderzoek gedaan naar de gewenste mix van doelgroepen. In hun rapport 'De maatschappelijk-economische betekenis van het Schiekadeblok' (december 2018) komen zij tot de conclusie dat RCD binnen de stad een belangrijke opdracht heeft, waarvoor het behoud van de huidige functie van het Schiekadeblok-ecosysteem cruciaal is. In deze nota van uitgangspunten worden de ambities en randvoorwaarden vastgelegd om deze doelgroepen op lange termijn een plek te geven in het gebied.

De Amerikaanse psycholoog William Marston ontwikkelde begin vorige eeuw het DISC-model om het gedrag en voorkeuren van mensen te analyseren. Mensen werden onderscheiden in groepen, op basis van gedrag en voorkeuren. Aan iedere groep werd een kleur gekoppeld. In het Rebelrapport is hierop voortgebouwd en wordt het belang van twee doelgroepen voor RCD benadrukt: de oranje doelgroep en de paarse doelgroep.

- Oranje: creatief uitbundig, vlot, uitdaging aangaan, impulsief, extravert;
- Paars: ondernemend, besluitvaardig, carrièregericht gericht op merken/taken.

De creatieve sector (oranje doelgroep) is aanjager van innovatie in andere sectoren. De partijen vormen samen een ecosysteem dat waardevol is voor Rotterdam: een ecosysteem waar ideeën ontstaan en uitgroeien tot grotere ondernemingen. De verbreding van het aanbod aan ondersteunende en sfeerbepalende functies en publiekstrekkers draagt bij aan onverwachte ontmoetingen en nieuwe samenwerkingen.

Het Schiekadeblok is een plek waar talentvolle creatieven en culturele ondernemers samenwerken en waar kruisbestuiving en synergie tot innovatie kunnen leiden. De kwaliteiten van RCD sluiten aan bij opdracht voor Rotterdam: het aantrekken van de trekpaarden van de next economy. Die

zitten vooral rond de paarse doelgroep. Met hun ondernemerschap verbinden zij het creatieve met het zakelijke. Het is -toevallig of niet- ook de groep die onze stad recent heeft herontdekt als geschikte woon-en werkplaats. De aanwezigheid van voldoende innovators is cruciaal in de vestigingsplaatskeuze van paars.

Werk en privé lopen bij paars in elkaar over. Om het potentieel van RCD te benutten moet er in een passende setting (gebouwen en ruimtelijke inrichting) een goede mix zijn van wonen, werken en ontspannen. Ten opzichte van de huidige situatie in RCD betekent dat meer ruimte voor wonen en ontspannen moet komen. Paars houdt van diversiteit. Het Schiekadeblok is authentiek. Om duurzaam aantrekkelijk te blijven zijn voor paars moet RCD de oranje elementen dus op authentieke wijze behouden, koesteren en cultiveren.

Om nieuwe innovatieve bedrijven te trekken en bestaande te behouden moet er een kwalitatief goed en gevarieerd aanbod van werkruimtes gerealiseerd worden en de juiste mix van functies in het gebied aanwezig zijn.

‘een goede mix van wonen, werken en ontspannen is essentieel in het RCD’

Wat het RCD nodig heeft, is een breed aanbod van ruimtes die passen bij groeiende innovatieve bedrijven en internationaal georiënteerde bedrijven. Hierbij passen flexibele kantoorconcepten met veel variatie in de grootte van de kantoorvloeren en huurprijzen. Belangrijk voor de aantrekkingskracht is dat er 'communities' ontstaan: inspirerende werkplekken waar men op een informele manier gelijkgestemden kan ontmoeten. Van belang is ook dat er ruimtes met een lage huur beschikbaar blijven voor startende en creatieve ondernemers. Voor een goed innovatief ecosysteem is het wenselijk om bij de verhuur van deze ruimtes te selecteren op de bijdrage van de ondernemer aan het (innovatie-)milieu, zoals al gebeurt bij het Schieblock. Ook is een aanbod van kwalitatief hoogwaardige ruimte noodzakelijk voor de vestiging van internationale spelers op het gebied van ICT en zakelijke dienstverlening die het bestaande ecosysteem verder versterken.

Doelgroepen - huurniveaus

RCD blijft zeer geschikt voor de creatieve industrie, financiële dienstverlening, ICT en leisure. Voor zowel kleine ICT- als leisure bedrijven is een lage huur

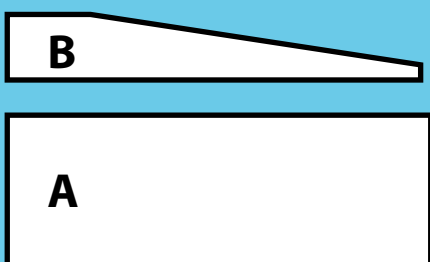
een belangrijke vestigingsvoorwaarde. Belangrijk is daarom dat voor een deel van Schiekadeblok kantoorruimte op een relatief laag huurniveau beschikbaar blijft binnen het lokale en intieme milieu. Binnen het internationale milieu zijn juist topkwaliteit kantoren met grote vloeren (huurprijs boven de € 200/m²) gewenst om dit marktsegment te bedienen.

- Door ruimte te maken voor kantoren met grote vloeren voor internationale bedrijven;
- Door het Schiekadeblok te herontwikkelen tot een interessant woon- en werkgebied voor de paarse doelgroep, hetgeen vereist dat een deel van de authentieke oranje invulling in het Schieblock en Delftsestraat bewaard blijft;
- Door via (onder-)huur of kettingbeding af te dwingen dat een passende hoeveelheid m² in het Schieblock en Delftsestraat wordt verhuurd aan oranje activiteiten, waarbij toewijzing gebeurt door een onafhankelijk deskundige;
- Door te sturen op behoud van de Schieblock-community. Dat kan ook (deels) op een andere locatie binnen RCD die voor een lage huurprijs beschikbaar wordt gesteld.



