

Ontwerp Structuurvisie
CONCEPT



Gemeente Rotterdam
dS+V

ROTTERDAM
CENTRAL
DISTRICT
091116



COLOFON

Ontwerp structuurvisie concept
Rotterdam Central District
091116

Geproduceerd door:
Gemeente Rotterdam
Dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting

rotterdam
central
district



Gemeente Rotterdam
dS+V

VOORWOORD

PM





INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING	8
1.1 Waarom deze structuurvisie	10
1.2 Toelichting bij de planvorming	12
1.3 Opbouw van de structuurvisie	15
Plangrenzen	15
Bestemmingsplannen	15
2 AMBITIE	16
2.1 Nieuwe verbindingen leggen	18
3 LOCATIEKWALITEIT VAN ROTTERDAM CENTRAL DISTRICT	20
3.1 De wording van een 'central district'	23
Wederopbouw	23
Grootstedelijke ontwikkelingen	24
3.2 Krachtige iconen en grote gebouwen	25
Het Groothandelsgebouw	26
Central Post	26
Het Bouwcentrum	26
3.3 Recente ontwikkelingen	28
Openbaarvervoerterminal	28
Kruispleingarage	28
RandstadRail	28
Resultaat	29
3.4 Gebruik en betekenis	31

4 OPGAVE

32

4.1 Een nieuw interactiemilieu	35
4.2 De mixone	37
Vorm	37
Inhoud	37
Proces	38
4.3 Relaties met de omgeving	39
4.4 Duurzaamheid & klimaat	40
4.5 Leefbaarheid & gezondheid	41
4.6 Hoogbouw	42
4.6 Verkeer	43

5 CONDITIES

44

5.1 Gebiedsbreed	48
Kaders	49
Programma	50
Gebouwen	52
Openbare ruimte	54
Verkeer	56
Milieu- milieueffectrapportage	59
5.2 Locatiegericht	70
Het Schiekadeblok	72
De Conradstraat	74
Het Delftse plein	72
Het Weena point	78

6 ONTWIKKELPERSPECTIEF

80

6.1 Markt en Maatschappij	82
6.2 Fasering	82
6.3 Financiële Uitvoerbaarheid	82
6.4 Milieutechnische uitvoerbaarheid	84
6.5 Planologisch Vervolg	85

1. Beleidscontext**88**

1.1 Rijksbeleid

88

1.2 Provinciaal regionaal beleid

90

1.3 Gemeentelijk beleid

91

1.4 Specifiek beleid

96

1.5 Beleid met betrekking tot het RCD

97

1.6 aangrenzende gebieden

99

2 Bronnen/ Relevante Beleidsstukken**101****3 Noten****102**

1 INLEIDING

1 INLEIDING

1.1 WAAROM DEZE STRUCTUURVISIE

Het Stedenbouwkundig Plan Rotterdam Central District 2007, vastgesteld door het college van B&W op 5 februari 2008, bevat een aanlokkelijk ontwikkelperspectief voor het Rotterdam Central District; een gebiedsontwikkeling van formaat die in de loop van de komende decennia gerealiseerd zal worden. Het ambitieniveau dat nagestreefd wordt is zeer hoog. Dit vergt een planologisch kader waarin de hoofdlijn van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en het beeld voor de toekomst wordt vastgelegd. De structuurvisie biedt ruimte voor een gefaseerde uitwerking in de toekomst voor het gehele Rotterdam Central District, waarbij op een later tijdstip middels meerdere bestemmingsplannen, per deelgebied, een nauwkeurig juridisch kader zal worden geboden. Het planMER, het Milieu Effect Rapport, is bijgevoegd en beschrijft de milieueffecten van de voorgenen ontwikkelingen in relatie tot de huidige situatie. De volgende ambities zijn verwoord in deze structuurvisie.

WRO

De structuurvisie wordt in de Wet ruimtelijke ordening (in werking vanaf 1 juli 2008) aanbevolen als inspirerend, kaderstellend en richtinggevend beleidsinstrument voor verdere (gemeentelijke) planvorming. De structuurvisie werkt juridisch gezien niet door naar andere overheden of burgers. Zij bindt echter wel het vaststellende overheidsorgaan zelf, in politiek-bestuurlijke zin. De gemeente zelf kan alleen gemotiveerd afwijken van de structuurvisie. Juridisch bindende vastlegging vindt hierna plaats in bestemmingsplannen. De structuurvisie markeert een belangrijke fase in een proces dat moet leiden tot een vernieuwd, hoogwaardig, levendig en leefbaar Central District. De stappen in het proces na vaststelling van dit document zijn echter



zeker zo belangrijk. Structuurvisies krijgen steeds meer de functie van voertuig voor een permanente dialoog, gericht op het sluiten van nieuwe allianties die de uitvoering bevorderen.¹ Daarbij zal steeds behoefte blijven bestaan aan verkenningen van de toekomst. Het gaat hierbij nadrukkelijk om het vermogen nieuwe inzichten en onverwachte kansen op waarde te schatten en flexibel in te passen in de ontwikkelingsstrategie van het RCD.

OPGAVE

In het in 2008 vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Rotterdam Central District zijn de volgende ambities voor de ontwikkeling van het RCD geformuleerd:

- Rotterdam Central District in balans
- Levendigheid op straat
- Aansluiting op stedelijk netwerk
- Sublieme openbare ruimte

Om de ambitie van de stad te ondersteunen is het stationskwartier omgedoopt in Rotterdam Central District (RCD). Rotterdam is met het RCD bezig zich stevig op de kaart van het Europese stedennetwerk te positioneren. Wat nu één van de ingrijpendste bouwputten van de stad is, moet straks een pleisterplaats worden met Europese allure. Er is sprake van een binnenstedelijke gebiedsontwikkeling die een kwalitatief hoogwaardig stedelijk milieu gaat opleveren. Een van de belangrijkste fundamenteën waarop deze ambitie rust, is de uitbouw van het nieuwe Centraal Station tot een openbaar vervoerterminal die toegesneden wordt op de aanzienlijke groei van reizigers en vooral ook op zijn functie als entree tot de stad, zeker voor de internationale reizigers

die van de Hoge snelheidstrein(HST) gebruik gaan maken. Het nieuwe station en de investeringen die in de infrastructuur worden gedaan moeten een zo breed mogelijk rendement opleveren, niet alleen in het RCD, maar ook in de binnenstad en de wijken daaromheen. Deze gebiedsontwikkeling maakt Rotterdam aantrekkelijker, niet alleen voor zakelijke gebruikers maar ook voor haar bezoekers en bewoners.

SAMENWERKING MET DE MARKT

De kern van de structuurvisie voor het Centraal District wordt gevormd door het in 2007 samen met marktpartijen opgestelde gebiedsconcept 'Weena I Global City District' en het Stedenbouwkundig Plan Stationskwartier 2007. Over beide documenten is uitgebreid gecommuniceerd met marktpartijen, ondernemers, (belangen)organisaties en bewoners. Door middel van consultatie zijn diverse partijen aan het woord geweest. Over dit proces is ook de gemeenteraad uitvoerig geïnformeerd. De wisselwerking en samenwerking tussen overheden en marktpartijen resulteerde tot nu toe in een signeursessie die de gedeelde ambities en het ontwikkelingsperspectief voor het geheel voor de langere termijn onderstreept en vastlegt². Dat kan gezien worden als een inspanningsverplichting van alle betrokken partijen om die gedeelde ambitie ook tot realiteit te maken. Inmiddels is ook een vereniging opgericht die onder meer de gezamenlijke marketing en acquisitie voor haar rekening gaat nemen³.

Het voornemen tot het opstellen van een structuurvisie met een PlanMER voor Rotterdam Central District is op 14 januari 2009 gepubliceerd. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau PlanMER Rotterdam Central District is toegezonden aan te raadplegen bestuursorganen voor het aangeven van eventuele aandachtspunten. Tot slot is de Commissie voor de MER gevraagd om een advies te geven over het op te stellen PlanMER. Het advies is op 26 mei 2009 uitgebracht.

De Ontwerp Structuurvisie RCD en het PlanMER RCD worden na het besluit daartoe door het college van B&W ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen, aangeboden aan de overlegpartners, ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de MER en ter kennis gebracht van de gemeenteraad.

Naar aanleiding van de zienswijzen en overlegreacties wordt de rapportage bijgesteld en wordt de Ontwerp structuurvisie RCD vervolmaakt tot de Structuurvisie RCD. Het college van B&W zal de structuurvisie ten slotte aanbieden aan de gemeenteraad ter vaststelling.

PLANMER- AANBEVELINGEN

Bij een project dat activiteiten bevat die belangrijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben moet een milieueffectrapportage - procedure (plan m.e.r. procedure) worden doorlopen. Dit geldt ook voor het CDR. De planMER-procedure is bedoeld om strategische keuzes in de besluitvorming van een goede milieuafweging te voorzien.

De wettelijke milieunormen zijn in het planMER als uitgangspunt gehanteerd. De milieueffecten van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling zijn getoetst aan deze normen. Een structuurvisie heeft, in tegenstelling tot een bestemmingsplan, echter niet aantoonbaar aan deze wettelijke milieunorm te voldoen. Het planMER geeft echter wel aanbevelingen voor milieuaandachtspunten in de vervolgbesluitvorming, in combinatie met de bestemmingsplanfase

1.2 TOELICHTING BIJ DE PLANVORMING

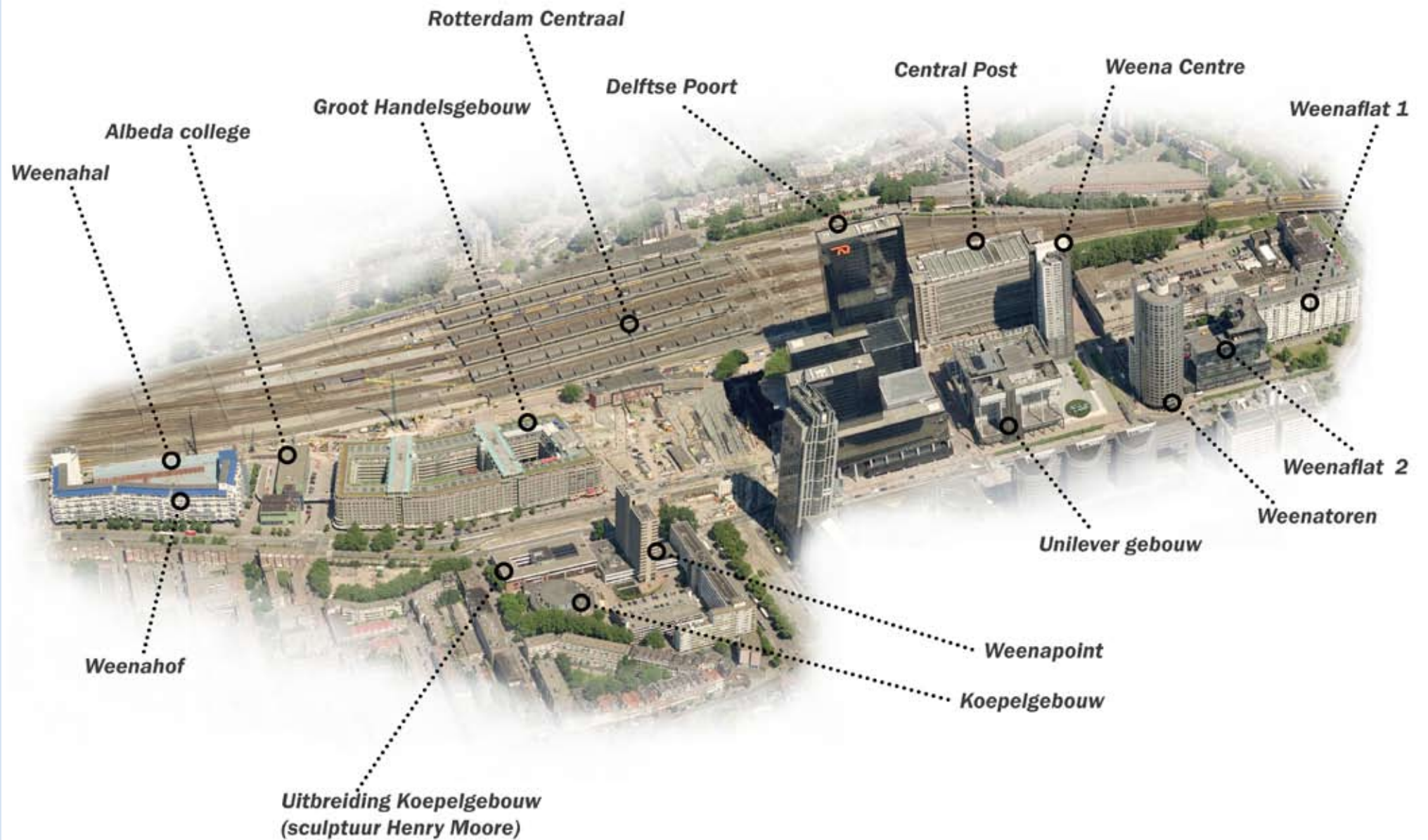
Het Centraal Station is met jaarlijks circa 40 miljoen reizigers het belangrijkste vervoersknooppunt van Rotterdam. Zowel het trein- als metrostation is echter niet op deze aantallen berekend, terwijl naar verwachting het aantal reizigers de komende jaren nog flink zal toenemen. Er wordt rekening gehouden met een groei tot circa 75 miljoen reizigers in het jaar 2025.

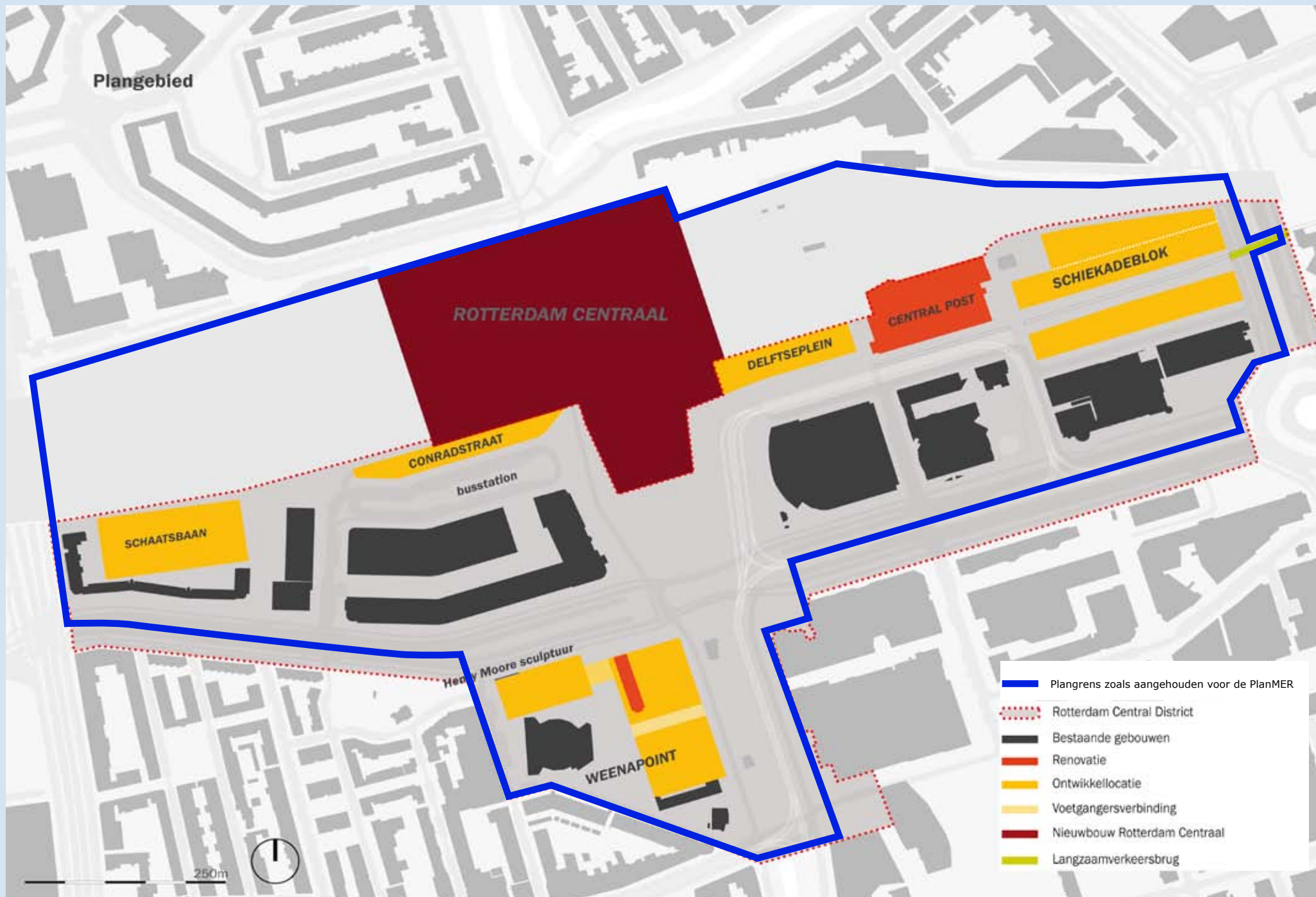
Om de capaciteitsproblemen het hoofd te bieden is in 2001 het Masterplan Rotterdam Centraal verschenen. Het plan bevatte een ambitieus programma voor de transformatie van het Centraal Station en zijn omgeving tot een hoogwaardig mobiliteitsknooppunt en de realisatie van een ruimtelijk programma met 400.000 m2 bruto vloeroppervlak voor commercieel stedelijk vermaak, woningen en kantoren. Omdat dit plan financieel moeilijk haalbaar bleek, werd in 2003 gestart met een nieuw ontwerp voor een minder grootschalig, maar nog steeds zeer ambitieus plan voor de herontwikkeling van Rotterdam Centraal. Het initiatief daartoe is genomen door de ministeries van V&W en VROM, de Stadsregio Rotterdam, de NS en de gemeente Rotterdam. Het project is door het Rijk aangewezen als Nationaal Sleutelproject en heeft sindsdien zijn eigen ontwikkeling doorgemaakt.

Om optimaal gebruik te maken van de kansen die het nieuwe station biedt, is een parallel traject gestart voor de gebiedsontwikkeling van het huidige Rotterdam Central District. Betere verbindingen met de binnenstad, verdichting, verlevendiging en functiemenging zijn daarin cruciale elementen. Samen vormen zij de primaire opgave van de gebiedsontwikkeling. Het eerste stedenbouwkundig plan RCD dateert uit 2005. Om een juridisch kader te bieden voor een gewenste ontwikkeling van het RCD, is in 2005 een voorontwerp bestemmingsplan voor het gebied

in procedure genomen. Dit voorontwerp – dat vergezeld ging van een project MER onder de titel “MER Rotterdam Centraal” – was gebaseerd op het stedenbouwkundig plan uit 2005.

Voornamelijk door een vernieuwende samenwerking tussen de gemeente en diverse marktpartijen in het gebied, is het stedenbouwkundig plan sindsdien volledig herzien en de bestemmingsplanprocedure stilgelegd. Inmiddels is het herziene Stedenbouwkundig Plan RCD 2007 op 5 februari 2008 vastgesteld door B&W en op 12 juni 2008 behandeld in de gemeenteraad van Rotterdam.





1.3 OPBOUW VAN DE STRUCTUURVISIE

De structuurvisie bestaat uit een kernachtige formulering van de **ambitie** voor het RCD, voortkomend uit het actuele ruimtelijk beleid van de stad zoals dat is vastgelegd in de Stadsvisie 2030. Om het belang van de **locatiekwaliteiten** te onderstrepen, wordt in hoofdstuk 3 daar de nodige aandacht aan geschonken. Het RCD kent een specifiek DNA, een geschiedenis die zich blijft doorontwikkelen. Hierna volgt de **opgave** die beschreven wordt in haar belangrijkste onderdelen; het maken van een nieuw interactiemilieu, de rol en de inzet van de Mixone daarbij, het leggen van relaties met de omgeving en het inzetten op een duurzame ontwikkeling. Dan volgt een hoofdstuk **condities** waarin de ontwerpeisen worden geformuleerd die hetzij voor het gebied als geheel hetzij voor plots afzonderlijk essentieel worden geacht bij het realiseren van de gewenste ambitie, identiteit en programma. Hier zijn ook de belangrijkste resultaten uit de PlanMER ondergebracht. Ze geven inhoud en richting aan de verder uit te werken ontwikkelingsstrategie. Bouwplannen worden aan deze condities getoetst. Afgesloten wordt met een hoofdstuk **ontwikkelperspectief** waarin de belangrijkste onderdelen van het vervolgproces worden beschreven. In de bijlage staan alle relevante beleidsstukken samengevat.

PLANGRENZEN

Op dit moment is voor het grootste deel van het Rotterdam Central District geen bestemmingsplan van kracht. Hier geldt alleen de bouwverordening. Het is dus zaak om een kader te bieden aan de reeds eerder geformuleerde ambities.

De begrenzing van het plangebied van de Structuurvisie is gelijk aan de plangrens van het Stedenbouwkundig plan. Hij volgt de noordzijde van het spooreplacement, de wegassen van de Schiekade, de Weena-oostzijde, het Kruisplein-oostzijde, de Diergaardesingel, de Weena-westzijde, de Statentunnel. Inclusief Kruispleingarage en Weenapoint en exclusief Lijnbaankwartier en Pompenburg-locatie. De Schaatsbaanlocatie is niet in de structuurvisie opgenomen, omdat de herontwikkeling pas in de verre toekomst zal plaatsvinden.

BESTEMMINGSPLANNEN

De structuurvisie biedt een ruimtelijk en programmatisch raamwerk voor de ontwikkeling van het RCD. Dit raamwerk gaat vergezeld van een toelichting voor een aantal deelaspecten die het ontwerp belichten. Voor alle in het plan te onderscheiden onderdelen zijn regels geformuleerd ter toetsing (H5; Conditie). Deze regels beogen enerzijds de essentiële stedenbouwkundige en ruimtelijke kwaliteiten te garanderen. Anderzijds geven zij richting aan de architectonische uitwerking en interpretatie van deze structuurvisie in een latere fase van het realisatieproces. Binnen de contouren van de structuurvisie kunnen eventuele aanpassingen op basis van nieuwe inzichten of gewijzigde omstandigheden gedaan worden en eventueel in het bestemmingsplan verwerkt worden. De stap van deze structuurvisie naar bestemmingsplannen dient zo klein mogelijk te zijn.

2 AMBITIE



De internationale stad; Stadsvisie

2 AMBITIE

2.1 NIEUWE VERBINDINGEN LEGGEN

Stad, mobiliteit, economie en oriëntatie op Europa horen steeds meer bij elkaar, hebben elkaar nodig. Dat geldt zeker ook voor Rotterdam. Het westen van Nederland staat voor een paar grote, lange termijn opgaven waar de stad aan kan bijdragen. In de recente Structuurvisie Randstad 2040 van het Rijk worden deze bijdragen genoemd als voorwaarden om de verstedelijking en inrichting van het landschap in goede banen te leiden. Waterhuishouding als nieuw Deltaplan, mobiliteitsbevordering via rekeningrijden samen met opwaardering van het openbaar vervoersysteem. En versterking van steden en regio's in combinatie met een vitaal en voor stedelingen en ondernemers bruikbaar platteland vlakbij. En niet in het minst een goede aansluiting op de Europese netwerken.

Dit is nodig in verband met de kwaliteit van het leven in een sterk verstedelijkt gebied maar ook om in internationaal verband aantrekkelijk te blijven als vestigingsplaats en voor investeringen in economie en ruimtelijke kwaliteit. In deze strategie speelt het RCD een belangrijke rol.

De haven van Rotterdam heeft haar faam en marktbereik mede te danken aan bedrijven die wereldwijd handel drijven en bewust kiezen voor de mainport Rotterdam voor het vervoer van hun goederen. De haven is een mondiaal fenomeen in een mondiaal netwerk dat steeds meer toegroeit naar een complex van kennis, innovatie en vernieuwing. Deze ontwikkeling, waar ook de stad hard aan trekt, maakt duidelijk dat een dergelijke haven niet zonder een sterke stad kan. Gekwalificeerde arbeidskrachten, kenniswerkers en dienstverleners, aankomend talent, onderzoekers, vernieuwers en zakelijke klanten vragen om een

“Rotterdam in de wereld, de wereld in Rotterdam”

aantrekkelijke stad. Een stad die goed aangehaakt is op nationale en internationale netwerken. Met een binnenstad die een aantrekkelijk verblijfsklimaat kent. Mensen moeten er graag willen wonen, studeren, werken en komen voor cultuur en vermaak. Zo een aantrekkelijke en goed met de wereld verbonden stad is een wervingsfactor van belang ook voor de haven. Bovendien zoekt de haven naar representatie in de stad. De binnenstad is haar visitekaartje. Hier draagt het Rotterdam Central District op bijzondere wijze aan bij. Maar niet op de laatste plaats is het RCD en met name het station ook en vooral een 'alledaagse' plek met een groot bereik voor bewoners van de stad en de regio, en voor forensen en bezoekers.

Het RCD kan samen met de zakencentra Zuidas en Schiphol als één zone gaan functioneren voor internationaal georiënteerde diensten. De kracht zit in de prominente ligging in de zich verder verdichtende binnenstad, in de aansluiting op HSL (zuid en te zijner tijd ook oost) en in de aansluiting op een zich uitbreidend regionaal netwerk van lightrail verbindingen, en in de directe nabijheid van Rotterdam Airport, officieel Business Airport Rotterdam-The Hague genaamd.

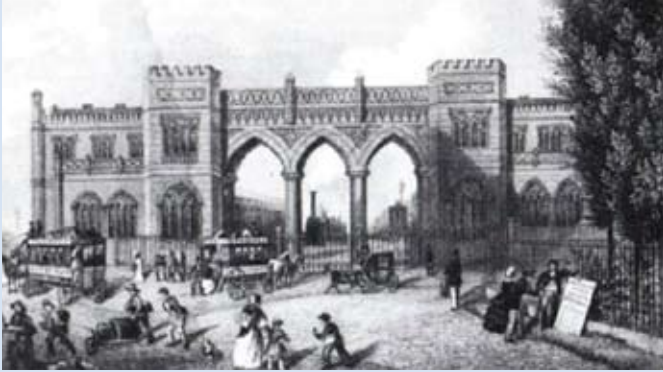
Rotterdam zet in op een ontwikkelambitie die van strategische waarde is voor de stedelijke regio. Met de gebiedsontwikkeling van het Central District wordt een bijdrage geleverd aan de doelstellingen van de Stadsvisie Rotterdam 2030 om een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad in Rotterdam te creëren. Deze bijdrage aan de Stadsvisie kent vijf concrete elementen:

- Stadsentree: bezoekers en reizigers voelen zich welkom en vinden comfortabel hun weg de stad in of naar andere vervoersmodaliteiten

- Werkgelegenheid: 15.000 nieuwe hoogwaardige arbeidsplaatsen in aantrekkelijke kantoren en voorzieningen gericht op de nationale en internationale markt
- Wonen: nieuwe, comfortabele en moderne appartementen
- Verblijfsgebied: een levendig en gemengd centrumstedelijk verblijfsgebied
- Duurzaamheid: een duurzame gebiedsontwikkeling door een maximale bijdrage te leveren aan het Rotterdam Climate Initiative (RCI) door onder meer duurzaam energiegebruik, (collectieve) warmte- en koudeopslag en (collectieve) afvalinzameling.

