

WEENABOULEVARD

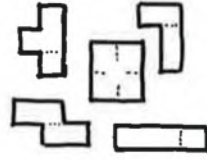
Augustus 2013



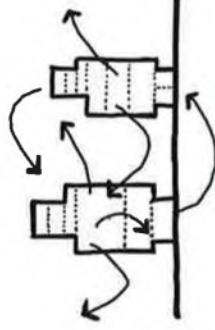
Ruimte voor persoonlijke ontwikkeling



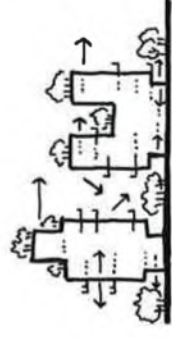
Sterk GRID voor flexibele invulling



Niche-Markt Stedebouw



Mixed-Use = Gebiedssynergie



De stad als 3D (natuur) beleving



De stad is ALTIJD 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

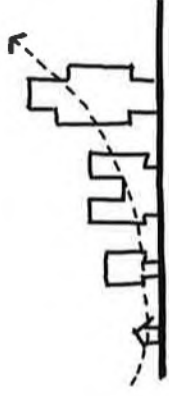
Postbus 6575

3002 AN Rotterdam

Website www.rotterdam.nl

VISIE WEENABOULEVARD: EEN STUK STAD MAKEN

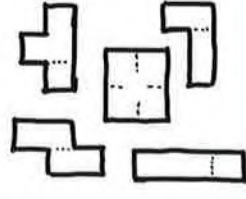
- Goede integratie met het bestaand stedelijk weefsel en netwerk
- Functiemix op gebouw en gebiedsniveau; van wonen tot kantoren en van starter tot multinational
- De stad als 3D beleving: publieke functies op meerdere niveaus en voldoende gebouw gebonden buitenruimtes
- Een levendige binnenstraat voor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



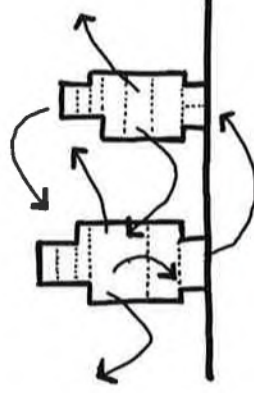
Ruimte voor persoonlijke ontwikkeling



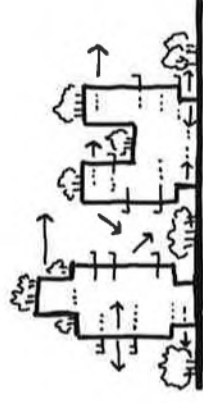
Sterk GRID voor flexibele invulling



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

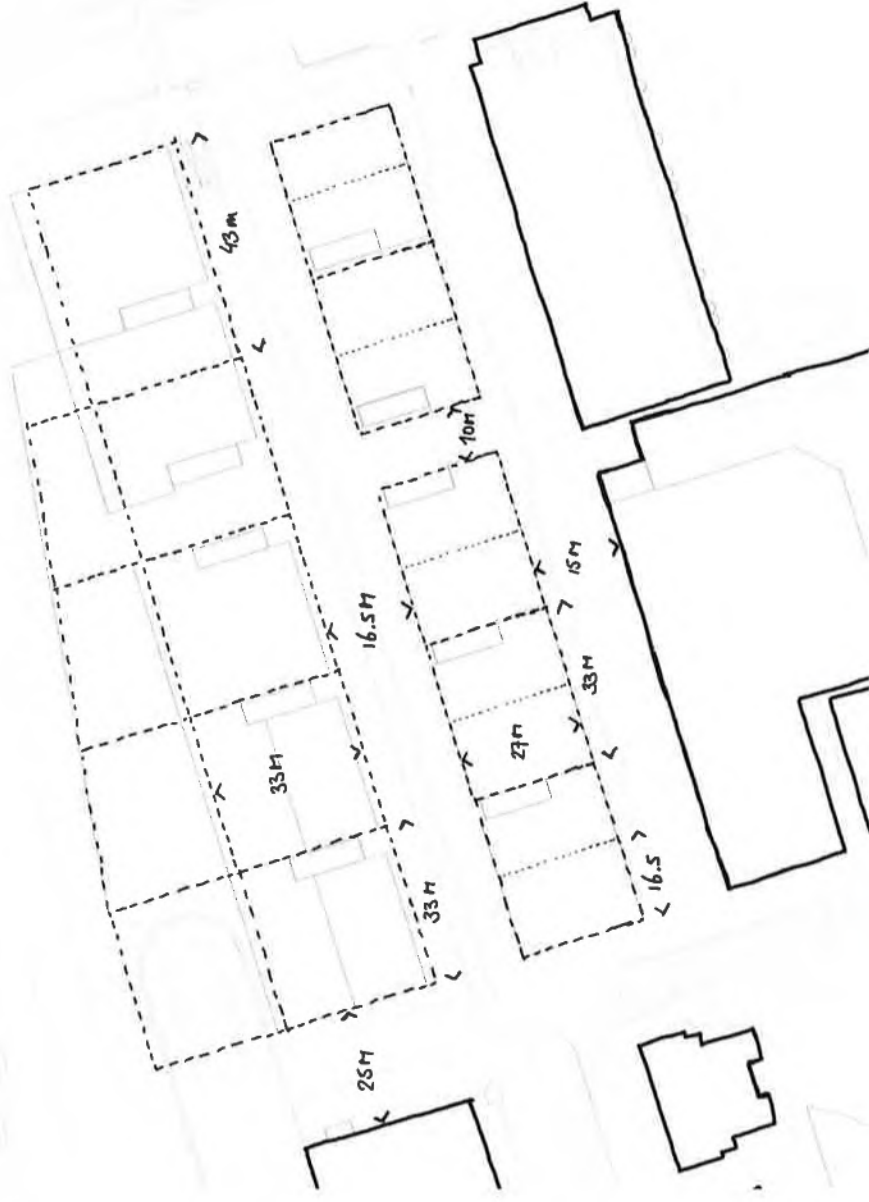
- Basismaat voor percelen waarbinnen verschillende uitgifte grenzen mogelijk zijn.
- Nieuwe tussenstraat naar Delftsestraat om deze te activeren vanuit overlopend gebruik uit Passage en meer lichtval en breking in het Passage.
- Pandsgewijs betekent verschillende volumes, verschillende uitstraling, verschillende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

Afwijking van huidige randvoorwaarden

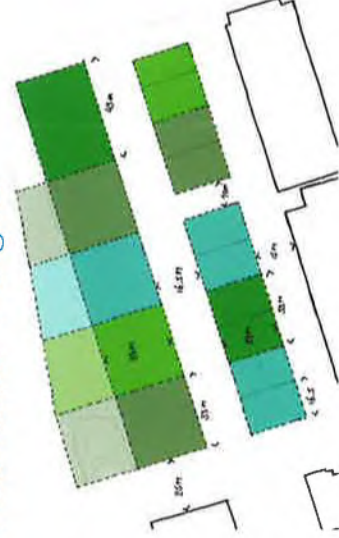
- Onderbreking Zuid-blok voor dwarsstraat naar Delftsestraat.