Randvoorwaarden identiteit

- Minimaal 12% van het totaalprogramma in deel A is bestemd voor kantoren, deel B minimaal 70% kantoren;
- Minimaal 25% van het kantoorprogramma in deel A is bedoeld voor de oranje doelgroep (conform aanbeveling rapport Rebelgroup) met een daarbij behorende huurprijs;
- Minimaal 25% van het kantoorprogramma in deel A is bedoeld voor de paarse doelgroep (conform aanbeveling Rebelgroup) met de daarbij behorende huurprijs;
- Minimaal 70% van het kantorenprogramma in (deel B) in het topsegment kantoren met per laag minimaal vloeroppervlak van 1.500 m²;
- Minimaal 20% van het kantooroppervlak in deel B is bestemd voor de paarse doelgroep;
- Binnen het Schiekadeblok zetten we in op nieuwe ruimte voor starters, incubators en internationale bedrijven met een optimale kennisuitwisseling. Bij voorkeur zijn verschillende doelgroepen in grootschalige werkgebouwen, waar functies en kennis worden gedeeld;
- Functies in de plint hebben een unieke, eigen en/of lokale identiteit, passend bij de huidige sfeer van het Schiekadeblok.





bovenbouw vanaf 70m

bovenbouw tot 70 meter:

Rotterdamse laag; wederopbouw

hoogte plint 9m





PROGRAMMA

Programmatische Identiteit

Op deze locatie in de stad komen twee belangrijke stedelijke identiteiten samen: het internationale en metropolitane en het rauwe en lokale. Binnen het Schiekadeblok ligt de kans om beide identiteiten te versterken en uitwisseling tussen beide te faciliteren: glocal en Mixone. Het is de gezamenlijke ambitie van de Vereniging RCD, participanten en de gemeente Rotterdam om hier een innovatie-ecosysteem te realiseren. In die ambitie versterken bedrijven elkaar en er is een breed pakket van ondersteunende diensten en voorzieningen aanwezig. Het nieuwe, diverse woonmilieu sluit aan bij deze identiteit van het Schiekadeblok en versterkt het levendige en unieke karakter. Behoud van het onderscheidende karakter, waar rauw en gepolijst naast elkaar bestaan is van belang om innovatieve bedrijven en hun werknemers aan te trekken en om de twee identiteiten te vervlechten. Het versterken van het innovatie-ecosysteem vertaalt zich in twee programmatische doelen:

- Het versterken van het hoogstedelijke, internationaal business district. Als entree van de binnenstad is Schiekadeblok een A-locatie voor topbedrijven, waar vooral kansen liggen aan de hoofdader Schiekade;
- Het creëren van een aantrekkelijk, levendig innovatie district door een optimale mix en ruimte voor uitwisseling en ontmoeting tussen verschillende gebruikers.



Menging door gehele gebied



Variatie aan programma en maat per straat

Dit is vertaald naar de ambitie van vergaande menging van functies in de gebouwen, met horeca en andere publiekstrekkingen in de plint met een grote diversiteit aan identiteiten. Voor het gehele gebied zijn deze programmatische uitgangspunten van toepassing om deze twee identiteiten te laten samensmelten tot één hoogstedelijke, levendige, aantrekkelijke en economisch succesvolle plek.

Ruimtelijke vertaling

De ambitie voor een divers en gemengd Schiekadeblok leidt niet automatisch tot uitwisseling, versterking en interactie tussen de verschillende gebruikers. De grote dichtheid aan diverse functies vraagt ook om een zorgvuldige en optimale inpassing. Zo kunnen hinder en overlast worden beperkt en uitwisseling en ontmoeting worden versterkt.

De plint

De uitwisseling van kennis door ontmoetingen en delen vraagt om verschillende programmatische en ruimtelijke condities die voornamelijk in de plinten van de gebouwen zijn georganiseerd. Diversiteit in type functies, diversiteit aan identiteiten en diversiteit aan het formaat van de units (S - XL) zijn daarvoor wenselijk. Plinten zijn altijd publiek geprogrammeerd met voorzieningen als horeca, cultuur, maatschappelijk, lobby's, werkateliers en detailhandel voor dag- en avondprogramming. Nachtprogramming is geclusterd.

De Rotterdamse Laag

Hier is ruimte voor grootschalige en flexibele ruimten om een innovatie-ecosysteem te realiseren, waar uitwisseling tussen de verschillende gebruikers door (toevallige) ontmoetingen worden gestimuleerd door middel van collectieve voorzieningen. De nadruk ligt op kantoren en publieke programma's, waaronder cultuur, onderwijs, hotel(s) en bijeenkomstfuncties. Tevens is er uitwisseling met gedeelde voorzieningen voor onder meer het woonprogramma (wasbar, werkcafé, etc.) en potentie voor duurzaam en geprogrammeerd gebruik van daken.

‘De beoogde woonsfeer in het blok is metropolitaan en dynamisch’

De opbouw

In de opbouw is ruimte voor de grotere programma's. Voldoende ruimte voor verschillende programma's is essentieel voor een succesvol, levendig en aantrekkelijk innovatie-ecosysteem. Middels hoogbouw is ruimte voor een aanzienlijk woningbouwprogramma, maar ook hoogwaardige kantoorruimte voor topbedrijven en andere verblijfsprogramma's, zoals hotels, shortstay etc. Deze programma's dragen eraan bij om het gehele gebied dynamisch, 24-uurs levendig en aantrekkelijk te maken en genereren draagvlak voor voorzieningen waar uitwisseling tussen de verschillende gebruikers door ontmoetingen wordt gestimuleerd door collectieve voorzieningen op strategische locaties in het gebouw, zoals daken, kruispunten en lobby's. Ook is hier ruimte voor cultuur, maatschappelijke voorzieningen en potentie voor duurzaam en slim gebruik van daken.

Wonen

Een van de beleidsdoelen van Rotterdam is het bouwen van 18.000 woningen op korte termijn. Het Schiekadeblok kan hieraan een bijdrage aan leveren. Voor het Schiekadeblok hebben we de ambitie een sterk stedelijk woonmilieu te realiseren waar ontmoeten centraal staat, passend binnen het concept van de Mixone voor RCD. Op deze dynamische plek, vlak bij het Centraal Station, en aan de rand van de binnenstad liggen veel kansen voor een aantrekkelijk en kwalitatief woonmilieu. Er zijn kansen om een groot aantal woningen in het gebied toe te voegen wat de leefbaarheid en levendigheid

sterk zal vergroten. Als er meer bewoners zijn zal ook de veiligheid op straat eveneens verbeteren.

De beoogde woonsfeer in het blok is metropolitaan en dynamisch. Verschillende doelgroepen zullen zich hier thuis voelen. Diversiteit en flexibiliteit in het woningaanbod zijn dan ook belangrijk, om te kunnen voldoen aan de verschillende, veranderende woonwensen. De rode leefstijl past hier goed; mensen met deze leefstijl wonen het liefst tussen mensen uit alle lagen van de bevolking en verschillende culturen. Zij vinden vrijheid, onafhankelijkheid, zelfontplooiing en genieten belangrijk. Zij voelen zich thuis op deze plek die een mix van functies biedt en ontmoetingen faciliteert tussen bewoners en bezoekers.