De visie stoelt op de idee dat het RCD een uniek gebied in Nederland is waar de Randstad en Europa elkaar ontmoeten en Rotterdam zich kan presenteren. Het is een intensief gebruikt centraal stedelijk gebied waar mensen graag verblijven en waarin 'glocal'⁴ bedrijven en instellingen zichtbaar in een open netwerk functioneren. Deze kwaliteit krijgt vorm in de Mixone. Dit is het leidende en samenbindende thema voor de verdere ontwikkeling van het RCD. De Mixone moet er voor gaan zorgen dat het gebied een eigen identiteit en sfeer krijgt. De Mixone moet betekenis gaan krijgen in een hoogbouwzone die kenmerkend is voor Rotterdam en waarbij meer dan in het verleden aandacht vereist is hoe die hoge gebouwen landen in de stad en ook levendige plinten krijgen.

3 LOKATIEKWALITEIT



Station Delftse Poort in 1864



Het nieuwe station Delftse Poort, enige maanden voor het bombardement



Het nieuwe Centraal Station van architect Sybold van Ravesteyn, 1957

3 LOCATIEKWALITEIT VAN ROTTERDAM CENTRAL DISTRICT

De bestaande stad en haar kwaliteiten maken steeds meer onderdeel uit van de plannen van de stad. Het gaat er niet alleen om nieuwe projecten toe te voegen, maar deze ook te enten op de geschiedenis van de stad. Zo kan er een nieuwe betekenislaag aan de stad worden toegevoegd. De bestaande stad krijgt nieuwe waarde. Het station, het gebied daarom heen is een 'oude plek' die zich steeds opnieuw, soms schoksgewijs heeft gevoegd naar de nieuwe eisen van de tijd. Op dit moment is er weer zo'n ingrijpende transformatie in gebruik en betekenis gaande. Nu gaat het om het leggen van nieuwe verbindingen in de netwerkeconomie en de mobiele samenleving. Wat ging hieraan vooraf?

Hoofdstuk 3, Locatiekwaliteit van Rotterdam Central District is vergelijkbaar met de autonome ontwikkeling uit de planMER. De autonome ontwikkeling omvat de bestaande situatie, de reeds besloten ontwikkelingen en de in uitvoering zijnde ontwikkelingen. Dit zijn de openbaarvervoerterminal, het busstation, de Kruispleingarage, RandstadRail de Weenatunnel en de direct aansluitende buitenruimte.

3.1 DE WORDING VAN EEN 'CENTRAL DISTRICT'

De belangrijkste kwaliteit van het RCD is dat er zoveel lijnen en verbindingen samenkomen op het gebied van mobiliteit dat er sprake is van een knooppunt van eerste orde. Hiervoor zijn in de tijden voor ons reeds de fundamenteën gelegd. Het spoor is naast de waterwegen en de autowegen een belangrijke verbinding geweest van Rotterdam met de rest van het land en de wereld. Vooral in de negentiende eeuw werden belangrijke verbindingen gelegd die van invloed waren op het stadsbeeld.

Een vroege tekening uit 1624 laat zien dat het huidige plangebied nog buiten de vesten van de stad ligt, aan de noordzijde van de stadsdriehoek. Het gebied werd gekenmerkt door weilanden, een aantal boerderijen, een lijnbaan en een blekerij. Pas na de oplevering van het Waterproject in 1866 werd het geschikt voor bebouwing, omdat vanaf dat moment de hoge grondwaterstand kon worden gereguleerd.

In november 1848 werd het station Delftse Poort geopend, het eindstation van de lijn Amsterdam - Den Haag - Rotterdam. Het werd door F.W. Conrad in neogotische stijl ontworpen en gebouwd in de kop van de stadsdriehoek, tegenover de toenmalige Delftse Poort. Ter plaatse van het huidige Stationsplein en het Kruisplein werd in 1857 de diergaarde aangelegd, waarlangs zich geleidelijk een stratenstructuur ontwikkelde.

In 1868 werd besloten om een spoorwegviaduct dwars door de stad aan te leggen. Omdat het oude station echter niet geschikt bleek voor een tweede spoorlijn, werd in 1877 het nieuwe station Delftse Poort gebouwd. Het nieuwe station lag vierhonderd meter westelijk van het oude. Ten behoeve van dit station werd ook de diergaarde iets in westelijke richting opgeschoven.

Door het bombardement van mei 1940 werd de oude stadsdriehoek vrijwel geheel vernietigd. Nagenoeg het gehele stationsgebied was verdwenen, inclusief de diergaarde en de aangrenzende Schiestraat, de Poortstraat en de Delftsestraat. Hoewel ook het station zelf was getroffen, bleef het nog zo'n zeventien jaar in gebruik. Na de oorlog werd immers prioriteit gegeven aan het herstel van het havengebied. De herbouw van de binnenstad kwam pas goed op gang in de jaren vijftig op basis van het Basisplan uit 1946.

WEDEROPBOUW

Het Basisplan ging uit van een modern stadscentrum met overwegend stedelijke functies, waar het wonen een ondergeschikte plaats in nam. Het Basisplan is in hoofdlijnen uitgevoerd, met als één van de belangrijkste bijstellingen het toelaten van meer woningen in het centrumgebied. De uitvoering van het plan (vanaf het begin van de jaren vijftig) ging vergezeld van een bouwverbod voor een aantal terreinen, bedoeld om onvoorziene ontwikkelingen in de toekomst op te kunnen vangen. Een voorbeeld is het huidige Weena, één van de belangrijkste boulevards uit het Basisplan. Het vooroorlogse stratenplan werd voor het verkeer gestroomlijnd en het Basisplan betekende de introductie van een stelsel van pleinen en boulevards. De schaal van de bebouwing werd vergroot en de vormgeving werd soberder en zakelijker. Naast de kavelsgewijze aanpak van de bouwblokken werd het blok vaak als een geheel door een architect ontworpen. Als basis hiervoor gold het type stadsblok, met woningen boven winkels en een binnenhof of straat voor de bevoorrading.

Door architect Sybold van Ravesteyn werd een nieuw station ontworpen, opnieuw ten westen van het oude station en het huidige Stationsplein. Ook werd ruimte gemaakt voor een directe toegangsweg vanaf het Hofplein; het Weena. Het Hofplein werd ontworpen als een overzichtelijk verkeersplein. In het Basisplan werd het stationsgebied voornamelijk bestemd voor bijzondere doeleinden. Het omliggende gebied, waaronder de Delftsestraat, kreeg een zakelijke bestemming. Deze straat kreeg aan de noordzijde een bedrijfsbestemming, terwijl de zuidzijde was bestemd voor winkels, kantoren en bedrijven. De nieuwe toegangsweg naar het station werd bestempeld als diensten- en amusementscentrum. Het nieuwe Centraal Station werd in 1957 in gebruik genomen. Het gebied langs het Weena bleef echter een onbebouwde reservelocatie voor lichte en tijdelijke programma's. Na 1970 kreeg het Weena een tijdelijke inrichting met horecapaviljoens en een hertenkamp.

GROOTSTEDELIJKE ONTWIKKELINGEN

Toen halverwege de jaren tachtig vraag begon te ontstaan naar stedelijk ontwikkelingen rond het Centraal Station, werd voor het Weena een onderzoek opgestart naar het meest geschikte ontwikkelingsmodel. Uiteindelijk leidde een combinatie van conjunctuur, risicominimalisering en de wens het gebied fasegewijs te kunnen ontwikkelen tot het boulevardmodel zoals dat nu functioneert. De ontwikkeling van het Weena - met de Delftse Poort als 's lands hoogste kantoorgebouw - leidde ertoe dat hoogbouw een manifest fenomeen werd. Voor het eerst werd een hoogbouwbeleid geformuleerd en het RCD maakte daar nadrukkelijk onderdeel van uit.

Ondanks alle ontwikkelingen bleef het station zelf als grootstedelijk potentieel al die tijd ongemoeid. De belangrijkste reden hiervoor was dat in die tijd de Kop van Zuid werd aangewezen als sleutelproject, gericht op binnenstedelijke verdichting en transformatie, passend bij het rijksbeleid van de 'compacte stad'. Het Centraal Station werd gezien als reservelocatie voor een volgende tranche van kantoren en woningen. Eind jaren negentig werden door het Rijk de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) opgestart. Een van deze projecten had betrekking op Rotterdam Centraal. Het ging daarbij om de integrale stedenbouwkundige projecten rondom de HSL-stations in Nederland. Vanaf dat moment kwam het RCD weer volop in beeld.

3.2 KRACHTIGE ICONEN EN GROTE GEBOUWEN

Een van de locatiekwaliteiten van het RCD is dat er sprake is van een reeks markante gebouwen die in de geest van de Wederopbouw zijn opgetrokken. Daar wordt in het Stedenbouwkundig plan 2007 op voortgebouwd. Het straatbeeld van vooral de Delftsestraat is waardevol omdat het een illustratief overzicht biedt van schaal, ontwerp oplossingen en materiaalkeuzes van het wederopbouwoeuvre van Rotterdam. Daarnaast zijn er enkele echte iconen in het gebied uit de wederopbouw, ze vormen ankerpunten in het plangebied: het Groothandelsgebouw (Stationsplein 45), het EKP (Delftseplein 31,33) en het Bouwcentrum (Kruisplein 1-33). Deze gebouwen representeren de vernieuwingsgeest en energie van de wederopbouw. Vanuit functionele eisen en wensen kwamen enkele vernieuwende typen gebouwen tot stand met een rijke schakering aan materialen en detaillering.



Het Groothandelsgebouw in

HET GROOTHANDELSGEBOUW

Hét symbool van de wederopbouw van Rotterdam is het Groothandelsgebouw. Het is het eerste bedrijfsverzamelgebouw in Nederland en heeft als voorbeeld gediend voor vele andere bedrijfsverzamelgebouwen.

In de oorlog had de Rotterdamse groothandel ruim 450.000 vierkante meter bedrijfsruimte verloren. Vele bedrijven zochten dus huisvesting en het liefst een beetje snel. Daarom werden de krachten gebundeld en de opdracht gegeven aan architectenbureau van Tijen en Maaskant om een groot handelsgebouw te ontwerpen.

Het in beton uitgevoerde Groothandelsgebouw (1949-1951) domineert de westelijke zijde van het huidige Stationsplein, een deel van het Weena en de Conradstraat. Het gebouw is uitgevoerd als een gesloten bouwblok met een groot binnenhof. In het binnenhof bevindt zich een stelsel van laad- en losruimten, die zich naar buiten toe aan de westzijde manifesteert in een dubbele boogbrug en een grote oprit. Voor het eerst in Nederland werd infrastructuur in een gebouw geïntegreerd. Op het dak bevindt zich aan de zijde van het Stationsplein de voormalige bioscoop 'Kriterion'. Het gebouw manifesteert zich in de omgeving door een sterk gevelbeeld met een strakke geleding die is opgebouwd uit de betonstructuur, een verfijnde detaillering en afgewogen maatvoering. Het gebouw is in trek bij kleine en middelgrote bedrijven in de dienstverlenende en creatieve sfeer, en als locatie voor ontmoeting en vergadering. Het gebouw is wel eens getypeerd als een 'groundscraper' in optima forma; groot, vitaal, divers en open in gebruik en betekenis (maar niet hoog).

CENTRAL POST

Het voormalige EKP is het resultaat van de twintigste eeuwse ontwikkelingen in de postsector. Vrij snel na de oplevering van het postkantoor aan de Coolsingel in 1923, neemt de toename van vervoer per spoor toe. Vandaar dat de PTT, de voorloper van TNT Post, vanaf de jaren dertig in meerdere grote Nederlandse steden postdistributiekantoren nabij de stations bouwt.

Vrij nieuw na de oorlog was de toepassing van automatische postverwerking. Een ingenieus transportsysteem vervoerde de binnengekomen post naar de bovenste verdieping, van waaruit het werd gesorteerd en voor uiteindelijke distributie naar de onderliggende verdiepingen werd getransporteerd. Dit verticale, gemechaniseerde systeem bepaalde de vorm van het gebouw: een tamelijk hoog gebouw met dubbele verdiepingvloeren, vrij indeelbare vloeren waar bovendien grote en zware machines konden worden opgesteld. Een directe verbinding tussen het gebouw en de perrons was noodzakelijk voor het vervoer van poststukken. Aan de spoor kant bevindt zich een overdekt perron ten behoeve van de posttreinen. Een oprit verbond het perron met de oostzijde van het gebouw. De architecten E.H. en H.M. Kraaijvanger tekenden voor het ontwerp (1954 en 1959).

Bijzonder is de toepassing van kunst in de architectuur van het gebouw. Zo is in het exterieur in de westgevel over veertien bouwlagen een kunstwerk van glas-in-beton van Louis van Roode aangebracht. Achter deze gevel is op elke verdieping een ander kunstwerk aangebracht waarvoor verschillende kunstenaars werden gevraagd die verschillende technieken gebruikten zoals keramiek, mozaïek en geglaazuurd baksteen. Na veel studies, discussies en transacties is dit gebouw nu aan een nieuw leven begonnen dat als het ware al anticipeert wat hier op langere termijn mogelijk is; een interactiemilieu voor het 'nieuwe werken'.

HET BOUWCENTRUM

Al in 1949 werd het Bouwcentrum geopend op initiatief van de Bond van Nederlandse Architecten. Het was bedoeld als centrum waar vakbroeders terecht konden voor informatie en tentoonstellingen over bouwmaterialen en technieken in het kader van de wederopbouw. Het groeide uit tot een internationaal informatiecentrum voor bouwen en wonen. Architect J.W.C. Boks zorgde voor het ontwerp, een zestienhoekig centraal gebouw. Al in 1954 werd het gebouw uitgebreid met een rechthoekig bouwdeel aan het Weena. Opvallend hierin was de enorme sculptuur van de Engelse beeldhouwer Henry Moore dat hij maakte in opdracht van de verenigde Nederlandse baksteenfabrikanten. Met het kunstwerk van baksteen werden de mogelijkheden van het materiaal tot volle uiting gebracht; uit het metselwerk is een voorstelling met abstracte figuren gemaakt. De ambities van de huidige herontwikkeling richten zich op het maken van nieuwe verbindingen met het Kruisplein en met het achter liggende Oude Westen.



De sculptuur van Henry Moore aan het Weena

3.3 RECENTE ONTWIKKELINGEN

Momenteel, derde kwartaal 2009, zijn de ontwikkelingen in het Rotterdam Central District al in volle gang. De openbaarvervoer- terminal rijst op uit de grond. De RandstadRail is ondergronds zo goed als af en de eerste hand wordt gelegd aan de ondergrondse Kruisplein garage. De Weenatunnel is in één richting al in gebruik genomen. Al deze ontwikkelingen bieden nieuwe mogelijkheden en kansen voor het gehele Rotterdam Central District.

OPENBAARVERVOERTERMINAL

Het reizigersvervoer per trein groeit de laatste jaren met gemiddeld drie procent per jaar. In de toekomst zet die groei, mede door de komst van de HSL-Zuid en RandstadRail, nog verder door. Op deze groei was het naoorlogse station in Rotterdam niet berekend. Tunnels en voetgangerspassages waren te smal, perrons ontoereikend en de stationshal te klein. Omdat de moderne gebruiker van het spoor mag rekenen op kwaliteit en comfort, wordt het station verbouwd tot een moderne openbaarvervoerterminal. Het project Rotterdam Centraal behoort tot de Nieuwe Sleutel Projecten (NSP).

Dit Nieuwe Sleutel Project omvat de herontwikkeling van het gehele NS station Rotterdam Centraal en directe omgeving, en richt zich daarmee op verschillende doelstellingen. Het nieuwe Centraal Station Rotterdam moet zich ontwikkelen tot een hoogwaardig en multimodaal vervoerknooppunt. De bereikbaarheid op de stationslocatie wordt vergroot door een betere beschikbaarheid van hoogwaardige vervoersmodaliteiten en het station zelf geschikt te maken voor de HSL en de toenemende verkeers-, reizigers- en gebruikersstromen. Ook de directe omgeving dient te profiteren van de openbaarvervoerterminal. Het centrummilieu krijgt hiermee een directe impuls en profiteert van de spin-off van alle investeringen. De locatie zal zich ontwikkelen tot een toplocatie voor wonen, werken en voorzieningen.

KRUISPLEINGARAGE

De grote programmatische verdichtingslag die in het gebied op stapel staat leidt tot een grotere behoefte aan parkeerplaatsen. Tegelijkertijd neemt met de kwaliteitsslag die er in de buitenruimte gaat plaatsvinden het aantal straatparkeerplaatsen af. De komst van de HSL zal de parkeerbehoefte in de nabijheid van het station vergroten. De aanleg van de Kruispleingarage is nodig om in het gebied voldoende kwaliteit te kunnen realiseren in het kader van het stedelijk mobiliteitsbeleid. Maar ook een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en een verbetering van de luchtkwaliteit. Om de wateroverlast in het centrum tegen te gaan dient het dak van de Kruispleingarage tevens als waterberging ten behoeve van de Westersingel. De Parkeergarage Kruisplein is ook belangrijk voor de ontwikkeling van de Binnenstad als geheel. Om de autobereikbaarheid voor de bezoekers te waarborgen worden aan de randen van de binnenstad goed ontsloten centrumgarages gerealiseerd volgens het Park+Walk concept. Met een duo parkeergarage Kruisplein/Schouwburgplein wordt in de toekomst een goede bereikbaarheid van de noordelijke binnenstad gegarandeerd en de verkeersdruk op de huidige ontsluitingswegen verminderd.

RANDSTADRAIL

De RandstadRail is de nieuwe lightrailverbinding tussen Rotterdam en Den Haag. Hiermee wordt een hoogwaardige vorm van openbaar vervoer geboden die als alternatief kan dienen voor de vele autoverplaatsingen in de driehoek Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer. Het tracé van RandstadRail loopt voor een groot deel via de reeds bestaande infrastructuur, de Hofpleinlijn. In Rotterdam wordt de railinfrastructuur van de Hofpleinlijn via een geboorde tunnel en een nieuw te bouwen metrostation op Rotterdam Centraal gekoppeld aan het bestaande metronet richting Slinge.

RESULTAAT

Het resultaat van al deze ontwikkelingen wordt voor de (trein)reiziger concreet zichtbaar in de realisatie van het nieuwe stationsgebouw met een reizigerstunnel, sporenkap, aangepaste perrons en perrongebouwen en een stationshal. De nodige commercie en kantoren vinden hierin onderdak. Het metrostation met een aansluiting op de RandstadRail takt aan op de openbaarvervoerterminal. Het autoverkeer passeert het gebied ondergronds door de Weenatunnel en via deze tunnel is er een directe aansluiting met de ondergrondse parkeergarage Kruisplein, die weer gekoppeld is aan de Schouwburgpleingarage. Ook voor de fietser worden nieuwe voorzieningen gerealiseerd om te stallen, ondergronds aan de zuidzijde en bovengronds aan de noordzijde van de openbaarvervoerterminal. Voor de tramreiziger komen er nieuwe haltes en een nieuw tramtracé. De openbare ruimte in het gehele gebied wordt opgewaardeerd; het Stationsplein, het Kruisplein, het Delftseplein, de Conradstraat en de Poortstraat, alsmede het Weena en alle noord-zuidverbindingen over het Weena heen. Aan de noordzijde krijgt ook de buitenruimte van het Proveniersplein een nieuw gezicht.

De herontwikkeling van het station en de omgeving heeft een positief effect op het gehele plangebied, en het centrum van Rotterdam, het biedt kansen waarmee Rotterdam zich ook in de toekomst op de kaart kan zetten. Deze ruimtelijke ontwikkelingen maken Rotterdam Central District geschikt als toekomstige toplocatie voor wonen, werken en voorzieningen.



Situatie van Rotterdam Central District in 2007



Mixone kaart, afkomstig uit Beeldkwaliteitsplan

3.4 GEBRUIK EN BETEKENIS

Central District is een zeer divers gebied, waar wordt gewoond, gewerkt, onderwijs gevolgd en waar wordt uit gegaan in deels grote en tamelijk introverte complexen. Ondanks deze veelzijdigheid en wellicht mede dankzij deze gesloten opbouw is het imago van dit gebied niet onverdeeld goed. Het is een kantorengedebied (en dan vooral het Weena) dat in onderzoeken vaak in de top zit qua economische prestatie, maar dat ook belast wordt door het drukke autoverkeer en dat een levendige publieksfunctie in de plint mist. De introductie van de Mixone als bindend concept ligt mede aan deze diagnose ten grondslag. De nu reeds gevestigde bedrijven, die van grote waarde zijn voor de Rotterdamse economie, vragen om meer omgevings- en verblijfskwaliteit.

Het gebied kent vanuit bereikbaarheidsperspectief een prima vestigingsklimaat voor internationale bedrijven zoals Nationale Nederlanden/ING, Unilever en diverse advocatenkantoren. Maar dat is niet langer voldoende. Bedrijven maar vooral ook hun werknemers willen werken in een aantrekkelijke omgeving en niet alleen in een goed bereikbaar gebouw.

Langs het Stationsplein zijn goedlopende horecavakken gevestigd en dat geldt in nog sterkere mate voor de cluster in de Delftsestraat en langs de Schiekade. Hier ligt een uitgaansgebied met een eigen identiteit in aanvulling op andere horecagebieden in het centrum. De discotheken doen in het weekend goede zaken en zorgen ook voor levendigheid en drukte op bepaalde tijdstippen. De opgave is te onderzoeken (middels het concept van de Mixone) hoe een deel van deze functies een plek kunnen krijgen in de nieuwe plannen. Hiervoor is een strategie nodig die gericht is op het gebruik in de tijd tussen nu en een gewenste situatie verderop in de tijd. Vanwege de conjuncturele dip waarin de markt nu zit is het denkbaar dat het huidige

gebruik nog gecontinueerd wordt en dat tijdelijke programmering van locaties een rol gaat spelen. Het kan gaan om startende, creatieve ondernemers die eventueel kunnen doorstromen en een plek krijgen in nieuwe projecten.

De woonfunctie bevindt zich verspreid in het plangebied in afzonderlijke complexen die zich destijds als een van de eerste aandienenden in de markt van binnenstedelijk wonen. Inmiddels is die markt een stuk sterker geworden. Waarbij in het RCD gemikt kan worden op aanbod voor de zgn. blauwe leefstijl⁵. Uit de resultaten van de Grote Woontest blijkt dat de dynamische (rode) leefstijl binnen de Stadsregio Rotterdam de afgelopen jaren enorm is toegenomen. De toename van de dynamische leefstijl, duidt op verdere verstedelijking; er zijn steeds meer mensen die in de stad willen wonen. Deze ontwikkeling is ook uit een recente studie van de Zuidvleugel naar voren gekomen. Uit de ontwikkeling van 'oudere' steden blijkt dat een forse toename van de rode leefstijl meestal op de voet wordt gevolgd door een toename van de blauwe leefstijl. Rotterdam loopt in deze laatste ontwikkeling achter, mede door het wederopbouw verleden. Nu, aan de vooravond van de 'tweede wederopbouw', heeft Rotterdam de kans om als volwassen stad ook de blauwe leefstijl te bedienen.

Met als enige stad van Nederland een HSL-station in het centrum, krijgt Rotterdam te maken met een dusdanig bijzondere economische positie in Europa, dat er wel voorgesorteerd moet worden op de komst van deze doelgroep.

Deze doelgroep is het meest kritisch in de keuze van de woonplek. Niet alleen de woning zelf, maar ook het woongebouw, de aangrenzende openbare ruimte en de voorzieningen in de nabijheid moeten bijdragen aan het statusgerichte karakter van het woonmilieu. Rotterdam moet daarom actief zoeken naar en investeren in locaties die aansluiten op de woonwensen van deze doelgroep. Het RCD is een van de gebieden van de binnenstad met al een

aantal cruciale ingrediënten in zich om aan de hoge eisen voor dit woonmilieu te voldoen.

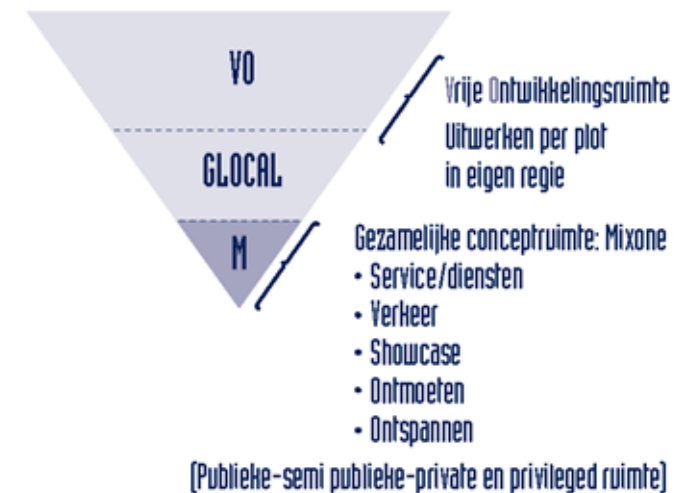
Pleinen, singels⁶ en boulevards zijn aanwezig als kwaliteiten in de openbare ruimte maar herinrichting en ontwerp kunnen bijdragen aan intensiever gebruik.

Last but not least wordt het RCD gebruikt als transfergebied voor vooral openbaar vervoer. Men komt aan, vertrekt, stapt over. De verblijfskwaliteit in het station, op de pleinen en straten rondom is nu nog gering. Hetzelfde geldt voor de oversteekbaarheid en de entree naar de binnenstad. Er ligt een basisinfrastructuur maar met de enorme groei van het reizigers aanbod en het verlangen van de stad om het langzaam verkeer meer ruimte en comfort te bieden, ligt een kwaliteitsslag voor de hand.

