

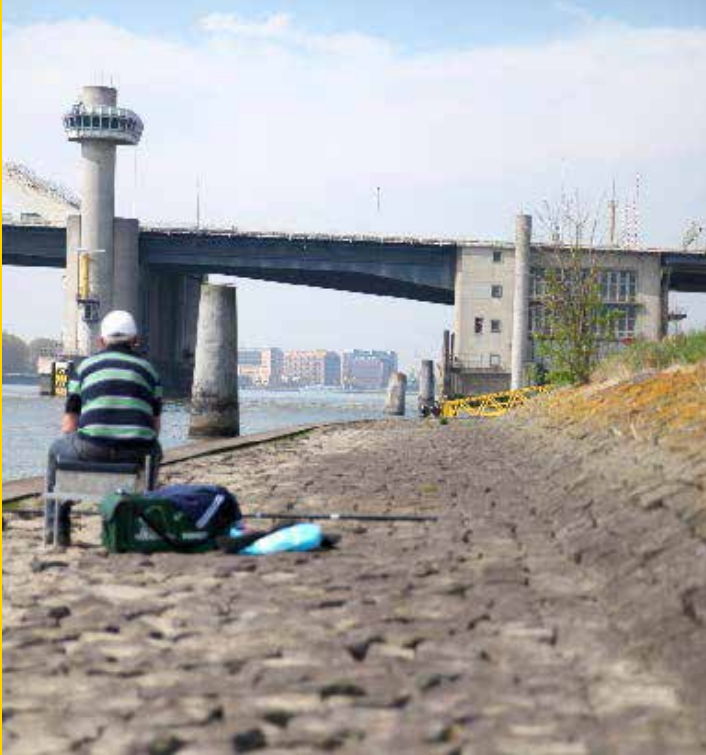
Dit document is een concept en heeft nog geen formele status. Er worden mogelijk nog aanpassingen gedaan. Er kunnen dan ook geen rechten aan dit document worden ontleend.



RIVIUUM

WAAR JE WIL WERKEN EN WONEN

CONCEPT-GEBIEDSPASPOORT 2.0 | 5 APRIL 2019





INHOUD

1.	UITGANGSPUNT	4
1.1	Hier zijn we begonnen	4
1.2	Hier zijn we nu	6
1.3	Hier gaan we naartoe	7
2.	AMBITIE VOOR HET NIEUWE RIVIUM	8
	Ambitie 1. Een hippe, gave wijk met karakter	10
	Ambitie 2. De hotspots van het Nieuwe Rivium	12
	Ambitie 3. Een echte stadswijk	18
	Ambitie 4. Te voet, te fiets en met OV	30
	Ambitie 5. Beleef en geniet!	38
3.	ZO GAAN WE ONZE AMBITIE REALISEREN	42
3.1	We ontwikkelen aan de hand van heldere spelregels	42
3.2	We gaan het leuker maken	48
3.3	We doen het samen!	50
3.4	We faseren en maken een realistische planning	52

1

UITGANGSPUNT

1.1 HIER ZIJN WE BEGONNEN

ACHTERGROND

Het Rivium, gelegen aan de monding van de Nieuwe Maas en de Hollandse IJssel, stond jarenlang hoog op de lijsten van grootste kantorenleegstand in Nederland. In Capelle aan den IJssel (later Capelle) was tegelijkertijd, mede door de crisisjaren, stilstand in de ontwikkeling van nieuwe woningen. De vraag naar kwalitatieve woningen liet juist de afgelopen jaren een forse groei zien. Als het Rivium dan de kans krijgt om op korte termijn deze grote vraag naar woningen een plek te geven moeten we die kans met beide handen aangrijpen.

HUIDIGE IDENTITEIT

Het Rivium ligt aan de westzijde van Capelle, aan de A16 en de Nieuwe Maas op de grens met Rotterdam en staat bekend om de ParkShuttle, Het Zalmhuis, de windturbine en uiteraard de kantoren en bedrijvigheid. Deze kantoren en bedrijvigheid bepalen grotendeels de uitstraling en het imago van het Rivium; een keurig, goed onderhouden bedrijventerrein met nette gebouwen, een prima openbare ruimte, veel auto's, parkeerplaatsen en leegstand.

Wat echter niet direct zichtbaar is, zijn de succesvolle bedrijven die zich achter de gevels bevinden. Bedrijven die innoveren, veel kennis

hebben, bewust voor het Rivium kiezen en waar we als Capelle trots op zijn. Het Rivium staat als woongebied nog niet op de kaart, maar met de recente oplevering van de eerste woningen en aanstaande ontwikkelingen tot een levendig gebied, zal dat een kwestie van tijd zijn.

Bij de transformatie naar het Nieuwe Rivium beginnen we niet vanaf nul. Vanuit de vroege en recentere historie kent het gebied enkele identiteitsdragers die het gebied een ziel geven. Jaren geleden toonde het gebied al lef en ondernemerschap door te pionieren met onder andere de grootste zalmafslag van Nederland. Deze eigenschappen zullen we koesteren en versterken. Tegelijkertijd kent het Rivium ook enkele opgaven om een hoog stedelijk werkwoongebied te realiseren. Deze opgaven worden opgepakt, zodat het Rivium een gebied wordt waar mensen fijn kunnen werken, wonen, recreëren en elkaar kunnen ontmoeten.

FEITEN & CIJFERS (peildatum 20-3-2019)

- Ca. 53 ha terrein;
- Gelegen aan de A16, de Nieuwe Maas en de Abram van Rijckevorselweg aan de voet van de Van Brienoordbrug;
- Per OV op unieke wijze ontsloten door de ParkShuttle die metrostation Kralingse Zoom verbindt met Fascinatio en Rivium en sinds de introductie in 1999 al 14 miljoen passagiers heeft vervoerd;
- Ca. 260.000 m2 bedrijfs- en kantooroppervlak, waarvan ca. 110.000 m2 bezet;
- 75 kantoor- en bedrijfspanden;
- Ruimte voor ca. 14.000 werknemers, momenteel ca. 6.500 werknemers werkzaam;
- 111 bewoners;
- 3 horecavoorzieningen.



Paviljoen café Van den Akker, Kralingse Veer – Het Zalmhuis



Stedenbouwkundigplan westelijk Capelle, '80, Ashok Bhalotra



Geminatoren I en II, 1998, Van Alburg



Crystal building, 2001, Pim van der Ven architecten



Transformatie Rive Republic, 2019, Waterford

ROND 1900

Zalmvisserij zit in het DNA van dit gebied rondom het vissersdorp Kralingse Veer. Het veer naar de overzijde van de rivier zorgde voor verbinding. Hier stond ooit de grootste zalmafslag van Nederland en werd in 1885 een recordomzet gehaald van 2 miljoen gulden. In 1906 opende het Zalmhuis zijn deuren, maar kort daarna ging het met de zalm in de rivieren bergafwaarts. Het enige wat nu nog herinnert aan deze florerende handelsplek is het opnieuw opgebouwde Zalmhuis in Art nouveau stijl.

1980

Het Rivium is in de jaren '80 ontworpen als één van de nieuwe wijken in westelijk Capelle en krijgt het thema 'Het Fort'. Dit vertaalt zich in een robuust stratenpatroon van radialen en dwarsstraten en hoogbouw aan de randen. Het Rivium maakt furore als modern, innovatief en goed bereikbaar bedrijvenpark en al snel vestigen zich hier lokale, nationale en internationale bedrijven. Op het hoogtepunt, in 2010, zijn er op het Rivium 353 bedrijven gevestigd die werk bieden aan 11.843 werknemers met een bezettingsgraad van ca. 85%.

1985 - 1995

Rond 1985 leefde de economie op en is high-tech architectuur, waarbij glasgevels, klimaatinstallaties, zonwering en energiebesparende constructies nadrukkelijk het gevelbeeld bepaalden, populair. Na de oprichting van de Stichting Hoogbouw in 1983 werd het taboe op hoogbouw doorbroken en gaan gebouwen steeds meer de hoogte in. Gebouwen staan als ensemble op een kantorenpark of langs een belangrijke uitvalsweg, met de mogelijkheid van parkeren op of onder maaiveld rondom het gebouw. De Geminatoren I en II zijn iconen op het Rivium uit deze tijd.

1995 - 2005

Vanaf de jaren '90 neemt automatisering een hoge vlucht. Door de introductie van internet, e-mail, mobiele telefoon, laptop en WIFI ontstaan nieuwe mogelijkheden en organisatievormen. Dit leidt tot nieuwe kantoorconcepten wat grote vrijheid geeft aan het ontwerp. Gebouwen worden meer dan ooit ontworpen als icoon waarbij de expressie van de gevels de boventoon voert. De Crystal Building en Riverside offices zijn iconen op het Rivium uit deze tijd.

In 1999 werd de eerste generatie van de ParkShuttle geïntroduceerd. In 2005 werd deze opgevolgd door de huidige generatie ParkShuttle 2.0.

2019

De weg naar het Nieuwe Rivium is inmiddels ingezet. Moderne, innovatieve bedrijven blijven waardevol voor het gebied en dragen actief bij aan een levendig Rivium. Pionier-bewoners hebben hun intrek genomen in de eerste woningen, de uitbreiding van de ParkShuttle staat op stapel en er ligt nog meer in het verschiet.....

1.2 HIER ZIJN WE NU

ACHTERGROND

Een levendig, bereikbaar én duurzaam werkwoongebied. Met die ambitie is op 12 maart 2018 Gebiedspaspoort Het Nieuwe Rivium (Gebiedspaspoort 1.0) vastgesteld door de gemeenteraad. Hiermee wordt invulling gegeven aan onze stadsambities:

- De Parkstad vernieuwen;
- Het hart laten kloppen;
- Logische verbindingen maken;
- De economische motor reviseren.

Dit Gebiedspaspoort 1.0 werd gezien/gebruikt als een uitnodiging van de gemeente Capelle aan den IJssel aan eigenaren, huurders, gebruikers en andere betrokkenen om de ambitie voor het gebied samen vorm te geven. De term 'uitnodiging' is overigens niet voor niets gekozen. Capelle staat bekend om haar pioniersmentaliteit en open houding naar buiten toe. De gemeente heeft de regie, maar we blijven in gesprek. Samen maken we de stad!

ENORME BELANGSTELLING

Sinds de uitgave van het Gebiedspaspoort Het Nieuwe Rivium, begin 2018, is er veel belangstelling getoond door (potentiële) initiatiefnemers. Al deze partijen zien kansen om in dit gebied wonen, werken, ontmoeten en verblijven samen te brengen. De gemeente heeft met vier van deze partijen een coalitie gevormd. Deze vier projectontwikkelaars nemen samen met hun architecten en de gemeente, de ontwikkeling van specifieke kavels voor hun rekening. Buiten de coalitie zijn ook tal van andere eigenaren en ontwikkelaars actief. Ook blijft het gewoon mogelijk om nieuwe bedrijven toe te voegen in het gebied. We merken dat de ontwikkeling van het gebied ook de interesse wekt van ondernemers die zich vervolgens in het gebied vestigen.

VAN GEBIEDSPASPOORT 1.0



3 ambities

- Levendig
- Duurzaam
- Bereikbaar

10 spelregels

- Organisch ontwikkelen
- Gemengd programma
- Doe mee!
- Woondoelgroepen
- Slim parkeren
- Duurzame ontwikkeling
- Welkom
- Buitenruimte
- Gedeelde voorzieningen
- Dynamische Rivium Boulevard

1.3 HIER GAAN WE NAARTOE

“Een spannende stadswijk aan de Maas, voor mensen met lef, mensen die willen pionieren, voor ondernemerschap, creativiteit en opgestroopte mouwen. Bestaande en nieuwe kwaliteiten zorgen voor aantrekkelijke contrasten die mensen boeien, nu en in de toekomst. Het Nieuwe Rivium is voor iedereen die het ritme van dit nieuwe gebied fascinerend vindt”

In 2030 is het Nieuwe Rivium een mix van een businesspark, hippe woonwijk en recreatie in één. Een stadswijk waar het fijn wonen en werken is, met ruimte om te pionieren, voor innovatie en duurzaamheid.

De ontwikkeling van het Nieuwe Rivium zal nieuwe doelgroepen aantrekken; mensen die kiezen voor anders wonen dan standaard, passend bij de Capelse kwaliteit. Het Nieuwe Rivium is voor iedereen die de dynamiek van het stads wonen met hoge kwaliteit aantrekkelijk vindt. Iedereen is welkom. Mensen kiezen

uiteindelijk zelf waar zij het liefste wonen, werken, ontmoeten en verblijven. En dat wordt, als het aan ons ligt, in het Nieuwe Rivium.

De mix is voor het Nieuwe Rivium erg belangrijk; werken, wonen en ontmoeten gaan hand in hand. Werken kan zowel de maaksector zijn als kantoren maar natuurlijk ook een supermarkt, horeca en de voorzieningen, ook in dat opzicht is het gebied gemixt. Het woonprogramma is een mix van huur- en koopwoningen, maar ook van kleinere en grotere woningen.

Het Nieuwe Rivium is goed bereikbaar per fiets en OV en biedt vele faciliteiten voor alternatieven voor de auto als deelmobiliteit, fiets-parkeren, een waterbushalte en hoogwaardig en hoogfrequent zelfrijdend OV tussen Kratingse Zoom en de Nieuwe Maas, beide ingericht als transferium.