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

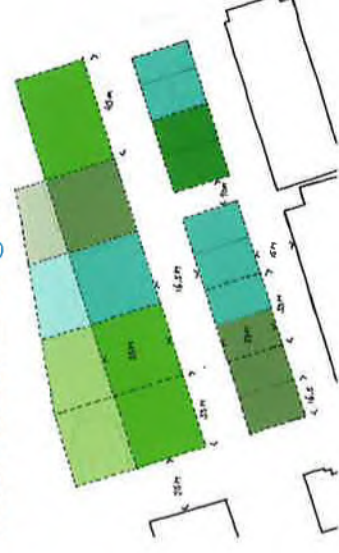
- Introductie van een dwarsstraat tussen Passage en de Delftsestraat.
- Dwarsstraat met een minimum breedte van 8 m en maximaal 12 m, op een afstand van tenminste twee bouwplots van Schiekade en zo ver mogelijk van Delftseplein. Dwarsstraat niet tegenover Parkeergarage entree aan Delftsestraat.
- Maximale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



Alternatief 1 uitgifte



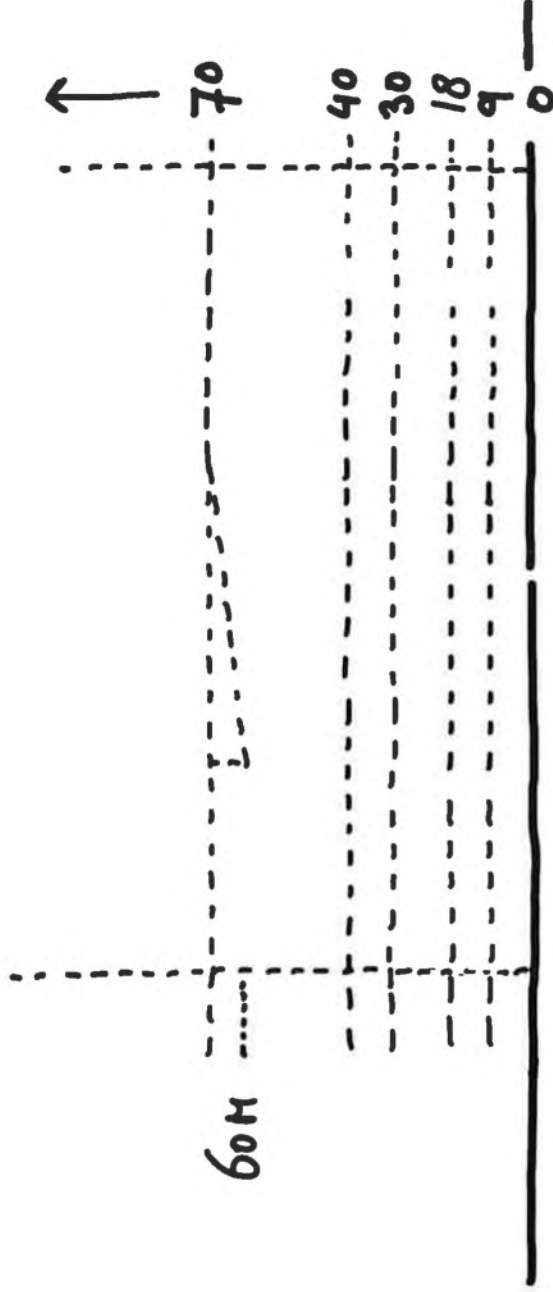
Alternatief 2 uitgifte



1.2 | GELDENDE HOOGTE KADERS

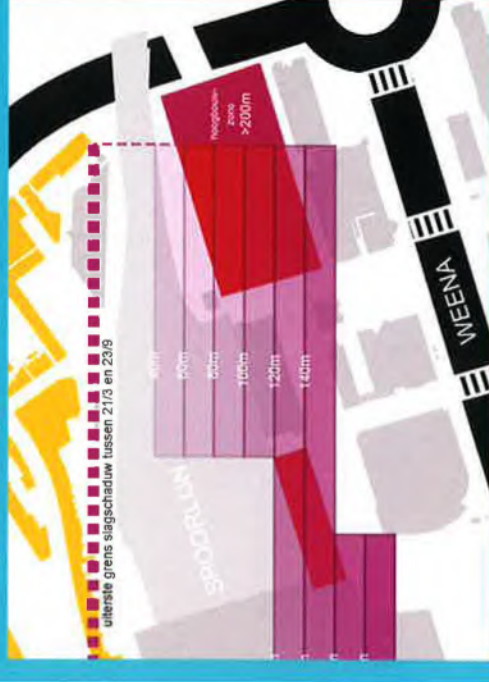
Algemene hoogte regels

- 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

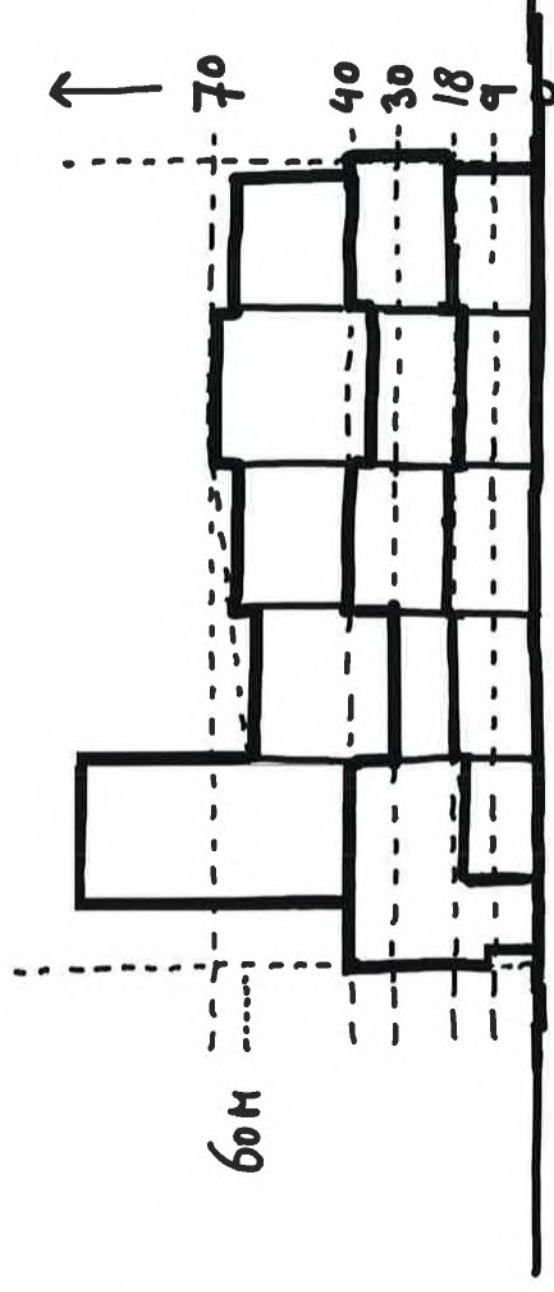
In de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor het RCD is rekening gehouden met de schaduwval van toekomstige ontwikkelingen op de Provenierswijk. Daarvoor zijn er over delen van het RCD hoogte beperkingen opgelegd. Vooral in het Noord-blok dient hier goed rekening mee te worden gehouden. Op het laagste 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