4 OPGAVE

"Gebiedsontwikkeling heeft meer dan voorheen aandacht voor de positie van plekken (plots) in onderlinge relatie tot elkaar en daardoor voor multifunctionaliteit. Traditioneel was er al aandacht voor meer functies maar deze werden vervolgens toegewezen aan plekken of plotjes in een te bestemmen gebied. Deze plotjes werden vervolgens relatief autonoom tot ontwikkeling gebracht in de hoop dat het geheel dan goed zou gaan functioneren. Nu komt de nadruk te liggen op ontwikkelen in plaats van bestemmen. Het gaat er niet om de enen bestemming te vervangen voor de andere. Bij gebiedsontwikkeling is het bestaande gebied, met bestaande kwaliteiten en het bestaande gebrek aan kwaliteiten het uitgangspunt....De ambitie is ontwikkeling en ontwikkeling is vooral het toevoegen van functionaliteit aan het gebied... En daarmee komen multifunctionaliteit en combinerend vermogen op de voorgrond te staan als kerncompetenties van gebiedsontwikkeling."

Bron: Teisman eindrapport Habiforum september 2009



4 OPGAVE

In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de opgave. De opgave is gebiedsontwikkeling.

4.1 EEN NIEUW INTERACTIEMILIEU

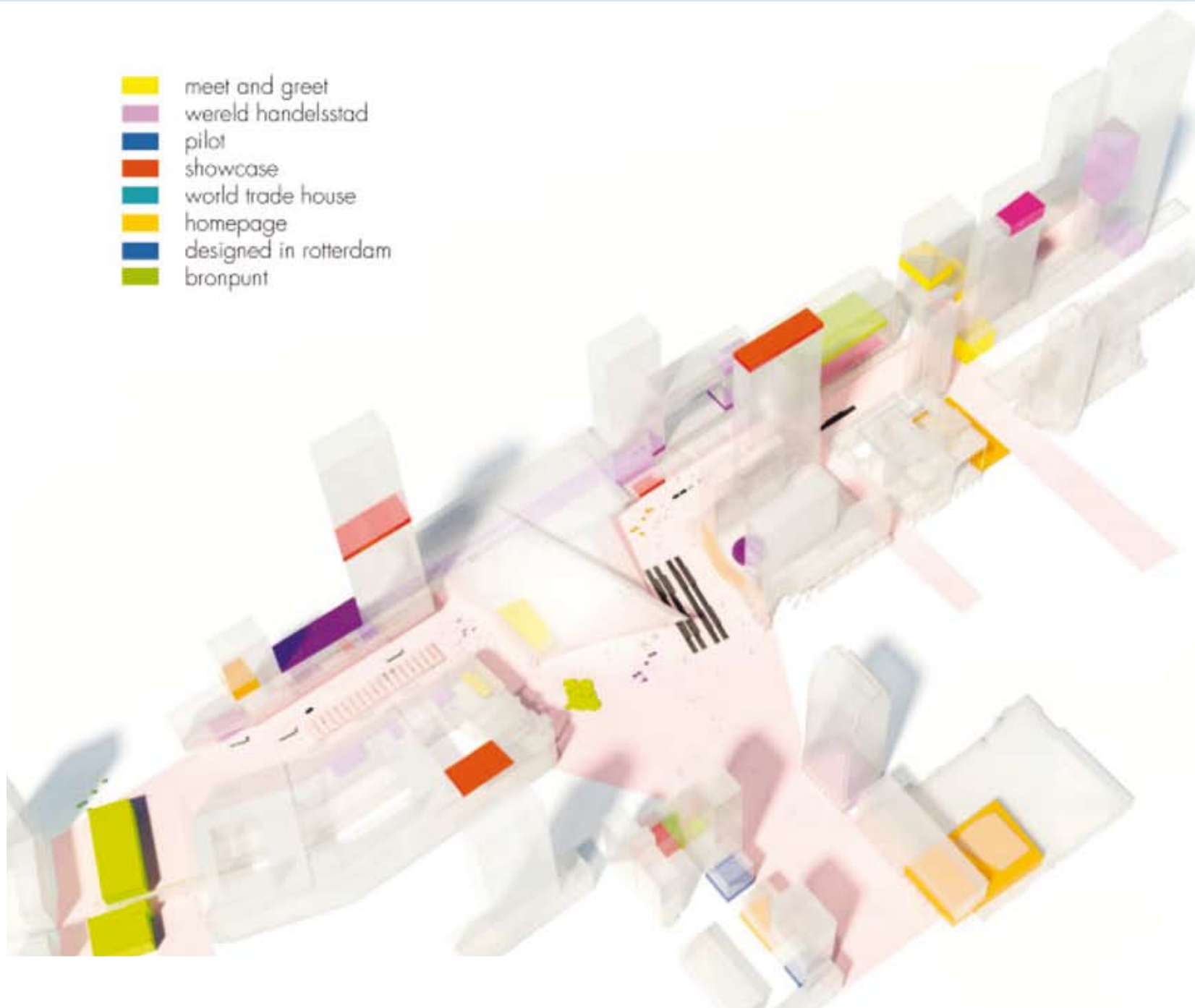
Gelet op de locatie kwaliteiten die al in het gebied zijn samengebald, de kracht die ontleend kan worden aan de positie in de regionale, nationale en internationale netwerken en vraag uit de markt naar interessante stedelijk milieus, kan de opgave voor RCD kort als volgt worden geformuleerd:

"Uitbouwen van een innovatief, aansprekend en gemengd stedelijk vestigingsmilieu van Rotterdamse signatuur in een internationale context rond een mobiliteit knooppunt van de eerste orde".

Eigenlijk zijn stations en hun directe omgeving altijd al spannende magneten in de stad geweest. Aankomstplaatsen, pleisterplaatsen, plekken voor ontmoeting en afspraken. Lang zijn stations verwaarloosd, is er weinig in geïnvesteerd. Maar nu ondergaan ze allemaal een opleving. Ze worden gezien als katalysator voor gebiedsontwikkeling. En naast hun functionaliteit wordt er in toenemende mate de kwaliteit van bestemming aan toegevoegd. Ze worden ingezet als interactiemilieu in de metropolitane regio. Een van de belangrijkste dragers van de daarmee verbonden stedelijke kwaliteit en welvaart is 'connectiviteit'. Dit is het vermogen van de stad om nieuwe verbindingen te leggen. Niet alleen in geografische zin door te fungeren als knooppunt en bestemming in

steeds grotere stedelijke netwerken. Maar ook als fysieke ontmoetingsplek waar mensen en bedrijven samenkomen op zoek naar steeds nieuwe zakelijke en culturele allianties. De nieuwe economie is immers kennisgedreven. En kennis ontstaat, floreert en vernieuwt bij de gratie van de ontmoeting en dus bij de aantrekkelijke, gastvrije stad. Lokale en mondiale ontmoeting van ideeën, kennis en mensen is de nieuwe brandstof voor de vitale stad.

Voorals steden met een belangrijke internationale hub als mobiliteitsknooppunt midden in hun stad hebben goede perspectieven. Rotterdam speelt dan niet langer alleen de kaart van het haven- en industrieelcomplex als draaischijf voor containers, goederen en energie. Een economische hub die mondiaal georiënteerd is en steeds geavanceerder wordt door allianties aan te gaan met andere havens maar ook andere sectoren⁷. Maar ook de kenniscluster van Erasmus MC (inmiddels nummer 1 in Europa qua reputatie) legt veel gewicht in de schaal. Als je aankomt in Rotterdam Centraal dan zijn al deze specifiek Rotterdamse kwaliteiten zichtbaar, voelbaar, binnen handbereik als het ware. Toeristen kiezen voor Rotterdam en blijven er een tijdje hangen, er is van alles te beleven. Forensen, studenten, zakenlieden, bezoekers van de binnenstad vinden er iets van hun gading voor en na hun bezoek. Rotterdammers kiezen voor het RCD want het is een handige en interessante plek met stedelijke kwaliteit nagenoeg 24 uur van de dag.



4.2 DE MIXONE

Het 'verhaal' van RCD als 'Glocal City District' kent een aantal dimensies waarvan de Mixone de belangrijkste is. Dit is niet alleen het gemeenschappelijk ontwikkelperspectief voor het RCD. De Mixone maakt ook zichtbaar en voelbaar om wat voor ruimtelijke kwaliteiten het moet gaan voor de gebruikers en bezoekers. Om vat te krijgen op de Mixone kan er een uitsplitsing gemaakt worden in hoe dit concept vorm kan krijgen en hoe het kan gaan werken in de praktijk.

VORM

De nieuwe en bestaande gebouwen in het RCD en de openbare ruimte eromheen, vormen het podium, de 'hardware', voor de Mixone. Dit betekent concreet dat de bewegingen van mensen en verkeer, het programma en de volumes die deze openbare ruimte gebruiken of begeleiden in harmonie moeten zijn. Er moet daarnaast een programma worden ontwikkeld, dat het mogelijk maakt het RCD een eigen identiteit te geven en onderdeel te laten zijn van het centrum. De locatie moet voor bezoekers en gebruikers herkenbaar zijn en een welkom uitstralen. Grote delen van de plinten en delen van de volumes moeten zich naar buiten toe presenteren en moeten een (semi-) publieke functie krijgen. Het bouwprogramma bestaat uit een relatief groot deel vrij te ontwikkelen ruimte per plot. Daarnaast zijn er ruimtes die gebruikt kunnen worden door meerdere gebruikers in het gebouw (of daarbuiten), de zogenaamde conceptruimtes. Deze conceptruimtes in de plint hebben een hoog openbaar karakter (plintfuncties).

De geprojecteerde volumes zijn fors van maat. Hierdoor ontstaat op maaiveld een aaneenschakeling van ruimtes, die weliswaar één gebouw vormen, maar toch de mogelijkheid geven voor diversiteit in ruimte en programma. Het WTC

aan de Coolsingel is een goed voorbeeld: straat, trap, hal, horeca, kantoren, beurzen etc. vormen een geleidelijke overgang van openbaar naar privé. Daarnaast moet er de mogelijkheid geboden worden om ook boven de eerste paar lagen, en juist ook op hogere verdiepingen, plekken te maken die een (semi) openbaar karakter hebben. Zoals in Groothandelsgebouw ook al het geval is.

Het gebied moet een eenduidige kwaliteit uitstralen. Dit betekent dat er een forse impuls gegeven moet worden aan de beide vleugels in het gebied en ook aan de verbindingen met het centrum. De functionele eisen die aan de openbare ruimte gesteld worden moeten verenigd worden met de ambities voor een hoogwaardig doorgangs-verblijfs- en slentergebied. Dit betekent dat de kavels met hun bestaande of nieuwe ontwikkelingen, onderling gekoppeld moeten worden door een 'rode loper': een continu, ruim, mooi ingericht voetgangersgebied.

INHOUD

Hoe komt deze vorm (de hardware) tot leven? Dat kan door het RCD op drie niveaus te programmeren.

Het eerste is dat van de gebiedsvisie WeenaI Glocal City District opgevat als programmamix. Dit is bedoeld om weg te komen van het monofunctionele concept van business district dat in vele steden te vinden is. Naast wonen en werken is er in het bijzonder in de Mixone ruimte voor service, dienstverlening aan alle typen gebruikers, leisure, ruimte voor ontmoeting, vergadering, loungeplekken en ruimte voor tentoonstelling etc. Het gaat om de kwaliteiten van de stad (differentiatie en functiemenging, en gebruik door de tijd van de dag en de week heen) en niet alleen om zaken doen. Zo biedt het een nieuwe, inspirerende context voor de hoofdkantoren en

grote gebruikers die al aan en rond het Weena zijn gevestigd. Monofunctionaliteit is niet waar de moderne diensten en creatieve economie om vraagt. Het gaat om diversiteit, ontmoeten en verbindingen leggen tussen van origine lokale kwaliteiten en globale markten en vice versa.

Het tweede niveau gaat over de overlapping tussen privé en openbaar gebruik van het gebied. Wat in de hal van het WTC, de foyers van theaters, de lobbies van hotels, de atria van kantoren, de warenhuizen etc. gebeurt, gebeurt in de Mixone op straat en in de gezamenlijke conceptruimte; de openbare en semi openbare ruimte. Hier drukken de gebruikers van het RCD niet alleen elk afzonderlijk hun stempel op maar ook in samenhang met elkaar. Deze verbindende kwaliteit komt niet alleen ten goede aan de waarde van de stad maar ook aan de waarde van het individuele particuliere vastgoed. Het voorkomt dat het RCD afglijdt naar een kantoorwijk en zodoende haar onderscheidend vermogen verliest. Dit zou afbreuk doen aan de positie van het RCD in zowel de Binnenstad als in het netwerk van de Randstad. Het zou bovendien leiden tot veel minder banengroei.

Het derde niveau is de ruimtelijke uitwerking van beide bovengenoemde concepten. Naast het formuleren en uitdragen van een gemeenschappelijke visie is er een ruimtelijk plan nodig om hardware en software met elkaar in verband te brengen. Daarbij spelen vijf kernpunten een rol: RCD in balans, levendigheid op straat, aansluiting op het stedelijk netwerk, sublieme openbare ruimte en duurzaamheid. Een belangrijke voorwaarde voor het ontstaan van de gewenste levendigheid in het RCD en in de Mixone in het bijzonder is de aanwezigheid van veel passanten; mensen die vanuit allerlei motieven hier de stad inkomen of eruit vertrekken. In de toekomst zal dat alleen maar toenemen. De kunst is om aan deze 'doorgangs' kwaliteit ook verblijf- en ontmoetingskwaliteit toe te voegen.

PROCES

Tijd speelt daarbij een belangrijke rol. De Mixone kan in principe overal beginnen. Er zijn echter plekken die een duidelijk stempel drukken op de ontwikkeling van de Mixone. Het nieuwe station zal straks een katalysator blijken van wat verder in het gebied mogelijk is. Evenals het voormalige EKP gebouw, dat als pionier dienst zal doen. De eerste stap is gezet met de nieuwe naamgeving van het EKP gebouw. Voortaan zal het Central Post heten. Zowel in programma als in volume kunnen deze plekken een duidelijke aanjager zijn om de Mixone vlot te trekken. De hoek van het Delftseplein en de Poortstraat is een dergelijke plek. Hier wordt op dit moment Central Post gerenoveerd, zijn er ontwikkelingen gaande rondom het Schiekadeblok, kan een relatie met Pompenburg en met noord gemaakt worden en is een route richting de Lijnbaan te maken. Hier valt dus een duidelijke winst te boeken als het gaat om het maken en opwaarderen van de relaties tussen het RCD en de omgeving. Daarnaast zijn de locaties direct naast het station interessant. Zowel het busstation in de Conradstraat in relatie tot het geprojecteerde volume en het Delftseplein met de taxistandplaats zijn plekken waar de Mixone verwerkt kan worden in het uiteindelijke ontwerp. De plek waar nu al aan gewerkt wordt is het Stationsplein en het Kruisplein. Samen met de ontwikkeling rond het Weenapoint is dit bij uitstek dé plek waar het concept als uitgangspunt moet dienen bij ontwikkelingen in de toekomst.

De openbare ruimte moet uitnodigen en verleiden. Dit betekent dat er naast het station en het Kruisplein gekeken moet worden naar de rest van het gebied. De inrichting van het busstation, tramhaltes en Delftseplein zijn van groot belang voor het slagen van het concept. Ook de gebouvvolumes moeten bijdragen in het Mixone concept. Vanuit dit perspectief worden eisen gesteld (zie hoofdstuk 7) aan de plint, het programma, de transparantie en de positionering. De software is de invulling van de Mixone met programma, ideeën, activiteiten, etc. Het gaat hier om (semi)openbare onderdelen die bijvoorbeeld informatief zijn (infobalies, tentoonstellingen, foyers) of ter vermaak dienen (kunst, tentoonstellingen, horeca).

4.3 RELATIES MET DE OMGEVING

Een belangrijke beleidsdoelstelling is om het RCD en de omliggende wijken beter met elkaar te verbinden. Deze wijken moeten kunnen profiteren van de investeringen die in eerste instantie voor de HSL, het nieuwe station en het mobiliteitsknooppunt worden gedaan.

Het RCD heeft duidelijk eigen identiteit vanwege de ligging van het Centraal Station in de stad. Vanuit die identiteit zoekt het de balans met omliggende gebieden. Behalve voor het RCD worden er ook voor de omliggende gebieden in het centrum nieuwe toekomst perspectieven onderzocht. Het Laurenskwartier, Lijnbaankwartier en Pompenburg zijn hier de meest aansprekende voorbeelden van. Voor het hele centrum is een fasering te zien die langzaam in westelijke richting beweegt. Het RCD kan deze ontwikkeling stimuleren en anticipeert daarop. De eerstvolgende ontwikkelingen die een grote rol zullen gaan spelen zijn die van het Lijnbaankwartier en Pompenburg. In de toekomst zullen de ontwikkelingen aan de westzijde van het centrum, zoals het Oude Westen, aandacht opeisen en zal het westelijk deel van het RCD navenant belangrijker worden. Uiteindelijk moeten het RCD, het Lijnbaankwartier en het Oude Westen gezamenlijk een integraal onderdeel uitmaken van de binnenstad. Zo vormen de ontwikkelingen een belangrijke impuls voor de omliggende wijken.

In de Stadsvisie wordt het RCD neergezet als de potentiële toplocatie die één van de pijlers is van de aantrekkelijke en complete binnenstad. Goede verbindingen voor langzaam verkeer van en naar het RCD zijn een voorwaarde voor het laten slagen van deze doelstelling. Ook goede bereikbaarheid voor autoverkeer en openbaar vervoer is van cruciaal belang. De Culturele As als belangrijke verbinding wordt in het herziene Stedenbouwkundige Plan 2007 aangevuld met een oost-west verbinding die het RCD koppelt aan

Pompenburg, Laurenskwartier, Lijnbaankwartier en het Oude Westen. De belangrijkste ingrepen zijn het verbeteren van de oversteekbaarheid van het Weena, waarmee de koppeling naar de Lijnbaan en de Karel Doormanstraat, alsmede de koppeling van de Conradstraat met het Oude Westen gestimuleerd wordt. Daarnaast is er nog de koppeling met het Delftseplein met Pompenburg. Het stedelijke netwerk wordt verder verrijkt door ingrepen op een hoger schaalniveau. Fietsroutes, de parkeerstrategie voor de binnenstad, bereikbaarheid in de breedste zin van het woord: het zijn elementen die een direct effect hebben op de uitstraling en de betekenis van het RCD.

Het RCD is een onderdeel van de binnenstad van Rotterdam. Om van het RCD een "Glocal City District" te maken zullen het ontwerp van de nieuwe volumes, de buitenruimte en de programmatische invulling ervoor moeten zorgen dat het aantrekkelijk wordt om in het gebied te verblijven en het te doorkruisen. De levendigheid moet zich niet beperken tot overdag, ook 's avonds zal er sprake moeten zijn van een levendig en sociaal veilig gebied. Dit betekent een hoge mate van diversiteit en multifunctionaliteit in het programma. Het gebied wordt op dit moment gedomineerd door kantoorfuncties. Een aanvulling van het gebied met woningen, hotels, recreatieve en commerciële voorzieningen en alles wat binnen het concept van de Mixone past, is iets waar aandacht aan moet worden besteed bij de invulling van de nieuwe volumes. Om het daadwerkelijk onderdeel van de binnenstad te laten zijn moeten voldoende ruimte en mogelijkheden worden gecreëerd in het publieke domein om tijdelijke en spontane programmering te stimuleren.

4.4 DUURZAAMHEID & KLIMAAT

Rotterdam bouwt aan een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Dit is alleen mogelijk als aan randvoorwaarden is voldaan met betrekking tot duurzaamheid en klimaat. De gemeente Rotterdam heeft zich met het Rotterdam Climate Initiative (RCI) verbonden aan de doelstelling om in 2025 de CO₂-uitstoot van de stad en de haven te hebben gehalveerd ten opzichte van 1990. Het RCD wil bijdragen aan het behalen van deze doelstelling.

In 2008 heeft een groot aantal partijen uit de vastgoedsector een samenwerkingsovereenkomst getekend met de intentie bouwprojecten duurzaam te ontwikkelen. De betrokken partijen hebben afgesproken om zich in te zetten voor een CO₂-reductie (een reductie van 25% in 2009 en van 50 % in 2011 ten opzichte van het nu vigerend bouwbesluit, uitgedrukt in EPC-waarde). Het RCD is een van de betrokken projecten. In het RCD kan de CO₂-doelstelling van het RCI behaald worden door de realisatie van een energieneutraal gebouwde omgeving (doelstelling Binnenstadsplan) waarin woningen en gebouwen bij elkaar per saldo voldoende hebben aan duurzame energie. Dit kan bereikt worden door een drastische vermindering van het energieverbruik, door stimulering van duurzame energieproductie en duurzaam energiegebruik.

In het kader van bovengenoemde samenwerkingsovereenkomst faciliteert het RCI alle ontwikkelende partijen in het opstellen van een duurzaamheidsplan voor de ontwikkeling van het RCD. Dit duurzaamheidsplan leidt tot businesscases met een aantrekkelijke propositie voor ontwikkelaars, het gebied, de gebruikers en de gemeente.

Met het programma Rotterdam Climate Proof (RCP) streeft Rotterdam ook naar een klimaatbestendig Rotterdam in 2025. Het RCD kan daaraan bijdragen door in te zetten op adaptief bouwen,

een flexibel stedelijk watersysteem (dat om kan gaan met nattere en droge perioden) De bouw in het RCD is veelal gerealiseerd met platte daken, die zich uitstekend lenen voor de aanleg van groene daken. Deze hebben niet alleen een nuttige retentiefunctie, maar hebben ook een energiebesparend effect en geven het RCD een groene uitstraling.

Vanuit het oogpunt van duurzaamheid heeft het ontwikkelen in bestaand stedelijk gebied veel voordelen. Nieuw ruimtegebruik buiten de stad wordt er mee teruggedrongen en aan de bestaande stad wordt nieuwe waarde toegevoegd. Gebruik wordt gemaakt van een infrastructuur die er al ligt en die wordt opgewaardeerd. De rol van het nieuwe station garandeert voorwaarden voor economische vitaliteit in de toekomst. Op macroschaal betekent dit een shift in vervoersmodaliteit ten gunste van openbaar vervoer. De HSL vervangt een deel van de korte vliegverbindingen binnen Europa. En ook een deel van het autogebruik naar en van Schiphol. Door het creëren van een betere balans tussen verschillende verkeerssoorten kan het RCD bijdragen aan Rotterdamse doelstellingen die zijn opgenomen in de collegevisie duurzame mobiliteit, zoals de toename van het openbaarvervoergebruik met 40%, toename fietsverkeer met 30% en de stijging van het aantal voetgangers met 10%. Het RCD (evenals de binnenstad als geheel) zet sterk in op diversiteit. Het RCD kan door verschillende doelgroepen op verschillende tijdstippen gebruikt worden.

Door de introductie van Mixone, Glocal en vrije ontwikkelruimte kan worden ingespeeld op een veranderende vraag in de toekomst. Het gebied kan transformeren en zo zijn waarde behouden. Uitgangspunt is dat bestaande gebouwen, daar waar economisch haalbaar, behouden blijven of worden vernieuwd. Zo worden grondstoffen en bouwstoffen bespaard. In het RCD wordt op gebiedsniveau en gebouwenniveau gestreefd naar certificering van duurzame gebouwen.

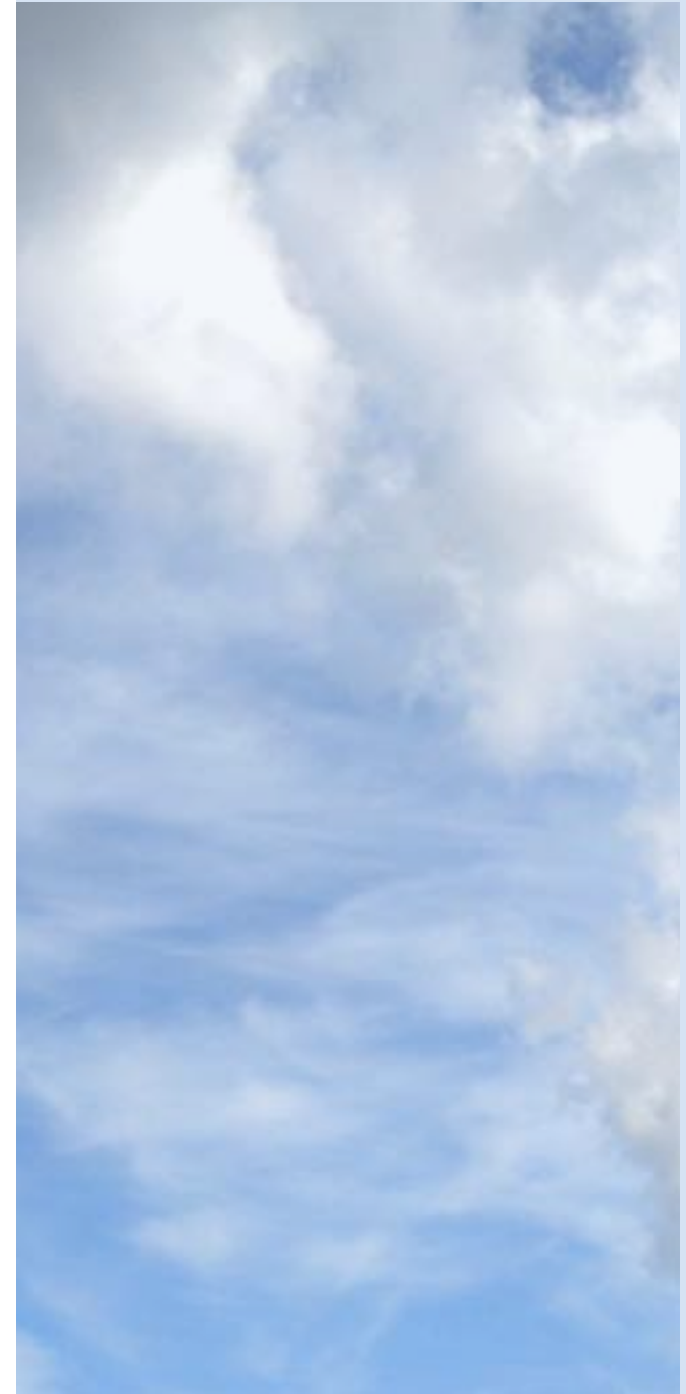
Tijdens de bouwfase is het van belang om zo energiezuinig mogelijk te werk te gaan en grondstoffen te gebruiken die het klimaat zo min mogelijk belasten. Naast materiaalstromen, kan ook aandacht besteedt worden aan het hergebruik van afvalstromen en aan de inrichting van een efficiënt afvalmanagementsysteem.

