

1. Titel project

Bestemmingsplan Schiekadeblok

2. Indiener

College van B&W van de Gemeente Rotterdam

Contactpersonen:

M. Zee (Jurist BWT) – T: 06-48458953 | M: m.zee1@rotterdam.nl

M. Craenen (Planoloog BWT) – T: 06-10407388 | M: m.craenen@rotterdam.nl

A. Lushtaku-Smedts (Projectmanager) – T: 06-20199612 | M: ajsm.lushtakusmedts@rotterdam.nl

M. el Azouti (Projectsecretaris) – T: 06-48434003 | M: m.elazouti@rotterdam.nl

3. Projectbeschrijving (korte beschrijving doel, locatie, betrokken partijen etc.)

Het Schiekadeblok is een uniek gebied in Rotterdam. De gemeente heeft een groot deel van het gebied in zijn bezit. Mede hierdoor heeft het gebied een rauw karakter ontwikkeld tezamen met een waardevol creatief milieu. Het unieke karakter, het creatieve milieu en vooral ook de nabijheid van het CS Rotterdam maakt dit gebied een zeer aantrekkelijk ontwikkelgebied.

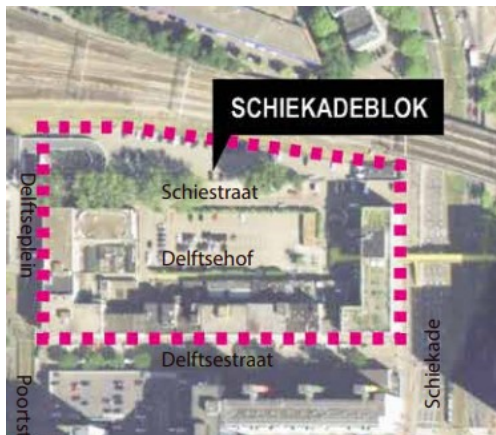
Het doel van deze gebiedsontwikkeling is het realiseren van een integraal plan met een levendig, intensief bebouwd gemixt stuk stad waar het huidige unieke rauwe karakter qua programmering en openbare ruimte nog onderdeel van is en verschillende groepen (bewoners, ondernemers, bezoekers) elkaar versterken.

Op 18 januari 2022 heeft het college van B&W het [stedenbouwkundig plan](#) vastgesteld. Dit is een uitwerking van het stedenbouwkundig [model 2a](#) en [Nota van uitgangspunten](#) welke op 28 mei 2020 door de gemeenteraad zijn vastgesteld.

Op dit moment is er geen bestemmingsplan voor het gebied. Wel is er in 2011 een structuurvisie vastgesteld voor het Rotterdam Central District, waarin het Schiekadeblok is gelegen. In het bestemmingsplan wil de gemeente de planologische mogelijkheden vastleggen, hieronder de belangrijkste onderdelen.

- **Wonen** De twee (woon)torens zijn maximaal 200 meter en 75 meter hoog. De hoogste toren (Schieblocktoren) komt naast het wederopbouwband "Schieblock". Dit Schieblock kan hierdoor grotendeels worden behouden. De lagere toren (Perrontoren) komt ter plaatse van het te slopen Perronband. De locatie en massa van de torens zijn geoptimaliseerd na onderzoeken naar bezonning en windklimaat. Het plan bevat circa 576 woningen met een mix van 75 sociale huurwoningen (13%), 171 middeldure huur- en koopwoningen en 330 woningen in het hoge segment.
- **Kantoren** Tussen het spoor en de Schiestraat (de spoorstrook) komt een kantoorprogramma in het topsegment. Vanwege bezonning en ruimtelijke kwaliteit toont dit als vier gebouwen met verspringingen in hoogte. Het voorkomt dat het gebouw wordt ervaren als een lange wand. In de bestaande (wederopbouw)panden aan de Delftsestraat en in het Schieblock richt de kantorenmix zich op de creatieve doelgroep.
- **Bestaande panden** De karakteristieke wederopbouwbanden aan de Delftsestraat en het Schieblock blijven in het plan zoveel mogelijk behouden en worden in ere herstellen. De panden worden gerenoveerd en getransformeerd met de mogelijkheid tot uitbouwen en optoppen. Het ecosysteem van creatieven en innovators wordt behouden.
- **Levendige centraal hof** Bestaande bouw en nieuwbouw vormen samen een blok rondom de te creëren groene ontmoetingsplaats Delftsehof. In de plint van de omringende gebouwen is ruimte voor dag-, nacht- en avondhoreca met terrassen. Onder het hof en onder de spoorstrook bevindt zich een parkeergarage. Dwars door het gebied en door het Schieblock is ruimte voor de zogenoemde (nieuwe) Luchtsingel, een route vanuit de Hofbogen richting Centraal Station. Geïntegreerd in het Schieblock en de Schieblocktoren komt een 35 meter brede lounge trap aan de Delftsehof te staan.
- **Verkeer** De nieuwe Schiestraat wordt autoluw omdat op straat geen parkeerplaatsen zijn en de ingang van de garage aan de rand ligt. Langs de Schiekade, oostelijk van het Schieblock, zal de hoger gelegen

openbare ruimte van de Schiekade worden verbreed. Hierdoor kan het bevoorradingsverkeer voor het Schiekadeblok veilig gescheiden worden van de drukke stedelijke fietsverbinding over de Schiekade.