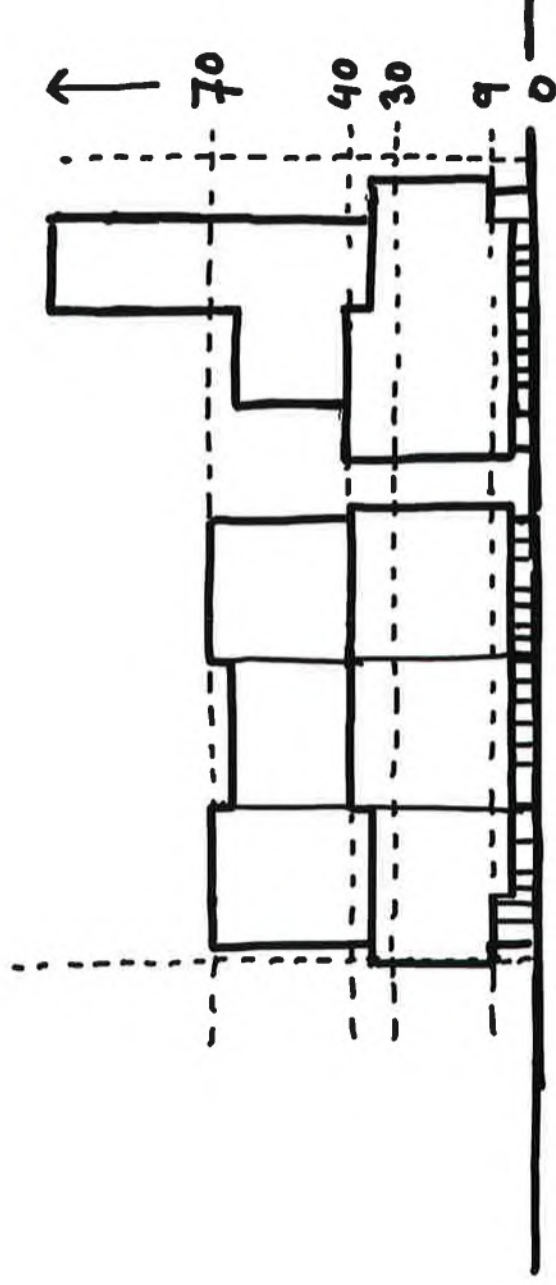
Afwijking van huidige randvoorwaarden

- 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

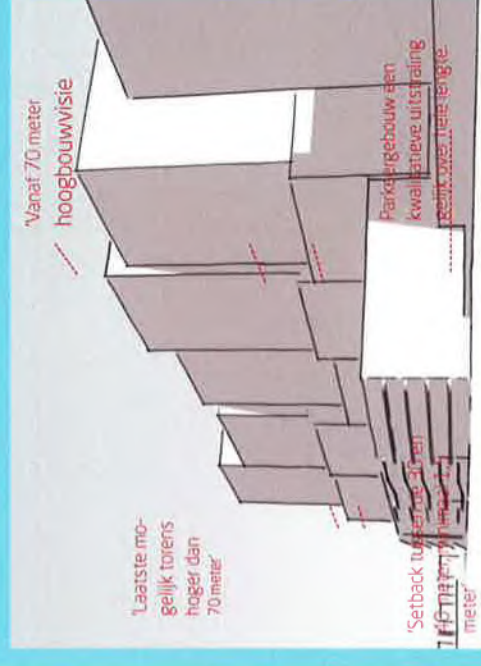
Variant bouwvolume zuid-blok



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

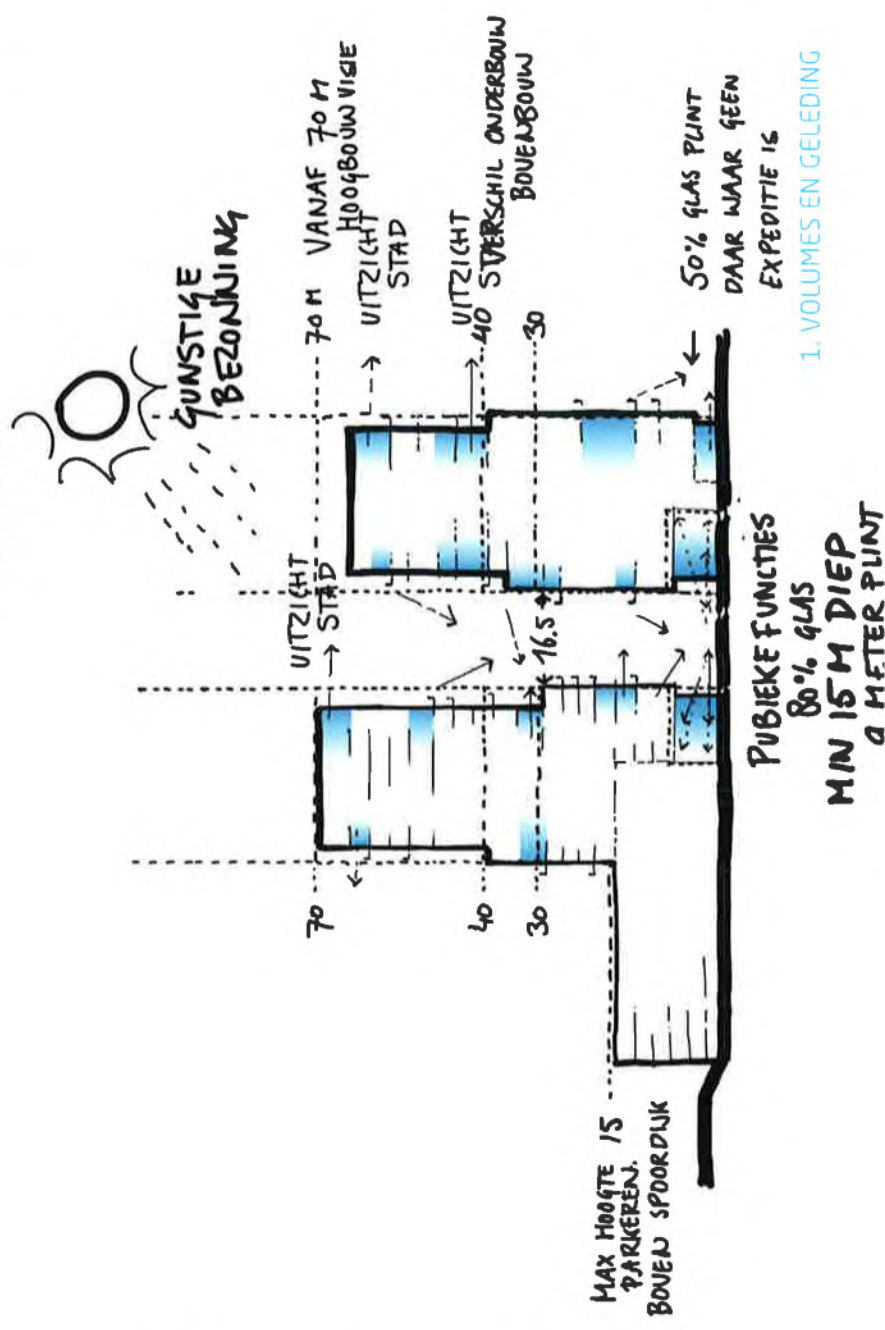
- De uitstraling, opbouw en rooilijn van de mixone plint doet niet mee in de pandsgewijze opbouw
- De plint heeft overal dezelfde uitstraling en een gelijke rooilijn. De geldende beeldkwaliteitsregels en regels m.b.t., transparantie gelden voor de mixone
- Om meer ruimte voor de intensief gebruikte straat 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