.....NAAR GEBIEDSPASPOORT 2.0

In Gebiedspaspoort 1.0 is uitgegaan van een meer geleidelijke, organische transformatie, met eventueel mogelijkheden voor slopen en nieuwbouw. Als we nu echter de individuele plannen bij elkaar optellen, moeten we concluderen dat de transformatie helemaal niet zo geleidelijk en organisch zal gaan als bedacht. Dit biedt voor het Nieuwe Rivium grote kansen om:

- van het Rivium een hippe en trendy stadswijk te maken voor zowel Capelle als de regio;
- de woningen te realiseren waar de Capelse, maar ook de regionale markt om vraagt;
- echt verschil te kunnen maken op gebied van mobiliteit;
- de openbare ruimte een hoge verblijfskwaliteit te geven;
- grote gemeentelijke opgaven een plek te geven, zoals het huisvesten van starters;
- plannen goed op elkaar af te stemmen, zodat de burens er ook iets aan hebben.

Het opstellen van Gebiedspaspoort 2.0 is op de typische Capelse manier tot stand gekomen: met open vizier, en samen met alle huidige gebruikers van het gebied, de omgeving, marktpartijen en toekomstige gebruikers. Het resultaat is een praktisch en haalbaar kader voor een nieuwe werk-woongebied. Kortom, kansen genoeg om van het Rivium een gave stadswijk te maken!

2 AMBITIE VOOR HET NIEUWE RIVIUM



Om richting te geven aan de gebiedsontwikkeling hebben we de volgende ambities opgesteld.

1. Een hippe, gave wijk met karakter
2. De hotspots van het Nieuwe Rivium
3. Een echte stadswijk
4. Te voet, te fiets en met OV
5. Beleef en geniet!

Alle plannen om tot het Nieuwe Rivium te komen moeten bijdragen aan het realiseren van deze ambities. Hoe de mogelijke toekomst van het Nieuwe Rivium er uit kan komen te zien is hieronder geïllustreerd. Een gaaf gebied, waar je wil werken, wonen en zijn! Wij nodigen initiatiefnemers dan ook uit om met gave ideeën te komen voor hun gebouwen en terreinen. Wij zullen hetzelfde doen voor de openbare ruimte! De 5 ambities zijn in dit hoofdstuk nader toegelicht.



AMBITIE 1.

EEN HIPPE, GAVE WIJK MET KARAKTER!

Het Nieuwe Rivium is in 2030 een innovatieve, hippe, levendige wijk met ruimte voor ontwikkeling, waar je wilt werken, wonen, recreëren en ontmoeten. Dit zijn wellicht woorden die nu niet direct te binnen schieten bij het huidige Rivium, maar toch zit dit al in het DNA. Dat DNA willen we dan ook graag koesteren. Want karakter ontstaat nooit van de een op de andere dag, maar altijd met de tijd en kent vaak meerdere lagen. De combinatie van het koesteren en versterken van oud en het toevoegen van nieuw zorgt er dan ook voor dat het Nieuwe Rivium een boeiend, spannend gebied wordt met een hernieuwde waarde zowel voor het gebied zelf, maar ook voor de omgeving.

VAN

Het water verstoort
Identiteitloos
Netjes en keurig
Monofunctioneel
Te gast
Individu
9:00-17:00
Auto
Gesloten
Geïsoleerd
Aardgas

NAAR

Verbonden met de rivier
Karaktervol
Contrastrijk en verrassend
Multifunctioneel
Verblijven
Community
24/7
Mobiliteit als dienst
Open en zichtbaar
Verbonden
Duurzame warmte

DNA: KOESTER, VERBETER EN VERSTERK

Om van Het Nieuwe Rivium een hoogstedelijk werk-, woon- en verblijfsgebied te maken is voldoende, goede buitenruimte essentieel. De bestaande openbare ruimtes worden daarom gekoesterd en versterkt, met als resultaat een goed Waterfront met een mooi Maasplein, een ruime Boulevard met Marktplein en een beter park (zie ook ambitie 3). Fietsers en voetgangers krijgen voorrang en verblijf staat voorop (zie ook ambitie 2 en 4). De huidige verschillen in karakter binnen Rivium worden benut om een diverse en samenhangende leefomgeving op te bouwen waarin laagbouw en hoogbouw op verschillende manieren worden gecombineerd. In de laagbouw wordt maximaal ingezet op het toevoegen van de ontbrekende menselijke maat en schaal in de gebouwen en overgangen tussen openbaar en privé. De hoogbouw markeert het gebied in de omgeving. De Capelse skyline wordt versterkt met hoogbouw, een eigen expressie en enkele eyecatchers (zie ook ambitie 2).

Het ondernemerschap en lef wat in het DNA van Rivium zit, met ooit de grootste visafslag van Nederland en later ook andere innovatieve ondernemers, wordt eveneens gekoesterd. In de stadsblokken zijn dit ondernemerschap en lef terug te vinden in de leuke werkplaatsen en creatieve bedrijfjes. In de Creative Tech Campus wordt verder ingezet op kennis, creativiteit en techniek (zie ook ambitie 2).

VAN GEÏSOLEERD NAAR VERBONDEN

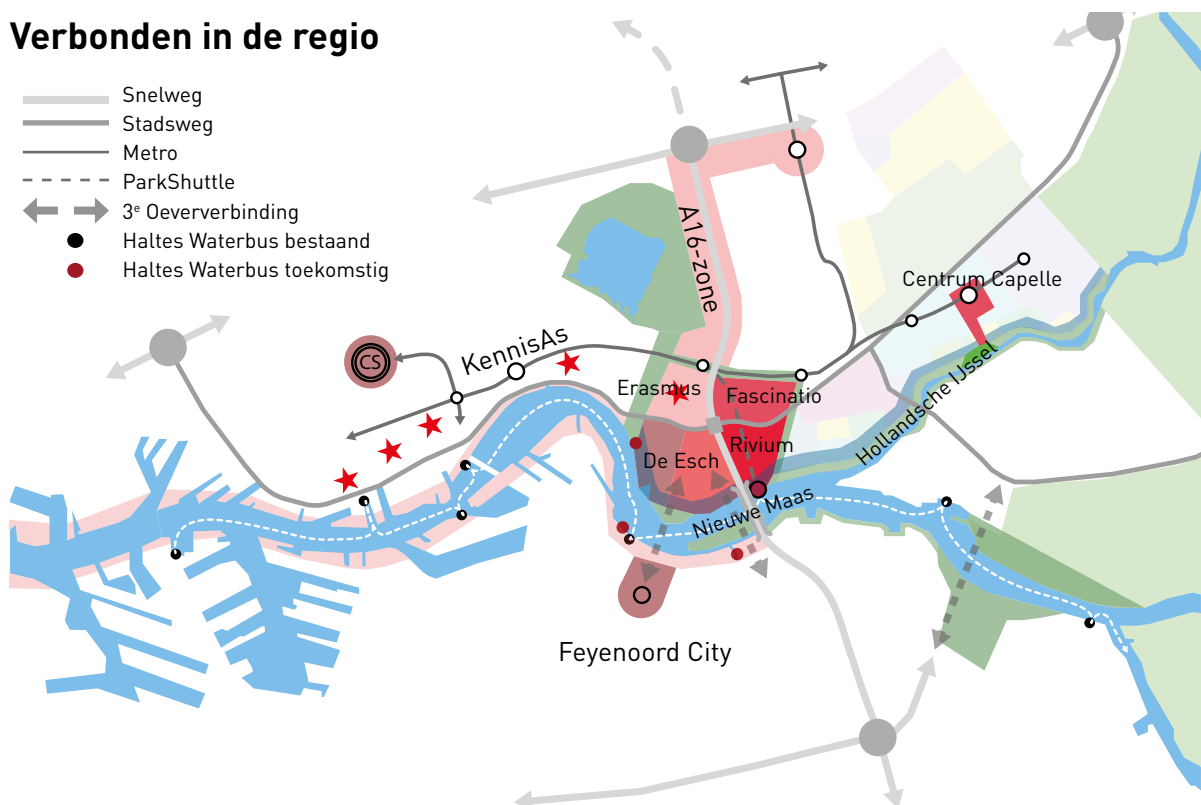
In het Nieuwe Rivium wordt ingezet op sterke fysieke, visuele en functionele verbindingen met de omgeving. Hierdoor wordt de bijzondere ligging verzilverd en krijgt het gebied een unieke positie in het stedelijk netwerk.

Zo ligt het Nieuwe Rivium op het scharnierpunt van de 'stedelijke' rivier vanuit Rotterdam en de 'groene' rivier richting het Groene Hart. Wie straks woont in een van de appartementen realiseert zich wat voor fantastisch uitzicht men hier heeft: een wijde blik over Capelle, de Nieuwe Maas en Rotterdam: mooier en centraler wonen kan bijna niet.

Het Nieuwe Rivium heeft een goede positionering ten opzichte van het OV-netwerk. Je werkt of woont hier op slechts zeven minuten van Capelle centrum en op slechts twaalf minuten van het centrum van Rotterdam. De Hogeschool en de Erasmus Universiteit liggen op steenworp afstand en met de waterbus en watertaxi ben je in de toekomst in een mum van tijd bij Feyenoord City.

Tot slot neemt het Nieuwe Rivium positie in als bijzondere wijk in het Erasmusgebied waar ook aan een nieuw perspectief wordt gewerkt voor transformatie, ontwikkeling en verbinding. Zo werkt Rotterdam aan een visie op de A16-zone, waarin woningbouw, verbindingen en ruimtelijke kwaliteit een belangrijke opgave zijn en zoeken we verbinding met de KennisAs. De KennisAs is voor de studenten en werkenden in de kenniseconomie een herkenbaar gebied waar zij elkaar kunnen ontmoeten en inspireren.

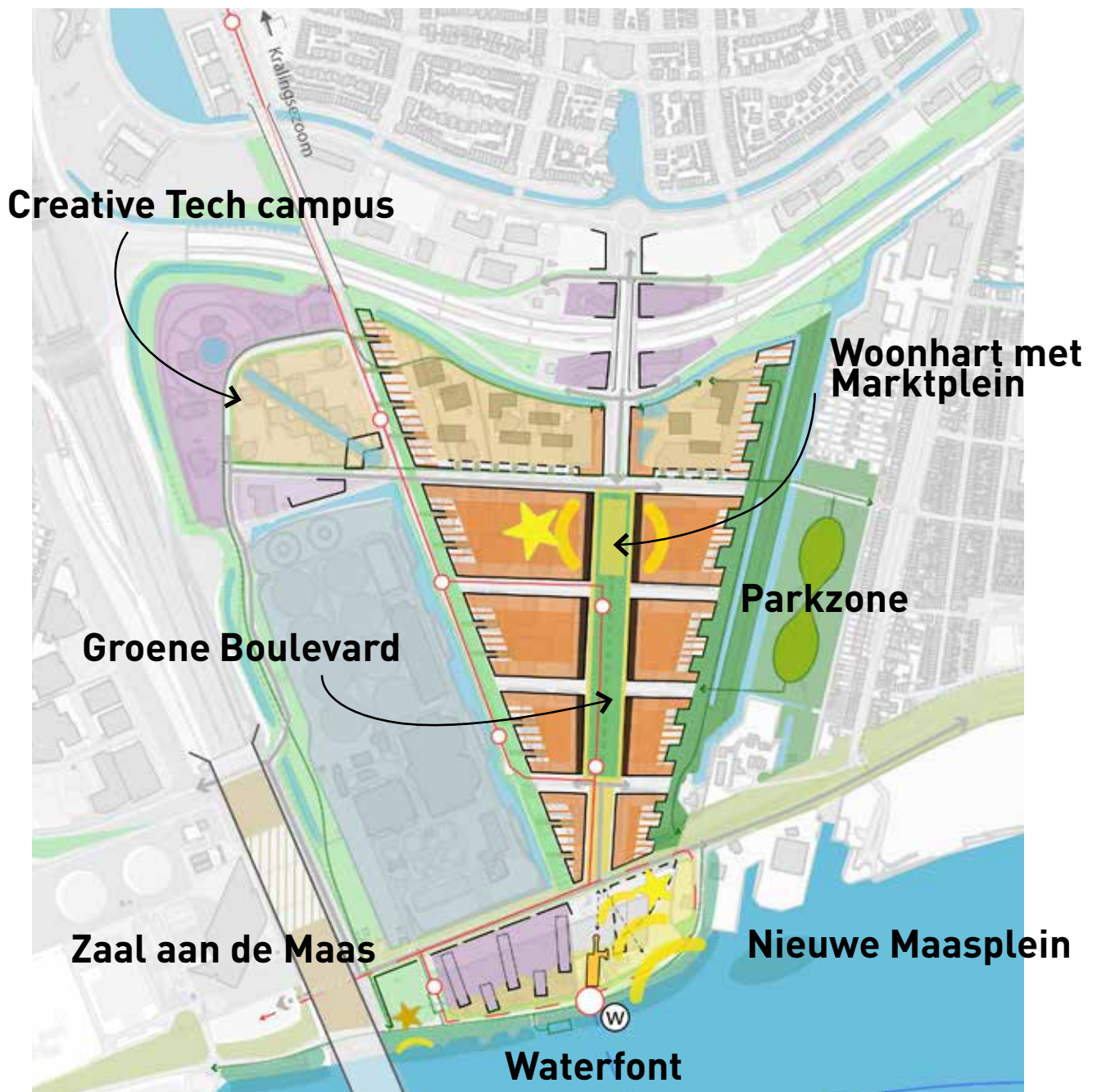
Verbonden in de regio



AMBITIE 2.

HOTSPOTS VAN HET NIEUWE RIVIUM

Hier wil je zijn! De hotspots van het Nieuwe Rivium hebben elk een eigen sfeer en identiteit. Deze openbare ruimtes maken samen het Nieuwe Rivium tot een interessant gebied en versterken de samenhang tussen wonen, werken, ontmoeten en verblijven. De Hotspots zullen overigens niet allemaal in een keer worden gerealiseerd, maar net als de bebouwing gefaseerd. Een van de eerste Hotspots die gerealiseerd zal worden is De Groene Boulevard met het Woonhart met Marktplaats.