4.5 LEEFBAARHEID & GEZONDHEID

In het RCD wordt gestreefd naar een leefbaar en gezond stadsmilieu. Voor een gezondere leefomgeving is een betere kwaliteit van groen in de stad van belang. Dit geldt ook voor de binnenstad en daarom is in het binnenstadsplan de ambitie uitgesproken om meer en beter groen aan te leggen. In het RCD wordt dan ook veel nieuwe ruimte gereserveerd voor (gedifferentieerd) groen, daarbij kan gedacht worden aan verticale groenstructuren die minder oppervlakte claimen naast het scala aan maatregelen zoals groene hoven, diverse bomen en groene daken. Bij een gezond stadsmilieu past ook een schone lucht. Dit betekent dat de luchtkwaliteit minimaal aan de wettelijke normen moet voldoen. Rotterdam richt zich ook bij geluid op het behalen van de wettelijke doelstelling en heeft zich daarnaast in de collegevisie duurzame mobiliteit ten doel gesteld om het aantal geluidgehinderden op middellange termijn flink terug te brengen (afname van 30% in 2025). Het RCD omvat veel hoogbouw. Hoogbouw kan leiden tot een combinatie van schaduw en windtoename. Om dit te voorkomen is in het binnenstadsplan opgenomen dat zgn. 'comfortcriteria' integraal onderdeel dienen te zijn van het ontwerp en het ontwikkelproces van hoogbouw. Bij het opstellen van het Stedenbouwkundig plan 2007 is uitvoerig aandacht besteed aan de consequenties op het gebied van windhinder en bezonning. De programmering is daarop afgestemd.

Bij het RCD past een goed verblijfsklimaat, waarbij er ruimte is voor voetgangers en fietsers. In het verkeersplan binnenstad zijn diverse maatregelen opgenomen om een goede verblijfskwaliteit mogelijk te maken. Diverse plekken worden met elkaar verbonden door het creëren van aantrekkelijke en oversteekbare boulevards met levendige plinten en continuïteit in de profilering. Door de ruimtelijke herinrichting van de stadsstraten wordt de snelheid lager. Hierdoor zijn er veel minder conflicten tussen het autoverkeer en

het langzaam verkeer. Op de hoofdroutes hebben fietsers en voetgangers vrijliggende voorzieningen gescheiden van het autoverkeer. Op de kruispunten wordt er meer ruimte voor fietsers en voetgangers gevonden en is er korte wachttijd.



4.6 HOOGBOUW

Van groot belang is het effect van hoogbouw op omliggende wijken, in dit geval de Provenierswijk. De effecten op de Provenierswijk zijn in belangrijke mate bepalend geweest voor de positionering en de hoogte van de bebouwing. Verder zijn windhinder, bezonning, woonklimaat, bereikbaarheid, parkeren en inpassing in het stedelijk weefsel (bebouwing en openbare ruimte) bepalend bij het uitwerken van de potentiële hoogbouwlocaties. Nieuw te bouwen volumes worden afgestemd op de bestaande bebouwing in het RCD. In tegenstelling tot de Hoogbouwnota 2000 gelden er in RCD hoogtebeperkingen, met uitzondering van de kop van het Schiekadeblok.

4.7 VERKEER

De opgave voor verkeer is verwoord in het bijgestelde verkeersplan voor de binnenstad. Het verkeersplan bevat een samenhangend beleid met als doelstelling de bereikbaarheid en de verblijfskwaliteit in de binnenstad sterk te verhogen. Het verkeersplan is gebaseerd op vier pijlers:

- **Een bereikbare binnenstad voor alle verkeerssoorten**

“Citylounge bereikt” kiest voor een aantrekkelijke en goed bereikbare binnenstad. In dit concept worden de voetgangers gebonden aan de binnenstad door aantrekkelijk ingerichte stadsstraten die doorlopen in de omliggende wijken. Er is geïnvesteerd in hoge kwaliteit van de fietsvoorzieningen en in de openbaar vervoerhalten. Het doorgaande verkeer rijdt niet meer door het hart van de binnenstad maar is gebundeld op een beperkt aantal hoofdwegen.

- **Een aantrekkelijk verblijfsklimaat**

“Citylounge bereikt” is een binnenstad met de levendigheid en de kwaliteit die bij een metropolitane stad als Rotterdam past. Met veel nieuwe ruimte voor groen, ruimte voor voetgangers en ruimte voor verblijven. Een verbonden stad waarin de diverse plekken onderling verbonden zijn door aantrekkelijke en oversteekbare boulevards met levendige plinten en continuïteit in de profilering.

- **Een klantgerichte parkeerstrategie gericht op verschillende doelgroepen.**

Een parkeerstrategie waarbij de bezoekers de keuze krijgen: parkeren op de P+R plekken, in de nieuwe Park en Walkgarages of op straat. Daarbij

worden aanbod van de parkeervoorzieningen en de tarieven aangepast, waarbij straatparkeren duurder is dan P+R en P+W.

- **Impuls duurzaam vervoer**

Een goede bereikbaarheid en een hoge verblijfskwaliteit in de binnenstad kunnen alleen worden gerealiseerd binnen een bredere beleidscontext, waarin wordt gestuurd op duurzaamheid en geïnvesteerd in de hoofdstructuur van de stad. Daarnaast zal vol ingezet worden op het stimuleren van duurzaam vervoer.

5 **CONDITIES**



Plangebied, afkomstig uit het Stedenbouwkundig plan 2007

5 CONDITIES

Met een sterke uitstraling valt of staat het RCD. Het is van het allergrootste belang dat het gebied een duidelijke identiteit krijgt, zowel voor de bebouwing als voor de openbare ruimte.

Om het nagestreefde kwaliteitsniveau te bereiken is naast het gebiedconcept en het stedenbouwkundig plan een aantal documenten opgesteld om deze kwaliteit te borgen. In het beeldkwaliteitplan en in de welstandparagraaf worden de uitstraling van het gebied zowel voor de bebouwing als de openbare ruimte nauwkeurig beschreven. Het planMER waarborgt de milieutechnische ontwikkelruimte die er is en de overkoepelende visies, zoals de Stadsvisie en het Verkeersplan Binnenstad geven het nagestreefde toekomstbeeld weer.

Er is een aantal algemene “ontwerpeisen” opgesteld, welke geldig zijn voor het gehele gebied. De “ontwerpeisen”, **condities** genoemd, worden in de hiernavolgende paragrafen beschreven. In paragraaf 5.1 zijn de gebiedsbrede condities verwoord, deze zijn algemeen geldend voor het gehele plangebied. In paragraaf 5.2 zijn de locatiespecifieke condities per plot beschreven. De vijf ontwikkelplots zijn:

- Het Schiekadeblok
- De Conradstraat
- Het Delftse plein
- Het WeenaPoint

Zowel in het gebiedbrede gedeelte als het gedeelte per locatie, worden volgens een thematische opbouw de condities beschreven.

Alle voorgenomen bouwplannen, binnen de plangrenzen, worden aan de condities, zoals beschreven in de Structuurvisie, getoetst. Tevens vindt toetsing plaats aan het stedenbouwkundig plan 2007, het beeldkwaliteitplan, de welstandsparagraaf. De bestemmingsplannen, die op dit moment (oktober 2009) nog niet voorhanden zijn, worden in een later stadium opgesteld. Ook gelden per plot stedenbouwkundige randvoorwaarden.

De gebiedsgerichte (RCD) documenten, zoals het Stedenbouwkundig Plan RCD 2007, zijn leidend boven bijvoorbeeld de Hoogbouwnota 2000-2010. Een voorbeeld hiervan is de maximale hoogte van de bebouwing die is vastgesteld in het stedenbouwkundig plan, ondanks dat er in de hoogbouwnota geen hoogtebeperking geldig is. In principe is het strakste kader leidend. Het strakste kader, is het meest uitgewerkte en concrete kader.

5.1 GEBIEDSBREED

In deze paragraaf worden de condities verwoord, geldend voor het gehele plangebied. Deze condities zijn onderverdeeld in de volgende thematische subparagrafen:

- Kaders
- Programma
- Gebouwen
- Openbare ruimte
- Verkeer
- Milieu

KADERS

Bezien vanuit de overkoepelende beleidsstukken, de Stadsvisie en de visies die ontwikkeld zijn voor de openbare ruimte evenals het Verkeersplan Binnenstad, kunnen de volgende condities voor het RCD worden geformuleerd. Doel van deze beleidsstukken is te streven naar een stadscentrum, dat een samenhangend geheel vormt zowel qua bebouwing als in de uitstraling van de openbare ruimte en waar ingespeeld wordt op de veranderende mobiliteitseisen.

- Het RCD is een **VIP gebied**
- Het RCD levert een bijdrage aan Rotterdam als **aantrekkelijke woonstad** evenals aan het stimuleren van een **sterke economie**.
- Het RCD sluit aan bij **de "City Lounge"** waarin de binnenstad een duidelijke rol krijgt als verblijfsplek.
- Het RCD maakt ook deel uit van de **"Groundscraper"** waarin highrise en streetlife een prominente rol hebben.
- In afwijking van de Hoogbouwnota (Hoogbouwnota, 2000-2010) gelden er in het RCD wel degelijk **hoogtebeperkingen**. De maximale hoogten, zoals beschreven in het Stedenbouwkundig plan 2007 zijn leidend boven de Hoogbouwnota.
- De ambities geformuleerd in het RCI, **Rotterdam Climate Initiative** gelden ook voor het RCD.

Het Gebiedsconcept Weena I Glocal City District lag ten grondslag aan het Stedenbouwkundig plan 2007. De Mixone geeft mede invulling aan het gebied. Voortkomend hieruit zijn de volgende vier condities opgesteld:

- **Centraal District in balans:** Het RCD als integraal deel van de binnenstad geeft een impuls aan de omliggende wijken.
- **Levendigheid op straat:** Het RCD als aantrekkelijk verblijfs- en verkeersgebied.
- **Aansluiting op het stedelijk netwerk:** naast goede voorzieningen voor Openbaar Vervoer en autoverkeer, zijn goede verbindingen voor het langzame verkeer zeer belangrijk. Bereikbaarheid voor alle modaliteiten.
- **Sublieme openbare ruimte:** een kwalitatief en ruimtelijk hoogwaardige inrichting kenmerkt het RCD. Eenheid, samenhang en continuïteit.

PROGRAMMA

Het nieuw toe te voegen programma kan onderverdeeld worden in programma dat in de Stadsvisie beschreven **sterke economie** stimuleert en programma dat Rotterdam als een **aantrekkelijke woonstad** op de kaart zet.

Het RCD is een gemengd en toegankelijk gebied dat **'glocal'** bedrijven huisvest, die geworteld zijn in Rotterdam en beschikken over wereldwijde netwerken. Er wordt ruimte geboden aan de individuele belangen door middel van de zogenaamde vrije ontwikkelruimte, daarnaast is er de gemeenschappelijke conceptruimte, de Mixone.

Weena | Glocal City District is een onmisbare leidraad voor de programmatische invulling van het RCD. De **Mixone**, die hierin beschreven wordt, is het fundament van het gebiedsconcept. De essentie van de Mixone is de uitwisseling tussen de stad en haar gebruikers en bezoekers. De juiste programmatische balans is hierbij essentieel.

In het RCD is een balans tussen verschillende componenten van de Mixone; winkels, horeca en overige culturele- en uitgaansgelegenheden. Naast deze voorzieningen is er plaats voor kleinschalige detailhandel, die niet concurreert met het kernwinkelgebied. De detailhandel is gericht op passanten, reizigers en de werknemers in het gebied. Door deze menging aan functies is het RCD bruisend en trekt vele mensen aan. De entrees en lobbies spelen daarin een belangrijke rol.

Sterke economie

Met het te ontwikkelen programma voor bijvoorbeeld het Schiekadeblok en het Weenapoint wordt de Rotterdamse economie gestimuleerd. Voor het Weenapoint kan circa 110.000m² programma worden gerealiseerd. Voor het Schiekadeblok wordt gestudeerd op 240.000m² programma. In totaal is er circa 550.000m² ontwikkelruimte. Naar verwachting worden hiermee een aantal arbeidsplaatsen gecreëerd.

De programmatische invulling in de bebouwing en van de openbare ruimte sluit aan bij de Mixone. Openbare en semiopenbare ruimtes in plint en in de top zorgen voor levendigheid in het gebied. Ook tijdelijke evenementen leveren hieraan een bijdrage. Multifunctionaliteit wordt nagestreefd om de Mixone tot uiting te brengen.

Aantrekkelijke woonstad

Rotterdam werkt aan een aantrekkelijke woonstad. Het bestaande woonprogramma is een verzameling van torens en flats en concentreert zich nu rondom de oost- en westzijde van het gebied. Om het RCD volwaardig deel te laten uitmaken van de binnenstad, moet er minimaal een verdubbeling van het huidige woningaantal worden gerealiseerd.

- Bedienen van de blauwe woonstijl; het wonen is gericht op comfort en status.
- Inzetten op de dynamische rode woonstijl; avontuurlijk en creatief wonen.

Woonvoorkeuren van de leefstijlen

AVONTUURLIJK, CREATIEF

HARMONIE

Avontuurlijk wonen
Een bijzondere indeling
Design
DE AVONTUURLIJKE, CREATIEVE WONING
Experimenteel

Oude stijkenmerken
Sociale contacten in de buurt
DE RIJKE EENGEZINSWONING
voldoende speelgelegenheden
traditioneel, historisch

Grootstedelijk wonen
Studeer- en thuiswerkfaciliteiten
Invloed op het ontwerp

Hoogwaardig wonen
DE STATUSVOLLE, COMFORTABELE WONING
Huismeester

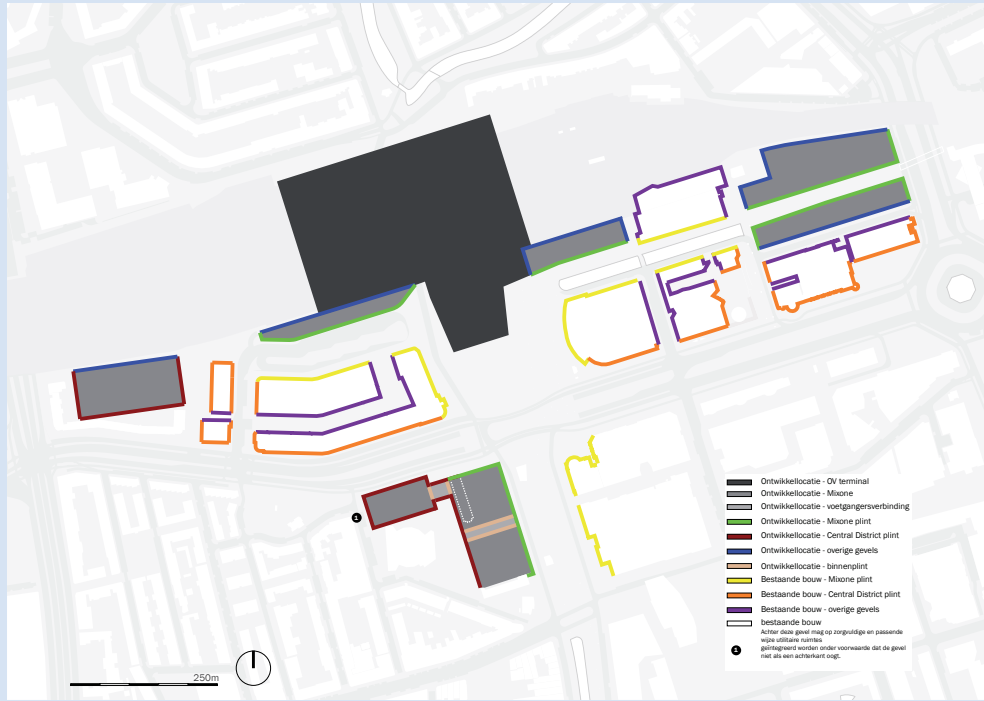
Netheid,
Sociale controle
DORPS APPARTMENT
DE DORPSE EENGEZINSWONING
Kleine kring met familie en buren

STATUS, COMFORT

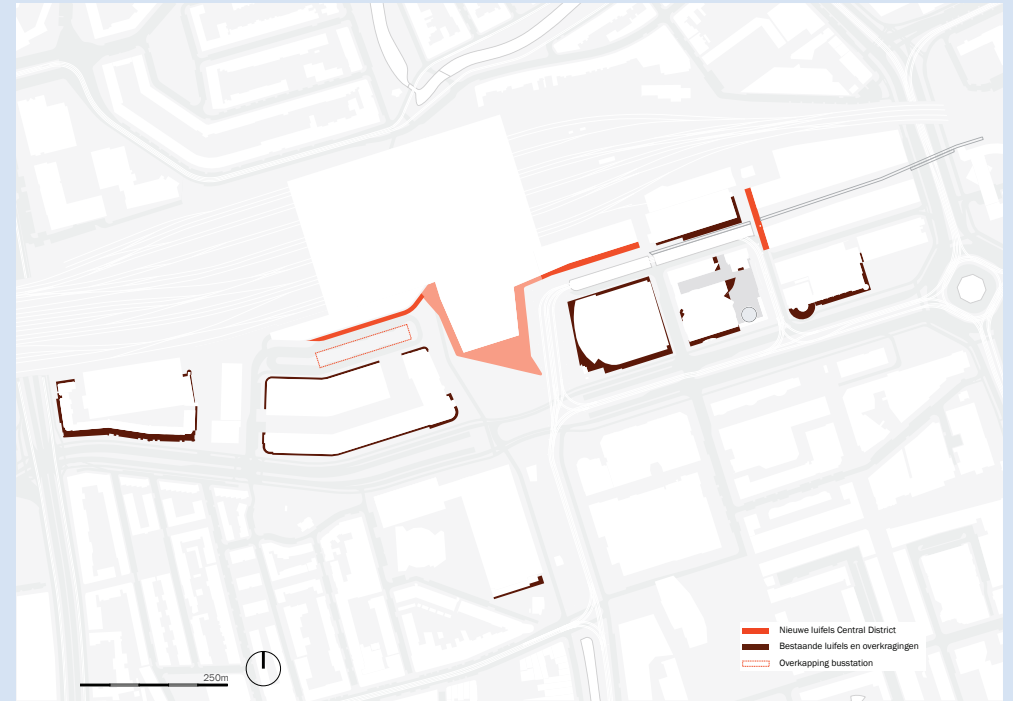
GEBORGENHEID

Mixone

- De Mixone vormt een etalage van de stad en nodigt uit tot bezoeken en deelnemen.
- Bedrijven die gevestigd zijn in het RCD presenteren zich op de begane grond en daarboven. Ze zijn actief aanwezig in de gevel en de lobbies hebben een open, uitnodigend karakter.
- De stad Rotterdam, gerepresenteerd door een aantal van haar belangrijke economische sectoren, haar culturele en sociale activiteiten, is zichtbaar in de Mixone en stelt zich voor aan het publiek.
- De publieke ruimte in de Mixone is altijd en voor iedereen toegankelijk. Deze openbare ruimte is uitnodigend, ruim en goed verlicht. De verblijfsruimte is optimaal vormgegeven.
- Door hoge kwaliteit van ontwerp en uitvoering en goed beheer blijft de Mixone schoon en mooi.
- Er worden activiteiten georganiseerd om de uitwisseling tussen de stad en haar inwoners, gebruikers en bezoekers te versterken.
- Om de Mixone te realiseren is een rijke mix aan functies nodig. Belangrijk is de balans tussen winkels, horeca, cultuur en informatie.
- De Mixone voorzieningen tonen zich naar de straat. Gevels zijn transparant en uitnodigend en kunnen opengezet worden. Winkels en horeca passen bij het Mixone concept: ze zijn extravert en kunnen ook 's avonds geopend zijn.
- De Mixone is van vroeg tot laat levendig. Dit wordt bereikt door een passende programmering. Met publieke en private functies, een mix van horeca, wonen en voorzieningen. Maar ook door de doorloop en bereikbaarheid te stimuleren door de verbindingen met het stadscentrum en Pompenburg te leggen en te optimaliseren.



Plintenkaart afkomstig uit het Beeldkwaliteitsplan



Luifelkaart afkomstig uit het Beeldkwaliteitsplan

GEBOUWEN

Zowel de nieuwe als de bestaande bebouwing in het RCD leveren een bijdrage aan de sfeer op maaiveld en de schoonheid van de skyline. De bebouwing stimuleert de levendigheid van de Mixone en het gebied vormt in zijn geheel een ensemble. In de bebouwing wordt eenheid nagestreefd door de bouwvolumes op dezelfde wijze te segmenteren in een duidelijke plint, een bovenbouw en een top.

Om een aangenaam verblijfsklimaat te krijgen in de openbare ruimte wordt geadviseerd in een vroeg stadium windonderzoek te doen. Bij het indienen van de bouwaanvraag moet worden voldaan aan een aanvaardbaar wind- en daarmee verblijfsklimaat.

Aan de nieuwbouw binnen het RCD worden specifieke eisen gesteld ten aanzien van de plint, de luifel, de gevel en de top. Een specifieke beschrijving van de vormgeving van de bebouwing staat in het Beeldkwaliteitplan en de Welstandsparagraaf.

Plint

- Door transparantie en programmatische invulling stimuleert de plint de Mixone. De uitwisseling met de openbare ruimte en de toegankelijkheid van de plint is het uitgangspunt.
- Voor de bestaande gebouwen en die van Nationale Nederlanden/ ING en Unilever in het bijzonder, is het wenselijk dat zij in de toekomst meedoen in het realiseren van het gebiedsconcept. Het activeren en aantrekkelijk maken van de plint van deze gebouwen is noodzakelijk.

Luifel

- De luifels hebben een vastgestelde maatvoering en een geïntegreerde straatverlichting.

Gevel

- De gelaagdheid van de gevel draagt bij aan een levendige gevel.
- Materialisering, reliëf, transparantie, reflectie, ritme en verlichting vormen hiervoor de ingrediënten.

Top

- De top krijgt een bijzondere kwaliteit in vormgeving en programmering.



woningbouw, Chasse terrain, Breda,
Xaveer de Geyter, 2001



woningbouw, Styin, Tokyo, Japan
Aoi = Yukomizu, 2005



Novartis Campus, Basel, Zwitserland
Peter Morkill, 2006

Referenties van 'geometrie, reliëf, transparantie, materiaal, reflectie, ritme en verlichting' in de gevel afkomstig uit het Beeldkwaliteitsplan

OPENBARE RUIMTE

De openbare ruimte van het RCD krijgt de kwaliteit die past bij een stadsentree van internationale allure en waar ingespeeld wordt op de sterk toenemende gebruiksintensiteit. Voor het tot zijn recht komen van de Mixone en voor het functioneren van de bedrijven, is de verblijfskwaliteit van belang, de verbindingen naar omliggende gebieden en het inrichtingsniveau. De openbare ruimte heeft een transparante, overzichtelijke en gastvrije atmosfeer met een levendige uitwisseling tussen stad, gebouw en publiek.

Verblijfskwaliteit

De openbare ruimte krijgt een eenduidige hoogwaardige uitstraling in het gebied en de overgangen naar de omliggende deelgebieden. De openbare ruimte heeft een excellente kwaliteit als verblijfsruimte en als doorgangsruimte.

De verblijfskwaliteit op straat hangt nauw samen met de hinder die men van de weerselementen ondervindt. Nauwkeurig onderzoek is essentieel in een vroeg stadium van het ontwerp van de bebouwing om zo een aangenaam klimaat te creëren in de openbare ruimte.

Verbindingen

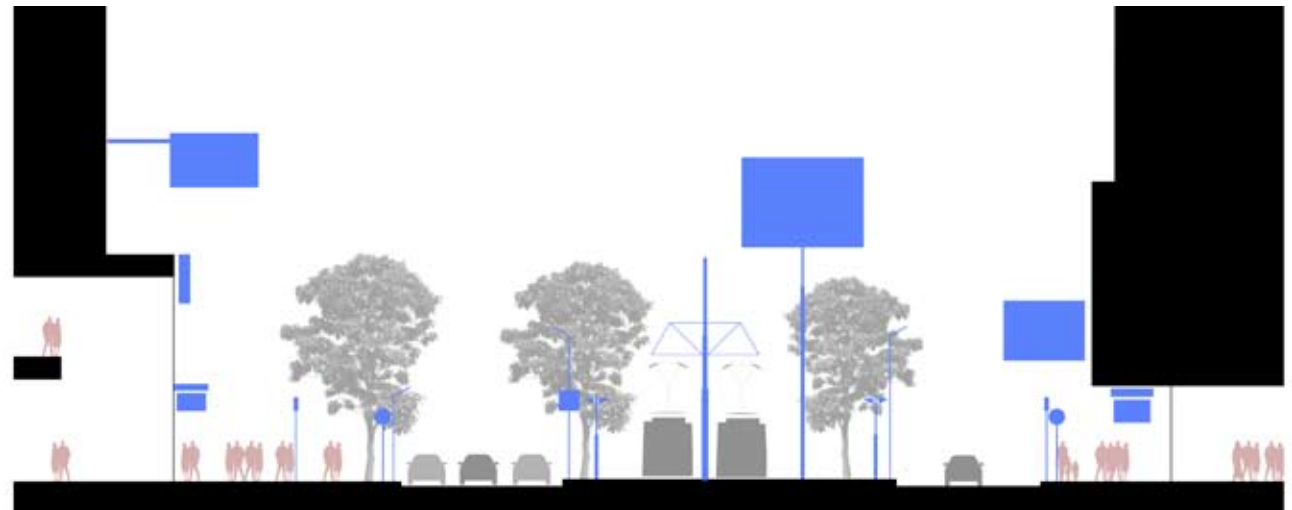
Een goede verbinding van het RCD met de omliggende gebieden is essentieel. Deze goede fysieke en visuele verbindingen zorgen ervoor dat het gehele RCD aantakt op het stadscentrum en de rest van de stad.

Door te investeren in de kwaliteit van de verbindingen in noord-zuid richting, over het Weena, maakt het RCD onderdeel uit van het stedelijk weefsel van de stad. Het Kruisplein is hiervan de belangrijkste verbinding, maar ook de verschillende oversteken, Conradstraat en Poortstraat zijn essentieel.