Woonprogramma is met name gesitueerd boven de Rotterdamse Laag, om zo een goede balans tussen rust en reuring in het gebied te verkrijgen. Gedeelde voorzieningen bevinden zich bij voorkeur wel in de Rotterdamse Laag.

Lobby's van de woongebouwen zijn ingericht voor meervoudige programmering (Hoogbouwvisie 2019) en zijn niet gesitueerd nabij de plinten met nachtprogrammering.

Woonmilieu

Het Schiekadeblok ligt volgens de indeling van de Gebiedsatlas op de rand van het hoogstedelijke woonmilieu van het RCD en tegen de dynamisch stedelijke stadsdriehoek aan. Het woonprogramma moet bekeken worden in groter verband met de



naastliggende gebieden Pompenburg en ZoHo. Schiekadeblok sluit aan op het hoogstedelijke van RCD; ZoHo op de achterliggende stadswijk en Pompenburg.

Doelgroepen en segmenten

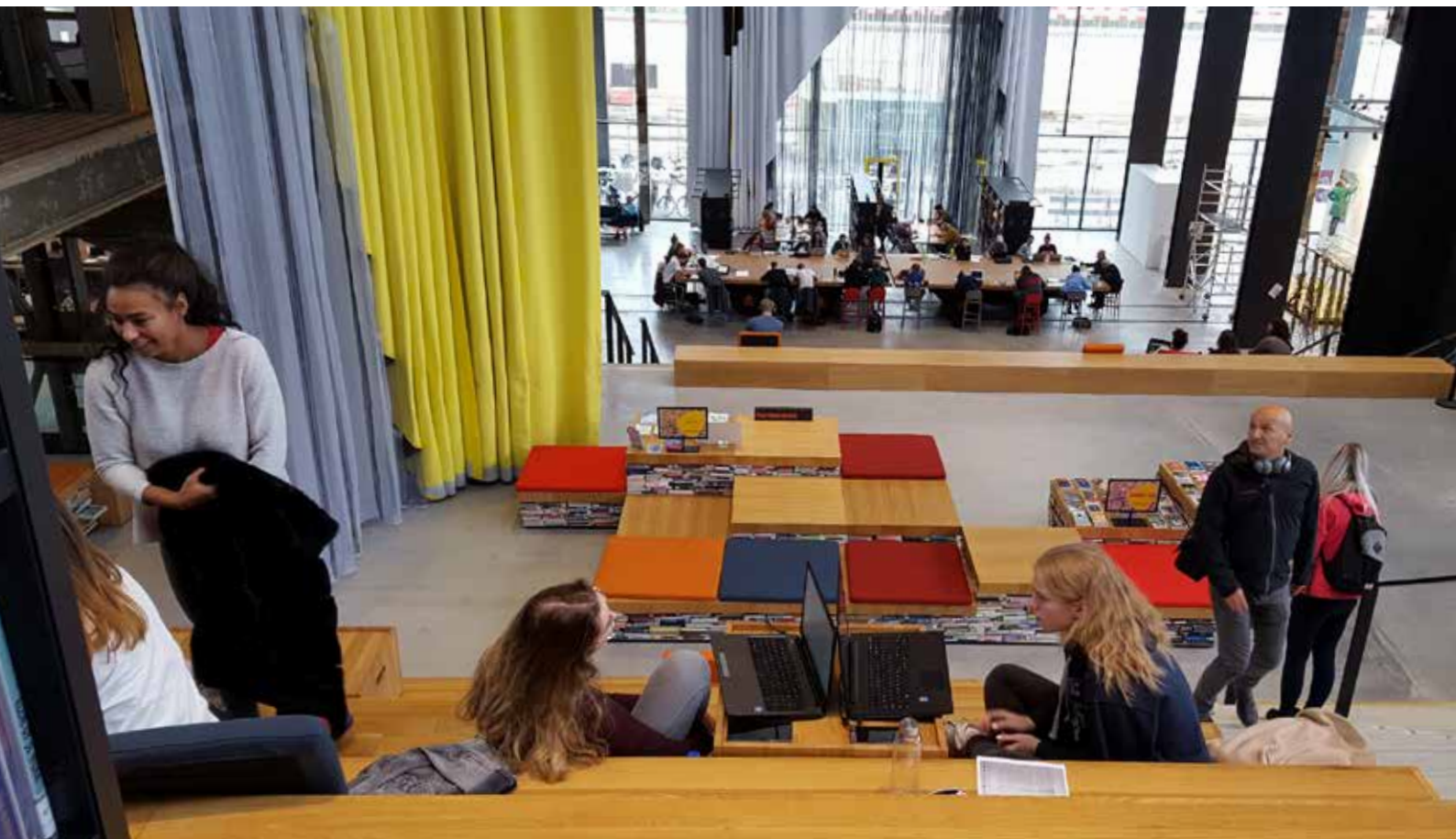
Hier wonen straks wereldburgers. (internationale) studenten, ondernemende starters, internationale kenniswerkers, expats, stedelijke stadskoppels en terugkerende empty-nesters op zoek naar avontuur. In het Schiekadeblok zien wij kansen voor alle prijssegmenten, wat aansluit op de ambitie voor diversiteit. Qua doelgroepen ligt de nadruk op jongeren en kleine huishoudens met een leeftijdsspreiding van 23-65 jaar. Maar ook ouderen en gezinnen die het woonmilieu waarderen zijn hier uiteraard denkbaar.

De programmaverdeling is als volgt:

- Minimaal 10% sociaal (minimaal 75 woningen)
- Minimaal 30% middensegment
- Overig woningbouwprogramma is vrije sector hoger en topsegment

‘Een woonmilieu waar ontmoeten centraal staat’





Woontypologieën

Gestapeld wonen is hier uiteraard de norm. Maar passend bij de creatieve rode leefstijl zijn verschillende woontypologieën kansrijk. Te denken valt aan co-living, waarbij voorzieningen gedeeld worden en de privé woonruimte kleiner is dan bij reguliere appartementen. Gedeelde voorzieningen variëren van wasmachines, fitnessruimte tot werkplekken en ontmoetingsruimten. Deze ruimten kunnen op verschillende plekken in hoogbouw gepositioneerd worden en ook zichtbaar zijn van buitenaf. Bewoners kunnen via deze gemeenschappelijke ruimten hun woning bereiken waardoor er veel interactie kan zijn. De beoogde doelgroep vraagt bijzondere appartementen met verschillende oppervlaktematen. Bijvoorbeeld kleine appartementen met extra plafondhoogte kunnen op creatieve manier ingericht worden met extra slaapverdieping. Ontwikkelaars wordt gevraagd hiervoor eigen ideeën te vormen. Om gebruikskwaliteit op de lange termijn te waarborgen dienen gebouwen een flexibel gebruik mogelijk te maken. Ze moeten zonder ingrijpende verbouwingen geschikt gemaakt kunnen worden voor een andere doelgroep of functie als de markt daarom vraagt. Vooral bij kleine woningen moet het casco zo uitgevoerd zijn dat samenvoeging van woningen gemakkelijk is.