DE GROENE BOULEVARD

De Rivium Boulevard is nu goed onderhouden en ziet er netjes uit. Maar het is wel zo dat de auto hier centraal staat, waardoor er te weinig aandacht is voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).

Door de focus te leggen op langzaam verkeer en verblijf, en minder aandacht voor de auto te hebben, creëren we een aantrekkelijke promenade. De Boulevard wordt de centrale openbare ruimte van het Rivium voor verblijf, ontspanning en ontmoeting. Zij heeft ook een belangrijke functie als het gaat om de identiteit en representatie van het gebied. De groene promenade biedt ruimte voor terrassen, zitplekken, wandelen, sporten, spelen en winkelen. Ook foodtrucks, evenementen of marktkraampjes kunnen hier van tijd tot tijd een plek krijgen. Met een groene uitstraling, eigen stijl van straatmeubilair, boulevardbestrating en de aanwezigheid van kunst versterken we de bijzondere identiteit van het plein.

In de verharding van de Boulevard is een fietspad opgenomen; de ParkShuttle krijgt er zijn eigen herkenbare baan. Auto's hinderen het beeld en het functioneren van de Boulevard niet. Concreet kan dat inhouden: het weghalen van de weg of delen ervan, of het bijeenleggen van de rijbanen aan één kant van het plein. Hierdoor wordt veel ruimte en waarde toegevoegd aan de verblijfsfunctie van het plein (en de woonfunctie eraan). Het gaat in ieder geval om het aanpassen van de inrichting van kruispunten en oversteekplaatsen ten gunste van voetgangers. Welke maatregel op welk moment het beste aansluit op de beoogde ontwikkeling van plein en gebied is onderwerp van een nadere verkenning.

HET WOONHART MET MARKTPLEIN

In het centrum van het Nieuwe Rivium, aan het begin van de Boulevard, worden appartementen en studio's gerealiseerd. Voor een deel door het transformeren van bedrijfspanden maar vooral door de bouw van nieuwe woontorens. Een optimale mix van wonen, voorzieningen, bedrijven, diensten en horeca. De combinatie van laagbouw aan de Boulevard-zijde, met daarin ruimte voor voorzieningen, met daarachter een hoog stedelijk karakter komt de menselijke maat ten goede. De voet van het Woonhart krijgt een menselijke maat en invulling met een karakteristiek en ambachtelijk Marktplaats vol met terrassen, koffiebars, restaurants en delicatessewinkels. Allemaal voorzieningen die het wonen op het Nieuwe Rivium nog aantrekkelijker maken. Wie weet is er zelfs ruimte voor een rooftopbar ...





WATERFRONT

Het water van de Nieuwe Maas is en blijft een grote trekker; voor jong en oud, voor ondernemers, bewoners en bezoekers. In de ontwikkeling van het Nieuwe Rivium willen we ervoor zorgen dat het water een sterke en recreatieve rol krijgt in het gebied. Zo wordt onder meer het traject van de ParkShuttle doorgetrokken tot aan de Nieuwe Maas en zetten we in de op de komst van de Waterbus.

Aan het Waterfront komen de rivier en het Rivium samen. Binnen een breder verband vormt het waterfront een podium aan het Getijdenpark dat op regionale schaal aan de Nieuwe Maas wordt ontwikkeld. Te denken valt aan paden langs het water met plekken op land en water om de rivier te beleven. Een (binnendijks) strand past daarbij. De expressie en beleving van de bijzondere positie van het Waterfront vragen om een vernieuwing van de buitenruimte. De inrichting en de functie van de Schaaldijk worden met Rotterdam bekeken. Het beperken van de auto-functie en het verhogen van de verblijfsmogelijkheden zijn onderwerp van gesprek.

HET NIEUWE MAASPLEIN

De Rivium Boulevard eindigt nu op het alom bekende Zalmhuis. De opzet van de bebouwing eromheen en haar buitenruimte is nu echter zodanig dat de fysieke en visuele relatie tussen de Rivium Boulevard en de waterkant ontbreekt. Het is van belang om deze verbinding te realiseren en tevens een bijzondere ruimte aan het water mogelijk te maken. Het Nieuwe Maasplein vormt onderdeel van deze overgang en bijzondere ruimte. Hier komen voorzieningen en verblijven samen. Een nieuwe inrichting van de Rivium Promenade ter hoogte van de Boulevard is nodig. Verbetering van de passagemogelijkheid

van de dijk en haar weg is essentieel. Dit betreft in ieder geval de omvorming van de oversteekmogelijkheden tot een heldere, compacte en veilige voet/fietsverbinding. Het gaat ook om de continuïteit van het karakter en het beeld van de Boulevard tot aan het Zalmhuis.

ONDER DE BRUG: OPEN ZAAL AAN DE MAAS

Hoewel het gebruik van deze ruimte voorlopig niet aan de orde lijkt o.a. vanwege veiligheidsoverwegingen en milieu, gaan we graag in gesprek met belanghebbenden om deze kansrijke verbinding op termijn te kunnen realiseren.

De Van Brienenoordbrug heeft een fors landdeel. De ruimte onder de brug is opmerkelijk groot. Nu wordt deze grotendeels benut als opslagruimte voor Rijkswaterstaat.

Voorstelbaar is deze bijzondere ruimte een ander gebruik te geven, sterker aansluitend op en ondersteunend aan de ontwikkeling van het Nieuwe Rivium. De ambitie is een terrein te maken waar ruimte is voor sporten en het organiseren van optredens, filmvertoningen en dergelijke. Een onaangename barrière kan zo worden omgezet in een opvallende locatie voor activiteiten en een goede verbinding met het waterfront en het Toepadgebied/de Esch. Een basis voor dit nieuwe gebruik kan worden gelegd door in delen van de ruimte een nieuwe vloer (met sportveldaanduidingen e.d.) en verlichting aan te brengen. Het idee is via initiatieven vanuit de omgeving het terrein te programmeren en eventueel verder te ontwikkelen. Zo ontstaat een open zaal aan de Maas.



Referentie groene Campus

CREATIVE TECH CAMPUS

In het Rivium Quadrant, gelegen aan de westzijde van de ParkShuttle-baan zijn veel kantoren gevestigd en dit blijven we stimuleren. Onder andere de VANAD group vervult met hun Park Royale een belangrijke rol in dit deel van het Nieuwe Rivium. Deze locatie is door zijn diversiteit aan innovatieve bedrijven ook zeer geschikt voor nieuwe startende bedrijven. Zo is er voor verschillende start ups al fysieke en financiële ruimte geboden om zich hier te vestigen en aan te sluiten bij de bestaande kennis. Extra aandacht gaat uit naar de verblijfskwaliteit op en langs de straten. Door onder andere groen en bankjes toe te voegen willen we het straatbeeld veranderen.

De combinatie van creatief denkwerk en slimme technologische oplossingen vanuit de diverse bedrijven op het Rivium zijn een goede aanvulling op het kennisaanbod in Rotterdam (Kennisas). Door het Rivium Quadrant nog meer in te richten als campus, met bijvoorbeeld wandelroutes een meer aansprekende buitenruimte en ruimte voor het delen van kennis of plezier (collegezaal/theater...), wordt dit werk-woon-leerklimaat aantrekkelijk voor velen.

DE PARKZONE

In overleg met de gemeente Rotterdam worden delen van het Kralingseveer Park heringericht en daardoor aantrekkelijker. Ook worden de verbindingen met het park versterkt, zowel op visueel als op fysiek vlak. Bijvoorbeeld door toevoegen van voetbruggen en het verbeteren van de aansluiting. Door op de kade ten westen van het park een wandelpad met bankjes en bomen aan te leggen wordt het park vergroot en beter verbonden met het Nieuwe Rivium en het Waterfront. Zo creëren we een toegankelijk park waar bewoners en bezoekers in alle seizoenen terecht kunnen om bijvoorbeeld te kunnen sporten, barbecueën en recreëren.

Gebouwen die aan deze groene zone worden gebouwd, zijn gericht naar de parkrand waardoor rust en groen worden ingezet als woonkwaliteit.



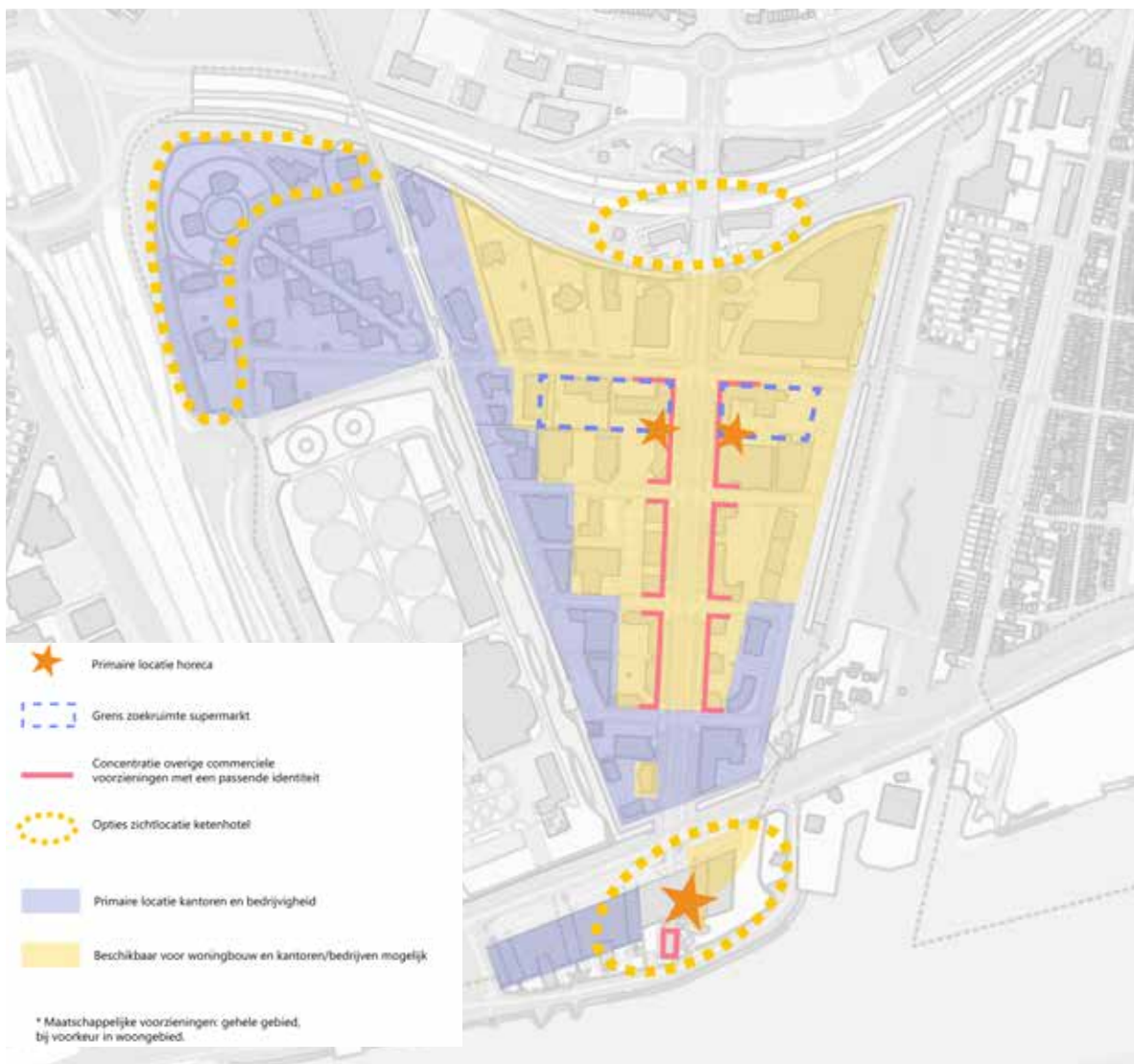
de kade met pad, bomen en zitplekken al nieuw parkdeel en als onderdeel van een rondje Rivium

AMBITIE 3.

EEN ECHTE STADSWIJK

Ruimte bieden en toevoegen van een gevarieerd programma, zowel gebouwd als in de openbare ruimte en het mogelijk maken van hogere gebouwen zijn essentiële ingrediënten om van het Nieuwe Rivium een echte stadswijk te maken. De wijk moet ruimte bieden voor een diversiteit aan bewoners, gebruikers en gebruiksmogelijkheden. Er wordt ingezet op een programmatische mix op verschillende schaalniveaus. Een heterogene wijk door spreiding, clustering en differentiatie in verschillende stedelijke blokken en buitenruimtes. Ook de bouwvolumes zijn gedifferentieerd met contrasten tussen oud & nieuw, hoog & laag en klein & groot.

SPREIDING EN CLUSTERING PROGRAMMATISCHE MIX



DE JUISTE PROGRAMMATISCHE MIX

Werken in het Nieuwe Rivium

Het Nieuwe Rivium staat voor creatief ondernemen met ruimte voor broedplaatsen en ambachten: van oud tot nieuw en van internationaal tot lokaal. De bestaande bedrijvigheid wordt gewaardeerd en gekoesterd. De ontwikkeling en vestiging van nieuwe bedrijvigheid wordt gefaciliteerd. Initiatieven vanuit het gebied worden gestimuleerd.