Ook de oost-west verbindingen worden kwalitatief hoogwaardig, het Delftse plein en de Conradstraat. Evenals de langzaam- verkeersverbinding over de Schiekade, door het Schiekadeblok heen richting een verhoogd maaiveld op Pompenburg, garandeert de fysieke verbinding met het noorden en het oosten.

Inrichtingsniveau

- Materialisering en meubilering conform Centrum Stijl met verbijzonderingen conform het Beeldkwaliteitsplan.
- Zo min mogelijk elementen en obstakels in de openbare ruimte door onder andere het beperken van het aantal verlichtingselementen. Met andere woorden het voorkomen van verrommeling.
- Verlichting: Het RCD moet ook 's nachts en 's avonds veilig zijn.
- Verlichting: conform de 'Lichtvisie Rotterdam'
- Verlichting: Openbare ruimte verlichten vanuit een geïntegreerde straatverlichting in de luifels. Een tweede optie is armaturen aan de bestaande gebouwen en het benutten van de trammasten voor de verlichting van de openbare ruimte.



GEBRUIKELIJKE GANG VAN ZAKEN:

Bij gebrek aan heldere richtlijnen, zorgvuldig ontwerp, dito uitvoering en beheer, slijbt de openbare ruimte dicht door een overdaad aan masten, palen, stammen en andere objecten.



BEELDKWALITEITSPAN CENTRAL DISTRICT:

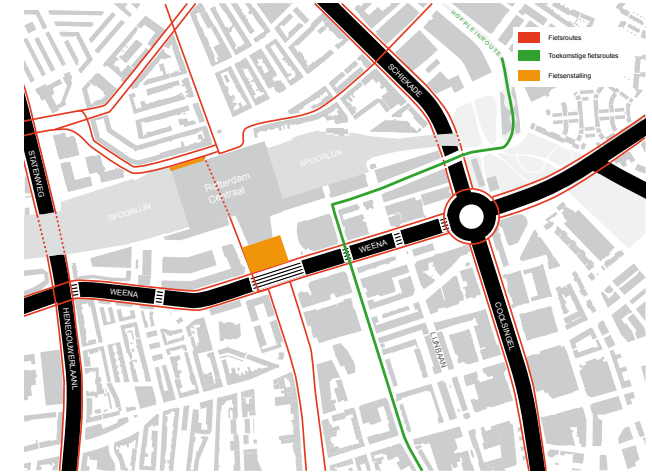
De openbare ruimte van het Rotterdam Central District wordt overzichtelijk en transparant. Het wordt een gebied dat grote stromen mensen aan kan, rust- en ontmoetingsplekken biedt en uitwisseling stimuleert.

Voor het slagen van het gebiedsconcept Mixone, maar ook voor het functioneren van de bedrijven en voor de blijvende vastgoedwaarde, is het essentieel dat er een goede balans tussen verblijven, flaneren en bereikbaarheid is. In het RCD zijn er gebieden waar de voetganger duidelijk prioriteit krijgt. De auto, taxi en openbaar vervoer dienen zich aan te passen. Op andere plekken krijgt de ontsluiting van het gebied meer aandacht. Op deze plekken is ruimte voor alle modaliteiten: auto, openbaar vervoer, fiets en voetganger vinden allemaal hun plek.

Voetgangers

- Het bevorderen van de continuïteit, ruimte en oversteekbaarheid voor de voetganger wordt in gehele gebied nagestreefd. Het geldt voor zowel het Kruisplein, de zijflanken als de noord-zuidverbindingen.
- Het nieuw ingerichte Kruisplein blijft de belangrijkste route waarlangs voetgangers vanaf het station toegang krijgen tot de binnenstad en vice versa.
- In het nieuwe stedenbouwkundige plan wordt ingezet op versterken van het stedelijk weefsel en het verbeteren van de oversteekbaarheid van het Weena.
- Voor de voetgangers komt er een nieuwe verbinding door het Schiekadeblok richting Pompenburg en het noorden.
- Provenierstunnel naar noord
- Realiseren goede oversteek Poortstraat-Weena-Lijnbaan

Fietsers



- De belangrijkste fietsroutes liggen op het Weena en zorgen voor goede bereikbaarheid van de ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van de terminal, gelegen op het stationsplein. Ook aan de noordzijde is een fietsenstalling gelegen.
- Door de langzaamverkeersverbinding richting Pompenburg ontstaat de mogelijkheid om de diverse kwartieren in de binnenstad met elkaar te verbinden en met het recreatieve landschap en wijken rondom de stad. In de stadsvisie is deze verbinding aangemerkt als recreatieve fietsroute. Het RCD wordt voor de fietser via de langzaamverkeersroute Delftsepoort met in het zuiden het Lijnbaankwartier en het zuidoosten het Laurenskwartier verbonden.
- Provenierstunnel naar noord
- Realiseren goede oversteek Poortstraat-Weena-Lijnbaan

Openbaar Vervoer

- De tram heeft aan de oostzijde van het Stationsplein zijn definitieve plek. Bijna alle tramlijnen in Rotterdam stoppen hier.
- In de Conradstraat is het toekomstige busstation gepland.
- De metro en RandstadRail worden aan elkaar gekoppeld.

Auto

- Het Verkeersplan Binnenstad biedt oplossingen voor verbetering bereikbaarheid van het RCD vanaf de ring. De oriëntatie zal verschuiven van Schiekade (oostzijde) naar de Statentunnel en Weena.
- Om het RCD goed bereikbaar te houden is er een verkeerssysteem uitgewerkt. In het Verkeerskundig Onderzoek Oost staat dit systeem nader beschreven. Belangrijk is de rechtsaf-beweging van de Schiekade naar het RCD.



Auto ontsluiting oost-zijde

Parkeerstrategie binnenstad

- Een van de belangrijke elementen van de parkeerstrategie in het nieuwe binnenstadsplan is het Park & Walk-concept. De Kruispleingarage en de Schouwburgpleingarage zijn hier voorbeelden van.
- Openbare parkeervoorzieningen concentreren aan het Weena.

Parkeren in het RCD

- Parkeren ondergronds oplossen.
- Voor elke ontwikkellocatie wordt in principe de parkeernorm volgens de bouwverordening gehanteerd.

Taxi's

- Op het Delftseplein en in de Conradstraat is ruimte gereserveerd voor taxistandplaatsen. Ook aan de noordzijde van het station zal ruimte voor taxi's zijn.

Bevoorrading/ expeditie

- Bestaande gebouwen, zoals het Groothandelsgebouw, Nationale Nederlanden en Unilever hebben hun eigen expeditiemogelijkheden.
- De bevoorrading van de openbaar vervoers-terminal vindt zowel aan de noord- als de zuidzijde plaats.
- Voor de nieuwe ontwikkelingen zijn per plot specifiek de bevoorradingslocaties beschreven. (zie paragraaf 5.2)



Expeditie oost-zijde

MILIEU PLANMER

In het planMER (behorende bij deze structuurvisie) worden de effecten op het milieu van de beoogde ontwikkeling vergeleken met de autonome ontwikkeling⁸. Door het toevoegen van programma zal de verkeersintensiteit toenemen, zelfs op locaties waar het openbaar vervoer zeer goed aanwezig is. Deze toename van programma heeft milieueffecten.

Varianten op de beoogde ontwikkeling zijn niet onderzocht. De beoogde ontwikkeling is immers al jaren onderwerp van studie en is reeds geoptimaliseerd vanuit vele invalshoeken. De speelruimte voor de ruimtelijke ontwikkeling is beperkt tot datgene wat in het (bestuurlijk vastgesteld) stedenbouwkundig plan is opgenomen. Het planMER is bedoeld om de milieueffecten van de gebiedsontwikkeling van het RCD in beeld te brengen, om zodoende het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te laten innemen. In deze paragraaf worden, op basis van het planMER, de milieueffecten beschreven van de ontwikkelingen die in deze structuurvisie zijn opgenomen. Bij de beschreven effecten is altijd uitgegaan van de maximale binnen de structuurvisie passende ontwikkeling. De planhorizon is 2030.

Het planMER beschrijft niet alleen de milieueffecten, maar geeft ook aan welke maatregelen genomen kunnen worden om deze effecten te verminderen. Deze maatregelen zijn onder te verdelen in 3 categorieën:

- Maatregelen gericht op voldoen aan nationale en EU wet- en regelgeving
- Maatregelen genoemd in het vastgesteld Rotterdams (milieu-)beleid

- Maatregelen die bijdragen aan Rotterdamse (milieu-)doelstellingen en ambities

Deze milieuparagraaf beschrijft per milieuthema de effecten en geeft – indien van toepassing – de maatregelen van categorie 1 en 2 weer. De categorie 3 maatregelen zijn terug te vinden in het planMER zelf.

Luchtkwaliteit

In de autonome ontwikkeling en de beoogde ontwikkeling geldt in 2020 voor maatgevende wegen en tunnelmonden dat:

- de jaargemiddelde van fijnstof concentratie in het gehele studiegebied onder de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ blijft.
- de daggemiddelde grenswaarde van fijnstof wordt langs geen enkele weg in het studiegebied met meer dan 35 dagen wordt overschreden.
- de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) nergens wordt overschreden.

De beoogde ontwikkeling voldoet in 2020 aan de grenswaarden van fijnstof en stikstofdioxide en dus aan de Wet Luchtkwaliteit. In vergelijking met de autonome ontwikkeling is het effect van de beoogde ontwikkeling niet significant op de schaal van de binnenstad. De plots van het RCD waarbinnen gevoelige bestemmingen (woningen) mogelijk gemaakt worden zijn de Schaatsbaanlocatie, het Weenapoint en het Schiekadeblok. Deze plots vallen buiten de contouren van de grenswaarden.

maatregelen luchtkwaliteit

categorie 2:

- Stimuleren van schone voertuigen.
- Ontwikkelaars van parkeergarages stimuleren om oplaadpunten voor elektrische voertuigen aan te leggen.
- Oplaadpunten in de openbare ruimte creëren.

Geluidhinder

Uit het planMER blijkt dat de plots een overwegend positief effect hebben op de bestaande woningen aan de zuidzijde van het spoor als het gaat om railverkeerslawaai en het geluid van het spooreplacement. De plots worden grotendeels tussen de geluidbron en de woningen geplaatst, waardoor ze een afscherpende werking hebben. Dit is niet het geval bij wegverkeerslawaai. Hier is juist een toename van de geluidbelasting op de bestaande woningen te zien als gevolg van toegenomen verkeersintensiteiten op de verschillende wegen van en naar de nieuwe plots.

De geluidbelasting overschrijdt op bijna alle nieuwe gevels de voorkeurswaarde als gevolg van minimaal één geluidbron. Op diverse gevels wordt verwacht dat ook de maximaal toegestane waarde wordt overschreden.

Tramverkeerslawaai valt buiten het wettelijk toetsingskader. In die zin zijn er als gevolg van tramverkeer dan ook geen knelpunten te verwachten.

maatregelen geluidhinder

categorie 1:

- Beoogde ontwikkeling inpassen in bestaande vergunning spooreplacement.

categorie 2:

- Damping van geluid door groene gevels;
- Stil asfalt bij wegen met snelheid hoger dan 40 km/u.

Externe veiligheid

Het plaatsgebonden risico is in het gehele gebied kleiner dan 10^{-6} /jr voor zowel de autonome ontwikkeling als voor de beoogde ontwikkeling. De plots vallen niet binnen de plaatsgebonden risicocontour. In de beoogde ontwikkeling wordt niet voldaan aan de oriënterende waarde voor het groepsrisico (hetzelfde geldt voor de autonome ontwikkeling), de overschrijding daarvan varieert van is kleiner dan 1 bij geen samenlading, tot circa 2 bij wel samenlading. Vergeleken met de overschrijdingsfactor van 5 in de huidige situatie neemt de overschrijding van het groepsrisico in de beoogde ontwikkeling fors af, aan de doelstelling van de Uitvoeringsovereenkomst tussen Gemeente en Rijk wordt ruimschoots voldaan.

Na vaststelling van het basisnet is duidelijk hoe het Rijk de afspraken gemaakt in het UOK als randvoorwaardelijk mee gaat nemen in het basisnet. Ingrijpen in de samenstelling van de treinen en/of de omvang van de transportstromen zijn hierbij het meest kansrijk. Op dit moment is het Rijk hierover in overleg met de marktpartijen om te komen tot een convenant.

maatregelen externe veiligheid

categorie 1:

- Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in de beoogde ontwikkeling berekenen ten behoeve van het bestemmingsplan.

categorie 2:

- Advies inwinnen bij de Veiligheids Regio Rotterdam omtrent de voorgestelde maatregelen ter opname in de structuurvisie in het kader van de verantwoording groepsrisico.

Grondwater

De toename van de barrièrewerking door het realiseren van ondergrondse parkeergarages in de beoogde ontwikkeling is gering. Dit komt doordat reeds in de autonome ontwikkeling door het grote aantal ondergrondse objecten het grondwater niet ongehinderd van het spooreplacement kan afstromen in zuidelijke richting. Daarnaast zorgt de aanwezigheid van een integrale overkapping al in de autonome ontwikkeling voor een lagere grondwaterstand op het spooreplacement, waardoor de afstroming al in de autonome ontwikkeling lager wordt. De effecten op het grondwatersysteem en de kans op schade zijn gering.

Onomkeerbare effecten als gevolg van grondwaterbemalingen in de bouwfase nemen in geringe mate toe in de beoogde ontwikkeling. Een goede afstemming van de uit te voeren grondwaterbemalingen is nodig. Dit is in lijn met het beleid van de Provincie Zuid-Holland, dat toeziet op beperkingen van effecten door middel van vergunningverlening in het kader van de Grondwaterwet.

maatregelen grondwater

- _____

Water

De toename van het verharde oppervlak in de beoogde ontwikkeling ten opzichte van de autonome ontwikkeling is beperkt. Significante effecten op de riolering door de verharding zijn dan ook niet te verwachten.

Het kantooroppervlak, het aantal voorzieningen en het aantal woningen zal toenemen. Hierdoor neemt de belasting van het afvalwater op de riolering toe met 131 m³ per uur. Dit is een toename van afvalwater van 14% ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Doordat in het gebied een gemengde riolering ligt, is de capaciteit van de riolering en het gemaal voldoende groot. Ten opzichte van de totale capaciteit (afval- en regenwatercapaciteit) neemt de belasting niet significant toe. Wel is dit een vrij continue belasting, waardoor de totale capaciteit voor regenwater zal afnemen.

De toename van de hoeveelheid afvalwater verhoogt de frequentie van het voorkomen van wateroverlast. Doordat de regenwaterafvoer beperkt wordt, zal het rioolsysteem in de beoogde ontwikkeling vaker overstromen. Bovendien zullen de singelpeilen waarop het rioolsysteem loost bij een overstorting verder stijgen.

In geval van hevige regenval zal door de beperkte capaciteit van het rioolsysteem in meer gevallen overstorting van rioolwater plaatsvinden en zal het water in die overstorting een hogere concentratie afvalwater aanwezig zijn. De beoogde ontwikkeling leidt aldus tot een verslechtering van de waterkwaliteit in de singels.

maatregelen water

categorie 2:

- vergroting rioolcapaciteit of verminderen aanbod regenwater (o.a. door aanleg van een, al dan niet verbeterd, gescheiden rioleringstelsel);
- compensatie van verharding door 262,5 m³ door middel van groene daken en/of berging in/op gebouwen;
- Waterberging ondergronds, groene daken, waterpleinen.

Windhinder

Zowel in de autonome ontwikkeling als in de beoogde ontwikkeling is er nergens sprake van windgevaar. In vergelijking met de autonome ontwikkeling neemt de kans op windhinder in de beoogde ontwikkeling enigszins toe.

De ambities om tot minimaal een matig windklimaat te komen in slentergebieden en doorloopgebieden zijn echter haalbaar.

Veel hangt af van het definitieve ontwerp van de plots. Vooral de Conradstraat is een aandachtspunt, daar neemt de kans op windhinder fors toe in vergelijking met de autonome ontwikkeling.

maatregelen windhinder

categorie 2:

- Gedetailleerd windtunnelonderzoek per plot verrichten: vorm, reliëf, materiaal e.d. hebben effect op het windklimaat.



Bezonning

In vergelijking met de autonome ontwikkeling is er sprake van een geringe afname van het aantal uren zon in de Provenierswijk als gevolg van de beoogde ontwikkeling. De meeste schaduw als gevolg van de nieuwe bebouwing valt op het spoortalud. De schaduwwerking neemt aanzienlijk af naar het noorden toe. De jaarcyclus laat zien dat de bebouwing in de Provenierswijk geen significant verschil ondervindt in beschaduwing. Elk van de (21) onderzochte detailpunten ondervindt minder dan 10% verschil ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Gemiddeld is er op de 21 punten 2.5% meer schaduw.

Groen en Natuur

Door de beoogde ontwikkeling zal de gewogen omvang van het bomenbestand niet wijzigen. De omvang groenareaal en de omvang van oppervlakte groen, zal door het ruimtebeslag van de bebouwing, gering wijzigen.

maatregelen groen en natuur

categorie 1:

- Nader onderzoek uitvoeren om het voorkomen van beschermde soorten al dan niet uit te sluiten;
- In de wijze van uitvoering rekening houden met de aanwezigheid van flora- en fauna, o.a. met broedende vogels, in de broedtijd geen boomkap van, c.q. niet werken nabij bomen waar vogels broeden.

categorie 2:

- Meer en beter groen.

Energie / koolstofdioxide

De koolstofdioxide-uitstoot als gevolg van de beoogde ontwikkeling neemt fors toe in vergelijking met de autonome ontwikkeling. Voor respectievelijk Warmte, Koude en Warm tapwater en Elektriciteit bedragen de toenames 51%, 133%, 157% en 140 %. Dat is te verklaren omdat nu nog onbebouwd gebied in gebruik wordt genomen door nieuwbouw en in de nu al bebouwde plots het aantal BVO (fors) toeneemt. Allerlaatste zin kan ook weggelaten worden, maar dat is niet noodzakelijk. Bovendien is gerekend met conventionele energieopwekkingstechnieken en is er bij de berekeningen nog geen rekening gehouden met de effecten van vraagbeperkende maatregelen.

Wanneer gekeken wordt naar de koolstofdioxide-uitstoot per m² bruto vloeroppervlakte, is sprake van een daling van de koolstofdioxide-uitstoot in de beoogde ontwikkeling in vergelijking met de autonome ontwikkeling. En hierbij is wederom geen rekening gehouden met innovatieve technieken op het gebied van vraagbeperkende maatregelen en energieopwekkende systemen.

De toename van de koolstofdioxide-uitstoot in de beoogde ontwikkeling betekent dat de algemene Rotterdamse doelstelling van 50% reductie van koolstofdioxide-uitstoot in 2025 niet in het plangebied wordt gehaald. Zelfs niet als wordt gerekend met koolstofdioxide-uitstoot per m² bruto vloeroppervlakte.

maatregelen energie / koolstofdioxide

categorie 2:

- Coördinatie van warmte/koudeopslag door in kaart brengen van beschikbare ruimte in de ondergrond;
- Clustering van gebouwen voor combineren energievraag en aanbod;
- Een gebouw realiseren met zoveel mogelijk energiebesparende maatregelen.

Materiaal

Zowel de hoeveelheid materiaal die wordt gebruikt als de resterende koolstofdioxide-uitstoot die aan dat materiaal is verbonden nemen voor de plots in de beoogde ontwikkeling fors toe in vergelijking met de autonome ontwikkeling. De materiaalbehoefte stijgt met bijna 6 maal en de koolstofdioxide-uitstoot stijgt met bijna 8 maal. Hierbij dient aangetekend te worden dat de hoeveelheid m² bruto vloeroppervlakte meer dan verdubbeld en dat de gebouwen aanzienlijk zijn verjongd (hetgeen veel resterende koolstofdioxide met zich brengt).

Duurzaamheid & klimaat

In vergelijking met de autonome ontwikkeling voldoet de beoogde ontwikkeling minder aan ambities op het gebied van duurzaamheid en klimaat. De voorgenomen activiteit produceert meer verkeer, meer koolstofdioxide-uitstoot en meer afvalwater waardoor het riool zwaarder belast zal worden.

Zie ook paragraaf 4.4 over duurzaamheid & klimaat

maatregelen duurzaamheid & klimaat

categorie 2:

(naast de eerder genoemde noodzakelijke maatregelen)

- Mobiliteitsmanagement, inspelend op P+R en verbeterde OV- en fietsnetwerken;
- Bevoorrading die bijdraagt aan een aantrekkelijke binnenstad: met minder vrachtverkeer.

Leefbaarheid & gezondheid

In vergelijking met de autonome ontwikkeling voldoet de beoogde ontwikkeling minder aan ambities op het gebied van gezondheid en leefbaarheid. De voorgenomen activiteit voldoet wel aan wettelijke normen, mits mitigerende en procedurele maatregelen worden getroffen voor het aspect geluid.

Zie ook paragraaf 4.5 over leefbaarheid & gezondheid.

maatregelen leefbaarheid & gezondheid

categorie 2:

(naast de eerder genoemde noodzakelijke maatregelen)

- Oversteekbare boulevards met levendige plinten in de binnenstad:
- Brede, goed verlichte loop- en fietsroutes:
- minder auto's door het hart van de stad:
- Lagere snelheden in de binnenstad:
- Meer ruimte voor voetgangers en fietsers in de binnenstad

Algemeen/Conclusie

Voor wat betreft de aspecten Geluid, Water, Windhinder, Energie en Materiaal scoort de beoogde ontwikkeling overwegend negatief ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dat komt omdat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de hoeveelheid m² BVO flink toeneemt, in het plangebied is zelfs sprake van meer dan een verdubbeling. Meer mensen genereren meer verkeer, deze toename heeft een negatief effect op de geluidbelasting op de gevels van bestaande en nieuwe woningen. Het merendeel van de bebouwing die wordt toegevoegd kan getypeerd worden als hoogbouw. De bebouwing wordt flink verhoogd (plot Schiekadeblok en Weenapoint), maar er wordt ook hoogbouw ontwikkeld op plaatsen waar in de autonome ontwikkeling geen bebouwing aanwezig is (plot Conradstraat en Delfsplein). De nieuwbouw heeft negatieve effecten op water (verlies aan onbebouwd oppervlak en mogelijkheden tot waterberging), windhinder en materiaal (grotere materiaalbehoefte en daaraan gerelateerde koolstofdioxide-uitstoot). De nieuwe bebouwing zorgt voor meer mensen in het plangebied (bewoners, werknemers, bezoekers etc.), deze toename heeft negatieve effecten op water (meer afvalwater en druk op riolering), energie (grotere energievraag en daaraan verbonden koolstofdioxide-uitstoot).

Bovenstaande wordt gecompenseerd door een aspect dat niet in het MER is onderzocht: een gebiedsontwikkeling in een hoogstedelijk gebied zoals in het RCD is in beginsel duurzamer dan het ontwikkelen op veel andere (buitenstedelijke) locaties. Nieuw ruimtegebruik met negatieve effecten buiten de stad wordt er mee teruggedrongen of voorkómen en aan de bestaande stad wordt nieuwe waarde toegevoegd.

Voor wat betreft de aspecten Externe Veiligheid, Grondwater, Bezinning en Groen en Natuur scoort de beoogde ontwikkeling grosso modo neutraal tot in geringe beperkte mate negatief ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Voor wat betreft het aspect Luchtkwaliteit scoort de beoogde ontwikkeling neutraal ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dat komt omdat in 2020 aan de grenswaarden wordt voldaan.

In vergelijking met de autonome ontwikkeling is het effect van de beoogde ontwikkeling voor het thema duurzaamheid&klimaat negatief en voor het thema leefbaarheid&gezondheid zowel positief als negatief.

5.2 LOCATIEGERICHT

De gebiedsbrede condities die al in paragraaf 5.1 genoemd zijn, gelden voor elke te ontwikkelen plot.

Deze condities per locatie zijn onderverdeeld in de volgende thematische subparagrafen:

- Programma
- Gebouwen
- Openbare ruimte
- Verkeer
- Milieu



Het Schiekadeblok



Het Delftseplein



De Conradstraat



Het Weena Point

HET SCHIEKADEBLOK



Het Schiekadeblok vormt de schakel tussen het RCD de Lijnbaan en Pompenburg, zowel visueel als fysiek. Een deel van de locatie kent geen hoogtebeperking en kan een duidelijke markering van het RCD vormen. Door het aanzienlijke toe te voegen programma, geeft het een grote impuls aan het gehele gebied.

Programma

- 240.000m² ontwikkelruimte
- Alle gebruikers op de begane grond en hoger gelegen verdiepingen leveren een bijdrage aan de Mixone. Dit is zichtbaar in de plint en in de publiek toegankelijke entrees.
- Aandacht voor een mix van cultureel, informatief en commercieel programma.
- Toevoegen van ca. 200 woningen.

Gebouw

- De plint langs de openbare route wordt gevuld met openbare functies.
- Op een aantrekkelijke wijze opnemen van de parkeer- en expeditie toegang in de gevel.
- Opnemen van een luifel langs de openbare langzaamverkeer route.
- Hoogte onderbouw refereert aan de hoogtes van de omliggende bebouwing, Central Post en Weena flat 1.

Openbare ruimte

- Het Schiekadeblok krijgt een openbare straat voor langzaamverkeer met een continue materialisering vanaf Delftseplein richting Pompenburg.
- De langzaamverkeerroute dient als straat ervaren te worden, volledige overkapping van de nieuwe Delftsestraat is dus niet toegestaan. De openbare route mag maximaal 20% overbouwd worden.
- Hellingspercentage < 3%, max. 115m lang.

Verkeer

- Expeditie: De ruimte die tussen het nieuwe volume en het spoor overblijft wordt in principe niet bebouwd en zal vooral dienen als plek voor expeditie. Een beperkt deel van het laden en lossen vindt plaats in de Delftsestraat.