Publiek programma

Het Schiekadeblok is nu al een plek voor creatieve en culturele functies. Deze rauwheid, vol contrasten willen we graag vasthouden. Hier zijn unieke functies gevestigd die het beeld bepalen en mensen trekken vanuit de hele stad. Deze aantrekkingskracht willen we behouden, want hier ontmoeten de corporate wereld en de startup, pak en spijkerbroek, elkaar. Maar het gaat niet alleen om het bedrijfsleven, maar ook om bewoners en culturele- en onderwijsinstellingen. Deze verbinding vertaalt zich naar plekken en gebouwen, waarbij de grenzen niet hard zijn, maar flexibel. Dit speelt op verschillende niveaus: gebouwen zijn met hun omgeving verbonden door aantrekkelijke plinten en een divers programma. Het gebied heeft een prettige buitenruimte die ook uitnodigt voor een

langer verblijf.

Door samen te werken en kennis te delen ontstaan er innovaties en nieuwe initiatieven. De publieke ruimte en de plinten vormen de plekken waar mensen elkaar ontmoeten en waar die kennis gedeeld kan worden. De gevraagde diversiteit aan functies vraagt om een mix van dure, middendure en goedkope huurprijzen voor plinten. Aan zowel de Schiestraat, Delftsestraat als de Delftsehof zijn levendige plinten altijd het uitgangspunt (binnenstad op ooghoogte).

Dag

De fiets met een lekke band wordt nog snel afgeleverd bij de mobility-shop, voordat met een verse kop koffie de dag begint op kantoor. In de middag kan er worden geluncht in de Delftsehof, en meteen een cadeau worden gekocht bij die lokale boekwinkel.

Avond

De overgang naar avond is in het Schiekadeblok nauwelijks te onderscheiden. De middagborrel gaat nog even door, maar ondertussen arriveren bezoekers voor de debataavond en de danstraining, welke vooraf nog snel eten bij het diverse aanbod aan restaurants.

Nacht

Op het poppodium treedt vanavond een nieuwe artiest op, terwijl elders in het gebied bewoners rustig kunnen slapen.

Cultuur

De identiteit van het gebied wordt versterkt door het beter etaleren van het culturele aanbod in de plinten. Instellingen, ateliers en maatschappelijke voorzieningen met een lokale focus geven het gebied



Bundelen versterkend programma



‘Kleinschalige plekken voor ontmoeten met een lunch of koffie’

smoel en hebben ook een betekenis voor het glocal district. Op deze prominente plek past ook een nieuw cultuurgebouw dat flexibel is in z'n gebruik en dat voor iedereen is, waar je even neer kunt strijken en waar grenzen tussen binnen en buiten vervagen. Dit publieke gebouw kan voor verschillende doelgroepen op verschillende tijden gebruikt worden.

Hotel

In het Schiekadeblok is het mogelijk hotels te ontwikkelen. Wij zien hier kansen voor een bijzonder hotelconcept met een creatieve invalshoek. Ook is een hotel, dat past op het business-profiel van het RCD, voorstelbaar. Het is wenselijk dat het hotel een interactie aangaat met de andere delen van het programma zodat er synergie ontstaat. Ook is flexibiliteit een belangrijk aandachtspunt. Mochten er in de toekomst minder kamers nodig zijn dan zou het wenselijk dat deze ruimtes getransformeerd kunnen worden voor andere functies.

Detailhandel

Commerciële plinten bieden ruimte voor een mix van kleinschalige detailhandel, kleinschalige bedrijven en vernieuwde concepten met een Rotterdamse en lokale identiteit. Tevens draagt het programma bij aan de levendigheid van het maaiveld in het gehele Schiekadeblok.

Horeca

Verspreid in het gebied zijn verschillende vormen van horeca mogelijk. Kleinschalige plekken voor ontmoeten met een lunch of koffie in de straten van het Schiekadeblok, waar ook gewerkt kan worden. Op

centrale verblijfsplekken is ruimte voor terrassen en restaurants voor de vrij-mi-bo of een diner.

Clubs

In het Schiekadeblok is nu een deel van het toonaangevende nachtleven van Rotterdam gevestigd: Perron, Reverse, Roodkapje, Annabel en voorheen BAR. Deze clubs trekken een groot, divers publiek uit Rotterdam en omstreken. De avond- en nachtprogrammering draagt bij aan het unieke karakter van het Schiekadeblok en is van betekenis voor het Rotterdamse uitgaansklimaat. Er kan mogelijk een klein deel van de clubs behouden blijven, maar dit vraagt om zorgvuldige ruimtelijke inpassing en aanpassing in de bedrijfsvoering. De woningbouw heeft wel tot gevolg dat we niet meer de huidige nachthoreca geheel zullen kunnen huisvesten.

Een club moet strategisch worden geplaatst, zodat er zo min mogelijk overlast is van geluid rondom de clubs en overlast van loopstromen naar en van het station. Uitgangen aan de Schiekade en Delftseplein hebben de voorkeur.

Kantoorprogramma

Het RCD heeft zich de afgelopen jaren sterk ontwikkeld, met onder meer een groei in het aantal banen en vestigingen van nieuwe bedrijven, zoals het Cambridge Innovation Centre. Ook is er geïnvesteerd in vastgoed door zowel nieuwbouw als grootschalige renovatie. Het gebied is een onderscheidende, experimentele omgeving en als centrale zakendistrict uniek in Nederland. De trend is dat de stedelijke kenniseconomie en productielocaties steeds



meer met elkaar verweven. Dit zijn stedelijke gebieden waar bedrijven, kennis-, cultuur- en onderwijsinstellingen samen met startups gevestigd zijn. Deze menging en verdichting leidt tot innovaties en kruisbestuiving.