Kantoren

Binnen het bestaande kantooroppervlak staat op dit moment een aanzienlijk deel leeg. Deze leegstand is niet meer alleen op te lossen door het aantrekken van bedrijven. Er wordt daarom ingezet op het onttrekken van m² kantoorruimte. Transformatie of sloop-nieuwbouw van kantoorruimte naar woningbouw en andere functies biedt hiervoor de mogelijkheid. De totale ambitie is om ca. 100.000 m² kantooroppervlak uit de bestaande voorraad te onttrekken. Dit zal geleidelijk gebeuren. Wij kiezen er voor om het te handhaven kantooroppervlak primair te clusteren in gebieden waar transformatie naar woningbouw niet aan de orde is. Dit biedt voldoende ruimte om de vraag tot 2030 te kunnen faciliteren.

Bedrijvigheid

De ruimte voor bedrijven (bijvoorbeeld opslag, groothandel en horeca), bedraagt ca. 50.000m². Binnen deze functies is nagenoeg geen leegstand. Het onttrekken van deze m² bedrijfsruimte zal leiden tot een verdere krapte op de bedrijfsruimtemarkt. Een deel van de vraag kan worden opgevangen binnen het Nieuwe Rivium maar een groot deel van de vraag zal moeten worden opgevangen elders binnen de gemeente of regio. Overigens is de verwachting dat het overgrote deel van bedrijfsruimte (nog) niet getransformeerd gaat worden.

In de gebieden waar transformatie wel aan de orde is (Stadsblokken, Parkblokken en Waterfront) dient ook ruimte te blijven voor werken i.v.m. de gewenste mix. Van het totaal aan getransformeerde of nieuwe gebouwen in ieder blok is minimaal 5 % geschikt voor werken (exclusief de mogelijkheden voor werken in de woning). Gebouwen krijgen een flexibele opzet zodat kan worden ingespeeld op optredende verschuivingen in gebruik en woningvraag (toekomstbestendig). De architectuur / geveldetaillering is hierop ontworpen.



Van klein kantoor.



...tot creatieve flexplekken



Bestaande kantoren VANAD-campus: Trots op Tech



kinderen de deur uit



Studenten / Capelse jongvolwassenen



Jonge stellen met kind



Starters / Young professionals



Professionals



Fijn wonen: fraai uitzicht



Fijn wonen: goede buitenruimte



Fijn wonen: slimme plattegronden

Hier woon je fijn!

De toekomstige bewoners van het Rivium laten zich niet makkelijk in een hokje stoppen, oud, jong, werkend, studierend, mensen met en zonder kinderen. Toch hebben deze mensen allemaal 1 ding gemeen: ze voelen zich aangetrokken tot de pioniersmentaliteit en dynamiek in dit gebied. Om een levendig en toekomstbestendig gebied te realiseren voor al deze doelgroepen wordt ingezet op een gedifferentieerd woningaanbod (met verschillen qua koop/huur, prijsklasse en grootte).

Het Nieuwe Rivium geeft invulling aan vraag naar woningen vanuit Capelle en vanuit de regio. De Capelse vraag komt voor dit gebied met name van jongeren en starters, Ook is behoefte aan woonruimte voor spoedzoekers, begeleid wonen en short-stayfacilities. Binnen het gebied worden 330 gereguleerde sociale huurwoningen (maximale huur 720 euro per maand, prijspeil 2019) gerealiseerd. Deze woningen bieden onder andere ruimte aan jongeren/starters uit Capelle die binnen Capelle zelfstandige willen gaan wonen en met een beperkt budget een huurwoning zoeken. Uit eerste woondoelelgroepenonderzoek blijkt dat er in ieder geval vanuit de regionale vraag ruimte word gezien voor 2.400 woningen in het Nieuwe Rivium binnen de komende periode van 5 jaar. Met deze aantallen kan een goed functionerend leefgebied (inclusief basisvoorzieningen) worden gerealiseerd. Een verdere ontwikkeling van woningen past binnen de transformatie van Rivium naar een onderscheidend en concurrerend werk-woongebied binnen de regionale markt. Om deze verdere ontwikkeling te schragen en te sturen wordt de woningbouw gefaseerd en zal jaarlijkse monitoring en geregeld marktonderzoek plaats vinden. Gemeente en ontwikkelende partijen trekken hierin samen op. Met Rotterdam en in regionaal verband vindt afstemming plaats met betrekking tot fasering en afzet in de tijd.

Om een gedifferentieerde woningaanbod te realiseren zijn spelregels opgesteld m.b.t. verdeling koop/huur, prijsklasse en grootte (zie hoofdstuk 3). Deze verdeling is in eerste instantie een opgave per kavel en vraagt dus een inspanning van elke initiatiefnemer.

Gebouwen bieden door hun opzet met vernuftige woningindelingen, prettige (private en collectieve) buitenruimte en fraaie uitzichten een waaier aan woonmogelijkheden.

Particuliere (collectieve) iniatieven voor bijzondere woningen worden omarmd. Te denken valt aan lofts, Collectief particulier opdrachtgeverschap, tiny houses.

Voorzieningen om de hoek

Bij een echte stadswijk horen voorzieningen op loopafstand. Dit genereert levendigheid, gemak en geeft mogelijkheden voor ontmoeting. De voorzieningen kunnen ook betekenis hebben voor de omliggende wijken. Vanaf ca. 2.400 woningen is er draagvlak voor enkele basisvoorzieningen in het gebied. Daarboven neemt dit draagvlak toe. Bij een stedelijke wijk van ca. 5.000 woningen vinden we de volgende voorzieningen passend:

- (Tijdelijke) initiatieven, in het kader van place-making en om de groei van de voorzieningen/dienstverlening maximaal de gelegenheid te geven om tot ontplooiing en duurzame businesscase te komen.
- Commerciële voorzieningen, waaronder detailhandel in de plinten van de gebouwen langs de Boulevard, de zuidzijde van de 1e Straat en het Maasplein. De identiteit van de voorzieningen zal (in functie en uitstraling) moeten aansluiten op die van het gebied en de differentiatie daarbinnen.
- Een supermarkt ten zuiden van de 1e straat, goed ontsloten en aansluitend op de verdere voorzieningen van de Boulevard. De supermarkt is van een zodanige schaal dat de stadswijk en omliggende wijken (Fascinatio en Kralingse Veer) worden bediend en er daarnaast ruimte in de markt blijft bestaan voor de vestiging van andere leveranciers.
- Restaurants en cafés primair aan de Markt en het Maasplein. Bij de Markt ligt het accent op 'ambachtelijke' horeca, bij het Maasplein op (grotere) horeca-trekkers.
- Werkplaatsen, praktijken en ook 'docking stations' voor mobiele werkers in of achter de plinten van de gebouwen aan de Rivium 2e, 3e en 4e Straat.
- Initiatieven die ingaan op de behoeften van bewoners en werkenden in de directe omgeving in de plinten van het hele gehele gebied van Stadsblokken en Parkblokken (buiten de Oostlaan). Dit kan gaan om bijvoorbeeld zorgvoorzieningen, spullenbibliotheek, sportfaciliteiten, ruimtes voor scholing/cultuur, zorgvoorzieningen, feestzalen, wasserettes, kinderopvang etc. Ook wonen kan in de plinten, binnen de genoemde richtlijnen. De plinten kennen een zodanige opbouw dat zij flexibel zijn qua indeling en gebruik ('generiek').
- Maximaal twee hotelformules (een voor de zakelijke markt en voor de moderne toerist) op zichtlocaties langs de A16, de Abram van Rijckevorselweg of de Nieuwe Maas. De hotelclassificatie dient minimaal drie sterren te zijn. Kleinschalige 'boetiekhotels' met een maximum aantal kamers van 15 kunnen langs de Boulevard een plek krijgen. Tot een maximum van 300 kamers in totaal.

Het doel is om ruimte te bieden aan functies die de levendigheid bevorderen en passen bij de doelgroep. Dit zal in goede banen worden geleid door een Plintenregisseur.



HOOG & LAAG, KLEIN & GROOT, OUD & NIEUW

Het Nieuwe Rivium is een stedelijk gebied met een gedifferentieerd beeld en een diverse leefomgeving. Het Nieuwe Rivium kent een vooruitstrevende, gebiedseigen inrichting en architectuur, met **contrasten** die als een magneet werken. Combinaties van oud en nieuw, laag en hoog, klein en groot, rust en reuring. Een mix van functies en stijlen zorgt voor een levendige en optimistische sfeer.

De opbouw van het gebied wordt bepaald door het samenspel tussen de verschillende stedelijke blokken en de verschillende buitenruimtes. De vormgeving van de gebouwen moet reageren op de specifieke positie in de blokken en randen. Het gaat dan om aspecten als de hoogte, de wijze van aaneensluiten, de spreiding, de geleiding en de expressie. Het gebied tussen de Oostlaan en Westlaan wordt een samenhangend en in hoogte getraptd landschap van gebouwen. De hoogtes kennen een onderlinge samenhang en een samenhang met de bestaande bebouwing in het Rivium en met de directe en ruimere omgeving. Nieuwbouw moet zich in maat, positie en uitwerking goed verhouden tot bestaande gebouwen. Het opnemen van bestaande gebouwen in bouwblokken draagt bij aan de karakteristiek van het gebied. Binnen het gebied en haar stedelijke blokken worden hoog- en laagbouw geïntegreerd, waarbij de menselijke maat en optimistische hoogstedelijkheid tezamen tot uitdrukking worden gebracht.

Stadsblokken:

Een stevige basis, torens en een special

In de stadsblokken wordt een **stevige basis** mogelijk gemaakt van 6 bouwlagen. Het realiseren van de menselijke maat is het belangrijkste criterium voor deze basis. Variatie, zichtbaarheid, entrees, overgangen openbaar-privé, plinthoogte en beleving op maaiveld zijn hierbij relevante thema's. Aan de Rivium Boulevard is het mogelijk de basishoogte uit te breiden tot 8 lagen (max. 28 m), mits deze aanvullende lagen minimaal 5 m terug liggen ten opzichte van de rooilijn. Een architectonisch verschil met de onderbouw is hierbij voorwaarde. De stadsblokken kennen aan de Boulevard en de nummerstraten een gesloten, maar gevarieerd gevelfront. Aan de binnenzijde van de stadsblokken worden middelen als verschaling van de gebouwen naar een kleinere schaal ingezet om een optimale woonkwaliteit aan de binnenruimte te realiseren. De bebouwing aan het park vormt samen met het groen van de Oostlaan een ontspannen rand. Variatie, regelmatig verspringende of onderbroken gevellijn, beleving en naar binnen trekken van het groen en een verschaling richting een kleinere schaal zijn hier belangrijke thema's. De ruimtes aan en tussen gebouwen krijgen een inrichting aansluitend op die van de parkinrichting van de Oostlaan. Aan de Westlaan kan de stevige basis worden uitgebreid tot 8 á 10 lagen (28 - 35 m). Er is hier sprake van een ritmiek aan blokbebouwing.

De particuliere buitenruimtes aan de Boulevard, de 1e straat en de Oostlaan krijgen een inrichting die aansluit op het gebruik van de plint en van het openbaar gebied. Inrichting van het openbaar gebied en particuliere buitenruimte vormen zoveel mogelijk een geheel als het gaat om karakter en type verharding of beplanting.

Het combineren van bestaande en nieuwe gebouwen draagt bij aan het profiel van het Nieuwe Rivium.





Stevige basis van 6 bouwlagen, met optopping van 2 bouwlagen mogelijk, mits met setback en ontspannen rand aan parkzone.



De particuliere buitenruimte aan de 2e straat, 3e straat, en 4e straat vormt een zichtbare overgang tussen privé en openbaar gebied en biedt ruimte voor entrees, groen, zitplekken etc. Qua uitstraling verbindt zij de architectuur van het gebouw met die van de straat. Hoog opgaande erfafscheidingen mogen niet voorkomen.



Boeiende plinten hebben voldoende hoogte en afwisseling, en herbergen opvallende entrees. Functionele toegangen (tot garages, installaties etc) zijn opgenomen in de architectuur van de plint.



Aansprekende straatwanden hebben goede plinten, afwisselende gevels en zichtbare (mix van) activiteit.





Op de stevige basis is ruimte voor **torens**. In hoogte zijn nieuwe torens vergelijkbaar met de bestaande torens binnen het Rivium. De hoogste torens bevinden zich tussen de 1e en 3e Straat. Deze zijn 15 -24 bouwlagen (50 - 80 m). Tussen de dijk en 3e straat zijn de torens 10 - 15 bouwlagen (35 - 50 m) .

Om variatie te realiseren hebben naastgelegen torens altijd een andere bouwhoogte, met een verschil van minimaal 5 verdiepingen. Het torenlandschap speelt een rol op een andere schaal dan de stevige basis. De torens staan daarom (en vanwege breken van de wind) minimaal 15 m achter de rooilijn van de straatbebouwing van de Boulevard, 5m bij de overige straten. De torens in het Nieuwe Rivium zijn slank en kennen geen langwerpige plattegrond (ter beperking van bemleming van zicht en lichttoetreding bij andere gebouwen). Hoogbouw mag andere woongebouwen niet langer dan 2 uur per dag in de schaduw stellen.

In het Nieuwe Rivium is ruimte voor de toevoeging van uitzonderlijke gebouwen, zogenaamde **'specials'**. Zo'n 'special' brengt de speciale locatie tot uitdrukking en draagt op bijzondere wijze bij aan het concept van het gebied en de publieke ruimte/zaak daarbinnen. Dit komt tot uiting in de totale architectuur van het gebouw. Eén van deze specials bevindt zich aan het Marktplein. Deze special omvat in de plint ruimten die werken, recreëren, ontmoeten, voorzieningen en wonen op een opvallende wijze aan elkaar koppelen. Een substantieel oppervlak aan publieke ruimte (gebouwd en buitenruimte) is onderdeel daarvan. Deze publieke ruimte is een goed en prettig toegankelijk deel van het stedelijke weefsel, en fysiek en visueel sterk verbonden met de openbare ruimte van de Boulevard.