4. Hoe draagt het project bij aan de versterking van de economische structuur?

Toevoeging van kantoorruimte in het hoogste segment.

Op de spoorstrook zal ruimte geboden worden voor de ontwikkeling van kantoren in het topsegment waarmee Rotterdam internationale bedrijven aantrekt.

Creatieve HUB (voor starters)

In de bestaande panden aan de Delftsestraat en het Schieblock richt de kantorenmix zich op een creatieve en innovatieve doelgroep en vooral ook op startende creatieve ondernemingen samen met het behoud van een deel van de al aanwezige niet commerciële creatieve ondernemingen. Hiertoe zal 1/3 van de huur laag blijven.

Aantrekken van Early Adaptors

Volgens een rapport in opdracht van de gemeente uitgevoerd door Rebel Group, biedt het huidige ecosysteem van creatieve ondernemers kansen om een in Rotterdam nog ontbrekende groep ondernemers aan te trekken genaamd de early adaptors. Bij de renovatie en transformatie van het Schieblock wordt specifiek aandacht besteed aan deze doelgroep. Bij een toekomstige verkoop van dit gemeentelijke pand worden hiertoe ook verplichtingen doorgelegd.

West- Oostverbinding CS. Luchtsingelroute

De voetgangersroute, die over de Delftsehof loopt, verbindt diverse interessante ontmoetingsplekken tussen het Centraal Station en het toekomstige dakpark op de Hofbogen en het Zomerhofkwartier (ZoHo). De route zal aantrekkelijk gemaakt worden door zogenaamde mixone functies op te nemen in het bestemmingsplan. Dit zijn functies die de openbare ruimte verbinden met de eerste lagen van het gebouw (de plint) waarbij binnen en buiten vloeiend in elkaar overgaan.

Activeren van de Delftsehof

Op dit moment bestaat een groot deel van de Delftsehof uit parkeerplaatsen en kijkt men tegen de achterkanten van panden aan. De bestaande panden aan de Delftsestraat krijgen twee voorkanten (gemeentelijke panden worden te zijner tijd verkocht met transformatieplicht) en de Delftsehof zal getransformeerd worden tot een aantrekkelijke openbare ontmoetingsruimte met groen. Hiermee beoogt de gemeente de Delftsehof te activeren voor economische activiteiten, denk daarbij aan horeca en terrassen, maar ook cultuur gerelateerde ondernemingen.

5. Hoe draagt het project bij aan innovatieve ontwikkelingen?

Het ecosysteem

De aanwezigheid van het creatieve milieu en het handhaven en beschermen hiervan draagt op zichzelf bij aan innovatie. Het Schiekadeblok is een plek waar talentvolle creatieve ondernemers, culturele ondernemers samenwerken en waar kruisbestuiving en synergie tot innovatie kunnen leiden.

De creatieve sector is aanjager van innovatie in andere sectoren (Bron: De economische en maatschappelijke waarde van de creatieve zakelijke dienstverlening voor Nederland (TNO, september 2017). Daarnaast levert deze sector creatieve oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen op bijvoorbeeld gebieden als zorg, veiligheid en energievoorziening. Creatieve bedrijven ontwikkelen vernieuwende ideeën, producten, diensten, systemen, strategieën en werkwijzen. De partijen vormen samen een ecosysteem dat waardevol is voor Rotterdam. Een ecosysteem waar ideeën ontstaan en uitgroeien tot grotere ondernemingen.

Aantrekken en verbinden

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. Het is de gezamenlijke ambitie van de Vereniging RCD, ondernemersvereniging District East, 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 te realiseren woonmilieu en de high end kantoren versterken de mix en sluiten aan bij deze identiteit van het Schiekadeblok en versterkt het levendige en unieke karakter. Het versterken van het innovatie-ecosysteem vertaalt zich in twee programmatische doelen:

- Het versterken van het hoogstedelijke, internationale business district. Als entree van de binnenstad is Schiekadeblok een A-locatie voor topbedrijven;
- Het creëren van een aantrekkelijk, levendig innovatiedistrict door een optimale mix en ruimte voor uitwisseling en ontmoeting tussen verschillende gebruikers.