Knooppunten van openbaar vervoer, zoals het Centraal Station, zijn optimale locaties voor deze stedelijke kenniseconomie. Het RCD heeft die aantrekkelijkheid die voor een deel in het rauwe, nuchtere Rotterdamse karakter zit, dat ook door het Schiekadeblok wordt uitgedragen. Het Schiekadeblok draagt bij aan de ambitie om het RCD meer de uitstraling te geven van een stadslaboratorium als voedingsbodem voor innovatie te laten fungeren. Momenteel is de grootste groei te zien bij kleinere bedrijven. In het Schiekadeblok willen we daar plek aan (blijven) geven, met de nadruk op de creatieve en culturele doelgroep. Er liggen ook kansen om ruimte beschikbaar te stellen voor nieuwbouw van hoogwaardige kantoren voor groeiende lokale ondernemingen en internationaal georiënteerde bedrijven van buiten de stad voor met name de creatieve industrie, financiële dienstverlening, ICT en leisure.

Om het gebied verder te ontwikkelen tot glocal district zetten we bij het Schiekadeblok in op de volgende doelgroepen:

1. Topsegment; hoogwaardig kantoor;

- Doelgroep: paarse corporate, (inter-)nationaal hoofdkantoor. Zichtlocatie aan spoor of Schiekade, iconische gebouw met eigen identiteit;
- Behoeftetotaal kantoorvolume: min. ca. 10.000m² en meer;
- Gebouwcriteria: vloeroppervlak: tenminste 1.500- 2.000 m², slim en duurzaam (nagenoeg energieneutraal), hoogwaardige afwerking, flexibele indeelbaarheid en afneembaarheid, diversiteit aan werkplekken;
- Huurprijs ca. € 250/m², prijspeil 2020.

2. Scale ups, small corporates

- Doelgroep: small corporates, onderwijs, etc. De gebruiker is zelf eigenaar of invloed op het ontwerp; eventueel in combinatie met start-up

faciliteiten;

- Gebouw criteria: Eigen naam op de gevel, flexibele indeling, totaal kantoorvolume per gebouw ca. 2500 – 5000 m²,
- Huurprijs ca. € 180/m², prijspeil 2020.

3. Co-working, innovatiemilieu

- Flexibel kantoorgebouwconcept voor start-ups en incubator;
- Veel mogelijkheden voor ontmoeting, diverse (gedeelde) faciliteiten, aanbod kantoor variërend van zzp tot mkb
- Huurprijs van € 80 tot € 150/m², prijspeil 2020.

Parkeren

De locatie is zo dicht bij het station gesitueerd dat een variant met weinig 'eigen' gebouwde parkeerplaatsen de ambitie is. In februari 2018 is het gemeentelijk parkeerbeleid herzien. De Beleidsregeling Parkeernormen auto en fiets Rotterdam is het actuele beleidskader voor de ontwikkeling. Op locaties met uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer kan volstaan worden met een beperkt aantal autoparkeerplaatsen en wordt het mogelijk om met behulp van een deelautosysteem, mobiliteitsdiensten en fietsparkeren minder parkeerplaatsen te maken. Daarnaast is er een verplichting voor fietsparkeren toegevoegd. Fietsenstallingen voor de voorzieningen, kantoren en woningen moeten laagdrempelig bereikbaar zijn en in pandig ingepast worden. Voor autoparkeren kan verkend worden of er mogelijkheden zijn om parkeren op afstand te realiseren in de nabijgelegen garages.

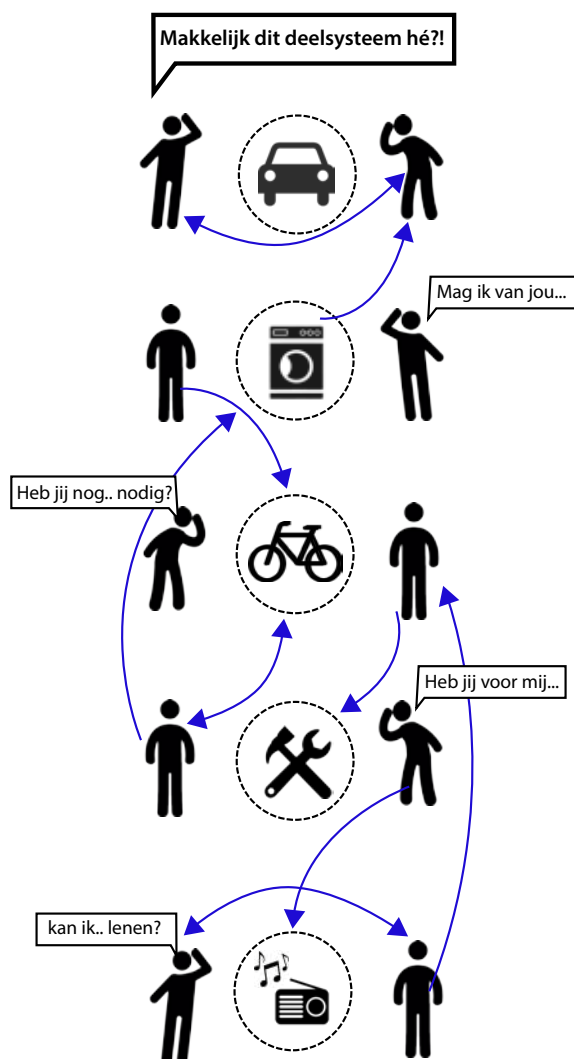


De spoorstrook

Op de spoorstrook rusten bestaande rechten om hier een parkeergarage te realiseren. De ambitie voor deze prominente plek aan de binnenhof ligt echter hoger dan dat. Een (tijdelijke) parkeergarage sluit deze NvU niet uit, omdat het een bestaand recht is.

Delen van voorzieningen

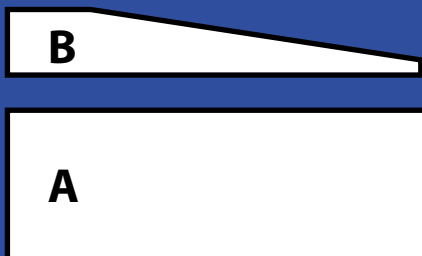
Met het oog op duurzaamheid, ontmoeting, kosten en efficiëntie moet nagedacht worden over voorzieningen die gedeeld zouden kunnen worden op de schaal van het gebouw, maar ook van het RCD als geheel. Er liggen kansen met betrekking tot het maken van een WKO koppeling, het EV-ready maken van parkeerplekken en de oprichting van een zogenaamd BTS-hotel (om de dekking van de mobiele netwerken in de gebouwen te verbeteren). Wellicht liggen er nog meer kansen om voorzieningen binnen het RCD te delen.