De vormgeving van het gebouw is gericht op de iconische werking binnen en buiten het gebied enerzijds en de ervaring van de menselijke maat en de aansluiting op de omgeving anderzijds. Op verschillende manieren wordt het optimistische hoogstedelijke wonen en leven mogelijk gemaakt en tot uitdrukking gebracht. Voor ogen staat een stevige bouwbasis die past bij de straatprofielen, gecombineerd met een combinatie van hoogbouwtorens die ook beeldbepalend is in ruimer verband.

Het gebouw is goed doorwaadbaar met ook aansluitingen op de andere omliggende straten en op publieke/collectieve ruimtes op andere niveaus binnen het gebouw.

Waterfront met 'special' aan de Nieuwe Maas

De River Side Offices vormen een samenhangend ensemble met een grote herkenbaarheid. De fysieke en visuele relatie tussen de Rivium Boulevard en het water ontbreekt nu echter. Het is van belang om deze verbinding te realiseren en tevens een bijzondere ruimte aan het water mogelijk te maken. Het oostelijke deel van het ensemble van de River Side Offices vormt hiervoor een cruciale locatie voor het Nieuwe Rivium. Dit kan door aanpassing van de bebouwing en de buitenruimte aan de oostzijde van het ensemble. De sloop van het meest oostelijke gebouw en het realiseren van vervangende bebouwing in de omgeving wordt ook als kans gezien. Deze plek biedt dan ruimte aan een 'special' aan de Nieuwe Maas. Deze brengt de speciale locatie tot uitdrukking en draagt op bijzondere wijze bij aan het concept van het gebied en de publieke ruimte/zaak daarbinnen. Dit vraagt een bijzondere inzet qua ruimte, functie en uitstraling. Eventuele nieuwbouw dient als scharnierpunt tussen Boulevard en Waterfront te functioneren. Dit komt tot uiting in de totale architectuur van het gebouw. Om het ensemble herkenbaar te houden worden de andere gebouwen gehandhaafd; qua beeld is aanvullende nieuwbouw aan de zijde van de dijk en de A16 mogelijk. Voor het derde gebouw, westelijk van het Zalmhuis, en het vierde gebouw, oostelijk van het Zalmhuis, is transformatie naar hotel mogelijk. Het vierde gebouw is ook geschikt voor wonen. Het is aan de ontwikkelaar om aan te tonen dat dit milieuplanologisch haalbaar en uitvoerbaar is.

Parkblokken: ensembles in een park

De parkblokken worden gekenmerkt door een verspreide bebouwing in een parkachtige setting. Binnen de bebouwing zijn ensembles te herkennen. De ensembles kunnen verschillend van opzet zijn (bijvoorbeeld een combinatie van geschakelde blokken, hoven en sets aan torens), maar het maken van nieuwe verblijfsruimtes/plekken moet overal centraal staan. Ten noorden van de 1e straat is ruimte voor een reeks gebouwen met een hoogte tot 6 lagen (21 m). In het verdere gebied is ruimte voor torens van 10 - 15 bouwlagen (35 - 50 m) en blokken tot 10 bouwlagen (35 m). De parkblokken hebben aan de 1e straat een dubbel front. Zowel deze bebouwing als de bebouwing op de terreinen erachter en de ruimte ertussen zijn georiënteerd op de 1e straat. Aan de zijde van de Abram van Rijckevorselweg is sprake van een open rand met een afwisseling van groen en verspreide bebouwing.



Referenties Parkblokken

Expressie

Het programma binnen gebouwen is afleesbaar aan de gebouwopzet en het gevelbeeld. In de expressie van gebouwen gaat in het bijzonder de aandacht uit naar onderdelen die duiden op 'interactie'. Gevels kennen een geleding en gelaagdheid. Hoofdentrees van gebouwen zijn uitnodigend en goed herkenbaar. Zij bevinden zich aan de zijde van de openbare ruimte. De plintverdieping van alle nieuwe gebouwen is minimaal 5 meter hoog. De plinten kennen minimaal eenzelfde afwisseling in expressie als de gevels van de gebouwen. De gevels van voorzieningen en bedrijven die zich in de plint bevinden zijn open/transparant richting de straat. Er zijn geen permanente afschermingen; activiteit is zichtbaar. Voorzieningen voor verplaatsingen (zoals gang, lift en galerij) zijn zoveel mogelijk te vinden binnen gebouwen. Buitenruimten aan de bebouwing zijn vooral gericht op verblijf met eventueel daarnaast een functie als verbinding. Gevels gedomineerd door galerijen of liften komen niet voor. Woontorens hebben een eigentijdse stedelijke expressie en hebben particuliere en collectieve buitenruimte (waaronder balkons) die in het gevelbeeld bepalend zijn. Torens verhouden zich in hun expressie nadrukkelijk tot andere hoge bebouwing, ook in een ruimere omgeving. Iedere toren heeft daarbij een eigen expressie. De toppen van torens zijn als open kronen vormgegeven. Installaties en andere voorzieningen zijn daarin slim geïntegreerd.

De 5e gevel

Het dak van een gebouw noemen we ook wel de 5e gevel omdat deze minstens net zo belangrijk is als de andere gevels. Zeker in een stedelijk gebied met hoogbouw is een zorgvuldig ontwerp (zowel in vormgeving als in programmering) van deze 5e gevel essentieel.

De stadsblokken en de parkblokken omvatten ieder een ruimtelijk aaneengesloten en in karakter en inrichting samenhangende collectieve buitenruimte op hooguit 7m boven maaiveld. Deze buitenruimtes strekken zich uit tot aan de gevels van de omliggende gebouwen of tot aan de beperkte particuliere buitenruimte aan gebouwen. De collectieve buitenruimte is geschikt voor verblijf, sport en/of spel. Aan de basisgebouwen van de stadsblokken kan een particuliere buitenruimte kan met een breedte tot 5m worden gerealiseerd. De vormgeving van deze particuliere buitenruimte sluit aan op die van de gebouwen en er zijn geen hoge hekwerken aanwezig als afscheiding.

Er zijn diverse fysieke en visuele verbindingen tussen de collectieve buitenruimte van een blok en de openbare ruimte eromheen. Richting Westlaan/westrand en richting Oostlaan/oostrand is er per blok een open (fysieke en visuele) verbinding van minimaal 20 m breed. Daar waar bij de stadsblokken gesloten gevelfronten worden beoogd, zijn de verbindingen ieder niet breder dan 10 m. In de open gevellijn van de parkblokken aan de 1e straat zijn de openingen ieder minimaal 15 m breed. Alle verbindingen zijn aantrekkelijk en uitnodigend en kennen een fraai aanzicht vanaf de openbare ruimte. Minimaal 1 verbinding per blok is ook geschikt voor rolstoelgebruikers.

Het Nieuwe Rivium kent een bruikbaar daklandschap. De daken van de gebouwen zijn grotendeels geschikt gemaakt voor gebruik als collectieve of particuliere buitenruimte. De collectieve daken zijn op aantrekkelijke wijze te bereiken. Waar torens grenzen aan collectieve ruimte hebben zij hoge plinten met een collectief karakter.

Nieuwe Rivium draagt bij aan de biodiversiteit en beleving van natuur dicht bij huis. Binnen de ontwikkeling van percelen en blokken wordt ruim aandacht besteed aan de mogelijkheden die daken en gevels bieden op dit vlak; hun inrichting en vormgeving zijn er mede op gericht (natuurinclusief bouwen). Bijzonder accent ligt op het realiseren van hotspots voor vlinders en bijen.



De 5^e gevel op daken en binnenruimten vormen bruikbare buitenruimten binnen de gebouwen. Veel groen maakt het mooi en biedt ruimte aan ontmoeting, natuur en waterberging. Er zijn goede verbindingen met de openbare ruimte.



EEN BUITENRUIMTE OM TE (BE)LEVEN!

De buitenruimte is een aantrekkelijk deel van het (be)leven in het Nieuwe Rivium. In de vernieuwde buitenruimte staan verblijf, interactie, beweging en -in collectieve terreinen- toe-eigening centraal. De buitenruimte is weerbestendig, groen en herkenbaar als typisch voor het gebied en haar delen. Door meer groen wordt het Rivium als leefruimte aantrekkelijker voor mens, plant en dier. De hittestress wordt ermee beperkt. De vele verbindingen zorgen ervoor dat het gebied een stelsel van beleefbare groene ruimtes bevat, met paden en plekken die ook uitnodigen tot bewegen. Een nieuwe integrale 'groene draad' is onderdeel van de buitenruimte van het Nieuwe Rivium: gebiedseigen inrichtingselementen (straatmeubilair en bestrating) geven daar uitdrukking aan.

Padennet: sport- en wandelrondes

In de groene ruimtes in het Rivium en omgeving worden nieuwe paden aangelegd. Zo zijn er meer wandel- of sportrondes mogelijk. Het gaat om paden langs en in het Park, langs de 1e straat en langs de rivier. En om paden in de groene randen rond de waterzuivering. Concreet wordt met het Hoogheemraadschap toegewerkt naar de realisatie van een nieuw wandelpad in de strook aan de noordzijde van de waterzuivering. Door daar groen, picknicktafels en mogelijk ook fitnessstoestellen aan toe te voegen wordt deze zone voor werknemers en bewoners van het Rivium een aangename ruimte om individueel of gezamenlijk te sporten, werken of te rusten.

Fietsnet: zo op pad

Fietsen wordt sterk gestimuleerd. Fietsenstallingen worden geïntegreerd in de woon- of bedrijfsbebouwing of binnen de buitenruimte van de blokken. Zij krijgen daar een prominente, aantrekkelijke plek. In de buitenruimte van de Boulevard wordt een ruim aantal fietsenbeugels gerealiseerd. Gebruikers van de voorzieningen en de shuttle kunnen hier hun fiets plaatsen. In de overige straten worden binnen de openbare ruimte in beperkte mate fietsbeugels worden geplaatst; ook de particuliere gronden bieden daarvoor ruimte. Voor enkele stallingen van deelfietsen wordt ruimte gemaakt aan de Boulevard en bij de

waterbus. Verkend wordt wat de mogelijkheden (op termijn) zijn om ook aan de Westlaan ruimte te maken voor stallingen van (deel-) fietsen, met name voor gebruikers van de shuttle.