Synergie door innovatieve district

Ontmoeting en samenwerking wordt binnen het Rotterdam Central District (RCD) al aangemoedigd door o.a. de Cambridge Innovation Centre (CIC) in het Groot Handelsgebouw. In de nabije toekomst zal ook Tree House (lopende ontwikkeling op het Delftseplein) deze functie vervullen door Co-working op te nemen in het programma, een mixone plint en ook is ruimte gereserveerd voor “De Dépendance”, een organisatie die het publieke debat aanjaagt en een platform is voor de cultuur van de stad. De verschillende innovatieve initiatieven waar het Schiekadeblok deel van zal uitmaken zullen elkaar in de toekomst versterken. Vanwege de uitstekende bereikbaarheid en de beschikbare ontwikkelruimte heeft het RCD en meer specifiek het Schiekadeblok, een unieke startpositie om uit te groeien tot een innovatiedistrict van internationale betekenis.

6. Hoe draagt het project bij aan duurzaamheid?

Gedeelde voorzieningen

Met het oog op duurzaamheid, ontmoeting, kosten en efficiëntie wordt nagedacht 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, deelauto's en de oprichting van een zogenaamd BTS-hotel (om de dekking van de mobiele netwerken in de gebouwen te verbeteren).

Resilience en flexibiliteit

In de Nota van Uitgangspunten zijn regels opgenomen m.b.t. het toekomst bestendig maken van gebouwen. De (gedeeltelijke) transformatie van de wederopbouwpannen om deze weer geschikt te zijn voor de toekomst is een voorbeeld.

Stimuleren OV

Het toevoegen van woon- en werkprogramma zo dicht bij het spoor en de metro is op zichzelf al duurzaam. Dit valt onder de noemer mobiliteitstransitie. Voor de nieuwe bewoners en werknemers in het Schiekadeblok wordt het gebruik van OV-diensten laagdrempelig. Het gebied zal weinig autoparkeerplaatsen krijgen en tegelijkertijd een alternatief mobiliteitsaanbod en veel fietsparkeerplaatsen.

Klimaatadaptatie

De ontwikkeling van het op dit moment vrijwel volledig verharde gebied, biedt een kans om verharding te verminderen en daarmee een positief effect te realiseren op het gebied van klimaatadaptatie. Het klimaat verandert. Steeds heviger buien en langdurige hitte wisselen elkaar af. Dit project kan hierin helpen door allerlei voorzieningen aan te brengen. Er komt een groene hof en een groen dakenlandschap. Deze voorzieningen kunnen het rioolstelsel ontlasten door water op te nemen en tegelijkertijd water afstaan als er drogere periodes aanbreken.

Energietransitie

Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat aanvragen van de omgevingsvergunning vanaf 1 januari 2021 moeten voldoen aan de eisen voor bijna energieneutrale gebouwen (BENG). Ook zal alle nieuwbouw gasloos worden uitgevoerd.

7. Tegen welke wettelijke grens loopt het project aan en wat zou aan wetten/regels moeten veranderen?

In aanloop naar de inwerkingtreding van de Omgevingswet is in de Crisis- en herstelwet de mogelijkheid opgenomen voor gemeenten om te experimenteren met het zogenoemde 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte'. Gemeenten die zich hebben aangemeld voor dit experiment kunnen op basis van artikel 7c Chw (tijdelijk) op onderdelen afwijken van wet- en regelgeving waardoor alvast kan worden geanticipeerd op de mogelijkheden die de Omgevingswet zal gaan bieden. Graag willen we gebruik maken van de volgende mogelijkheden.

Exploitatieplan later en gefaseerd opstellen

Volgens artikel 6.12 lid 1 Wro moet een exploitatieplan zijn vastgesteld op het moment dat een bestemmingsplan is vastgesteld. Artikel 7c lid 10 Chw maakt het mogelijk om een exploitatieplan vast te stellen nadat een bestemmingsplan is vastgesteld. Dit gebeurt dan op het moment dat er een omgevingsvergunning wordt verstrekt. Alleen voor het gedeelte waar een omgevingsvergunning wordt aangevraagd dient dan een exploitatieplan opgesteld te worden.