Randvoorwaarden programma

Wonen

- Het totale woonprogramma bedraagt minimaal 50% van het programma van deel A;
- Het woonmilieu is hoogstedelijk, onderscheidend en zet in op collectiviteit en het faciliteren van ontmoetingen. Bewoners kunnen gebruik maken van diverse collectieve functies die een aanvulling op de eigen woning zijn. Ontwikkelaars worden uitgedaagd hiervoor eigen ideeën te vormen;
- De ontwikkelaar gaat met een door de gemeente aangewezen preferred supplier van de sociale woningen in gesprek. Met deze partij wordt overlegd over de overige randvoorwaarden en het Programma van Eisen voor nieuwbouwappartementen en de turn-key-overeenkomst van de corporatie;
- Woningen kleiner dan 50 m² GBO zijn alleen in het sociale segment toegestaan voor jongeren en kleine huishoudens met lagere inkomens en onder de vastgestelde voorwaarden in het Kwaliteitsbeleid woningen – Onderdeel kleine woningen;
- Minimaal 10% sociale woningen realiseren waarvan minimaal 75 sociale huurwoningen voor een toegelaten instelling. De corporatie/toegelaten instelling moet zoveel mogelijk een eigen beheer- en onderhoudstrategie kunnen voeren;
- Minimaal 30% van het woonprogramma dient in het middensegment gerealiseerd te worden, conform de vastgestelde uitgangspunten in het Actieplan Middenhuur (2/3 huur, 1/3 koop). Deze woningen moeten een minimaal gemiddelde gebruiksoppervlakte van 50 m² hebben.
Woningen kleiner dan 50 m² GBO zijn in dit segment alleen toegestaan voor kleine huishoudens in de leeftijd 23-65 jaar en onder de vastgestelde voorwaarden in het Kwaliteitsbeleid woningen – Onderdeel kleine woningen;
- Het overige woonprogramma dient in het hoger en topsegment gerealiseerd te worden. Deze woningen dienen een minimale gemiddelde gebruiksoppervlakte van 85 m² te hebben en zijn nooit kleiner dan 70m²;
- De woningen dienen voldoende geïsoleerd te zijn tegen geluid in de levendige omgeving en spoorverkeer.



Publiek programma

- In het Schiekadeblok is grote diversiteit aan plintaanbod. Zowel voor wat betreft de grootte van de units (S - XL) als de huurprijs (ca. 4.000 m2 goedkope plinten (max € 100/m2) voor aantrekkelijke culturele/ maatschappelijke functies die het gebied versterken);
- Minimaal één gebouw met een publieke/culturele trekker in de plint realiseren, waar binnen en buiten vloeiend in elkaar overgaan;
- Minimaal 1000 m2 voor een club/poppodium (Annabel) met een zorgvuldige inpassing om de balans tussen rust en reuring te garanderen;
- Poppodium/club heeft een looproute naar het station/fietsparkeerplaats/garage die geen overlast veroorzaakt voor de nabij gelegen woonbebouwing;
- Enkele horecazaken mogelijk met een terrasvergunning tot maximaal 23 uur om de hinder voor woningbouw te beperken;
- Kleinschalige detailhandel sluit aan bij de identiteit van het Schiekadeblok en is geen concurrentie voor het kernwinkelgebied;
- Commercieel programma per unit in plinten: Het maximaal te huren/gebruiken vloeroppervlak per eindgebruiker is ca. 400 m². Grotere units zijn boven de plinten wel toegestaan.

Hotel

- Maximaal 1 hotel in deelgebied A en 1 hotel in deelgebied B.
- Het hotelconcept versterkt het creatieve innovatieve milieu (deel A) / business/shortstay (deel B) en de lobby draagt bij aan een levendige Mixone.

Aftrekposten uit de parkeernota

- 50 % aftrek voor ligging nabij Rotterdam Centraal Station;
- 20% aftrek voor deelauto's: als bij een woningontwikkeling in betaald parkeergebied structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's ter beschikking worden gesteld op geoormerkte deelautoparkeerplaatsen, wordt de autoparkeereis met maximaal 20% verlaagd in de verhouding van één autoparkeerplaats met deelauto in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen. De deelauto's mogen ook worden geplaatst in een nabijgelegen parkeervoorziening op geoormerkte deelautoparkeerplaatsen;
- 10% aftrek voor extra fietsparkeerplaatsen: als een ontwikkeling in betaald parkeergebied voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein, wordt de autoparkeereis met maximaal 10% verlaagd in de verhouding twee fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werkers, studenten);
- 20% MaaS: (Mobility as a Service): als bij een ontwikkeling in betaald parkeergebied gebied voor alle toekomstige gebruikers MaaS structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, beschikbaar wordt gesteld, wordt de autoparkeereis met maximaal 20% verlaagd.
- De bijzondere vrijstellingen mogen bij elkaar worden opgeteld.

Parkeren

- Fietsparkeren is een groot aandeel van de parkeeropgaaf, houdt hier rekening mee;
- De bestaande huurcontracten op de spoorstrook en de Delftsehof moeten worden gegarandeerd tot ze aflopen, met parkeerplaatsen elders in de omgeving. Inpassing van dit programma is afhankelijk van de overeenkomst met de verschillende partijen;
- Indien mogelijk kunnen de benodigde parkeerplaatsen ook gevonden worden in naastgelegen garages binnen een straal van 600 meter (voor bewoners) en 900 meter (voor werkenden/bezoekers);
- Parkeren dient inpandig/ondergronds, uit het zicht opgelost te worden;
- Bij het ontwerp van de parkeergarage wordt rekening gehouden met transformatie naar een andere functie.

3 Realiteit en Maakbaarheid

Bij de ontwikkeling en realisatie van het gebouw moet rekening worden gehouden met diverse technische randvoorwaarden die met name van belang zijn in de fase waarin de technische uitwerking van het gebouw plaatsvindt. Dit hoofdstuk benoemt de belangrijkste randvoorwaarden en beschrijft de stand van zaken op hoofdlijnen. Hieronder staan de technische randvoorwaarden (in willekeurige volgorde):

1. Geotechniek

Deze verantwoordelijkheid is geheel voor de projectontwikkelaar.

2. Grondwater

Alle onttrekkingen (positief en negatief) van grondwater moeten aan de vigerende regels voldoen, inclusief de verplichte meldingen en vergunningen. Bij de bouw moeten diverse peilbuizen worden geplaatst en waargenomen om de grondwaterstand in de diverse watervoerende pakketten te monitoren. Er zal moeten worden aangetoond dat de werkzaamheden (en de eindsituatie) schadevrij voor de omgeving kunnen worden uitgevoerd.