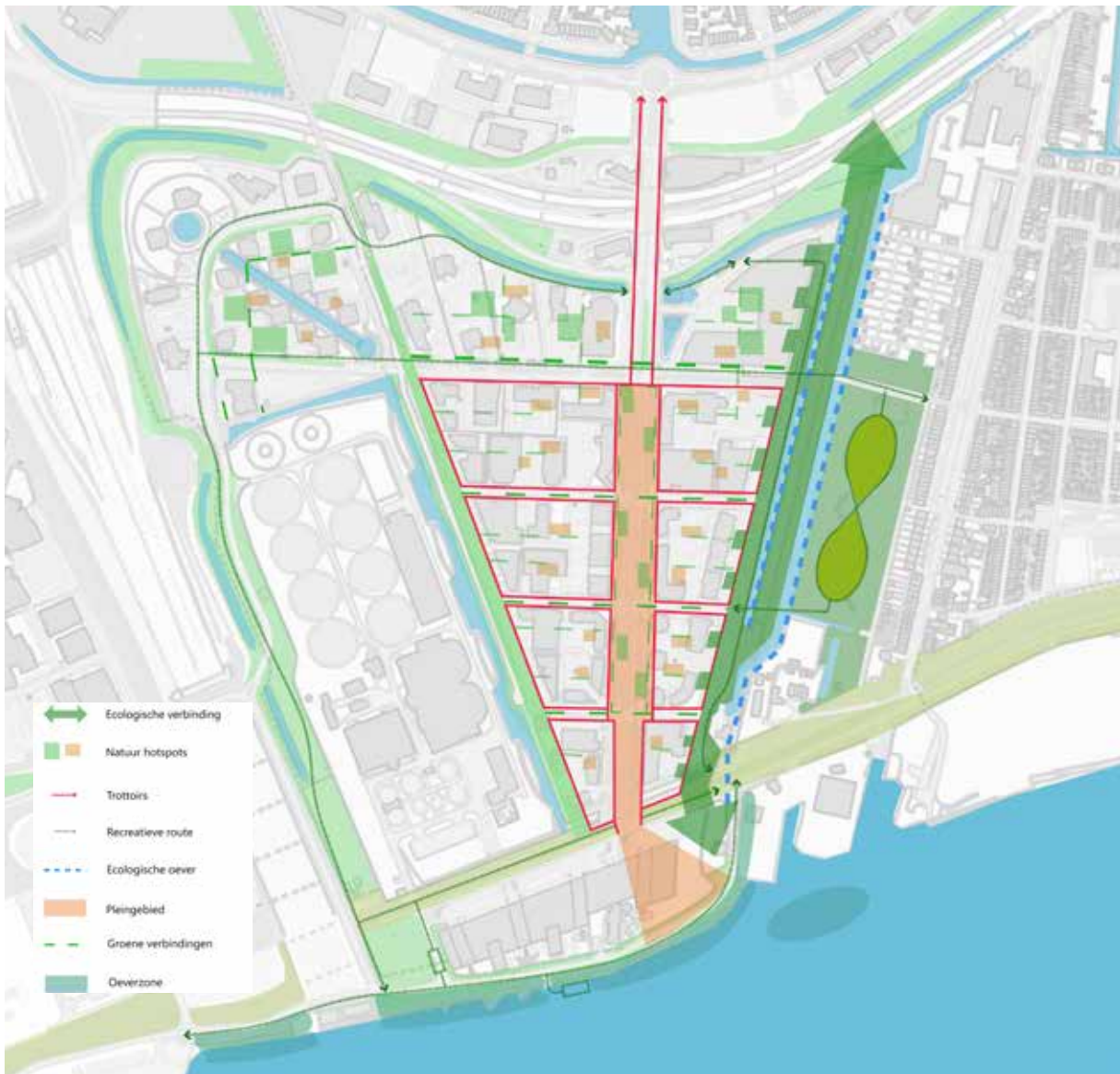
Natuurnet: natuur aan de voordeur

De geschetste groenstructuur biedt een goede basis voor de ontwikkeling van natuurwaarden in een samenhangend natuurnet. In het Rivium kan de natuur als het ware tot aan de voordeur komen. Binnen het net ligt het accent op waarden die passen bij het stedelijk gebied enerzijds en bij de rivier anderzijds. Voor het stedelijk gebied gaat de aandacht in het bijzonder uit naar hotspots voor vlinders en bijen, voor de rivier naar getijdennatuur. Realisatie en behoud van deze waarden vragen om een inrichting en een beheer die mede gericht zijn op vergroten van biodiversiteit en natuurbeleving. Naast de openbare ruimte speelt de particuliere ruimte hierin een rol. Het natuurnetwerk bestaat uit een aantal onderdelen. De brede groene oostrand van het Rivium kan als natuurverbinding richting rivier, dijk en park werken. Door de ontwikkeling van meer bloemrijk gras en meer ruigte wordt de verbinding versterkt. Het bestaande stelsel aan waterlopen kan worden verrijkt door op diverse plekken via inrichting en/of beheer nieuwe natuurvriendelijke oevers aan te brengen. De wateren in de parkrand en de noordrand van de waterzuivering bieden daarvoor kansen. Door binnen de straten en de Boulevard gras- en bloemrijke perken aan te brengen wordt de natuur tot in het hart van het Rivium gebracht. Het beoogde groen op daken en aan gevels kan een deel van dit netwerk worden als ook daar op natuurwaarde wordt gelet. Nieuwe getijdennatuur aan de rivier draagt bij aan het grotere natuurverband van de getijdenrivieren. Tevens wordt met deze natuur de typische positie van het Rivium benadrukt en wordt het gebied ook in beleving meer een geheel met totale stedelijk gebied aan het Getijdenpark in ontwikkeling.

Waternet: aantrekkelijk weerbestendig

De buitenruimte van het Rivium wordt klimaatbestendig gemaakt. Eén van de opgaven is een adequate omgang met hemelwater ter voorkoming van wateroverlast én watertekort. De openbare én de





particuliere buitenruimte spelen hierin een rol. Binnen de particuliere buitenruimte wordt gevraagd te zorgen voor voldoende mogelijkheden voor de buffering van hemelwater, ook met name op daken. Binnen de openbare ruimte worden de afvoermogelijkheden geoptimaliseerd en wel op een wijze die zo veel mogelijk bijdraagt aan de belevingskwaliteit van het gebied. Door het specifieke karakter van het Rivium als 'terp' tussen wateren zal het waternet hier bestaan uit een subtiel stelsel van bergingsmogelijkheden en van afvoerlijnen richting de omliggende wateren. Binnen dit stelsel krijgen speciale bestrating, bijzondere goten en aangepaste ondergronden hun plek.

Beheer: hoogstedelijke buitenruimte

De ambitie is van het Rivium een hoogstedelijk gebied met een bijzondere identiteit te maken. Een buitenruimte die dat mogelijk maakt en daaraan bijdraagt is essentieel. Dit vraagt een gerichte (her) inrichting én een gericht beheer. De volgende

achtergrond speelt daarbij een rol. Het huidige kantoren- en bedrijvenpark kent een beheerniveau sober; vanuit het Parkmanagement van het gebied wordt het actuele beheer naar een hoger niveau getild, zodat het park een sterke buitenruimte kwaliteit houdt. Met de toevoeging van wonen en voorzieningen als functies zal het gebied een breder gebruik krijgen; en met de beoogde dichtheden en gebruikersprofielen zal de gebruiksintensiteit van de buitenruimte veel hoger zijn. Dit geldt voor vele onderdelen, van de Boulevard en de rivierpromenade tot trottoirs in de Nummerstraten en de paden in het groen. Verder geldt dat bermen en perken met een verhoogde waarde voor natuur en beleving een aangepast en kostbaarder beheer vergen. Er zal een beheerinspanning nodig zijn die verder gaat dan het huidige beheerniveau 'sober'. De gemeente zal in afstemming met parkmanagement passende beheerniveaus en beheerbudgetten voor het Nieuwe Rivium en haar onderdelen vaststellen.



AMBITIE 4.

TE VOET, TE FIETS EN MET OV

Er is sprake van een duidelijke samenhang tussen de (huidige en toekomstige) mobiliteit van werknemers van bedrijven en bewoners op Rivium en mogelijkheden om een bepaald aantal woningen te kunnen realiseren, c.q. die functies op Rivium bereikbaar en vitaal te houden. Krijgt de auto alle ruimte dan is het moeilijker om er in de ochtend te komen en in de middag om weer naar huis te gaan. Als Rivium ook voor doorgaand verkeer een belangrijke doorstroomfunctie houdt, dan heeft dat gevolgen voor leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid en de kwaliteit van het openbaar gebied. Het is daarom duidelijk dat aan de auto voor nieuwe bewoners zelf beperkingen moeten worden opgelegd, om te voorkomen dat het de auto is die allerlei beperkingen oplegt aan het gebied en de verdere ontwikkeling ervan. Dat de huidige bedrijven van de auto gebruik maken blijft gewaarborgd. Uit dit gegeven vloeit de noodzaak voort van een (vrij) lage parkeernorm, best een uitdaging voor een gebied dat direct aan de hoofdinfrastructuur is gelegen, maar onvermijdelijk.

Om een aantrekkelijke en onderscheidende stadswijk te realiseren met een hoogwaardig voorzieningenniveau is een omslag in mobiliteit nodig waarbij de auto een aanzienlijk minder prominente rol krijgt. De huidige infrastructuur is niet ingericht om nog heel veel extra autoverkeer in dezelfde richting (in tijdens ochtendspits en uit tijdens avondspits) te kunnen opnemen. Ook vanuit gezondheid, veiligheid, duurzaamheid, bereikbaarheid, ruimtelijke mogelijkheden en leefbaarheid zijn er overwegingen om prioriteit te geven aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer (hierna afgekort als LV/OV). Tegelijkertijd is er een grote groep bestaande gebruikers die juist de goede autobereikbaarheid erg belangrijk vindt. Om de juiste balans tussen enerzijds automobilititeit en anderzijds LV/OV en enerzijds de huidige gebruikers en anderzijds de toekomstige bewoners te bereiken, gaan we in het Nieuwe Rivium een samenhangend pakket aan maatregelen toepassen.



NIEUW IN RIVIUM? PAK HET OV, WANDEL OF NEEM DE DEEL-FIETS!

Als je ergens nieuw bent, dan zullen je gewoontes zich daar nog gaan vormen. Een breed scala aan goed gecommuniceerde en beschikbare alternatieven kan daarom in het keuzeproses van nieuwe bewoners cruciaal zijn. Dan zal juist de nieuwe groep bewoners en bedrijven een groot verschil gaan maken voor het Nieuwe Rivium op het gebied van mobiliteit. Voor deze groep zal het niet vanzelfsprekend of nodig zijn om voor alles de auto te pakken. Om de nieuwe gebruikers daarbij te helpen zetten we, samen met de ontwikkelende partijen, in op:

- Ambitieuze parkeerstrategie en primair inzetten op lopen, fietsen en openbaar vervoer. De parkeerstrategie voor auto's bepaalt mede de hoeveelheid verkeer en waar dit gaat rijden. Om tot voldoende reductie van het autoverkeer te komen zijn onder andere de volgende ingrediënten nodig:
- o Lagere norm dan huidige schil gebruiken en uitgaan van hoog stedelijk centrum;
- o Gedeeltelijk opvangen van parkeren bewoners en bezoekers in Park en Ride voorzieningen binnen het gebied (denk aan bestaande parkeervoorzieningen bij kantoorpanden die in de avond leegstaan en de eventuele nieuwe park & Ride bij de Van Brienoord (parkeren op afstand introduceren);
- o Ca. 20% van de parkeervraag opvangen door deelauto's/deelmobiliteit. Op dit moment hanteren wij één deelauto-parkeerplaats vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen.
- Het uitbreiden en verbeteren van de netwerken voor LV/OV (zie kaders). De routes van en naar de haltes zijn kort, aantrekkelijk en veilig;
- Het inzetten op deelgebruik van fiets, auto of scooter;
- Faciliteiten voor LV, deelvervoersmiddelen en openbaar vervoer krijgen een prominente, zichtbare en handzame plek en worden op kwalitatief hoogwaardige wijze geïntegreerd in de architectuur van gebouwen en buitenruimte (zie inzet). Vanaf de voordeur kun je zo comfortabel en snel/efficiënt als mogelijk je bestemming bereiken;
- De auto krijgt een minder prominente en zichtbare plek. Openbare parkeerplaatsen worden uit het straatbeeld gehaald en er is een lage parkeernorm (zie inzet auto);
- Ontwikkelaars dienen een duidelijke visie te hebben op hun bijdrage aan mobiliteit. Het aanbieden van slimme abonnementen die gebruik van Openbaar Vervoer, deelmobiliteit en het verhuren van parkeerplaatsen maakt daar onderdeel van uit;
- Voorzieningen op loopafstand om de hoek;
- Aanhaken bij service- en gebruikgerichte mobiliteitsdiensten, zoals MaaS (Mobility as a Service);
- Het gebruik maken van Mobility Hubs om het gebruik van deelmobiliteit te bedienen zijn een pré. Ze ondersteunen de reductie van het autogebruik. Een, door een derde partij te organiseren, financieren en beheren, Mobility Hub bestaat uit:
 - o Fysieke mobiliteitswinkel met servicebalie, fietsreparatie en -verhuur, verhuur van speciale voertuigen zoals elektrische bakfietsen, pakketwand, toegang tot deelauto's enzovoort. Voorzieningen zoals een pakketwand moeten 24/7 beschikbaar zijn. De mobiliteitswinkel komt op een centrale plek binnen het nieuwe Rivium, nabij loop, fiets- en openbaar vervoervoorzieningen en andere voorzieningen zoals supermarkt, gezondheidscentrum en kinderopvang. Aan de achterzijde van de HUB'S liggen entrees naar parkeerplaatsen, logistieke uitwisselpunten, en op termijn valet-parking voor auto's met zelfrijdende functies.
 - o Aanbod van mobiliteitsdiensten waarmee bewoners gebruik kunnen maken van een complete waaier aan vervoerwijzen: fietsen, E-cargo bikes, hoge snelheidsfietsen, E-scooters, E-auto's, bestelbusjes, E-cargo cars, recreatieve auto's, openbaar vervoer, taxi's, pakketbezorgdiensten.
 - o Digitaal deelplatform waarbij gebruikers met één smartphone-applicatie gemakkelijk en naadloos hun individuele mobiliteit plannen.
- Gebouwde parkeervoorzieningen zowel nieuw als bestaand of afgesloten open parkeerterreinen dienen door de ontwikkelaars en eigenaren worden ondergebracht bij een onafhankelijke beheerder. Hierdoor is het mogelijk om de parkeervraag voor werknemers, bewoners en bezoekers te reguleren en het dubbelgebruik te vergemakkelijken.
- Gebiedsorganisaties/ mobiliteitsregisseurs worden verantwoordelijk voor de Mobility Hub's. Zij zijn eigenaar/beheerder van de parkeer- en stallingsvoorzieningen, huren ruimtes voor de mobiliteitswinkels, sturen serviceproviders voor deelmobiliteit (MaaS) aan en verzorgen een gezonde cash flow (VVE-bijdragen, abonnementsconcepten, huur ruimtes, inzet personeel, ontwikkeling en beheer van smartphone-applicaties, enzovoort)
- De gemeente maakt afspraken met de gebiedsorganisaties om ze te prikkelen tot prestaties die niet alleen tot tevreden bewoners, maar ook bijdragen aan de gemeentelijke doelen (meer lopen fietsen en openbaar vervoergebruik en minder autoverkeer)
- Vooruitlopend op dit gebiedspaspoort zal het Mobiliteitsplan voor het Nieuwe Rivium door het college en de gemeenteraad moeten worden vastgesteld.

BESTAANDE GEBRUIKERS KRIJGEN AANTREKKELIJK ALTERNATIEF

Het zichtbaar maken en het verbeteren van LV, OV en deelauto's zal een positieve invloed hebben op bestaande gebruikers. Er worden aantrekkelijke alternatieven gerealiseerd voor de auto op loopafstand. Een significant aantal bestaande gebruikers van het Rivium heeft recent al aangegeven vaker gebruik te gaan maken van de ParkShuttle na uitbreiding hiervan.

Neemt niet weg dat bestaande kantoren en bedrijven voor een deel gewoon afhankelijk zijn van autogebruik. Dit gebruik blijft ook in de toekomst mogelijk op het Nieuwe Rivium. We zijn en gaan wel actief in gesprek met bestaande bedrijven om de automobilititeit te verlagen door hen te stimuleren mobiliteitsplannen en compensatieprogramma's op te zetten en toe te passen.

Tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden is het waarborgen van de bereikbaarheid van het Rivium en de individuele panden van bestaande gebruikers een belangrijk aandachtspunt.