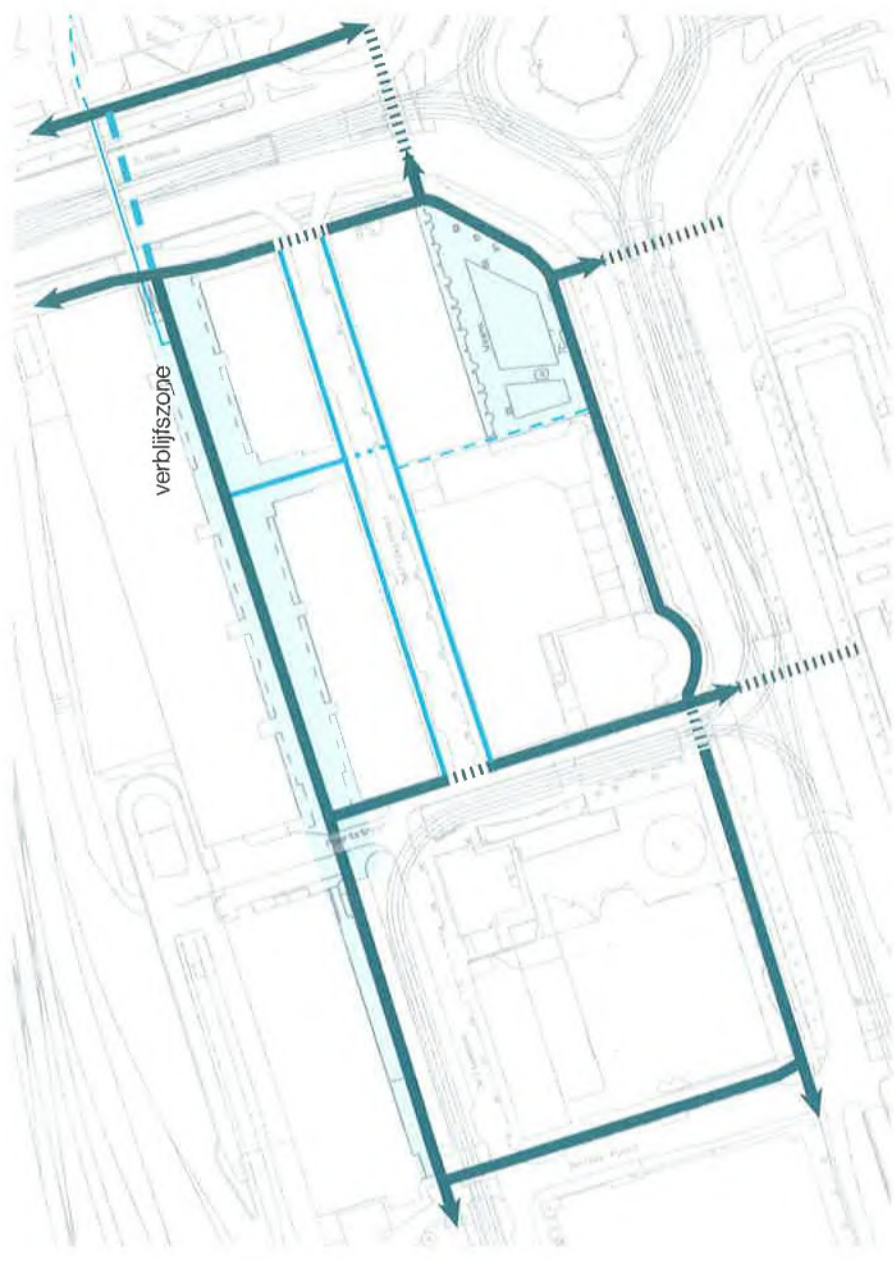
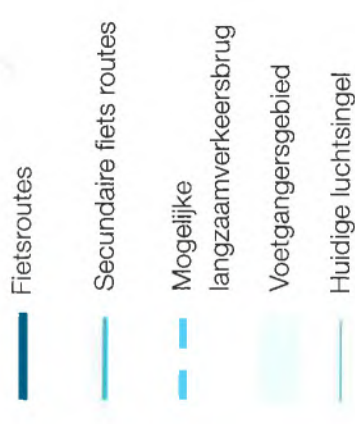
- Weenaboulevard is een stuk stad. Geen bestemming maar onderdeel van het weefsel.
- Vanuit het station moet er via Passage een relatie zijn met het Pompenburg
- In de binnenstraat moet zowel de fietser als de voetganger worden gefaciliteerd
- Zo dicht op het station en met zoveel gebruikers in het gebied 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

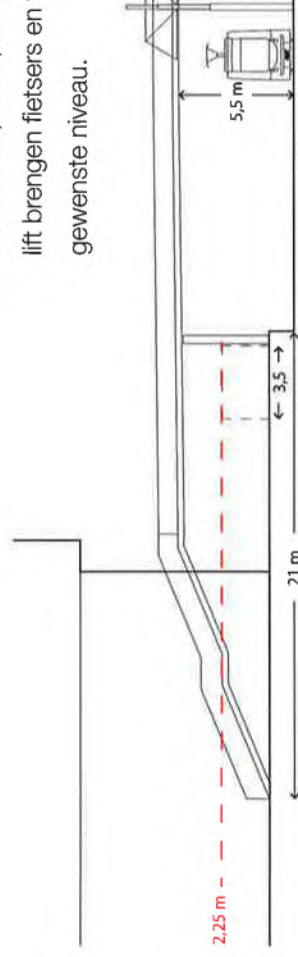
Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- 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.



Voordelen van deze oplossing;

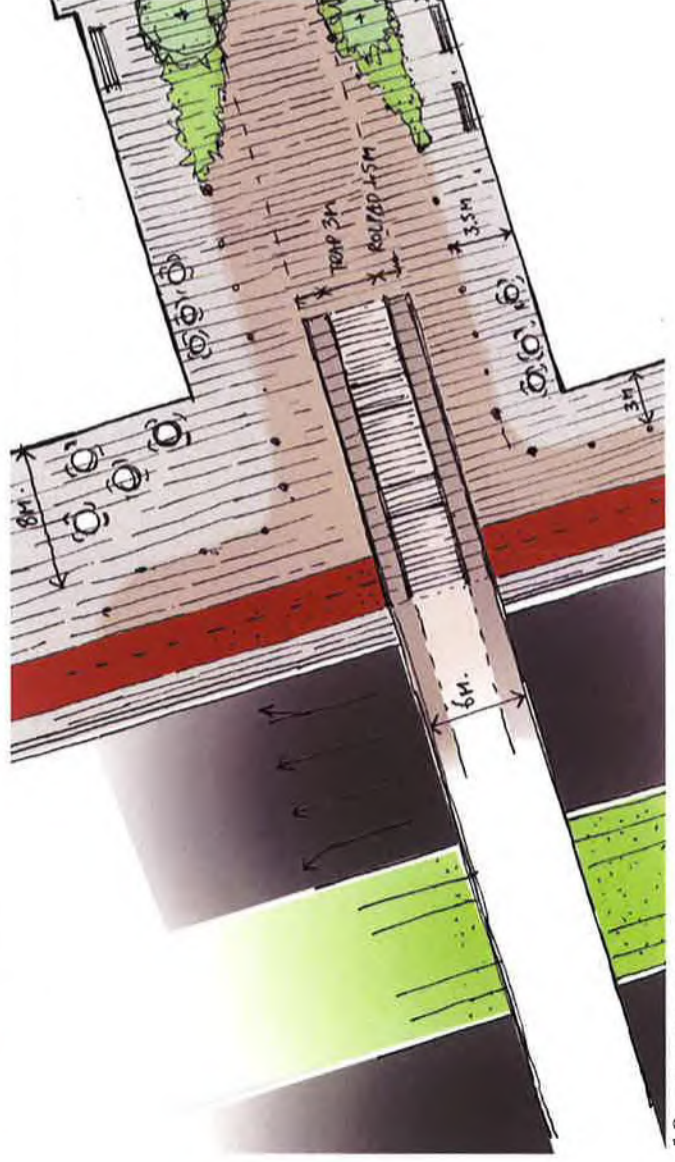
- Brug aan het einde van straat versterkt beleving dat straat geen eindpunt is.
- Door de brug door te trekken in binnenstraat ontstaat een veilige plek voor het op en afstappen voor fietsers.
- Het doorzicht over het fietspad blijft gewaarborgd (het Noordblok is beter zichtbaar)

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- Σ

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- NWT



2.4 | CONCLUSIES STEDELIJK WEEFSEL

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- Introductie dwarsstraat tussen Binnenstraat en Delftsestraat