We hebben hier te maken met een integrale gebiedsontwikkeling. Er worden kaders geschetst in het bestemmingsplan maar tegelijkertijd wordt er binnen deze kaders zo veel mogelijk ruimte geboden aan de markt. De gemeente heeft een groot deel van de gronden in het gebied in haar bezit. Maar ongeveer eenderde (nog) niet. De gronden waarover de gemeente wel beschikking heeft zullen te zijner tijd worden verkocht voor de ontwikkeling van nieuwbouw of opnieuw worden ingericht als openbare ruimte. De gebiedsontwikkeling zal gefaseerd tot ontwikkeling komen. Deze aspecten maken dat het op voorhand niet bekend is op welke wijze en wie het gebied gaat ontwikkelen. Bij gebrek aan deze informatie is het vrijwel onmogelijk om nu een gedetailleerd exploitatieplan op te stellen. Veel logischer is het om voor dit bestemmingsplan een globaal kostenverhaal op te stellen en middels bijvoorbeeld een anterieure overeenkomst tot afspraken te komen met partijen. Een bijkomend voordeel is dat een proceduretijd wordt gewonnen en dat de kosten die met een (gedetailleerd) exploitatieplan zijn gemoeid worden uitgesteld.

Planperiode van 20 jaar

De wettelijk vastgestelde plantermijn van 10 jaar vormt voor het bestemmingsplan Schiekadeblok een belemmering. Een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte kent echter een looptijd van 20 jaar.

De gebiedsontwikkeling Schiekadeblok betreft een zeer complex plan met veel stakeholders en zwaarwegende belangen. Zo is voor de integrale ontwikkeling van het plan de Spoorstrook (gronden direct langs het spoor) benodigd welke in eigendom is van een derde partij. Dit gedeelte van de ontwikkeling heeft een afhankelijkheid met de bouw van twee woontorens. De op de Spoorzone voorziene kantoren dragen bij aan de beperking van de geluidsbelasting zodat de geluidbelasting daalt tot onder de maximaal toegestane geluidbelasting op een deel van de geplande woningen. De kantoren die kwalificeren als niet-geluidgevoelige functies vormen een geluidsbarrière wat maakt dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat valt te bereiken in het Schiekadeblok. Ook bevat het plan een ondergrondse parkeergarage met één entree op de Spoorstrook en wordt gesitueerd onder het toekomstige groene plein.

Ervaring met bouwen naast het spoor leert ons dat uitwerking van benodigde engineering en komen tot afspraken met ProRail een zorgvuldig proces vereist en dat onder andere rekening moet worden gehouden met treinvrije periodes. Dit vertaalt zich in relatief lange doorlooptijden. Op dit moment kent de planning m.b.t. het verwerven en realiseren van de spoorstrook de nodige onzekerheden.

Het Schiekadeblok zal gefaseerd worden ontwikkeld. De fasering bestaat voor nu uit:

- Herontwikkeling van het bestaande vastgoed Delftsestraat West
- Herontwikkeling van het bestaande vastgoed Schieblock
- Bouw van de ondergrondse parkeergarage
- Bebouwing van de Spoorstrook
- Bouw van de Schieblocktoren
- Bouw van de Perrontoren

De gebiedsontwikkeling is complex en er kan niet aannemelijk gemaakt worden dat het plan binnen 10 jaar gerealiseerd kan worden.

8. Tijdsplanning (start/einde)?

Start – november 2022

Einde – 2034 (meest gunstige scenario)

Einde – 2036 (minst gunstige scenario)

Bestemmingsplan

In maart/april 2022 zal het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gaan

In november/december 2022 wordt het bestemmingsplan vastgesteld

Delftsestraat West

Vanaf november 2022 (bestemmingsplan vastgesteld) kan het bestaande gemeentelijke vastgoed verkocht worden. De verkoop (onder opschortende voorwaarde van vaststelling van het bestemmingsplan) van Delftsestraat West wordt op dit moment voorbereid. Naar verwachting zal de Delftsestraat West opgeleverd worden eind 2023.

Schieblock

Naar verwachting zal in 2024 worden gestart met de renovatie en verbouwing van het gemeentelijke vastgoed en zal het plan in 2025 worden opgeleverd.

Delftsestraat overig

De overige delen van de Delftsestraat zijn voornamelijk in het bezit bij derde partijen. Hierop rust een Wet Voorkeursrecht.

Nieuwbouw

De nieuwbouw is opgedeeld in vier fases: Spoorstrook (incl. entree parkeergarage), Schieblocktoren, parkeergarage en Perrontoren. Op dit moment wordt uitgegaan van start tender fase 1 (Spoorstrook) in februari 2023 en een start van de bouw in februari 2025. De laatste fase zal naar verwachting opgeleverd worden in 2034. Omdat de Spoorstrook niet in het bezit is van de gemeente is het mogelijk dat deze fase later start i.v.m. onderhandelingen met de huidige eigenaar. In het meest ongunstige geval wordt uitgegaan van start tender in december 2025 (na onteigening). In dat geval wordt de oplevering van de laatste fase verwacht in 2036.