RUIMTE GEVEN AAN VOETGANGERS EN FIETSERS

De uiteindelijke keuze voor de verkeersstructuur heeft invloed op de inrichting van de straten. Maar los daarvan hebben we de ambitie om veel ruimte te geven aan voetgangers en fietsers en het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit. In de paragraaf over de 'Hotspots' is dat voor enkele straten en plekken al toegelicht. Ook in de Rivium 1e straat en de Rivium 2e t/m 4e straat staat LV en het toevoegen van kwaliteit voorop.

De Rivium 1e straat is een belangrijke ontsluitingsstraat, die de groene westrand en het Park enerzijds en de Westlaan en de groene rand rond de waterzuivering anderzijds verbindt. Het beeld van het park wordt versterkt, met meer bomen en aantrekkelijkere paden voor fietsers en wandelaars. Aan de 1e straat zullen ook enkele parkeergarages worden ontsloten. De ruimte voor de opstelstroken hiervoor ontstaat door openbare parkeerplaatsen te verwijderen.

De Rivium 2e t/m 4e straat zullen meer ruimte krijgen voor voetgangers op bredere trottoirs, bomen en perken, en de mogelijkheid een bankje of stoel buiten te zetten of er te spelen. Deze ruimte ontstaat door openbare parkeerplaatsen te verwijderen. Door de rijbaan voldoende breedte te geven blijft er genoeg ruimte voor de ParkShuttle en om te functioneren als stadsstraat, waar bijvoorbeeld aparte plekken worden gerealiseerd waar hulpdiensten, pakketbezorgers of de vuilophaal zich tijdelijk kan opstellen, zodat zij de exploitatie van de ParkShuttle niet hinderen. Daar waar de ParkShuttle een plek krijgt binnen de 2e en 4e straat kunnen grote voertuigen als vrachtwagens niet halteren.



PARKSHUTTLE EN WATERBUS: VERBINDING MET DE REGIO

Bereikbaarheid en mogelijkheden van en naar het Nieuwe Rivium te reizen lopen als rode draad door dit gebiedspaspoort 1. Startpunt is de zelfrijdende ParkShuttle, die sinds 1999 Rivium verbindt met het OV knooppunt Kralingse Zoom. Een belangrijke ambitie voor de toekomst is hieraan een nieuwe OV knooppunt bij het water toe te voegen. Op de Schaardijk, aan de Nieuwe Maas, gaan de ParkShuttle, vervoer over water, deelmobiliteit en P+R voorzieningen bij elkaar gebracht worden. De aangepaste route van de ParkShuttle zorgt voor korte loopafstanden tussen woning en de haltes van het OV. De route wordt zo optimaal mogelijk ingepast in de stedelijke omgeving.

In 2018 heeft de MRDH aan Connexxion een nieuwe ov-concessie gegund, die betekent dat inzet van de ParkShuttle tot 2033 is geborgd. Deze concessie reikt echter verder dan tot op heden. 2019 wordt route van de ParkShuttle verlengd tot op de Schaardijk, waarmee het traject van 1,8 naar 2,8 km. lengte gaat. Vanaf najaar 2019 gaan zes nieuwe shuttles van de derde generatie de bestaande voertuigen vervangen die er elk tegen die tijd zo'n 200.000 km. op hebben zitten. De nieuwe shuttles zijn sneller en kunnen meer passagiers vervoeren per rit en per uur dan de huidige, tot zo'n 500 mensen per uur per richting.

In 1999 was de introductie van de ParkShuttle een wereldprimeur. In 2020 is een volgende wereldprimeur voorzien als de shuttle op delen van de uitbreiding van het tracé ook in gemengd verkeer, tussen andere voertuigen en fietsers gaan rijden. Dit moderne en vooruitstrevende karakter past perfect bij de ambities voor Rivium als geheel.

Met de transformatie van Rivium naar werkwoongebied is voorzien dat de vraag naar de ParkShuttle fors gaat toenemen. Ook zal de aard van de vraag veranderen, omdat inwoners andere verplaatsingspatronen hebben dan werknemers. Om deze reden zijn meerdere aanpassingen aan de capaciteit en inzet van de ParkShuttle voorzien, die worden gerealiseerd zodra de ontwikkelingen op Rivium dat vereisen:

- uitbreiding van de dienstregeling: op avonden langer doorrijden en ook inzet in de weekenden;
- uitbreiding van het de vloot aan shuttles,

waarbij de capaciteit van 6 naar 12 shuttles kan gaan;

- een upgrade van Kralingse Zoom om de groei aan reizigers te kunnen opvangen;
- platooning (treintje rijden) met de shuttles, zodat binnen een zelfde dienstregeling meer mensen kunnen worden vervoerd;
- een nieuwe control-room en een extra werkplaats voor onderhoud aan en stalling van de shuttles bij de Schaardijk;
- Uitbreiding van routes in de toekomst, bijvoorbeeld via Fascinatio naar Capelse Brug.

De vervoersknoop staat centraal in de bereikbaarheidsvisie voor het Nieuwe Rivium. Belangrijk is te beseffen dat de ParkShuttle meer is dan dat. Al sedert 1999 is er veel belangstelling uit binnen- en buitenland voor dit zelfrijdende vervoerssysteem, tot geregeld 5 of meer delegaties per week. In de nabije toekomst wordt een verdere toestroom verwacht. Daarom behoort een informatie en bezoekerscentrum voor zelfrijdend vervoer tot de ambitie van de vervoersknoop om deze interesse te faciliteren en er optimaal gebruik van te maken.





- Parkeergebouw met leefdak + max 50% parkeren op maaiveld
- Parkeergebouwen met leefdak
- Primaire toegang parkeren
- Secundaire toegang parkeren
- Hoofdontsluiting gebied (auto)
- Parkshuttle
- Parkshuttle extra
- Secundaire ontsluiting gebied (auto)
- Fietspaden
- Fietspad extra
- Mogelijke knip in weg
- Wandelroute



AUTO UIT HET ZICHT!

De openbare buitenruimte wordt vrij van parkeerplaatsen. Parkeren is niet zichtbaar aanwezig binnen de Stadsblokken, en beperkt binnen de Parkblokken en het Maasplein.

In het gebied van de stadsblokken en parkblokken worden relatief lage parkeernormen voor wonen gehanteerd (zie spelregels). Deze lage normen zijn mogelijk door het eerder genoemde samenhangende pakket aan mobiliteitsmaatregelen. Voor ontwikkelende partijen betekent dit dat wij een grote inspanning verwachten (en afspreken) om deze maatregelen te organiseren en te realiseren. Het parkeren maakt geen deel uit van de huurprijs/ koopprijs van woningen, maar wordt expliciet als meerkosten opgenomen voor bewoners. Daardoor ontstaat bewustzijn over de meerkosten en kan ingespeeld worden op duurzamere keuzes. Bijkomend voordeel is dat hieraan in overleg met de verhuurders en vervoerders gunstige voorwaarden voor andere oplossingen kunnen worden gekoppeld.

Het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door werknemers en bewoners wordt gestimuleerd als vorm van efficiënt ruimtegebruik.

EEN PASSENDE VERKEERSSTRUCTUUR

De ontwikkeling van het Nieuwe Rivium geeft ons nu de kans om slimme keuzes te maken over de verkeersstructuur. Het wel of niet clusteren van parkeerplaatsen, het verleggen van fietspaden of het autoluw maken van bepaalde straten heeft invloed op de beleving van het gebied en ook hoeveel nieuwe gebruikers het gebied aankan. Want hoe sterk we ook inzetten op LV/OV, door het toevoegen van programma zullen er meer auto's in het gebied komen. Op dit moment wordt een aantal opties onderzocht voor deze nieuwe verkeersstructuur.

De verbeterde verkeersstructuur op het Nieuwe Rivium heeft tot doel om verkeer dat het Rivium niet als bestemming heeft te stimuleren via een andere route te laten rijden. Dit draagt (via ontmoediging van sluipverkeer) bij aan het onderdrukken van de belasting van de aansluiting op de Abram van Rijckevorselweg. En biedt mogelijkheden om de leef kwaliteit binnen dit gebied te versterken. De belangrijkste keuze is het wel of niet 'knippen' van de Rivium Boulevard. De weginfrastructuur binnen het gebied tussen 1e Straat en Rivium Promenade kan dan worden gericht op de ontsluiting van de Stadsblokken. Aan het Waterfront kan een kwaliteitsslag worden gemaakt door de Schaardijk te ontdoen van haar functie als doorgaande verbinding voor auto's, ten gunste van fietsers en voetgangers.

De komende periode wordt de verkeersstructuur verder uitgewerkt.

Het netwerk voor fietsers wordt zo compleet mogelijk gemaakt. Op dit moment wordt onderzocht of de route Kralingse Zoom- Fascinatio-Rivium – rivier kan worden geoptimaliseerd door de aanleg van een fietsbrug langs de Shuttlebrug. De ontsluiting Erasmus/Toepad- Rivium –Fascinatio of Kralingse Veer/Capelle-West en verder wordt verbeterd door de aanpak van de kruisingen van het fietspad met Rivium Quadrant en Rivium Westlaan, en van (de aansluiting op) de brug bij het park. Verkend wordt de mogelijkheid het fietspad langs de Rivium Promenade met een rechte lijn onder de A16 door te trekken richting Rotterdam. Dit levert een aanmerkelijke verheldering van deze utilitaire én recreatieve hoofdroute langs de Maas op. Ook het aanleggen en verbeteren van veilige fietsroutes van en naar Capelle centrum, het metrostation Capelsebrug en de stad Rotterdam staan hoog op de agenda.

Nieuwe OV-verbindingen in Rotterdam en de derde oeververbinding over de Nieuwe Maas vormen toekomstige nieuwe kansen voor Het Nieuwe Rivium.

VERKEERSSTRUCTUUR, MOBILITEIT EN WONINGBOUWMOGELIJKHEDEN

Eris in verkeerskundig onderzoek veel aandacht besteed aan de relatie tussen verkeersgeneratie en bepaalde woningbouwprogramma's. De analyses bevestigen voorgaand genoemde uitgangspunten. Een hoofdbevinding is dat het open houden van de Rivium Boulevard maatgevend is voor het bouwvolume dat kan worden gerealiseerd. Het aantal woningen dat bij een open Rivium Boulevard maximaal realiseerbaar is ligt met zo'n 3.500 ver onder het aantal van 5.800 dat haalbaarheid lijkt bij het afsluiten van de Rivium Boulevard voor doorgaand verkeer. Bij 3.500 woningen kan een ruimere parkeernorm worden aangehouden, waardoor het aantal parkeerplaatsen bij een stringente norm voor parkeren bij 5.800 woningen maar beperkt van elkaar verschilt.

Met de aantallen woningen hangt echter ook een belangrijke ander ambitie samen. Bij 3.500 woningen is waarschijnlijk te weinig economisch draagvlak voor bepaalde voorzieningen als een supermarkt e.d., bij 5.000 tot 5.800 woningen is dat draagvlak er wel. Binnen het spanningsveld tussen mobiliteit en woningbouwprogramma onderscheiden we 4 mogelijke scenario's (zie tabel 1):

- 0-scenario: binnen de huidige structuur kan je maximaal 3.200 woningen realiseren en met een knip op de Boulevard maximaal 4.500 woningen. Dit is de terugvaloptie, waarbij een parkeernorm van 1,05 wordt gehanteerd;
- Voorzichtig scenario: dit komt neer op 4.100 woningen zonder knip en 5.800 woningen met knip in de Rivium Boulevard bij een parkeernorm van 0,63 plaats per woning;
- Vooruitstrevend scenario, waarbij door de knip met een parkeernorm van 0,52

woningaantallen mogelijk kunnen zijn tot 7.000.

- Ambitieuw scenario: gesteld dat doorzetting van de huidige trend naar minder autobezit, meer gebruik van deelmobiliteit plaatsvindt in de toekomst, dan behoort ook een bouwprogramma met meer dan 5.000 woningen tot de mogelijkheden zonder knip op de Boulevard en bij een parkeernorm van 0,3.

Vooralsnog wordt ervan uitgegaan, dat in elk scenario waarin het bouwprogramma boven de 3.200 woningen komt te liggen extra aandacht voor flankerend beleid nodig is, zoals parkeerbeleid, verdere uitbouw van de vervoersknoop, een mobility hub e.d.. In andere paragrafen in dit hoofdstuk over mobiliteit wordt daarop dieper ingegaan.

Binnen deze context is er ook aandacht voor de bestaande werkgelegenheid op Rivium. Door de ligging naast de A16 zijn het autogebruik en de parkeerdruk op Rivium van oudsher hoog. Door de teruggelopen werkgelegenheid is er overall meer dan genoeg ruimte voor parkeren, maar is nog steeds sprake van parkeeroverlast op bepaalde delen van Rivium. Door het weghalen van straat-parkeren zal deze ook verdwijnen, maar is het opstarten van een programma voor mobiliteitsmanagement om de parkeerdruk beter in overeenstemming te brengen met Het Nieuwe Rivium. Door de verbetering van de bereikbaarheid per OV en fiets e.d. ontstaan betere randvoorwaarden om ook bij de bestaande bedrijven tot afname van het autogebruik te komen.