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- NVT



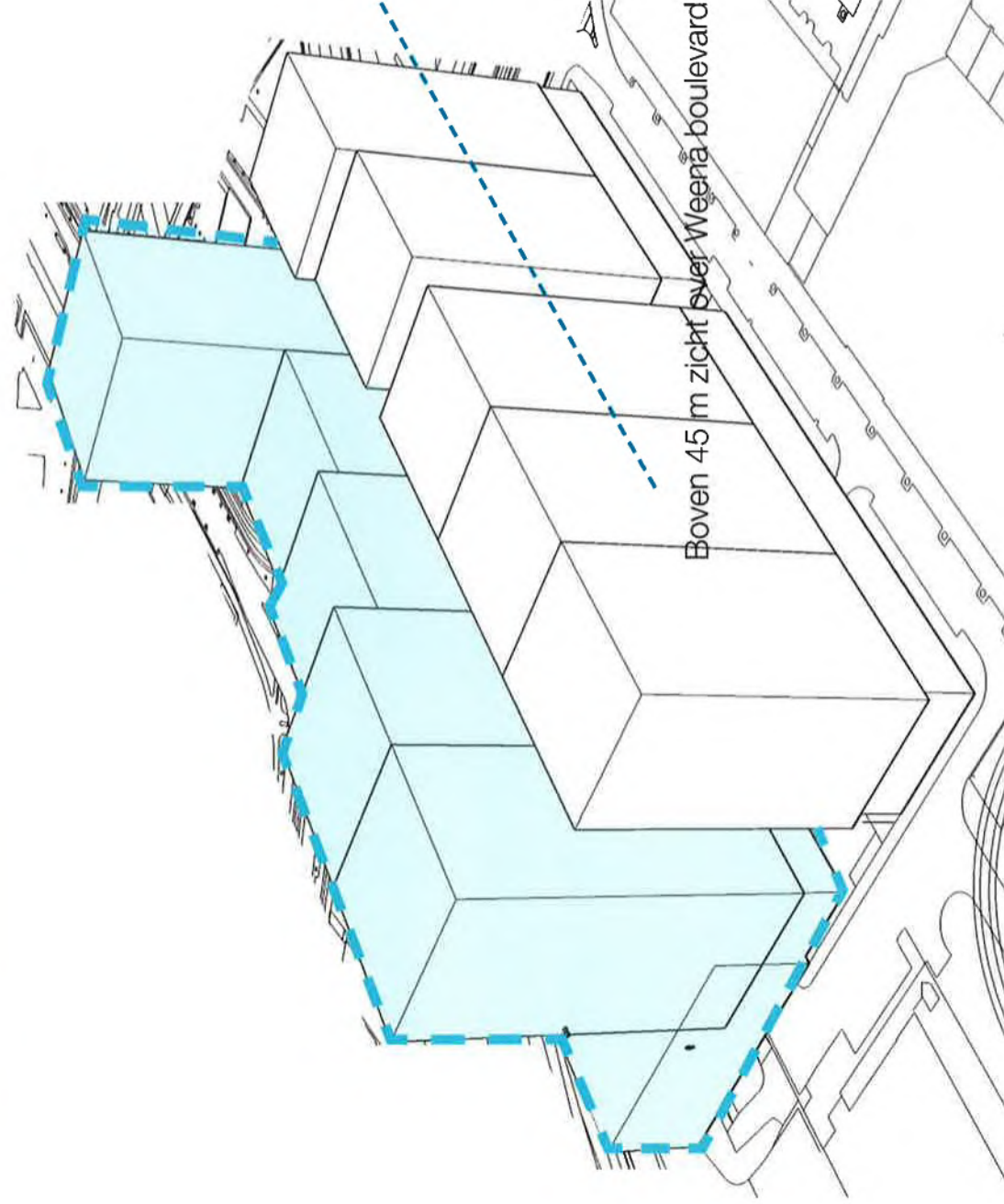
3. PROGRAMMA

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 congresfunctie gerekend met 0,03 pp/100m² BVO
- Voor het theater en casino is de norm van 0,1 pp/100 m² BVO gehanteerd.

Parkeerbehoefte

Programma	aantal per afd.	normering	aantal p.p.t.
Bestedingsplankeuze			
huidige paleistiers			0 plaatsen
Commerciële programma's			
Groesthallye voorstelling II: Hotel (aantal kamers)	91 kamers	0,50	0 plaatsen
Groesthallye voorstelling II: Congressentrum	6.000-2 twee	0,30	18 plaatsen
Groesthallye voorstelling III: Theater	6-2 twee	4,50	0 plaatsen
Groesthallye voorstelling IV: Casino	10.000-2 twee	2,00	100 plaatsen
Kantoren (opgevoeld)	100.000-2 twee	0,76	775 plaatsen
Kantoorhal voorstellingen onderdeld: Museum	16.000-2 twee	0,55	109 plaatsen
Centraal Post	200-2 twee	2,00	200 plaatsen
Woningbouwprogramma			
Woningen (aantallen, bewoner en bezoekersaantal)	336 woningen	0,20	277 plaatsen

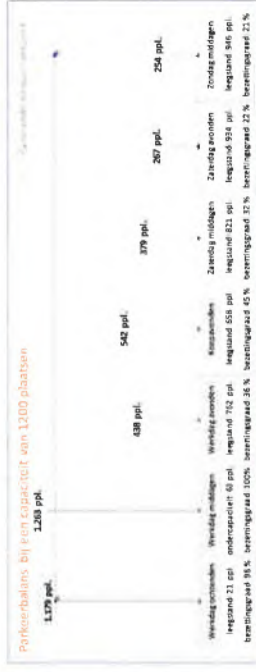
Resultaten:	Maximale getijdige behoeft:	1.283 pol.
* Gemiddelde functionele bezetting: 25% (op basis van 24 uur) * Ondergaranten verwacht bij de werkdagmiddagen.		
Grootste leestijd: 191 minuten op een zondagmiddag		

Parkeernormering

[illegible]

Aanwezigheidsanalyse

Vastgoedge	ASV	werkdag ochtend	werkdag middag	Weekend	Knooppunt	Zaterdag middag	Zaterdag avond						
Niet Woningbouw	Nieuw	20%	20%	100%	100%	20%	100%						
		100%	100%	3%	10%	5%	0%						
		15%	30%	90%	90%	60%	100%						
		25%	30%	90%	90%	60%	100%						
		100%	100%	2%	10%	5%	0%						
Woningbouw	Bestaand	20%	20%	100%	100%	100%	0%						
		100%	100%	3%	10%	5%	0%						
		15%	30%	90%	90%	60%	100%						
		25%	30%	90%	90%	60%	100%						
		100%	100%	2%	10%	5%	0%						
Woningbouw (abonnement plaatsen)													
Woningbouw (aanruim, bewonen en bezedensaa-nieel)		50%	60%	100%	90%	60%	60%						
Woningbouw (bouw plaatsen)								0%	0%	0%	0%	0%	0%



Geswarte puberscapiteit	Vrouwen bevestigend	Vrouwelijke leeftijd	Dagdeel	Vrouwelijke bevestiging
1.300 plaatsen	bevestigend 98 %	leeftijd 21 ppl	werkdag ochtenden	1.177 ppl
1.200 plaatsen	bevestigend 100 %	onderopvoeding 63 ppl	werkdag middagen	1.200 ppl
1.200 plaatsen	bevestigend 76 %	leeftijd 22 ppl	werkdag avonden	439 ppl
1.200 plaatsen	bevestigend 45 %	leeftijd 23 ppl	zaterdag	547 ppl
1.200 plaatsen	bevestigend 32 %	leeftijd 24 ppl	zaterdag middagen	170 ppl
1.200 plaatsen	bevestigend 28 %	leeftijd 25 ppl	zondag ochtenden	267 ppl
1.200 plaatsen	bevestigend 21 %	leeftijd 26 ppl	zondag middagen	254 ppl

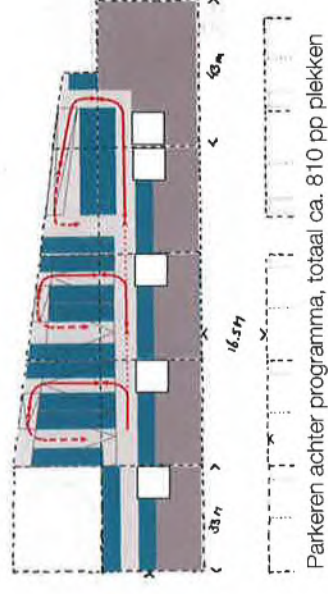
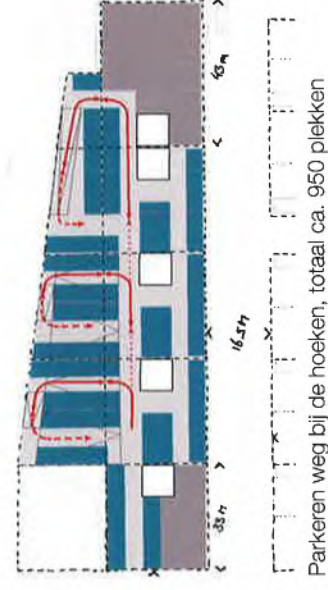
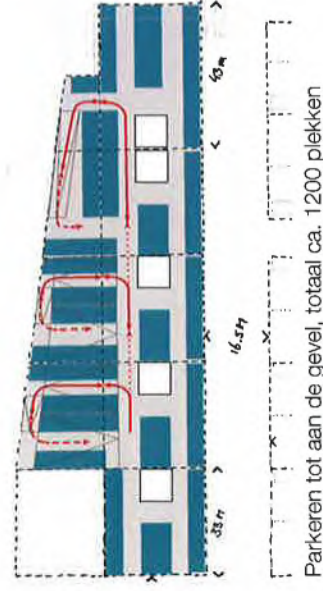
4.2 | PARKEERBEHOEFTE IRT. BOUWVOLUME

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 verhuren.