3. Obstakels in de ondergrond

De projectontwikkelaar dient in het gemeentelijke archief onderzoek uit te voeren naar obstakels in de ondergrond. Dit onderzoek zal nog verder uitgebreid worden met archiefgegevens over de omliggende grondeigenaren. De gevolgen hiervan zijn een verantwoordelijkheid voor de projectontwikkelaar.

4. Kabels en leidingen

De inventarisatie van aanwezige kabels en leidingen moet worden afgerond. Momenteel is er via bureau onderzoek de tekening Schiekadeblok Kabels en Leidingen d.d. 29-04-2019. Op basis van de voetprint van de bouwontwikkeling zal via proefsleuven beoordeeld moeten worden of het bouwplan mogelijk is met of zonder het verleggen van kabels en of leidingen. Er dienen 2 beoordelingen gemaakt te worden; in de bouwfase en tijdens de eind fase.

Het overleg met de gebruikers van deze ondergrondse kabels en leidingen en het

organiseren van het verleggen daarvan, vindt plaats door de projectontwikkelaar. De doorlooptijd van de voorbereiding en de uitvoering van de werkzaamheden bedraagt normaal gesproken circa 2 jaar. Voorts verdient de aansluiting van de nieuwbouw op alle nutsvoorzieningen aandacht en daarmee de vraag of de huidige capaciteit daarvan dan toereikend is.

5. Overige aandachtspunten

Overige aandachtspunten die de gemeente nog in onderzoek heeft en nader uitgewerkt dienen te worden:

5a. Bodem, archeologie, NGE

Door de projectontwikkelaar dient onderzoek te worden gedaan naar mogelijke bodemverontreinigingen, archeologie en niet-gesprongen explosieven (NGE).

5b. Trillingen

In de bouwfase zal zoveel mogelijk trillingvrij gewerkt moeten worden. Er mogen voor de bouw en de omgeving en omliggende panden geen nadelige gevolgen ontstaan.

Het beperken van de invloed van trillingen van trein en tram op het gebouw in de gebruiksfase vraagt aandacht. In de bouwfase zal zoveel mogelijk trillingsvrij gewerkt moeten worden.

5c. Programma van eisen monitoring

De projectontwikkelaar stelt een 'Programma van eisen monitoring' op. Het bevat signalerings- en interventiewaarden voor grootheden die gedurende bouw bewaakt (gemonitord) moeten worden: zakkingen en verplaatsingen van objecten, het maaiveld in de (onmiddellijke) omgeving en van de bouwput, grondwaterstanden, geluidsniveaus, trillingsniveaus, e.d.

6. Fasering

Elke fase levert een afgerond, zelfstandig goed functionerend geheel op.

Aandachtspunten zijn:

- Bereikbaarheid Schiestraat;
- Bereikbaarheid blusput van het spooreplacement;
- Brandveiligheidsvoorschriften trafostation.

7. Comfort

Geluid, wind, veiligheid en duurzaamheid zijn aspecten die impact zullen hebben op de verschijningsvorm van de gebouwen. Door in een vroeg stadium na te denken over een goede integratie van de maatregelen in de gevel en ze in te zetten als ontwerpmiddel kan het gebouw aan kracht winnen.

Een luifel is een belangrijk instrument om de wind te breken en biedt beschutting, maar vormt ook een architectonisch verbindend element. Dit moet op logische wijze in het gebouw worden ingepast.

8. Geluid

Uit de geluidsrapportage blijkt dat aan de wettelijke eisen voldaan kan worden. Wel wordt de voorkeurswaarde op sommige geveldelen overschreden, vooral door spoorweglawaai. Daar zijn dan maatregelen als geluidsisolatie nodig. In de bouwfase worden eisen gesteld aan het geluidsniveau van de bouwactiviteiten.

9. Externe Veiligheid/Calamiteiten

Door het centrum van Rotterdam vindt vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor plaats in ketelwagons op het traject Rotterdam-Zuid – Gouda v.v. De stoffen kunnen brandbaar, explosief of toxisch zijn. In wet-, regelgeving en beleid (Rijk, Provincie Zuid-Holland en Rotterdam) zijn voor externe veiligheid eisen gesteld aan zowel de vervoerskant van dit risico als aan de kant van de ontvanger (de ruimtelijke omgeving). De norm (streefwaarde) voor het groepsrisico speelt een rol bij de bestuurlijke verantwoording van dit groepsrisico. Hierbij wordt ook gekeken naar de zelfredzaamheid

van de aanwezige personen in de toren en naar de aanwezigheid en de bereikbaarheid van voorzieningen (bluswater e.a.) voor de hulpdiensten.

Volgens Rotterdams beleid mogen er geen nieuwe functies voor beperkt redzame personen (peuterspeelzaal, kinderopvang etc.) gemaakt worden binnen 140 meter van de rand van het buitenste spoor. Dat is hier aan de orde. De positiebepaling van vluchtgangen en uitgangen naar de straat (de van het spoor afgekeerde zijde) en de capaciteit van de nooduitgangen zijn belangrijk en vereisen instemming van de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond. De verblijfsruimten in de gebouwen moeten afsluitbaar ('gasdicht') zijn voor toxische wolken: ramen en deuren dicht, mechanische ventilatiesystemen moeten snel, gemakkelijk en op afstand uit te schakelen zijn. De zone van 30 meter langs de buitenzijde van het buitenste spoor door het centrum van Rotterdam is in de Regeling Basisnet aangeduid als plasbrandaandachtsgebied (PAG). In de praktijk komen deze artikelen van het Bouwbesluit neer op het treffen van extra brandwerende voorzieningen aan de gevels die naar het spoor gekeerd zijn. Volgens de Veiligheidsregio moeten dergelijke voorzieningen worden aangebracht tot 30 meter hoogte.

Actueel is verder het dringende verzoek van de provincie Zuid-Holland om scherfwerend glas toe te passen in verband met het ongevalsscenario 'explosie'. Daarmee loopt de provincie enigszins vooruit op de nieuwe Omgevingswet (onderdeel Omgevingsveiligheid). In de fase van de technische uitwerking dient ook aandacht te zijn voor het voorkomen en optreden van calamiteiten in de



gebouwen aan het spoor. Het gaat hierbij om de veiligheid van het object in het geval van brand of een explosie, met name ook in de logistieke toegang voor NS op het maaiveldniveau. Bij dit onderwerp hoort ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten in de gebruiksfase en het aanwijzen van opstelplaatsen (met name voor brandweer). Hierover zal op dat moment overleg met de Veiligheidsregio plaats moeten vinden.