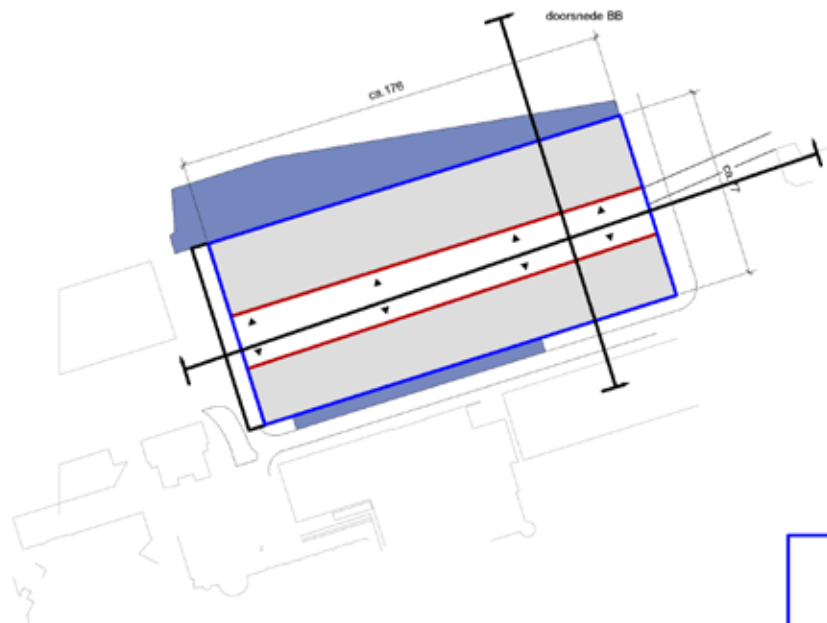
- Parkeren: Het parkeren wordt ondergronds opgelost. Er zijn verschillende locaties geschikt om de parkeergarage te ontsluiten. De uitgangen van de parkeergarage zijn gesitueerd aan de openbare straat binnen de plotgrenzen.
- Een directe zichtrelatie tussen Delftseplein en Pompenburg voor fietsers en voetgangers moet gewaarborgd zijn.

Milieu

- De hoogte van nieuwe bebouwing op het Schiekadeblok is vastgelegd in het Stedenbouwkundig plan 2007 en afhankelijk van de invloed op de omgeving, met bijzondere aandacht voor windklimaat.
- De woningen in de Provenierswijk dienen niet meer dan 1 uur zon per dag minder te krijgen als gevolg van de hoogbouw.

maatregelen PlanMER categorie 1

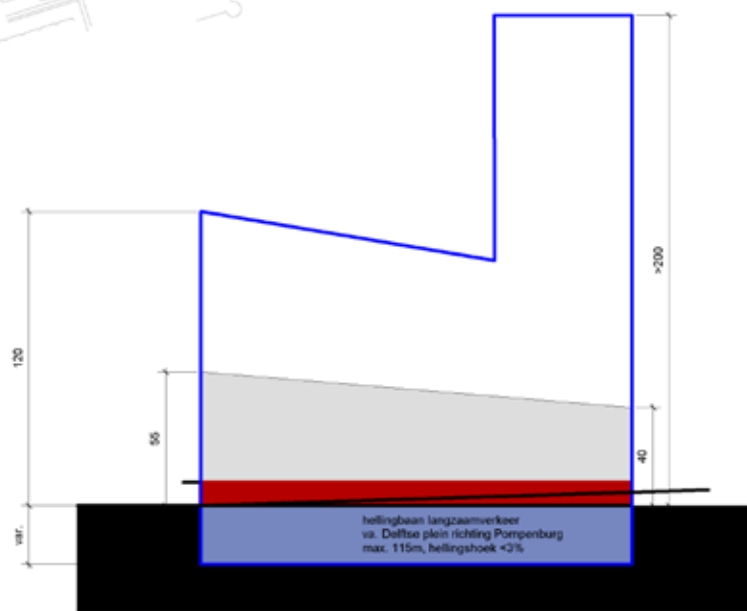
- Geluidsgevoelige bestemmingen situeren in de bouwlagen hoger dan 70 meter.
- De noordwest- en noordoostgevel ter plaatse van woningen uitvoeren als 'dove' gevel of voorzien van voorzetgevel.
- Het bouwkundig ontwerp moet voorzien in een geluidluwe zijde per woning, bijvoorbeeld door middel van een voorzetgevel of binnenplaats (of andere technische maatregelen met hetzelfde effect).
- Ontheffing op de voorkeursgrenswaarden aanvragen.



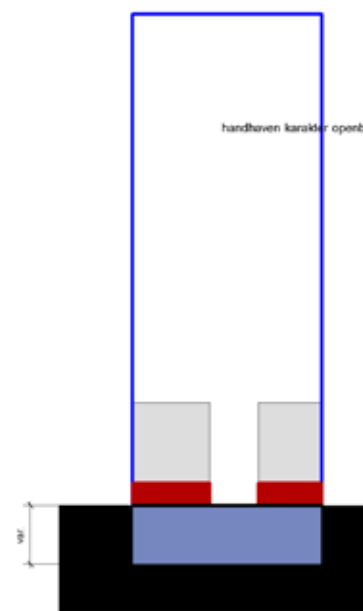
doorsnede AA

- bovenbouw
- onderbouw
- plint
- bebouwingenvelop
- tufel
- parkeren en expedite
- entree

MIXIONE FUNCTIES



doorsnede AA



doorsnede BB



De plot aan de Conradstraat vormt de markering van de west-flank van het station en begrenst het busstation. Het gaat een synergie aan met de mobiliteitsknoop. Het busstation vormt een integraal onderdeel van het openbaar- vervoersknooppunt.

Programma

- 60.000m2 ontwikkelruimte
- Alle gebruikers op de begane grond en hoger gelegen verdiepingen leveren een bijdrage aan de Mixone. Dit is zichtbaar in de plint en in de publiek toegankelijke entrees.
- Kantoren en voorzieningen, programma passend binnen het Mixone concept.
- Busstation
- Een nieuw volume, dat zowel met het NS-perron een relatie aangaat als op maaiveld niveau.

- De locatie is ongeschikt voor wonen door de nabijheid van het spoor.

Gebouw

- De transparante plint langs de openbare route wordt gevuld met publieke functies.
- De overgang tussen de nieuwe bebouwing langs het spoor en de entree van de Provenierstunnel moet goed worden vormgegeven. Voorkomen dient te worden dat hier een restruimte of een blinde muur ontstaat.
- Opnemen van een luifel langs de openbare route.
- Op een aantrekkelijke wijze opnemen van de parkeer- en expeditie toegang in de gevel.
- Onderbouw refereert qua hoogte aan het Groothandelsgebouw.

Openbare ruimte

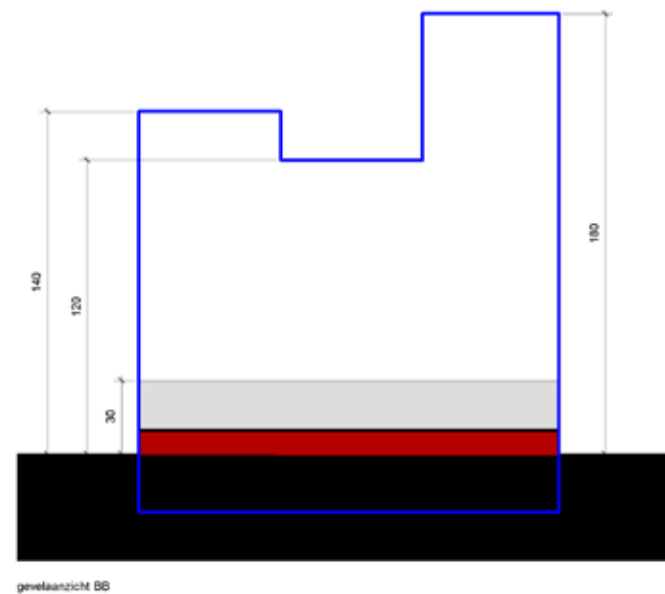
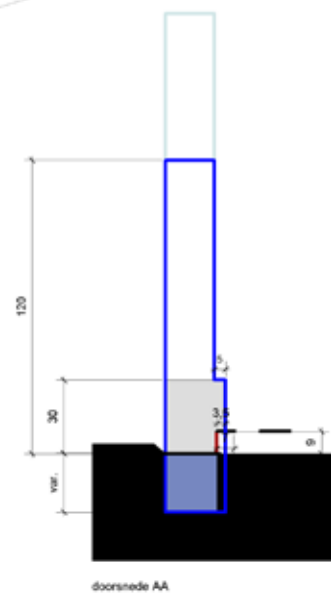
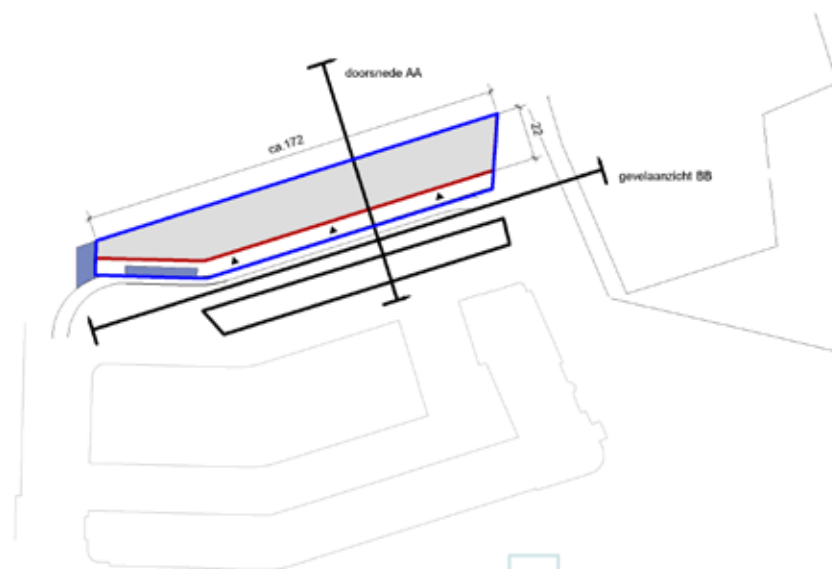
- Overzichtelijkheid
- Voetgangers/ reizigersvriendelijk
- Verlichting wordt zoveel mogelijk geïntegreerd in de luifel van het gebouw op ontwikkellocatie Conradstraat en in de overkapping van het busstation.
- Aan de noordwestzijde van het busstation wordt een helling voor hulpdiensten, ingepast in de context. Een gefragmenteerd beeld van de openbare ruimte wordt voorkomen.

Verkeer

- Het nieuwe straatprofiel zal naast het eilandperron en de rijbaan voor het busstation ruimte moeten bieden aan voetgangers. Een breed trottoir is essentieel.
- De oversteek voor voetgangers over het fietspad en de busstrook moet bijzondere aandacht krijgen.
- Expeditie: De bevoorrading van de plot aan de Conradstraat vindt plaats aan de voorzijde van de ontwikkellocatie, in de Conradstraat.
- Parkeren: Parkeervoorziening van de nieuwe bebouwing dient ondergronds opgelost te worden.

Milieu

- Tijdens het ontwerp van de overkapping, alsmede van de plot aan de Conradstraat zal nader windonderzoek moeten aantonen of het windklimaat in de Conradstraat een prettig verblijfs- en slenterklimaat garandeert.
- Windremmende maatregelen met betrekking tot de busoverkapping zijn in het ontwerp van de overkapping geïntegreerd en conform de eisen van het beeldkwaliteitplan.
- Om windhinder als gevolg van de plot te voorkomen is de maximum hoogte van de onderbouw gerelateerd aan de hoogte van het Groothandelsgebouw en dient de bovenbouw terug te liggen ten opzichte van de onderbouw.



- bovenbouw
 - onderbouw
 - plint
 - bebouwingsomslag
 - tuifol
 - parkeren en expeditie
 - entree
- MIXONE FUNCTIES

HET DELFTSE PLEIN



De plot aan het Delftse plein vormt de oostflank van de nieuwe terminal. Samen met het Schiekadeblok, Central Post en Nationale Nederlanden vormt de plot de begrenzing van het Delftse plein. Het heeft een sleutelpositie in de verbinding tussen RCD en de binnenstad. Karakteristiek voor het plein is een optimale inpassing van het tram- auto- en taxiverkeer in een openbare ruimte die ook voor de voetganger aantrekkelijk is.

Programma

- 45.000m2 ontwikkelruimte
- Alle gebruikers op de begane grond en hoger gelegen verdiepingen leveren een bijdrage aan de Mixone. Dit is zichtbaar in de plint en in de publiek toegankelijke entrees.
- Aandacht moet er besteed worden aan een mix van cultureel, informatief en commercieel programma.

- Kantoren en voorzieningen, programma passend binnen het Mixone concept.
- De locatie is ongeschikt voor wonen door de nabijheid van het spoor.

Gebouwen

- De plint langs de openbare route wordt gevuld met openbare functies, passend binnen het Mixone concept.
- Op een aantrekkelijke wijze opnemen van de parkeer- en expeditie toegang in de gevel.
- Opnemen van een luifel langs de openbare route.
- Hoogte onderbouw refereert aan de hoogte van Central Post.

Openbare ruimte

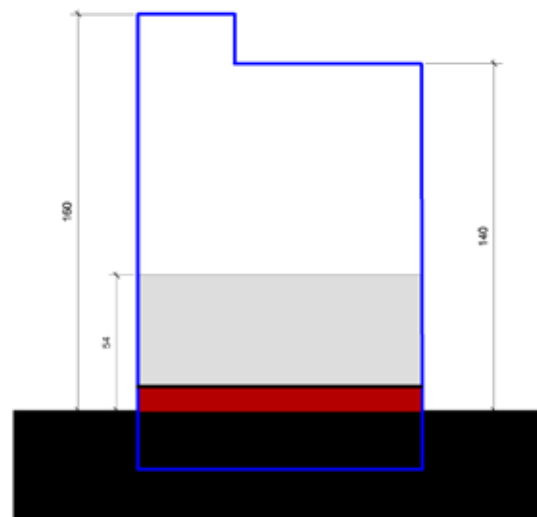
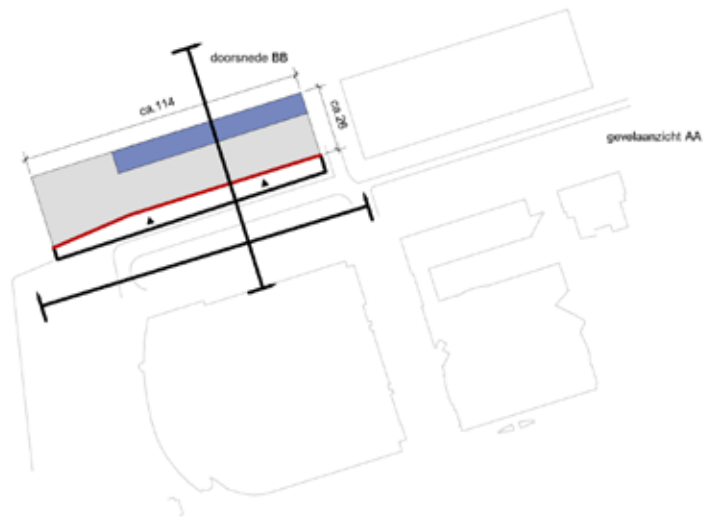
- Het Delftse plein heeft een continue materialisering, volgens de Centrum-Stijl, richting het Schiekadeblok en Pompenburg.
- De materialisering van de trambaan geeft extra allure aan de buitenruimte. Het vormt een verbijzondering van de pleinruimte.
- De verlichting van de bebouwing en openbare ruimte dienen op elkaar afgestemd te worden.

Verkeer

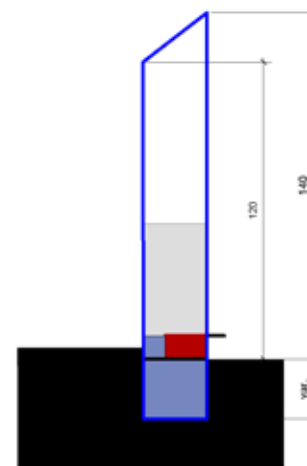
- Het verkeer is georganiseerd volgens het 'shared surface' principe, waarbij sprake is van het gemeenschappelijk gebruik van de openbare ruimte. Alle modaliteiten maken gebruik van dezelfde openbare ruimte.
- Parkeren: Parkeren vindt ondergronds plaats met een toegang bij voorkeur aan de achterzijde van de kavel.
- Expeditie: De bevoorrading, voor zowel de plot als de OV- terminal is geregeld achter het gebouw.

Milieu

- Er zijn geen specifieke milieumaatregelen nodig.



gevelaanzicht AA



doorsnede BB

HET WEENAPoint



Het Weenapoint is een unieke locatie waar drie gebieden samenkomen; het Oude Westen met zijn fijnmazige stratenpatroon, het Rotterdam Central District met de grootstedelijke blokkenstructuur en de binnenstad met het kernwinkelapparaat. Er ligt een gouden kans om de locatie als spil te gebruiken waar de werelden in zowel de openbare ruimte als de routes met elkaar worden verweven.

Programma

- 110.000m² ontwikkelruimte inclusief bestaande bebouwing.
- Alle gebruikers op de begane grond en hoger gelegen verdiepingen leveren een bijdrage aan de Mixone. Dit is zichtbaar in de plint en in de publiek toegankelijke entrees.
- Om levendigheid in de avonduren te bevorderen wordt het woonprogramma van ca. 250 woningen rond het nieuwe Diergaardeplein en aan het Kruisplein geconcentreerd.

- Het kantoorprogramma en de voorzieningen zijn ondergebracht op de zichtlocaties langs het Weena, Stationsplein en Kruisplein.
- Het programma past binnen het Mixone concept.

Gebouw

- Het koepelgebouw is een Rijksmonument en kan een publieke functie krijgen.
- De Henry Moore sculptuur verdient speciale aandacht.
- De bestaande toren aan het Weena kan behouden blijven.
- 2 voetgangersverbindingen worden gerealiseerd, waarvan één aan de Weenazijde en de ander aan het Kruisplein.
- In de bebouwing wordt qua hoogte een relatie gezocht met de omgeving, de Diergaardesingel, Calypso aan de Westersingel, het Groothandelsgebouw en het Kruisplein.
- Het complex is onderverdeeld in een solide onderbouw en een ranke en transparante bovenbouw.
- Min. 3, max. 4 hoogteaccenten, excl. de bestaande toren, markeren de bouwvelop. Hoek Weena- Kruisplein is max. 135m.
- De publieke functies zullen vooral aan de Weenazijde en langs het Kruisplein worden geconcentreerd.
- Op een aantrekkelijke wijze opnemen van de parkeer- en expeditie toegang in de gevel.

Openbare ruimte

- De formele wanden die Weena en het Kruisplein begeleiden moeten een duidelijke entree hebben naar het Diergaardeplein, zowel vanaf het Weena als vanaf de Kruispleinzijde. Hierdoor ontstaat er een fijnmaziger netwerk van routes en is er een uitwisseling richting het Oude Westen mogelijk.
- De openbare ruimte heeft een hoogwaardige materialisering met een kwaliteitsnorm conform de Centrum- Stijl.
- Het binnenhof is autovrij.

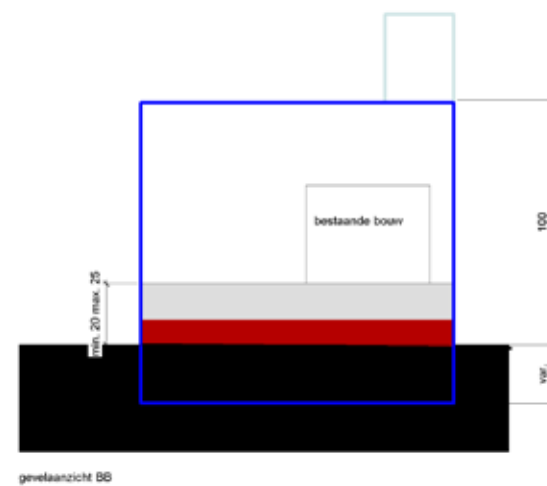
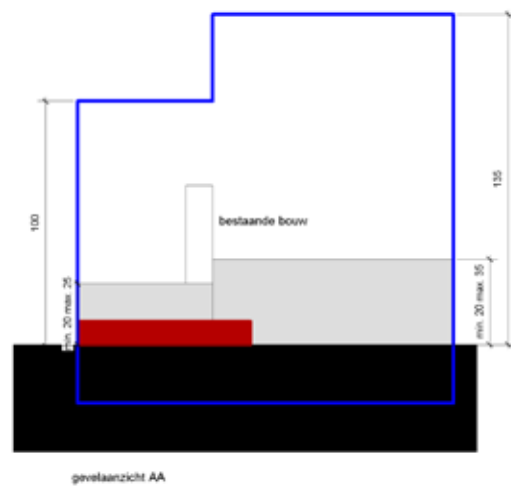
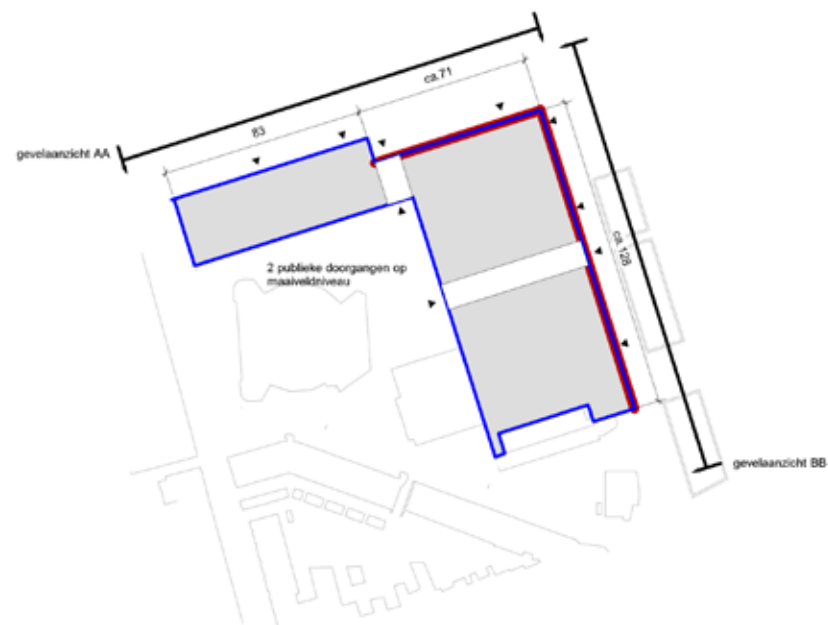
Verkeer

- Parkeren: De nieuwe plot zal de in- en uitritten uit het zicht moeten situeren. Parkeren zal ondergronds plaatsvinden. Er is een ondergrondse verbinding met de Kruisplein garage.
- Expeditie: De expeditie vindt plaats vanaf de Diergaardesingel.

Milieu

maatregelen PlanMER categorie 1

- Geluidgevoelige bestemmingen situeren in de bouwlagen hoger dan 30 meter of de noordwest en noordoostgevel ter plaatse van de woningen uitvoeren als 'dove' gevel of voorzien van voorzetgevel (of andere technische maatregelen met hetzelfde effect)
- Ontheffing op de voorkeursgrenswaarden



6 ONTWIKKELPERSPECTIEF

6 ONTWIKKELPERSPECTIEF

6.1 MARKT EN MAATSCHAPPIJ

De kern van de structuurvisie voor het Rotterdam Central District wordt gevormd door het in 2007 samen met marktpartijen opgestelde gebiedsconcept 'Weena I Glocal City District' en het Stedenbouwkundig Plan Centraal District Rotterdam 2007. Over beide documenten is uitgebreid gecommuniceerd met marktpartijen, ondernemers, (belangen) organisaties en bewoners. Door middel van consultatie zijn diverse partijen aan het woord geweest. Over dit proces is ook de gemeenteraad uitvoerig geïnformeerd. Om de maatschappelijke effecten in beeld te brengen is een Maatschappelijke Kosten- Batenanalyse-quicksan (MKBA-quicksan) uitgevoerd. De MKBA-quicksan brengt de te verwachten positieve en negatieve effecten van deze ontwikkelingen in beeld voor bewoners, belanghebbenden en gebruikers van het gebied.

In het kader van de Wet Milieubeheer wordt de ontwerp- structuurvisie met het planMER ter inzage gelegd, waarbij voor iedereen de gelegenheid bestaat om zienswijzen in te dienen. Ondernemers en marktpartijen worden ook betrokken via de in Mei 2009 opgerichte Vereniging Rotterdam Central District.

6.2 FASERING

Het Rotterdam Central District zal in de komende 10 tot 15 jaar gerealiseerd worden. Uitgaande van een vrije marktwerking betekent dit, dat marktpartijen en particuliere initiatieven een belangrijke invloed hebben op het tempo en de volgorde van de ontwikkelingen. De gemeente stuurt op dit tempo middels gronduitgifte en aanleg van het openbaar gebied. De gemeentelijke ontwikkellocaties zullen, afhankelijk van de economische vooruitgang, op korte of middellange termijn ontwikkeld worden.

6.3 FINANCIËLE UITVOERBAARHEID

In deze structuurvisie is de opgave voor het RCD geformuleerd. Om deze opgave te realiseren vindt een veelheid aan ruimtelijke ontwikkelingen plaats, die geheel of gedeeltelijk door de gemeente gefinancierd worden. Er is en wordt geïnvesteerd in:

- OV-bereikbaarheid, zowel (inter-)nationaal als regionaal: HSL-station, aansluiting van RandstadRail op de Rotterdamse metro, aanleg van een nieuw metrostation, aanleg van een overkapt busstation.
- Autobereikbaarheid: Kruispleingarage, Weenatunnel, verbinding Schiekade-Delftsestraat, verbeterde aansluiting Weena-Henegouwerlaan.
- Aansluiting op omliggende wijken: langzaamverkeersverbinding over de Schiekade, met aansluiting op de Hofbogen, oversteekbaarheid van het Weena bij het Kruisplein, de Conradstraat en de Poortstraat.
- Uitstraling, levendigheid en buitenruimte in het hele gebied: onder meer door de Mixone-invulling, aanleg van een fietsenstalling, de grote aandacht voor de inrichting van het gebied en de zeer hoge kwaliteit van het toekomstige materiaalgebruik.

Naast het maatschappelijk belang van deze investeringen, dragen ze ook bij om (particuliere) vastgoedontwikkelingen in het gebied mogelijk te maken. Dit gebeurt enerzijds door het faciliteren van de toename van verkeers- en vervoerbewegingen, anderzijds zullen de (kwaliteits)impulsen eraan bijdragen dat er meer markt is voor de ontwikkelingen. De geplande en al gerealiseerde vastgoedontwikkelingen op het Delftseplein, de Conradstraat, het Schiekadeblok,

het WeenaPoint, de Schaatsbaan en Central Post zijn (mede) mogelijk dankzij de ruimtelijke ontwikkelingen die de gemeente realiseert.