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.

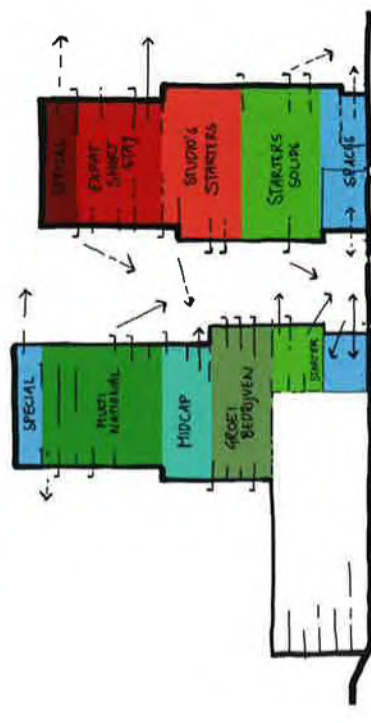
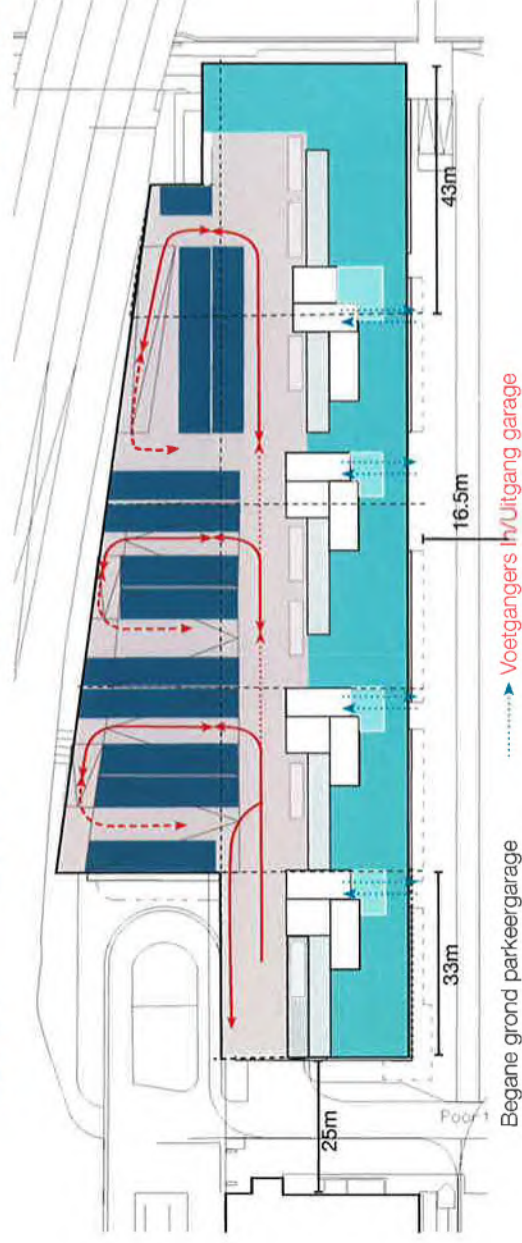
Afwijking van huidige randvoorwaarden

- NVT

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- NVT

224 PP 265 PP 240 PP 260 PP Totaal capaciteit: 989 pp



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

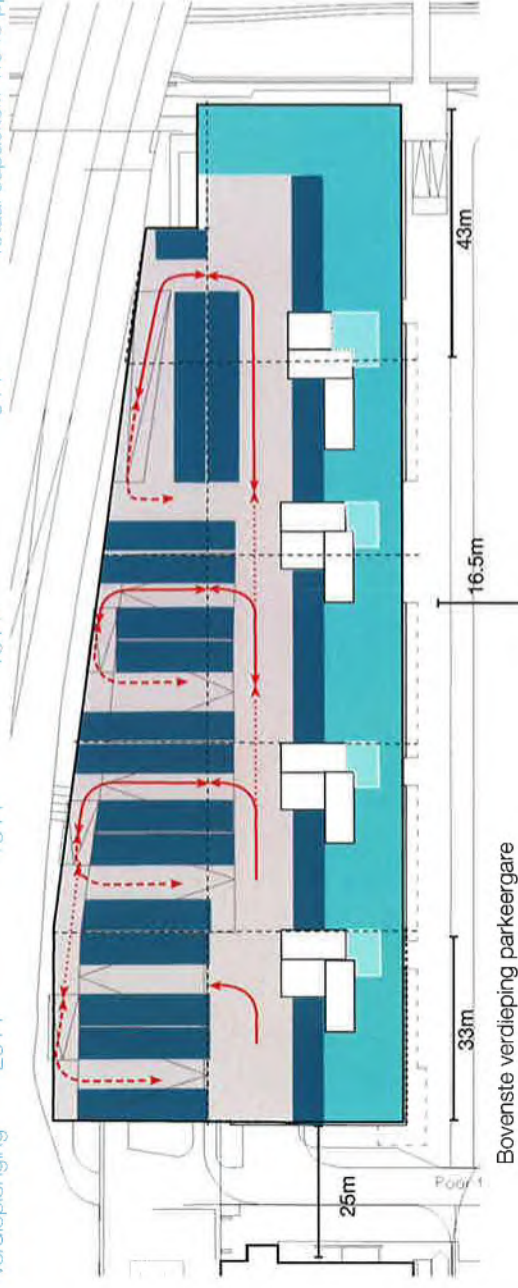
224 PP
20 PP

265 PP
18 PP

240 PP
16 PP

260 PP
0 PP

Totaal capaciteit: 1.043 pp



Bovenste verdieping parkeergare

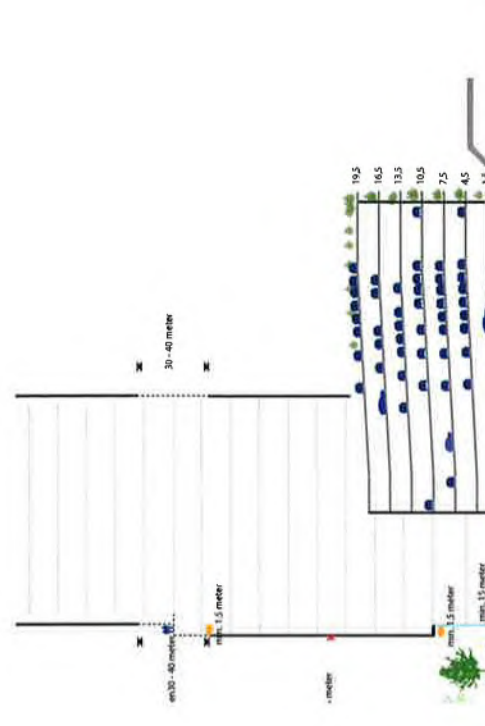
een dynamisch gebouw met veel groen in gevel en dak. Waarbij het groen het achter gelegen parkeren afschermt. Daarmee zou ons inziens parkeren op het dak mogelijk zijn.