Prorail onderzoekt de mogelijkheid voor een calamiteitenroute langs de 'wokkel'. Over de inpassing hiervan moeten Prorail/de gemeente/ontwikkelaar in gesprek.

10. Bouwlogistiek en werkterrein

Vanzelfsprekend is in het gebied ruimte nodig voor de uitvoering: denk aan locaties voor kranen, opstelruimte, keetruimte, etc. De bouwlocatie dient te worden afgescheiden met een houten schutting voorzien van een printopdruk in de stijl van "Rotterdam Make It Happen" (of de dan geldende campagne). Het laden en lossen van materiaal en materieel dient te geschieden op de bouwplaats.

Indien de ruimte die aansluit op de eigenlijke bouwlocatie te beperkt is, zullen bufferlocaties in de buurt beschikbaar moeten zijn voor de aanvoer van bouw materiaal en -materieel. Het verwerven van die tijdelijke locaties is aan de aannemer/ontwikkelaar.

Ook de stikstofdepositie tijdens de bouwfase is een aandachtspunt.

11. Bouwveiligheid

Primair is de aannemer verantwoordelijk voor de bouwveiligheid. Door middel van een

bouwveiligheidsplan (dat toe ziet op de veiligheid van de omgeving, 'buiten de hekken'), moet hij aantonen dat de bouwveiligheid geborgd is (toets gemeente).

De aannemer dient bij het indienen van de VGW (Vergunning Gebruik Weg) een BLVC-plan in te vullen waarin de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie worden beschreven. Voor hijswerkzaamheden zijn de Aboma-regels voor hijsen in de bebouwde omgeving van toepassing. Met het oog op de veiligheid en de logistiek van de aannemer dient overleg met de gemeente en belanghebbenden in de omgeving plaats te vinden over de loopstromen en het verleggen daarvan. Ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten tijdens de bouwfase hoort hierbij en moet geborgd zijn.

12. Nutsvoorzieningen

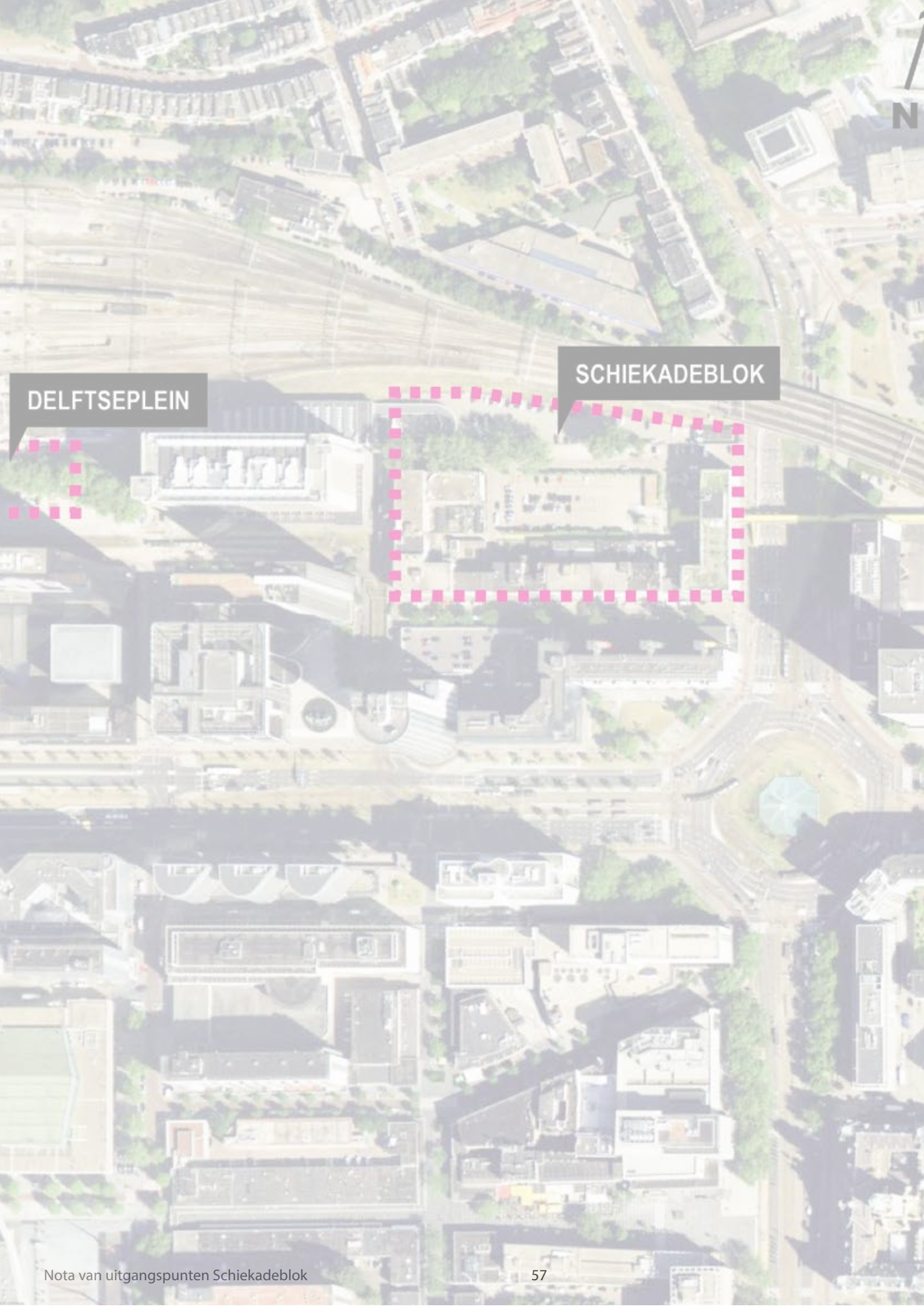
De nutsvoorzieningen moeten op een goede ruimtelijke manier worden ingepast, in pandig waar mogelijk.

Stedin bijvoorbeeld heeft een toolkit opgesteld voor de distributiestations. Per 200 woningen moet een distributiestation gerealiseerd worden. Met de verschillende nutsbedrijven moet vroegtijdig in overleg getreden worden om de ruimteclaim inzichtelijk te krijgen en een goede ruimtelijke oplossing te kunnen garanderen.

13. Antiterreurmaatregelen

In een vroegtijdig stadium moet met nagedacht worden over een veilig plan, met name de plekken waar veel mensen samenkomen. Dit moet met de Directie Veiligheid besproken worden.





DELFTSEPLEIN

SCHIEKADEBLOK



www.rotterdam-centraldistrict.nl
www.rotterdam.nl/rcd

©2017 Google