Grondexploitatie gebiedsontwikkeling

Met de grondexploitatie van de gebiedsontwikkeling, zijn de in het verleden gemaakte en geraamde kosten van deze gebiedsontwikkeling gedekt. Deze grondexploitatie draagt bij aan de ruimtelijke ontwikkeling van het Centraal District, zoals vastgelegd in deze structuurvisie. De grondexploitatie is de financiële basis voor het realiseren van dit gewenste resultaat, in de periode 2009 tot na 2020. Uitgangspunt is dat de te maken kosten worden goedgegemaakt door de te realiseren opbrengsten, waaronder financiële en materiële bijdragen vanuit private ontwikkelingen. De grondexploitatie verbindt maakt de financiële implicaties van de ruimtelijke ontwikkelingen voor de gemeente inzichtelijk. Dit gebeurt in toevoeging op de ontwikkelingen uit de projecten Rotterdam Centraal, RandstadRail, het inrichtingsplan Weena en de Kruispleingarage. Deze projecten zijn reeds in uitvoering, waarmee financiële dekking, al dan niet uit gemeentelijke middelen, is verzekerd.

De grondexploitatie bevat de realisatie van vijf ontwikkellocaties waarvan twee grotendeels particuliere ontwikkelingen (Schiekadeblok en Weenapoint). Vanuit deze opbrengsten wordt de aanleg gefinancierd van ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder infrastructurele werken en (extra kwaliteit) buitenruimte. Tevens worden de communicatiekosten, verwervingskosten, apparaatskosten en rentelasten gedekt. Het totale programma van de grondexploitatie omvat de maximale mogelijkheden volgens deze structuurvisie. Hier kan in de praktijk naar beneden toe van af worden geweken. In de grondexploitatie is hier een risicoreservering voor opgenomen.

De gemeente doet vanuit deze grondexploitatie investeringen in de openbare ruimte, waaronder een hoge kwaliteit verharding; elementen als banken, vuilnisbakken en armaturen; groenvoorziening; een overkapping van het busstation, en een langzaamverkeersverbinding

over de Schiekade. Een deel van deze investering vindt vooruitlopend op de verdere realisatie van het gebied plaats. De ingrepen in de openbare ruimte leiden ertoe dat de kwaliteit van deze openbare ruimte, en daarmee van het gebied, toeneemt. Door deze extra kwaliteit zal de belangstelling vanuit de markt toenemen en zullen mogelijk door hogere huren de vastgoedwaardes van kantoren, voorzieningen en woningen stijgen. Dit gegeven biedt de basis om een deel van de investeringen in het Centraal District toe te rekenen aan particuliere vastgoedontwikkelingen in het gebied.

6.4 MILIEUTECHNISCHE UITVOERBAARHEID

Het planMER biedt handvatten voor de milieutechnische uitvoerbaarheid van deze structuurvisie middels de opgenomen milieumaatregelen; te onderscheiden in 3 categorieën.

Deze structuurvisie is naar verwachting planologisch uitvoerbaar indien alle genoemde maatregelen worden uitgevoerd welke noodzakelijk zijn om aan de nationale en EU-wetgeving te voldoen (type 1). Dit geschiedt via de bestemmingsplannen, welke aantoonbaar aan de wettelijke milieunormen dienen te voldoen. Indien nodig zal ook een projectMER moeten worden opgesteld.

De milieumaatregelen van type 2 (vastgesteld (milieu-)beleid door de Gemeenteraad) en 3 (maatregelen die bijdragen aan Rotterdamse (milieu-)doelstellingen en ambities) uit het planMER kunnen bij verdere detaillering van andere ruimtelijke plannen overwogen worden. Te denken valt aan de borging in bouwplannen of inrichtingsplannen maar ook het communiceren van de milieumambities naar ontwikkelaars en investeerders in een vroeg planstadium.

In het kader van deze vervolgbesluiten verdienen de milieuthema's 'lucht' en 'externe veiligheid' extra aandacht.

Lucht

Het RCD is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL maakt enerzijds ruimtelijke projecten mogelijk en verbetert anderzijds de luchtkwaliteit (via saneringsmaatregelen) zodanig dat op termijn (medio 2011 voor fijn stof en begin 2015 voor stikstofdioxide) aan de Europese grenswaarden wordt voldaan. De saneringstool laat zien hoe hoog de concentraties luchtverontreiniging (NO₂ en PM₁₀) in Nederland zijn, nadat de nationale en lokale maatregelen uit het NSL zijn getroffen. Uit de berekeningen van de saneringstool blijkt dat er in het RCD in 2015 aan de grenswaarden wordt voldaan, mits er maatregelen worden getroffen. De monitoring van het NSL vindt in de periode 2010-2015 jaarlijks plaats. In eventuele vervolgbesluiten zal deze jaarlijkse monitoring geraadpleegd moeten worden om na te gaan of er wijzigingen zijn opgetreden.

Externe Veiligheid

Ten aanzien van externe veiligheid wordt in deze planMER uitgegaan van de afspraken welke in de Uitvoeringsovereenkomst tussen Rijk en gemeente Rotterdam (UOK, april 2006) zijn vastgelegd. Vanuit RCD wordt ruimschoots voldaan aan deze afspraken. De afspraken uit het UOK zijn nogmaals schriftelijk bevestigd door minister Cramer en Eurlings.

Eventueel aanvullende bronmaatregelen als gevolg van toenemende transportstromen na ondertekening van het UOK zijn voor de verantwoordelijkheid van het Rijk. Ingrijpen in de samenstelling van de treinen en de omvang van de transsportstromen zijn hierbij het meest kansrijk.

De consequenties voor de externe veiligheid van bouwen langs het spoor en mogelijk het overbouwen van het spoor zal een belangrijk aandachtspunt zijn bij de verdere planvorming. De inzet van de gemeente Rotterdam is dat, de afspraken gemaakt binnen de uitvoeringsovereenkomst Rotterdam Centraal (UOK, april 2006) en de hieruit voortkomende bronmaatregelen genomen door het Rijk doorwerken op aangrenzende sporen elders in Rotterdam. De bestuurlijke vaststelling van het basisnet moet hierbij worden afgewacht, alvorens nieuwe berekeningen gemaakt kunnen worden.

6.5 PLANOLOGISCH VERVOLG

De structuurvisie beschrijft de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling en de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. De structuurvisie bindt alleen het betreffende bevoegd gezag (i.c. het college van B&W en de raad van Rotterdam). Na vaststelling van de structuurvisie kan het college van B&W medewerking verlenen aan gewenste ontwikkelingen door:

- Een vrijstelling op de bouwverordening te verlenen, indien de ontwikkeling past binnen de structuurvisie; en/of
- Een bestemmingsplan op te stellen voor de beoogde ontwikkeling (en), die passen binnen de structuurvisie. Conform de Wro zullen deze voor 1 juli 2013 moeten zijn vastgesteld.

Naar verwachting zullen voor het gebied meerdere bestemmingsplannen worden opgesteld. Ook de bestaande bebouwing zal nog in bestemmingsplannen gevat moeten worden. Wanneer een bestemmingsplan m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteit(en) bevat, zal voor dat bestemmingsplan ook een project-MER worden opgesteld. De structuurvisie is een kaderstellend plan voor latere m.e.r.-plichtige activiteiten.

De structuurvisie vormt het kader voor vervolgbesluiten. Hoofdstuk 5 waarin de 'condities' (en milieumaatregelen) beschreven staan, is het meest bruikbaar als concreet toetsingskader. De toekomstige bestemmingsplannen borgen datgene wat wettelijk geborgd moet worden. Dit betreffen de meeste ruimtelijke condities en de noodzakelijke milieumaatregelen (type 1, om aan wetgeving te voldoen). Condities en milieumaatregelen die niet redelijkerwijs in bestemmingsplannen geborgd kunnen worden, zullen in het privaatrechterlijke spoor een plek moeten krijgen. Dit komt

bijvoorbeeld aan de orde bij de gronduitgifte of de verdere detaillering van de planvorming in bouwplannen of inrichtingsplannen.

BIJLAGEN

BIJLAGEN

1. BELEIDSCONTEXT

1.1 RIJKSBELEID

SLEUTELPROJECT

Het Rotterdamse Centraal Station is één van de zes Sleutelprojecten die het Rijk in het kader van de (niet vastgestelde) Vijfde Nota op de Ruimtelijke Ordening heeft benoemd. Ook in de Nota Ruimte is het gebied als sleutelproject aangemerkt. Het sleutelproject heeft een drietal doelstellingen:

een integrale ontwikkeling van stationslocaties tot multimodale mobiliteitsknopen en toplocaties voor wonen, werken en voorzieningen;

Het bereiken van maximale spin-off van investeringen in HSL- infrastructuur op stedelijke vernieuwing en intensief ruimtegebruik;

Het bereiken van maximale spin-off van investeringen in commercieel vastgoed op stedelijke vernieuwing en verhoging van de kwaliteit van de fysieke omgeving.

NOTA RUIMTE

De visie van het Kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland staat beschreven in de Nota Ruimte. De Nota Ruimte is op 17 januari 2006 aangenomen door de Eerste Kamer. In deze nota is het ruimtelijk beleid tot 2020 vastgelegd met een doorkijk tot 2030. De Nota heeft een strategisch karakter en richt zich op de hoofdlijnen van het beleid.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid kan worden samengevat als: ruimte scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies. Gelet op de beperkte ruimte in Nederland dient dit efficiënt en duurzaam te geschieden. Het kabinet heeft gekozen voor een dynamische en op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid, met als uitgangspunt 'decentraal waar dat kan, centraal waar dit moet'. Het accent ligt daarbij op 'ontwikkeling' in plaats van op 'ordening'.

Nederland ontwikkelt zich tot een 'netwerk-samenleving' en een 'netwerkeconomie'. Enerzijds schrijdt de individualisering voort, anderzijds raken al die individuen steeds sterker met elkaar verbonden in tal van netwerken. Deze ontwikkeling heeft ook op ruimtelijk gebied grote gevolgen. Tussen steden en stedelijke gebieden ontstaat steeds meer samenhang. Het kabinet juicht deze ontwikkeling in de richting van 'stedelijke netwerken' toe. Samenwerking binnen zulke netwerken vergroot het draagvlak voor voorzieningen en diensten en opent mogelijkheden voor een optimale omgang met de schaarse ruimte.

Om op deze trend in te spelen zijn door het rijk nationale stedelijke netwerken benoemd.

In de nationale stedelijke netwerken is de vorming van goed bereikbare en aantrekkelijke stadscentra met diverse functies en voorzieningen van groot belang. De gemeenten dragen daarvoor de

eerste verantwoordelijkheid, het rijk heeft een stimulerende rol en draagt bij aan de benodigde investeringen. Vooral centrumvorming rond knooppunten van infrastructuur is van belang. Daarbij geeft het rijk prioriteit aan de ontwikkeling van de Amsterdamse Zuidas tot een internationale toplocatie. Een soortgelijke aanpak wordt gevolgd voor Rotterdam-Centraal.

Daar waar wordt gesproken over ruimtelijke kwaliteit gaat het in de visie van het Kabinet om gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Gebruikswaarde heeft betrekking op de mate waarin ruimte op een zodanige wijze voor verschillende functies kan worden benut dat zij elkaar versterken. Belevingswaarde betreft vooral de leefomgeving en heeft betrekking op cultureel besef en diversiteit, de menselijke maat, de aanwezigheid van karakteristieke kenmerken en schoonheid. Bij toekomstwaarde gaat het om kenmerken als duurzaamheid, biodiversiteit, robuustheid, aanpasbaarheid en flexibiliteit in de tijd.

In de Nota zijn door het kabinet nadere eisen gesteld welke een rol spelen bij de afwegingen die de decentrale overheden moeten maken. Deze eisen hebben betrekking op gezondheid, veiligheid, verontreiniging, natuur en milieu (de zogenaamde basiskwaliteiten) en zijn bindend voor alle bij de planontwikkeling en -uitvoering betrokken partijen. Voorbeelden van deze eisen zijn het locatiebeleid en de watertoets. Het kabinet waarborgt de basiskwaliteit door actief het belang van een aantal meer financiële principes op te nemen in het nationale ruimtelijke beleid. Zo zal bijvoorbeeld gelden dat er geen afwenteling van negatieve effecten van nieuwe activiteiten mag plaatsvinden op het bestaande ruimtegebruik en op functies zoals water, natuur en infrastructuur. Uitgangspunt is dat de initiatiefnemer van nieuwe activiteiten zorgt voor opheffing van de ontstane knelpunten ("de veroorzaker betaalt"). Tevens geldt als uitgangspunt dat decentrale overheden samen met marktpartijen verantwoordelijk zijn voor de kosten van de benodigde groenvoorzieningen, verkeer-

en vervoerontsluiting en andere investeringen die samenhangen met nieuwe bouwactiviteiten. Decentrale overheden zijn vrij om een eigen aanvullend beleid te formuleren, mits dat niet strijdig is met (ruimtelijke) beleidsdoelen. De decentrale overheden kunnen daarmee maatwerk leveren en inspelen op specifieke problemen.

1.2 PROVINCIAAL REGIONAAL BELEID

stationsomgevingen van hoogwaardig openbaar vervoer. Het RCD is daarbij van (inter-)nationaal belang. Er moet gestreefd worden naar intensief en multifunctioneel gebruik.

RR2020

RR2020 is het vigerende streekplan en regionaal structuurplan tegelijk. Op 12 oktober 2005 is het vastgesteld door de Provinciale Staten van Zuid-Holland als streekplan en op 9 november 2005 is het vastgesteld door de regiораad van de Stadsregio Rotterdam als regionaal structuurplan. Het bevat in de vorm van een 10 punten lijst de ontwikkelingsstrategie voor de regio. Vijf daarvan zijn gebiedsbericht en vijf zijn thematisch.

Gezocht wordt naar de concrete bijdragen van partijen (hetzij publiek hetzij privaat) aan de integrale ontwikkeling van deze opgave. Partijen kunnen dat doen vanuit de eigen rol en doelstellingen en met inzet van eigen middelen.

Het 10 punten plan is bedoeld om deze bijdragen en middelen te mobiliseren.

Daarvoor zijn de punten uitgewerkt in strategische programma's en projecten.

Vooraf met punt 3; "Internationaal Centrum Rotterdam, versterken, verbreden, verdichten" heeft RCD een directe relatie. Rotterdam Airport en het HSL station verbinden de regio met andere Europese regio's. Dit is van belang voor de haven, de beoogde kennisclusters in de stad en de regio en voor Rotterdam centrum als internationaal cultuur- en zaken centrum. De ontwikkeling van het internationaal centrum is verankerd in een regionaal netwerk van knooppuntontwikkelingen. Het planologisch kader van het RR 2020 bevat beleidsuitspraken die relevant zijn voor RCD. De samenhang tussen infrastructuurnetwerk en verstedelijkingspatroon is leidraad voor de ruimtelijke ontwikkeling op knooppunten en in de

1.3 GEMEENTELIJK BELEID

RUIMTELIJK PLAN ROTTERDAM 2010

Het gemeentelijk structuurplan RPR 2010, op 22 maart 2001 door de gemeenteraad vastgesteld, geeft de gemeente Rotterdam het kader om gericht aan de stad te werken. Het RPR 2010 vormt het formele structuurplan voor het bestaand stedelijk gebied van Rotterdam. Het centrum van de stad is in het RPR in zijn geheel aangewezen als strategisch ontwikkel- en investeringsgebied op twee oevers van de rivier (binnenstad en Kop van Zuid). De belangrijkste extra impuls daarbinnen wordt toebedeeld aan het Centraal Station, de Culturele As en aan het Waterfront.

De komende jaren wordt vooral ingezet op een versterking van de woonfunctie. Deze strategie is ingegeven door de vraag naar wonen in het centrum van de stad en doordat het de stad meer levendigheid geeft. De stad moet een grote diversiteit aan woonmilieus bieden, geschikt voor een grote verscheidenheid aan bewoners. Gegeven de bestaande voorraad betekent dit dat de komende decennia het accent ligt bij nieuwbouw gericht op de bovenkant van de markt.

STADSVISIE

De stadsvisie Rotterdam 2030 is vastgesteld op 29 november 2007 door de gemeenteraad van Rotterdam. In de stadsvisie worden de belangrijkste bestuurlijk beslissingen genoemd die samen de strategie vormen om te bouwen aan een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. De keuzes die in de Stadsvisie zijn gemaakt staan voor een maximale binnenstedelijke intensivering met een fors accent op de binnenstad, afzien van grootschalige nieuwbouw 'in de wei', het

concentreren van verkeerintensieve bestemmingen op knooppunten, en een sterk accent op de openbare ruimte. Daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan duurzame stadsontwikkeling en ook duurzame mobiliteit.

Het Rotterdam Central District levert daar een majeure bijdrage aan. Rotterdam wordt neergezet als internationale stad aan de rivier. Een onderdeel hiervan is een aantrekkelijke en complete binnenstad. Dit leidt tot het verbeteren van de kwaliteit van de buitenruimte, het maken van verbindingen en zorgen voor goede bereikbaarheid, de aanwijzing van beeldbepalende plekken. Het Centraal District is een van deze plekken. Aangewezen als VIP gebied wordt gewerkt via de methode van gebiedsontwikkeling waarbij zoveel als mogelijk wordt gezocht naar coalities die gezamenlijk de ambities tot realisatie gaan brengen.

Hier worden de verbindingen gelegd op alle schaalniveaus; international, nationaal, regionaal en lokaal. Het nieuwe station en de Hoge snelheidslijn geven een ongekennde impuls aan het gebied. Met het nieuwe stationsgebied zet Rotterdam de nieuwe standaard voor een modern, internationaal gemengd stedelijk milieu.

Als belangrijkste randvoorwaardelijke kernbeslissing waarborgt Rotterdam haar bereikbaarheid op duurzame wijze. Voor kantoren, bedrijven en bewoners is Rotterdam een aantrekkelijke vestigingsplaats als de internationale bereikbaarheid, de kwaliteit van de verbindingen binnen de Randstad en de ontsluiting van de stad zelf op orde zijn.

BINNENSTADSPLAN

Het Binnenstadsplan 2008 – 2020, (vastgesteld oktober 2008 door de gemeenteraad van Rotterdam) als verdere inspiratie en uitwerking van

de Stadsvisie onder het motto City Lounge, legt een sterk accent op de zo noodzakelijke verhoging van de verblijfskwaliteit en de maatregelen die dat mogelijk moeten maken. Ook hier speelt het RCD een belangrijke rol. Het gaat niet alleen om de mobiliteitsplek, maar ook om een gebied waar de plinten van de gebouwen op een positieve manier gaan bijdragen aan de identiteit en de sfeer in het gebied als '24'urs domein in de internationale stad. De kern van het Binnenstadsplan bestaat uit het verder profileren van de sterke kanten en identiteiten van de diverse binnenstadskwartieren en die tegelijk beter met elkaar in verband brengen.

Het op een hoger peil brengen van het verblijfsklimaat (City lounge) wordt gezien en ingezet als randvoorwaarde voor een aantrekkelijk en modern hoogstedelijk woonmilieu en een moderne kenniseconomie gebaseerd op en uitgebouwd vanuit de handelstraditie van de stad. De optimaliseringmogelijkheden van de openbaar vervoerknoop als hub naar en van vele binnen en buitenlandse bestemmingen midden in de binnenstad is een unieke conditie in de Randstad. De mogelijkheden van verdere verdichting en programmatische intensivering van diezelfde binnenstad is een andere unieke conditie in de Randstad.

Het Binnenstadsplan gaat vergezeld van diverse uitwerkings- en uitvoeringsopgaven op het gebied van de buitenruimte, verkeer en parkeren, economisch beleid voor detailhandel, hoogbouw, plintenaanpak die allemaal gefocust zijn op de kernopgave: de binnenstad ontwikkelen tot een kwaliteitsplek voor ontmoeting, verblijf en vermaak voor bewoners, bedrijven en bezoekers.

In het Binnenstadsplan zijn t.a.v. het aspect leefbaarheid de volgende relevante passages opgenomen:

‘De achilleshiel van de binnenstad is de magere verblijfskwaliteit. Hoewel er veel verbeterd is in de laatste jaren, heeft een Europese topstad een binnenstad nodig die uitnodigt om te verblijven; te verpozen. Een binnenstad met uitstraling en sfeer. Daarbij gaat het om de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte, een goede afwikkeling van het autoverkeer, ruimte voor de flanerende voetganger en vooral om de invulling van plinten op de begane grond van gebouwen’

‘Rotterdam heeft een aantal voorbeelden van hoogbouw met een negatief effect op het windklimaat. Het is dan ook van belang om bij de ontwikkeling van hoogbouw het effect op de ‘comfortzone’ te onderzoeken. Een combinatie van schaduw en windtoename leidt namelijk al snel tot het ontstaan van kille plekken, daarin moet comfort (een combinatie van wind en zon) onderdeel zijn van het hoogbouwbeleid, en moet een comfortstudie integraal onderdeel uitmaken van het ontwerp en het ontwikkelproces van hoogbouw. Daarnaast is het van belang om comfortcriteria te formuleren voor bepaalde plekken in de binnenstad. Omwonenden en bezoekers van de stad zullen zo minder hinder ondervinden van de hoogbouw.’

In het Binnenstadsplan wordt de ambitie uitgesproken om meer groen aan te leggen; meer bomen, meer groene binnentuinen, meer (en vooral beter) groen in parken en meer groene daken. Groen staat voor rust, ontspanning, reflectie; een kwaliteitscomponent in de hectiek van de grote stad’ In het Binnenstadsplan zijn eveneens passages opgenomen over gezondheid:

‘Langdurige blootstelling aan geluidhinder kan ook leiden tot gezondheidsproblemen. Toch is het belangrijk om te streven naar vermindering

van de geluidhinder op het overkoepelend niveau van de Binnenstad moeten we vooral denken aan maatregelen aan de bron of in de overdracht, zoals emissie maatregelen, afscherming of verdiepte ligging’

‘De bijdrage van de binnenstad aan het duurzaamheidsideaal zien we vooral in het licht van een verbetering van het verblijfsklimaat. Daarbij horen ook schone lucht, en meer en beter groen’.

In de visie ‘Verbonden Stad’, de visie op de openbare ruimte in de binnenstad van Rotterdam, wordt de aanleg van meer groen gepropageerd. In de visie wordt aangegeven dat de introductie van een hechte groenstructuur het leefklimaat van de Rotterdamse binnenstad aanmerkelijk zal verbeteren. Het centrum wordt verrijkt door het toevoegen van een scala aan groene hoven bij de woon- en werkomgeving. Er wordt ingezet op meer differentiatie in openbare groene ruimtes: van openbare parken en collectieve hoven tot privé tuinen, voor de verschillende bewoners en bezoekers van de stad’.

MILIEUPLAN

Het Rotterdam Central District is als Viproject opgenomen in het Binnenstadsplan. In het Binnenstadsplan is de CO2-doelstelling van het RCI als volgt opgenomen: ‘Voor het stedelijk gebied is de CO2-ambitie vertaald in de realisatie van een energieneutraal gebouwde omgeving, waarin woningen en gebouwen bij elkaar per saldo voldoende hebben aan duurzame energie. Dit kunnen we bereiken door drastische vermindering van het energieverbruik voor verwarming en koeling, en door stimulering van duurzame energieproductie en duurzaam energiegebruik. In de binnenstad zien we voor de toepassing van duurzaam bouwen vooral kansen in de formulering van heldere eisen aan investeerders en ontwikkelaars’.

T.a.v. waterberging is de volgende passage in het Binnenstadsplan relevant: ‘Door verandering van het klimaat valt er in de toekomst vaker meer neerslag. Om dit water te verwerken moet het water tijdelijk worden opgevangen en geborgen.....De naoorlogse bouw is gerealiseerd met platte daken, die zich uitstekend lenen voor de aanleg van groene daken. Deze zijn niet alleen nuttig als waterberging, maar hebben ook een energiebesparend effect en geven de binnenstad een groene uitstraling. Verder zijn er plannen voor waterpleinen’

In het Binnenstadsplan wordt eveneens ingegaan op de mogelijkheden voor een duurzame binnenstad. Dit blijkt uit de volgende passage: ‘Duurzaamheid is een breed begrip. Bouwtechniek, energiebeheer, inpanidige woon- werkkwaliteit, groene daken en ‘levendige’ plinten vormen de nieuwe, gecombineerde uitdaging voor de binnenstad.’ Met zijn vele hoogbouw kan het centrum koploper worden in het programma van het RCI. In de binnenstad ligt de focus in de komend jaren dan ook op verbetering van de luchtkwaliteit, reductie van de Co2-uitstoot, vermindering van de geluidsoverlast en aanpak van de wateropgave’.

In het Milieuplan Binnenstad is een integraal maatregelenpakket opgesteld die het milieu in de binnenstad kan verbeteren. De maatregelen hebben o.a. betrekking op lucht, geluid, energie/ Co2, water en groen/ecologie. De maatregelen zijn niet verdeeld over verschillende deelgebieden, maar toepasbaar voor de hele binnenstad. Voor het Rotterdam Central District zijn de volgende maatregelen relevant:

- Stimuleren van schone voertuigen
- Ontwikkelaars van parkeergarages stimuleren om oplaadpunten voor elektrische voertuigen aan te leggen

- Oplaadpunten in de openbare ruimte creëren
- Damping van geluid door groene gevels
- Stil asfalt bij wegen met snelheid hoger dan 40km/uur
- Waterberging ondergronds
- Groene daken

VERKEERSPLAN BINNENSTAD

Dit plan (vastgesteld door het college van B en W van Rotterdam in juni 2009) is een essentiële uitwerking van het binnenstadsplan. Hierin staan de concrete maatregelen genoteerd om de binnenstad bereikbaar te houden voor al het verkeer en tegelijk het verblijfsklimaat aantrekkelijker te maken.

Het hart van de stad maakt de komende jaren een complete verandering door, naar een plek waar wonen, werken en vrije tijd samenkomen. Door de verwachte groei van het aantal bewoners, bezoekers in de binnenstad zal ook het autoverkeer flink toenemen. Om vroegtijdig in te spelen op deze verwachting en om de binnenstad voor iedereen bereikbaar aangenaam verblijfsklimaat, onder andere door het verbinden van stadskwartieren door te houden, is het verkeerplan ontwikkeld. Uitgangspunt daarbij is het creëren van een levendige en groene boulevards, straten en pleinen.

Citylounge bereikt is een bereikbare binnenstad voor alle verkeerssoorten met een aantrekkelijk verblijfsklimaat.