Afwijking van huidige randvoorwaarden

- Parkeren op dak van parkeergebouw

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

- Parkeerdak afschermen met groen

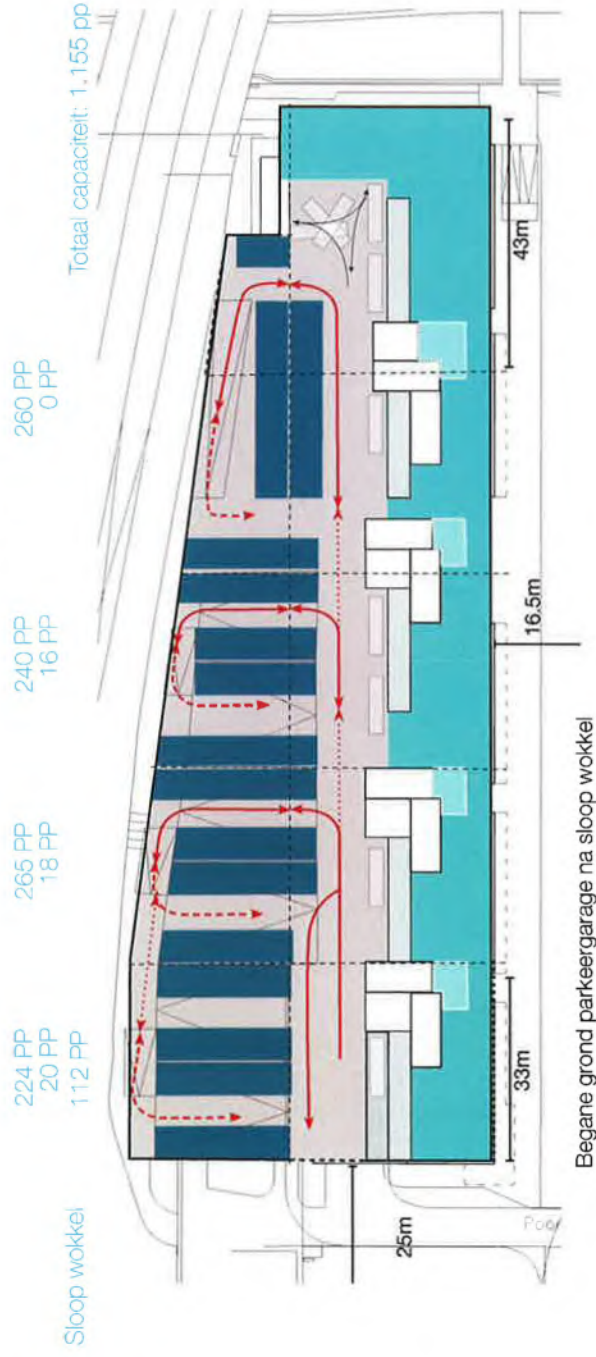


Parkeergebouw uitbreiden met parkeren op dak

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



Met wokkel



Zonder wokkel

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.

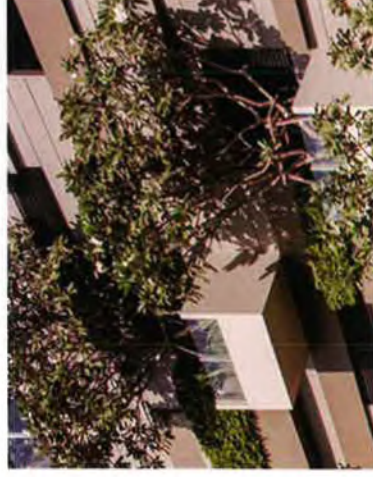
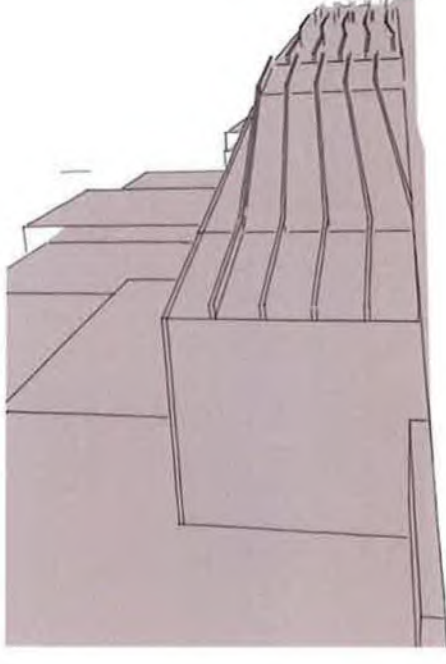
Dit gebouw wordt in één uitstraling ontworpen en gefaseerd uitgevoerd. Het streven is dat het een iconisch ontwerp wordt waar iets bijzonders gebeurt. Het parkeren op de hellende vloeren kan daar een bijzondere bijdrage aan leveren.

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

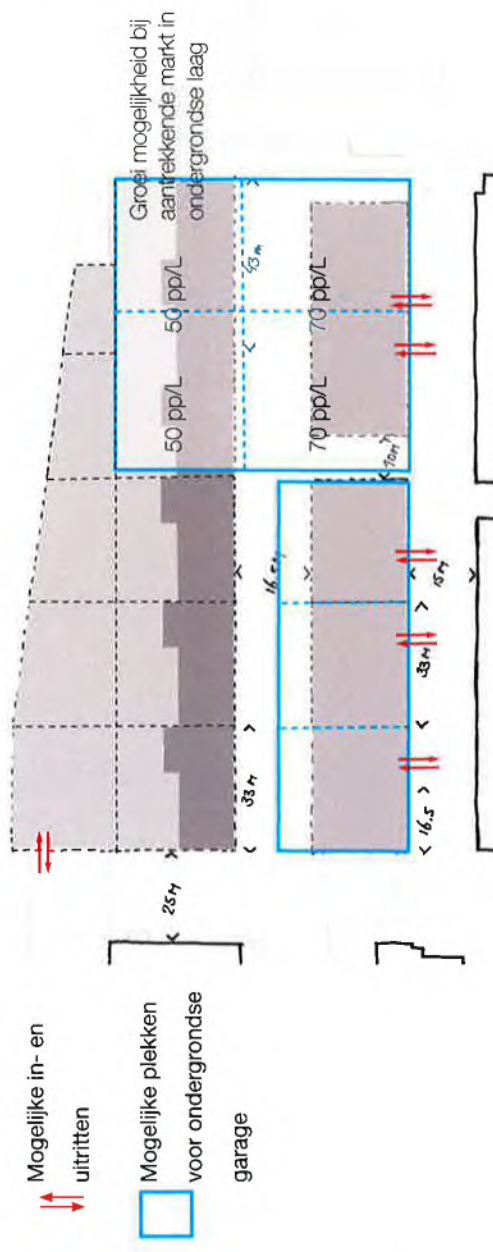
fasen tegelijk. Daarbij dient wel rekening te worden gehouden met de ontsluiting van de parkeerkelder. Daarvoor is de Delftsestraat de geschikte plek.

Afwijking van huidige randvoorwaarden

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

Aanvulling op huidige randvoorwaarden

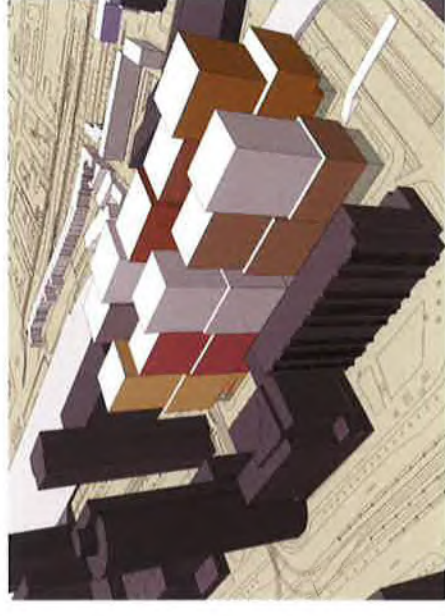
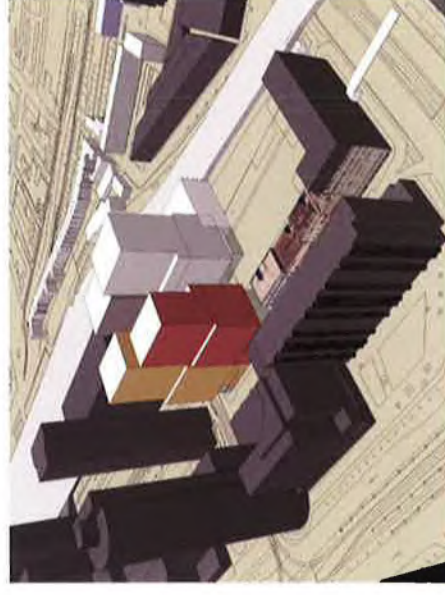
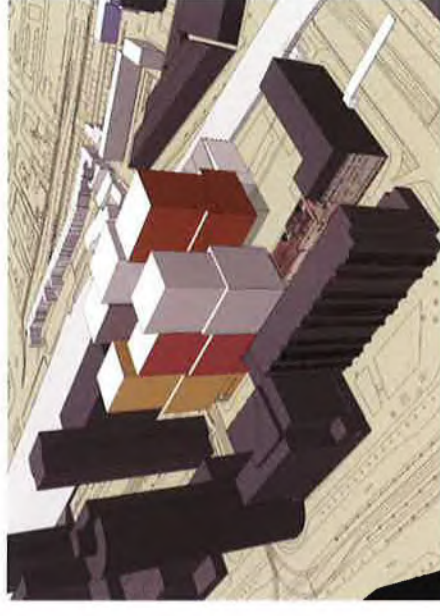
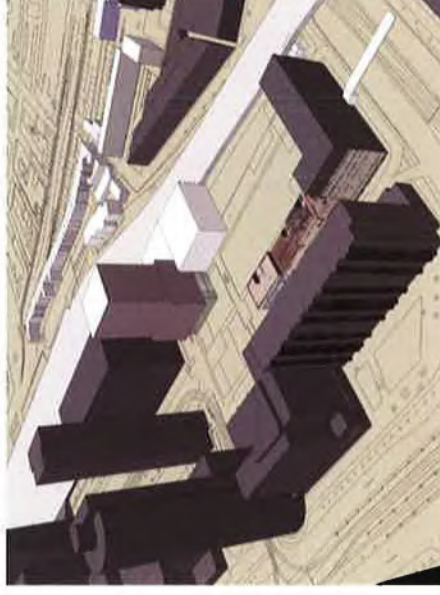
- NVT