Het verkeersplan bevat een samenhangend beleid en is gebaseerd op vier pijlers:

- Een bereikbare binnenstad voor alle verkeerssoorten
- Een aantrekkelijk verblijfsklimaat
- Een klantgerichte parkeerstrategie gericht op verschillende doelgroepen
- Impuls duurzaam vervoer

Duurzaam vervoer

In het Verkeersplan Binnenstad wordt ingezet op duurzaam vervoer. Daarbij worden de volgende doelstellingen gehanteerd:

- Het halen van de normen voor luchtkwaliteit en geluid
- Bijdragen aan het halen van de ambitie om 50% CO2 te reduceren
- Bijdragen aan de doelstellingen duurzame mobiliteit (toename 30% fiets, 40% OPENBAAR VERVOER en 10% voetgangers)

Van het totaalpakket aan maatregelen om bovenstaande doelstellingen te bereiken zijn relevante maatregelen voor het Rotterdam Central District:

- Het stimuleren van marktinitiatieven voor schone alternatieve vervoerswijzen;
- Stedelijke distributie: slimmer bevoorraden;

- Mobiliteitsmanagement, inspelend op P+R en verbeterde OV- en fietsnetwerken;

In het Verkeersplan Binnenstad wordt tevens ingezet op een aantrekkelijk verblijfsklimaat. Voor het Rotterdam Central District betekent dit concreet dat: 'het Weena een 2+2 profiel krijgt met hoogwaardige fietsvoorzieningen, vrij liggende trambanen en een doorlopende bomenstructuur. Opstelstroken op het Weena zullen plaatselijk nodig zijn. Op het Weena is de verkeersintensiteit zodanig dat ter hoogte van het Kruisplein is voorzien in ongelijkvloerse oplossing. Hiermee kan de grote voetgangersstroom tussen station en binnenstad ongehinderd oversteken over een ruim en uitnodigend stadsplein.'

Veilig verkeer

In het Verkeersplan Binnenstad wordt aangegeven dat er veel nieuwe ruimte wordt gereserveerd voor groen, ruimte voor voetgangers en ruimte voor verblijven. Diverse plekken worden met elkaar verbonden door het creëren van aantrekkelijke en oversteekbare boulevards met levendige plinten en continuïteit in de profilering. Tevens wordt in het Verkeersplan Binnenstad benadrukt dat de verbinding met omliggende stadswijken gerealiseerd dient te worden door een netwerk van herkenbare en levendige stadsstraten met een aangename stedelijkheid en menging van verkeerssoorten.

Doelstelling van het Verkeersplan Binnenstad is om minder auto's door het hart van de binnenstad te laten rijden. Door de ruimtelijke herinrichting van de stadsstraten wordt de snelheid lager. Hierdoor zijn er veel minder conflicten tussen het autoverkeer en het langzaam verkeer. Op de hoofdroutes hebben fietsers en voetgangers vrijliggende voorzieningen gescheiden van het autoverkeer. Op de kruispunten wordt er meer ruimte voor fietsers en voetgangers gevonden en is

er korte wachttijd. Al deze maatregelen leiden tot een verkeersveiliger binnenstad.

VISIE OPENBARE RUIMTE BINNENSTAD

De buitenruimte visie vastgesteld door het college van B en W van Rotterdam in april 2008 richt zich op het herkenbaar maken van de Rotterdamse openbare ruimte, het maken van een goed netwerk van openbare ruimtes, continuering van routes en omvorming naar verblijfsruimtes. De van oudsher dominante rol van de auto in het centrum zal in de toekomst afnemen om meer ruimte te geven aan fiets- en voetgangers.

ROTTERDAMSE CENTRUMSTIJL

De Rotterdamse centrumstijl is vastgesteld in januari 2008 door het college van B en W van Rotterdam.

Met de Rotterdamse stijl wordt een gemeenschappelijk kader geformuleerd met richtlijnen voor ontwerp, materiaal, meubilair, beheer en regie voor en door alle actoren in de openbare ruimte. Hiermee wordt de identiteit van de openbare ruimte vergroot, de onderlinge samenhang bevordert en wordt een grotere duurzaamheid gerealiseerd.

ROTTERDAM CLIMATE INITIATIVE

Het Rotterdam Climate Initiative (RCI) is een gezamenlijk initiatief van de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf, DCMR en Deltalinqs uit 2007. Het RCI heeft als doel om in 2025 50% minder uitstoot van CO₂ ten opzichte van 1990 in Rotterdam te hebben. Ambitie is om op termijn de eerste klimaatneutrale havenstad ter wereld te zijn.

ROTTERDAM CLIMATE PROOF

Doel van het in 2009 opgestelde programma Rotterdam Climate Proof (RCP) is een in alle opzichten klimaatbestendig Rotterdam in 2025. Binnen het programma wordt ingezoomd op vijf inhoudelijke thema's:

- Waterveiligheid (welke effecten heeft klimaatverandering op de veiligheid, zowel binnendijs als buitendijs en welke maatregelen zijn nodig?),
- Bereikbaarheid (bereikbaarheid van stad en haven moet gewaarborgd blijven),
- Adaptief bouwen (welke vormen van adaptief bouwen zijn mogelijk?),
- Stedelijk watersysteem (vanwege klimaatverandering moet de stad om kunnen gaan met nattere en drogere perioden)
- Stadsklimaat (het aantrekkelijker maken van de leefomgeving door de inrichting van de buitenruimte en het ontwerp van het stedelijk gebied aan te passen aan klimaatverandering).

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST DUURZAAM ONTWIKKELEN

Op 16 juli 2008 heeft de gemeente Rotterdam (vertegenwoordigd door de wethouders Karakus en Harbers) een samenwerkingsovereenkomst getiteld 'duurzaam ontwikkelen in Rotterdam' [Rdam-2008-14] gesloten met diverse marktpartijen met de intentie bouwprojecten duurzaam te ontwikkelen. De overeenkomst is aangegaan voor de periode tot en met 31 december 2011. Het Rotterdam Central District is in deze overeenkomst benoemd als een

van de betrokken projecten. In deze overeenkomst zijn de volgende ambities opgenomen met betrekking tot CO₂-uitstoot:

- Vanaf 2009 reductie van de CO₂-uitstoot met 25% ten opzichte van het nu vigerende Bouwbesluit (uitgedrukt in EPC-waarde);
- Vanaf 2011 reductie van de CO₂-uitstoot met 50% ten opzichte van het nu vigerende Bouwbesluit (uitgedrukt in EPC-waarde).

In het kader van de bovengenoemde samenwerkingsovereenkomst is het Rotterdam Climate Initiative gevraagd om namens alle ontwikkelende partijen te faciliteren in het opstellen van een duurzaamheidsplan voor de ontwikkeling van het Rotterdam Centraal District. Dit duurzaamheidsplan is in (eind-)concept gereed, het is in het voorjaar van 2009 opgesteld door het ingenieursbureau Search

Om de in het duurzaamheidsplan gepresenteerde maatregelen te borgen heeft het RCI het bureau Search gevraagd om twee businesscases voor ontwikkelaars op te stellen gebaseerd op:

- Optimale duurzaamheid op gebiedsniveau (gezamenlijke winst), afgezet tegen kosten/opbrengsten;
- Optimale duurzaamheid op kavelniveau (gebouwwinst), afgezet tegen kosten/opbrengsten.

Momenteel is de verwachting dat deze businesscases in oktober 2009 opgeleverd worden. Doel van de uitwerking van de businesscases is een aantrekkelijke propositie voor ontwikkelaars, het gebied, de gebruikers en de gemeente, die kan worden vastgelegd in afspraken.

COLLEGEVISIE DUURZAME MOBILITEIT

In april 2008 is de collegevisie duurzame mobiliteit vastgesteld door het college van B&W. M.b.t. het Rotterdam Central District zijn de volgende ambities uit de collegevisie van belang:

- Optimale Een afname van het aantal geluidgehinderde met 30% in 2025 door de aanpak van geluidknelpunten, verkeer- en luchtmaatregelen, stillere motorvoertuigen, stiller en afgeschermd treinverkeer.
- Terugdringing van de CO2-uitstoot naar een niveau van 50% van de uitstoot in 1990.
- Toename van openbaarvervoer gebruik met 40%, toename fietsverkeer met 30%, stijging aantal voetgangers met 10%.

PROGRAMMA MILIEU ROTTERDAM

2008-2012

De doelstellingen uit dit programma komen voort uit de lijn van het Collegeprogramma en de Stadsvisie. Een van de milieudoelen uit dit programma heeft betrekking op een gezondere leefomgeving. Aangegeven wordt dat voor een gezondere leefomgeving de volgende doelstellingen gehaald moeten worden:

- Een betere kwaliteit van het groen in de stad en meer groen om de stad.
- Minder Rotterdammers die hinder ondervinden van geluid.
- Een betere luchtkwaliteit, zowel binnen- als buitenhuis.

1.4 SPECIFIEK BELEID

HORECABELEID 2007-2011

De Horecanota is vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam op 15 maart 2007. Het beleid kent een viertal hoofddoelstellingen;

- Stimuleren van de groei van de horecasector,
- Verlichten van de lasten van de ondernemers,
- Beschermen van het woon- en leefklimaat en handhaven van de openbare orde,
- Creëren van een gevarieerd horeca-aanbod van goed kwaliteit.

In de gebiedsgerichte uitwerking van dit beleid wordt aan het Stationsplein en aan het Weena een verdere ontwikkeling van horeca mogelijk gemaakt. Wel dient rekening te worden gehouden met de woonfunctie aan het Weena en de aansluitende gebieden (Kruiskade en Korte Lijnbaan). Voor de Delftsestraat geldt een consolidatiebeleid. Aan het Delftseplein (tussen het Stationsplein en de Poortstraat) is ontwikkeling mogelijk volgend op het in voorbereiding te nemen bestemmingsplan, bijvoorbeeld in het TPG-pand (ook nachthoreca is mogelijk).

HOOGBOUWBELEID 2000-2010

Het in december 2000 door de Gemeenteraad vastgestelde Hoogbouwbeleid geeft aan waar, onder welke condities en tot welke hoogte in Rotterdam gebouwd mag worden. De nota introduceert daartoe de zogenaamde "Hoogbouwzone". Alleen binnen deze zone mag hoger dan 70m worden gebouwd. Het

RCD valt volledig binnen de hoogbouwzone en wel binnen het deel waarvoor in principe geen hoogtebeperking wordt gesteld.

Als uitwerking van het Binnenstadsplan wordt gewerkt aan een aangescherpt hoogbouwbeleid. In het Stedenbouwkundig plan 2007 is daar al een voorschot opgenomen, niet in de laatste plaats vanwege de negatieve effecten van superhoogbouw op bezonning en windhinder. Het vernieuwde beleid wil niet alleen iets zeggen over het stadsbeeld en de skyline, maar ook spelregels bieden voor de realisatie van gewenste effecten op het maaiveld.

WATERPLAN 2

Het waterplan 2 is goedgekeurd door het College van Rotterdam en de verschillende besturen van de Hoogheemraad-/waterschappen in oktober 2007.

Het centrum: veel ontwikkelingen, weinig ruimte voor water. De binnenstad hoort mentaal tot de stad aan de rivier, maar waterteknisch slechts voor een deel: het grootste deel van het centrum, één van de dichtst bebouwde delen van Rotterdam en één van de belangrijkste verdichtingslocaties, ligt binnendijks. De binnenstad is één van de gebieden die nu reeds een groot waterprobleem hebben. De huidige wateropgave is 38.000 m3. Het centrum ontwikkeld zich tot een gemengd milieu van werken, wonen, winkelen en uitgaan. Om de huidige onbalans tussen wonen en werken te corrigeren, moet de binnenstad flink verdichten. In de binnenstad is ruimte om in de vraag naar centrumstedelijk wonen te voorzien. Het streven is om ca. 10.000 woningen toe te voegen tot 2030. De eerste stap in het aantrekkelijker maken van de binnenstad is een forse verbetering van de kwaliteit van de buitenruimte. Met het oplossen van de wateropgave wordt hierbij aangesloten. Voor het centrum wordt ingezet op hoogwaardige innovatieve oplossingen.

De ondergrondse waterberging onder het Museumpark is hiervan in feite de voorloper. Rotterdam zet in op het transformeren van de buitenruimte in combinatie met het oplossen van de wateropgave. Hiervoor in aanmerking komen pleinen, straten, maar ook binnentuinen. Het centrum kent een groot scala aan verschillende typen pleinen. Vooral die pleinen die gelegen zijn in de nabijheid van een hoofdriool, of daar waar lokale wateroverlast plaatsvindt, zijn interessant om tot een waterplein te transformeren. Hierbij kan gedacht worden aan de pleinen in het Oude Westen of het Landje. Een andere mogelijkheid is het transformeren van de grote binnenterreinen tot waterbinnentuinen. Bijvoorbeeld in het gebied tussen Goudse Singel en Burgemeester van Walsumweg zijn hiervoor grote mogelijkheden. Tot slot wil Rotterdam woningbezitters stimuleren hun eigen verantwoordelijkheid te nemen en wil zij een bijdrage leveren aan het realiseren van meer groene daken. Groene daken zijn namelijk niet alleen gunstig voor het oplossen van de wateropgave, maar hebben ook tal van andere voordelen. Het oplossen van de verschillende wateropgaven vindt in het centrum dus plaats door het realiseren van alle mogelijke innovatieve oplossingen: diepe waterpleinen, ondiepe waterpleinen, molgoten, waterbinnentuinen, groene daken en water onder gebouwen. In combinatie met een zeer beperkt aantal traditionele oplossingen (zoals plaatselijk het vergroten van het gemaal of water afvoeren) kan de grote wateropgave ingezet worden om het centrum van Rotterdam aantrekkelijker te maken.

MONUMENTENVERORDENING ROTTERDAM 2003

Het monumentenbeleid van de gemeente Rotterdam is erop gericht de historische gelaagdheid van de stad te behouden voor toekomstige generaties en de kennis over de historische bebouwde omgeving te vergroten (zie verder 3.3). Een van de instrumenten voor de uitvoering van het monumentenbeleid is de Monumentenverordening Rotterdam 2003.

1.5 BELEID MET BETREKKING TOT HET RCD

GEBIEDSVISIE

WEENA I GLOCAL CITY DISTRICT

De Gemeente Rotterdam heeft samen met enkele marktpartijen een nieuw gebiedsconcept voor het Rotterdam Central District ontwikkeld, getiteld Weena I Glocal City District. Het gebiedsconcept verwoordt de identiteit en de positionering van het Centraal District van de toekomst.

Het concept 'Glocal City District' borduurt voort op de bedrijvigheid die nu al in Rotterdam Central District is te bespeuren. 'Glocal' is een samenvoeging van twee trends: enerzijds de globalisering, te vinden in de grote multinationals aan het Weena, die ver over de grenzen heen kijken. Anderzijds de lokale bedrijvigheid, die is gehecht aan de stad Rotterdam en daarin haar wortels heeft. Lokale netwerken verbinden aan globale netwerken: dat is de uitdaging. Daartoe biedt juist het Rotterdam Central District alle gelegenheid.

Een belangrijk onderdeel van het gebiedsconcept is de 'Mixone'. 'Mixone' is afgeleid van een begrip uit de sportwereld, de 'Mixed Zone'. De Mixed Zone is de plek waar pers, spelers en trainers elkaar ontmoeten. Voor het Centraal District werkt de Mixone op dezelfde manier. De Mixone is bedoeld als plek om te ontmoeten en te faciliteren, om van A naar B te komen of te flaneren, omdat de Mixone de diversiteit van het stedelijk leven weerspiegelt. In de Mixone moet de trots van Rotterdam naar voren komen, in de vorm van showcases van 'glocal' bedrijven, instellingen, etc. Een belangrijke functie van de Mixone is dat er servicefaciliteiten (beveiliging, beheer, hosting, promotie,

catering, etc.) en gedeelde diensten (reclame, meetingpoints, lounges, etc.) worden aangeboden, die onderdeel zijn van het plangebied en die dienstbaar zijn aan de in het netwerk opererende bedrijven en organisaties.

STEDENBOUWKUNDIG PLAN 2007

ROTTERDAM CENTRAL DISTRICT

Het gebiedsconcept Rotterdam Central District is verder ruimtelijk vormgegeven in het stedenbouwkundig plan. Het Stedenbouwkundig Plan Rotterdam Central District is op 5 februari 2008 vastgesteld door B&W en op 12 juni 2008 behandeld in de gemeenteraad van Rotterdam. Belangrijkste elementen van het stedenbouwkundig plan zijn balans, levendigheid, netwerk en een uitmuntende openbare ruimte.

- Balans. Om een onderdeel van de binnenstad te worden is niet alleen het gebied zelf belangrijk, maar ook de koppeling met andere ontwikkelingen aangrenzend aan het Rotterdam Central District. Door aansluiting te zoeken met lopende ontwikkelingen kan er een balans worden gezocht in fasering, uitvoering en projecten in het Rotterdam Central District.
- Levendigheid. In het stedenbouwkundig plan is een groot aantal m² kantoren opgenomen. Het is echter niet de bedoeling dat het gebied alleen gebruikt wordt tijdens kantooruren. Rotterdam Central District wordt een levendig gebied, waar wonen, werken en ontspanning samen gaan, 24 uur per dag. Er moet ruimte en mogelijkheden zijn in het publieke domein om tijdelijke en spontane programmering te stimuleren. Zittende en nieuwe bedrijven 'showen' hun producten letterlijk in de etalage, waardoor het zowel overdag als in de avonden een aantrekkelijk gebied wordt.

- Netwerk. Als het Rotterdam Central District onderdeel moet worden van het centrum zal de bereikbaarheid naar, van en door het gebied beter moeten. In het stedenbouwkundig plan wordt daarom ingezet op de Conradstraat en Delftseplein als belangrijke routes voor langzaam verkeer. Deze routes verbinden, naast de entree over het Kruisplein, het gebied aan Pompenburg, Lijnbaankwartier en Oude Westen.
- Uitmuntende openbare ruimte. Het gebied moet uitnodigen tot gebruik, flaneren en verblijven. Inrichting van de routes, pleinen en plekken is essentieel om dit voor elkaar te krijgen.

BEELDKWALITEITPLAN

ROTTERDAM CENTRAL DISTRICT

In het definitief concept van het Beeldkwaliteitplan dd. 23.02.09 wordt de kwaliteit omschreven voor de openbare ruimte en voor de nieuw te ontwikkelen gebouwen in RCD. De overall ambities en doelstellingen voor het gebied worden in dit document vertaald op het niveau van de openbare ruimte, de gebouwen en de deelgebieden van het RCD in kwaliteitsniveaus. Daarbij worden expliciete uitspraken gedaan wat gewenst en wat ongewenst is.

Het beeldkwaliteitplan is een extra hulpmiddel in het stadium van uitwerking en toetsing van concrete initiatieven en projecten in het RCD.

Hoofdentree van de stad

De intensiteit van het gebruik van en het bezoek aan het Rotterdam Central District zal in de komende decennia enorm toenemen. Er komt een aantrekkelijke, dynamische en goed functionerende openbaarvervoerterminal. Het nieuwe Rotterdam Centraal wordt een vervoersknooppunt van regionale en internationale betekenis. Naast de aansluiting op het Europese net van hogesnelheidstreinen (HSL- Zuid) krijgt Rotterdam Centraal ook een aansluiting op de lightrailverbinding Randstadrail.

Glocal City District en Mixone

In het Rotterdam Central District zullen bedrijven zichtbaar aanwezig zijn. Richtinggevend voor de uitwerking van het Rotterdam Central District is het Mixone concept. Ze bouwen aan hun netwerk, zowel lokaal, nationaal als internationaal. De Mixone ondersteunt tentoonstelling en uitwisseling op straatniveau (in de openbare ruimte en in de plint van gebouwen) en in mindere mate, door Mixone- ingrepen elders in het gebied, bijvoorbeeld in de top van een gebouw.

Rotterdam is sterk aanwezig in de Mixone. Het geeft de kans om zich aan haar bezoekers voor te stellen: de internationaal georiënteerde creatieve stad, de havenstad, de culture stad, de bewuste stad.

Stedelijke hal- stedelijk portaal

Naast deze functie als 'stedelijk portaal' (toegangspoort) zal het district ook functioneren als een 'stedelijke hal'(verblijfsruimte). Met het maken van de best denkbare verbindingen tussen het stadscentrum ten zuiden van het Weena en het Rotterdam Central District wordt een groot strategisch doel gerealiseerd. Het Weena vormt niet langer een barrière en loopt niet langs de

rand van het centrum maar ligt er midden in. Het district is een onlosmakelijk deel van het centrum, de binnenstad van Rotterdam.

WELSTANDSPARAGRAAF

ROTTERDAM CENTRAL DISTRICT

De in oktober 2009 (PM) vastgestelde welstandsparagraaf vormt een nadere invulling van en tevens een aanvulling op de in de Koepelnota geformuleerde gebiedsgerichte criteria. Volgens de vernieuwde Woningwet 2003 mag welstandstoetsing alleen nog plaatsvinden met van te voren bepaalde welstandscriteria. Voor indiening van een bouwplan dient duidelijk te zijn aan welke welstandseisen een bouwplan moet voldoen.

De Welstandsparagraaf 'Rotterdam Central District' is een nadere uitwerking van de Koepelnota Welstand Rotterdam, die op 28 mei 2004 door het gemeentebestuur van de stad Rotterdam de Koepelnota Welstand Rotterdam is vastgesteld. De Koepelnota onderscheidt een aantal gebiedstypen met verschillende welstandscriteria. De algemene criteria, de loketcriteria en de adviesprocedure via de Commissie voor Welstand en Monumenten blijven van kracht. Gezien de centrale ligging van het Rotterdam Central District is sprake van een 'bijzonder welstandsniveau.' Bij strijdigheid van deze criteria met de voorschriften uit het bestemmingsplan prevaleren de laatste. De welstandsparagraaf wordt vastgesteld door de gemeenteraad, nadat het wettelijk voorgeschreven inspraaktraject is doorlopen.

1.6 AANGRENZENDE GEBIEDEN

VISIE LIJNBAANKWARTIER 2009

De visie voor het Lijnbaankwartier 2009, vastgesteld op 24 april 2009, gaat uit van een betere aanhechting en verweving met de omliggende binnenstad, een hoogwaardige en eenduidige openbare ruimte, het uitbouwen van de economische kracht met aandacht voor diversiteit en het uitbouwen van centrumstedelijke woonmilieus.

STUDIE POMPENBURG 2006

De studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden voor Pompenburg heeft geleid tot het gebruiken van het hoogteverschil om de sporen in te pakken en de ruimte die hiervoor nodig is in te zetten voor parkeren. Dit leidt tot een "dek" over de locatie, waar een divers programma kan worden gerealiseerd. Door het dek zijn er diverse relaties met de omgeving te leggen die voorheen onmogelijk waren.

2 BRONNEN/ RELEVANTE BELEIDSSTUKKEN

Document	Auteur	Status	Datum
Rijksbeleid			
Sleutelproject Nota ruimte	Rijk Rijk	Niet vastgesteld	
Provinciaal regionaal beleid			
RR2020	Stadsregio Rotterdam& Provincie Zuid-Holland	vastgesteld	Oktober 2005
Gemeentelijk beleid			
Ruimtelijk plan Rotterdam 2010	Gemeente Rotterdam	vastgesteld	Maart-01
Stadsvisie (strategie tot 2030)	Gemeente Rotterdam	vastgesteld	November-07
Binnenstadsplan (2008-2020)	Gemeente Rotterdam	vastgesteld	Oktober-08
Verkeersplan Binnenstad	Gemeente Rotterdam	vastgesteld	Juni-09
Visie openbare ruimte Binnenstad	Gemeente Rotterdam	vastgesteld	April-08
Rotterdamse Centrumstijl	Gemeente Rotterdam	vastgesteld	Januari-08
Koepelnota Welstand	Gemeente Rotterdam	vastgesteld	
Milieuplan Binnenstad	Gemeente Rotterdam	goedgekeurd	2009
Programma milieu Rotterdam	Gemeente Rotterdam	vastgesteld	Augustus-08
Sectoraal/ Specifiek beleid			
Horecabeleid 2007-2011	Gemeente Rotterdam	vastgesteld	Maart-07
Hoogbouwnota 2000-2010	Gemeente Rotterdam	vastgesteld	December-00
Reclamebeleid	Gemeente Rotterdam	vastgesteld	
Lichtvisie Rotterdam	Gemeente Rotterdam	In wording	
Monumentenverordening Roda	Gemeente Rotterdam	vastgesteld	2003
Waterplan	Gemeente Rotterdam		
Bouwverordening	Gemeente Rotterdam	vastgesteld	Juni-05
Waterplan	Gemeente Rotterdam	Vastgesteld	Oktober-07

Beleid m.b.t. RCD			
WeenaI Glocal City District	Gemeente Rotterdam/ Concire/Stakeholders		
Stedenbouwkundig plan 2007	Gemeente Rotterdam/ Maxwan	Vastgesteld B&W behandeld in raad	Februari-08
Beeldkwaliteitplan	Gemeente Rotterdam/ Maxwan	concept	
Welstandsparagraaf	Gemeente Rotterdam / Maxwan	concept	
planMER	Gemeente Rotterdam	concept	
Verkeerskundig onderzoek Oost	Gemeente Rotterdam	-	
Randvoorwaarden Weena Point	Gemeente Rotterdam		
Randvoorwaarden Delftse plein	Gemeente Rotterdam	concept	
Randvoorwaarden Conradstraat	Gemeente Rotterdam	concept	
Overige relevante gebiedsplannen			
Visie Lijnbaankwartier 2009	Gemeente Rotterdam		April-09
Visie Oude westen	Gemeente Rotterdam	In bew.	
Laurenskwartier	Gemeente Rotterdam	In bew.	
Proveniersplein	Gemeente Rotterdam	In bew.	
Coolsingelstudie	Gemeente Rotterdam	In bew.	

3 NOTEN

- 1 Structuurvisies voertuig voor allianties:
 Floris Marcus DHV in S&RO 03/09
- 2 WEENA: Glocal City District, 2007
- 3 Vereniging Rotterdam Central District,
 opgericht 17-04-2009
- 4 'Glocal' betekent: geworteld in of van
 origine Rotterdams maar wereldwijd
 opererend.
- 5 Blauwe en rode leefstijl: benaming uit de
 grote Woontest
- 6 Ontworpen op basis van het Waterproject
 Rose
- 7 Gateway to Europe
- 8 De autonome ontwikkeling in het
 planMER is beschreven in H3 van de
 structuurvisie. De beoogde ontwikkeling,
 in het planMER voorgenomen
 activiteit benoemd, is beschreven in H4
 van de structuurvisie.