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

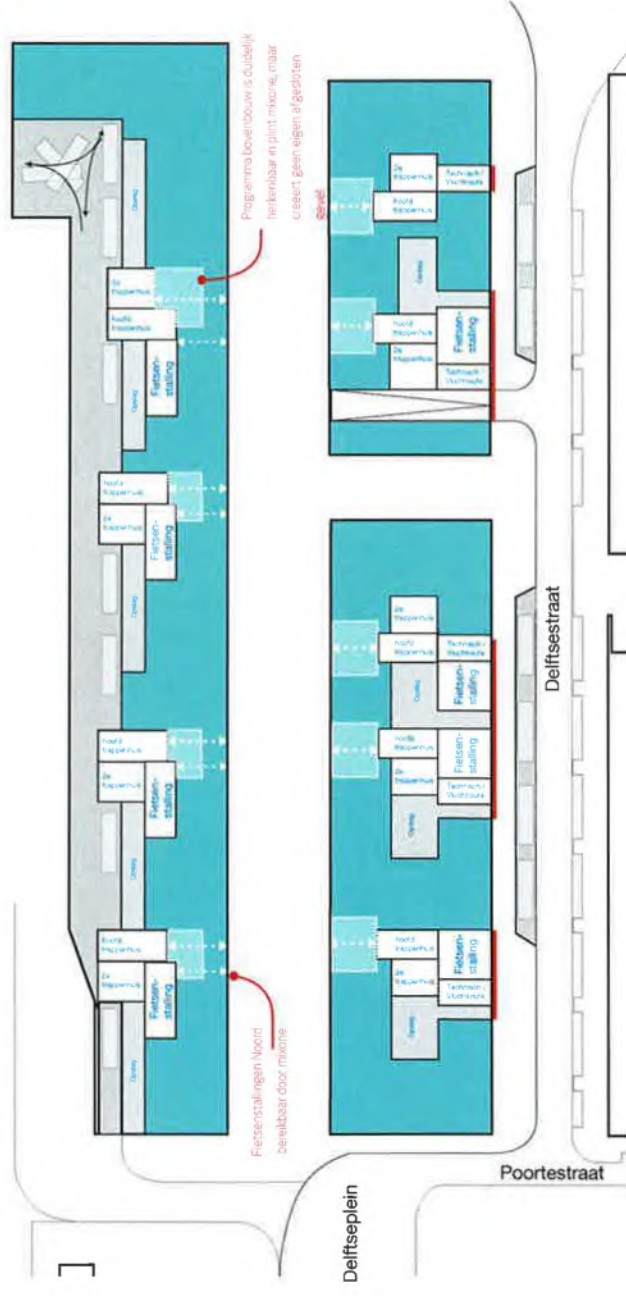
Noordzijde:

- 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 inpanning 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

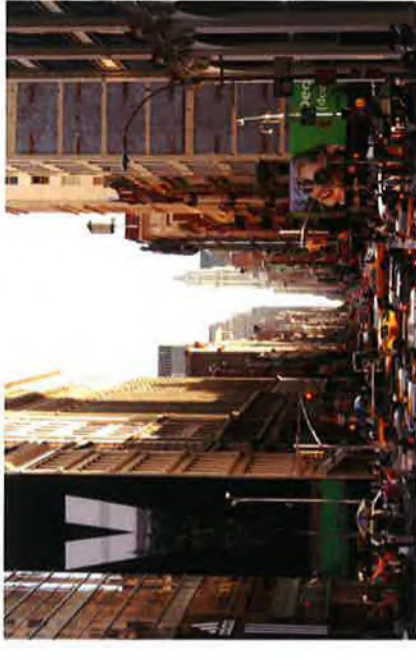
6.1 | FASERING

De stad is altijd af!

De Weenaboulevard pandsgewijs 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

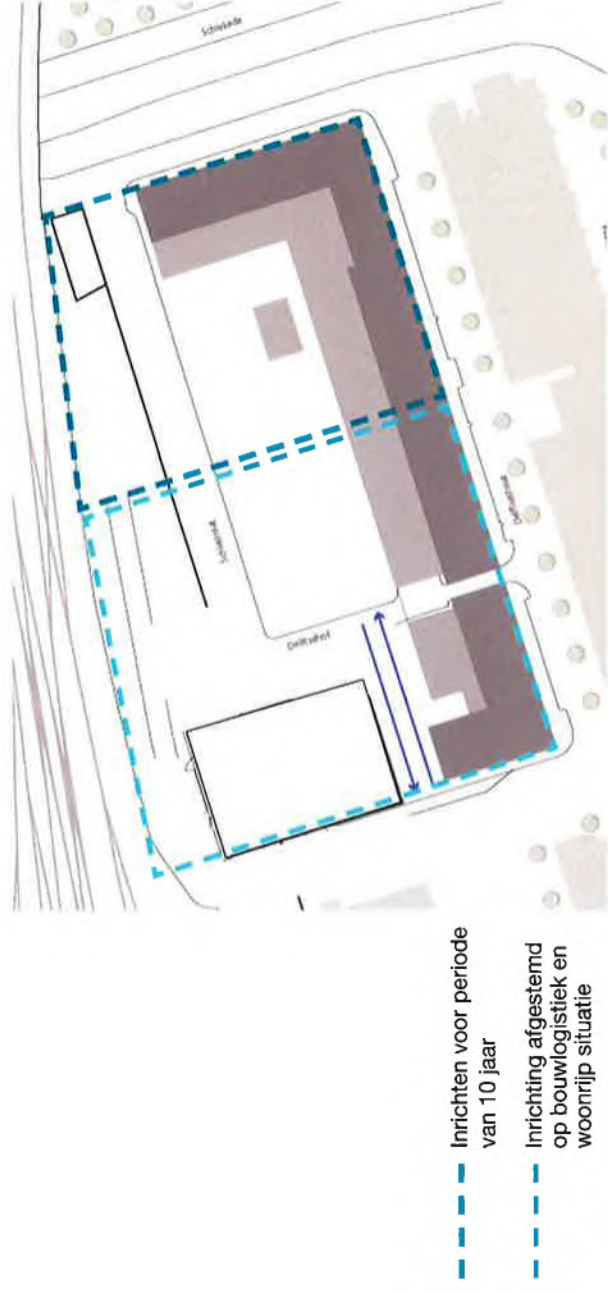


faciliteren door voor hen een goede stedelijke ruimte in te richten. Een ruimte waar de fietser, die niet meer door de Schiestraat kan, ook gebruik van kan maken.

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