Tabel 1 Scenario's m.b.t. de relatie woningbouwprogramma, verkeerssituatie en parkeernorm

Omschrijving	Nul Scenario	Voorzichtig Scenario	Vooruitstrevend Scenario	Ambitieuw Scenario
Parkeernorm	1,05	0,63	0,52	0,3
huidige infrastructuur aantal woningen max.	3200	4100	5000 *1	5000+ *2
Aangepaste infrastructuur (knip) aantal woningen max.	4500	5800	7000	5000+

BEREIKBAARHEID OMGEVING RIVIUM

Het spreekt voor zich dat een flink bouwvolume op Rivium leidt tot meer verkeer. In de verkeerskundige analyses is nagegaan of deze toename ook leidt tot extra problemen op de AVR en het Kralingse Plein en voor de bereikbaarheid van omliggende wijken. Analyses maken zichtbaar dat combineren van wonen en werken op Rivium in de spits leidt tot in de eerste plaats tegengestelde bewegingen. In de ochtendspits komen werknemers het gebied in en gaan bewoners het gebied uit. Daardoor zijn de gevolgen voor de bereikbaarheid veel minder dan wanneer heel Rivium zich met werknemers zou vullen. Ook hebben bewoners meer verplaatsingen overdag en in de avonden, welke geen extra druk op de spitsen leggen.

Het is ook van belang te beseffen dat sprake is van een ambitie waarvan de realisatie de nodige tijd in beslag gaat nemen. Voordat aanzienlijk aantallen woningen zijn opgeleverd is er het nodige veranderd in zowel omgeving, qua mobiliteitscultuur en economie. Voor de korte termijn zijn de gevolgen minimaal, bouwverkeer zal er veel zijn, maar ook vooral buiten de spitsen. Het is derhalve zaak om nader in kaart te brengen op regionaal niveau hoe de mobiliteit op de AVR, A16 e.d. zich gaat ontwikkelen. Besluiten over de Derde Oeverbevinning, het groot onderhoud aan de Van Brienoordbrug e.d. hebben hierop waarschijnlijk meer invloed dan de ontwikkeling op Rivium zelf. Mede vanwege dit toekomstbeeld is monitoring van de totale ambitie op leefbaarheid, mobiliteit (incl. AVR e.d.) en warmtevoorziening (zie ambitie 5 duurzaamheid) nodig. Vanuit deze monitoring kunnen toekomstige besluiten over bouwvolumes en resulterende verkeerseffecten e.d. nader worden onderbouwd en worden bijgestuurd gedurende het ontwikkelproces indien nodig.

AMBITIE 5.

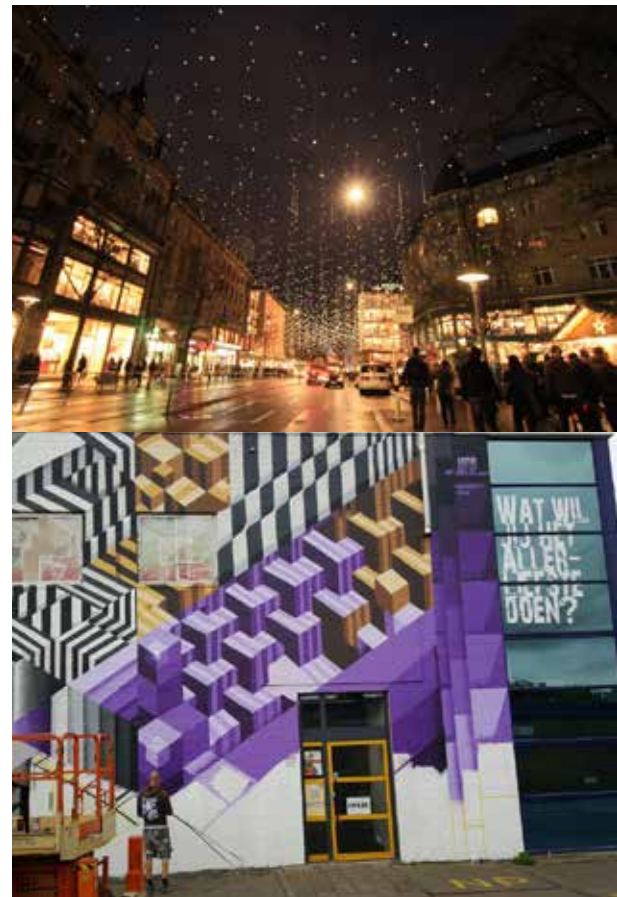
BELEEF EN GENIET!

Het Nieuwe Rivium wordt een wijk waar je je fijn en prettig voelt en je kunt genieten; ofwel een leefbare wijk. Leefbaarheid wordt o.a. bepaald door milieufactoren, sociale factoren, duurzaamheid, comfort en veiligheid. Op sommige factoren hebben we bij het Nieuwe Rivium weinig invloed. Het ligt nu eenmaal langs de A16 en de windturbine geeft slagschaduw. Reden te meer om op de andere factoren een hoge ambitie neer te leggen om een leefbare, toekomstbestendige wijk te maken. De aanwezigheid van voorzieningen en een hoge ruimtelijke kwaliteit zijn ook van invloed op de leefbaarheid. Deze zijn eerder in dit gebiedspaspoort beschreven.

JE VEILIG VOELEN NU EN IN DE TOEKOMST

In het Nieuwe Rivium moet je je veilig kunnen voelen. Dit gevoel van veiligheid moet voorop staan bij het ontwerp van de gebouwen en de openbare ruimte. Een duidelijke relatie van het programma op de eerste 3 verdiepingen met het maaiveld (zien en gezien worden), goede verlichting, een gevoel van openheid en welkom (geen anonieme entrees) en levendigheid buiten kantooruren (van 9:00-17:00 naar 24/7) dragen daar bijvoorbeeld aan bij. Als we nu bij de ontwikkeling aandacht besteden aan veiligheid dan zijn in de toekomst goede randvoorwaarden aanwezig voor een fijne wijk.

Er wonen en werken nu echter ook al mensen in het Rivium, dat na 17:00 is uitgestorven. Voor de eerste 111 bewoners geeft dat niet altijd een prettig gevoel. We spannen ons daarom in om ook op korte termijn deze veiligheid te vergroten. Bijvoorbeeld door het verbeteren van de verlichting en het meedenken of (onder voorwaarden) mogelijk maken van van (tijdelijke) initiatieven om de levendigheid te vergroten. Ook (tijdelijke)kunst kan een grote bijdrage leveren aan de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de openbare ruimte, en daarmee het gevoel van veiligheid. We nodigen kunstenaars en ontwikkelaars uit om daar invulling aan te geven.



SMART RIVIUM

Het managen van een wijk is een aardige klus. De gemeente heeft hier een ware dagtaak aan, denk aan vuilnismannen, handhavers of onderhoudsmedewerkers. Door inzet van innovatieve technologieën kan dit efficiënter en vaak ook goedkoper. Zo zijn er bijvoorbeeld slimme lantaarnpalen die ook de luchtkwaliteit en geluid kunnen meten of worden ingezet voor cameratoezicht. Of wat te denken van sensoren in vuilnisbakken zodat volle bakken direct geleegd kunnen worden. Het resultaat is een schonere wijk en besparing van kosten omdat de halfvolle bakken niet onnodig worden geleegd. In het Nieuwe Rivium zullen we onderzoeken waar we Smart City Technologie in kunnen zetten om zo bij te dragen aan een fijne omgeving.

Ontwikkelaars nodigen we uit ook principes van Smart Home toe te passen, gericht op extra comfort in de woningen.



EEN BETROKKEN WIJK

Mensen maken de stad. En dan niet als individu, maar samen. Dat begint ermee dat je elkaar kent of in ieder geval kan leren kennen. We zetten daarom in op het stimuleren van ontmoeting, het bouwen van communities, het blijven betrekken van bedrijven en bewoners en het bieden van ruimte voor kleinschalige ontwikkelingen en initiatieven.

Om de betrokkenheid van bewoners te vergroten vragen we ontwikkelaars om daar maximaal op in te zetten. Een van de belangrijkste aspecten daarvoor is het toevoegen van koopwoningen. Koop bevordert immers de betrokkenheid van de bewoners.



DUURZAAM EN GEZOND

Het Nieuwe Rivium draagt bij aan een klimaatneutraal en gezond Capelle in 2050. Binnen de gebiedsontwikkeling wordt gewerkt aan een duurzame, collectieve en slimme energievoorziening, een klimaatbestendige leefomgeving en intelligente mobiliteitsconcepten. Duurzaamheid is in het Nieuwe Rivium een zichtbaar en merkbaar deel van het gebied en het leven daarbinnen. Dit is ook vertaald in de vormgeving en expressie van het gebied en haar gebouwen.

Percelen, blokken en hun gebouwen zijn zodanig vormgegeven en ingericht dat er een goed binnen- en buitenklimaat heerst. De omgeving wordt daarbij zo min mogelijk belast met water, wind, warmte en grondstoffen. Hierbij wordt zo optimaal mogelijk gebruik gemaakt van slimme oplossingen en grondstoffen. De elektriciteitsvoorziening is gekoppeld aan een smart grid.

Getransformeerde of nieuwe bebouwing maakt geen gebruik meer van aardgas. Door de beoogde bebouwingsdichtheid heeft een collectieve warmtevoorziening de hoogste potentie. De gemeente onderzoekt samen met de coalitie de mogelijkheden om een collectieve warmtevoorziening zo duurzaam mogelijk te maken. Hierbij is de betaalbaarheid een van de uitgangspunten. Het onderzoek bekijkt verschillende bronnen zoals energie uit de naastgelegen AWZI, Warmte-koude opslag in de bodem (WKO) al dan niet in combinatie met water uit de Nieuwe Maas maar ook bijvoorbeeld het warmtenet uit Fascinatio of Rotterdam.

Ook bestaande gebouwen worden verduurzaamd. Vanaf 2023 moeten kantoorpanden minimaal energielabel C hebben en vanaf 2030 energielabel A.

Circulair gebruik van water binnen percelen, blokken en gebied wordt nagestreefd. Hemelwater wordt zoveel mogelijk gebufferd en benut binnen percelen en/of blokken. De afvoer van hemelwater naar de omgeving van deze percelen/blokken is geringer dan in de huidige situatie belast met hemelwater uit de blokken; de hemelwatertoevoer vanuit de omgeving is niet meer dan nu. Er wordt zo weinig mogelijk energie gebruikt voor de klimaatbeheersing (bv door zoveel mogelijk gebruik te maken van (passieve) zonnewarmte). De buitenruimte is weerbestendig en groen. Door meer groen wordt het Rivium als leefruimte aantrekkelijker voor mens, plant en dier. Ook heeft meer groene omgeving positieve effecten op de gezondheid en het welbevinden van de gebruikers. De hittestress wordt ermee beperkt. Groenblauwe daken en groene wanden kunnen onderdeel uitmaken van de groene inrichting. Minimaal 50% van elk perceel kent vanuit de lucht gezien een groene inrichting.



MILIEU

Het geluid van wegen en bedrijven, en de slagschaduw van de windturbine zijn nu sterk bepalende aspecten als het gaat om de kwaliteit van en de ontwikkelingsmogelijkheden voor (delen van) het Nieuwe Rivium als woongebied. Door de ligging van het gebied langs rijksweg A16 liggen ruimtelijke uitdagingen om tot deze gewenste ontwikkeling te komen. Er zal onder andere via 3D-modellering nader moeten worden verkend wat de exacte invloed is van deze aspecten op de bouwmogelijkheden en plaatsing en vormgeving van gebouwen. Aan ontwikkelaars wordt gevraagd deze verkenning in gezamenlijkheid en samen met de gemeente te verrichten.

Op basis van het 3D-model worden in het definitieve Gebiedspaspoort op gebiedsniveau keuzes worden gemaakt voor de exacte normen voor bijvoorbeeld bezonning en windhinder.

Op gebouw- en blokniveau kunnen architectonische/stedenbouwkundige oplossingen mogelijk lokaal de situatie verzachten.

Voorkomen wordt dat door bebouwing binnen de openbare en collectieve buitenruimten ernstige windhinder kan ontstaan. Bij de plaatsing en vormgeving van gebouwen wordt hiermee rekening gehouden.



3 ZO GAAN WE ONZE AMBITIE REALISEREN!

3.1 WE ONTWIKKELEN AAN DE HAND VAN HELDERE SPELREGELS

De gezamenlijke ambitie zoals in hoofdstuk 2 is toegelicht is uitgewerkt in heldere spelregels. Tijdens het gehele proces van schetsontwerp tot uitvoering zijn de ambities en spelregels leidend voor de dialoog. Het voldoen aan de spelregels is overigens geen doel op zich, het voldoen aan de ambitie wel.

PROGRAMMA

Kantoren en bedrijvigheid

- Binnen de beschikbare locaties voor transformatie wordt per ontwikkeling (sloop-nieuwbouw) minimaal 5% van het BVO geschikt voor werken (kantoren, voorzieningen).
- Gebouwen buiten het beschikbare werkwoongebied blijven beschikbaar als werklocatie.
- Verplaatsing van kantoormatige bedrijvigheid dient actief door ontwikkelaars te worden begeleid. De gemeente kan hierbij een faciliterende rol spelen.
- Ontwikkelaars bieden huidige gebruikers een geschikte ruimte binnen het perceel, blok of gebied (in die volgorde).
- Er wordt meer zichtbaarheid gegeven aan de bedrijvigheid die er is / kennis delen.

Wonen

Op dit moment wordt er ruimte gezien voor ca. 5.000 woningen in totaal. Om een mix van doelgroepen te realiseren wordt de volgende verdeling van woning nagestreefd:

- 70 % huur en 30 % koop. De verwachting is dat in de verdere ontwikkeling de verhouding verschuift richting 60 % huur en 40 % koop;
- minimaal 10% van alle woningen vallen binnen het betaalbare prijssegment (huur < € 720 per maand en/of koop < € 225.000) hierbinnen valt ook de woningbouwopgave van ca. 330 gereguleerde sociale woningen);
- minimaal 50% van alle woningen vallen binnen het middeldure segment (huur € 720-1000 euro per maand en/of koop € 225.000-3000.000);

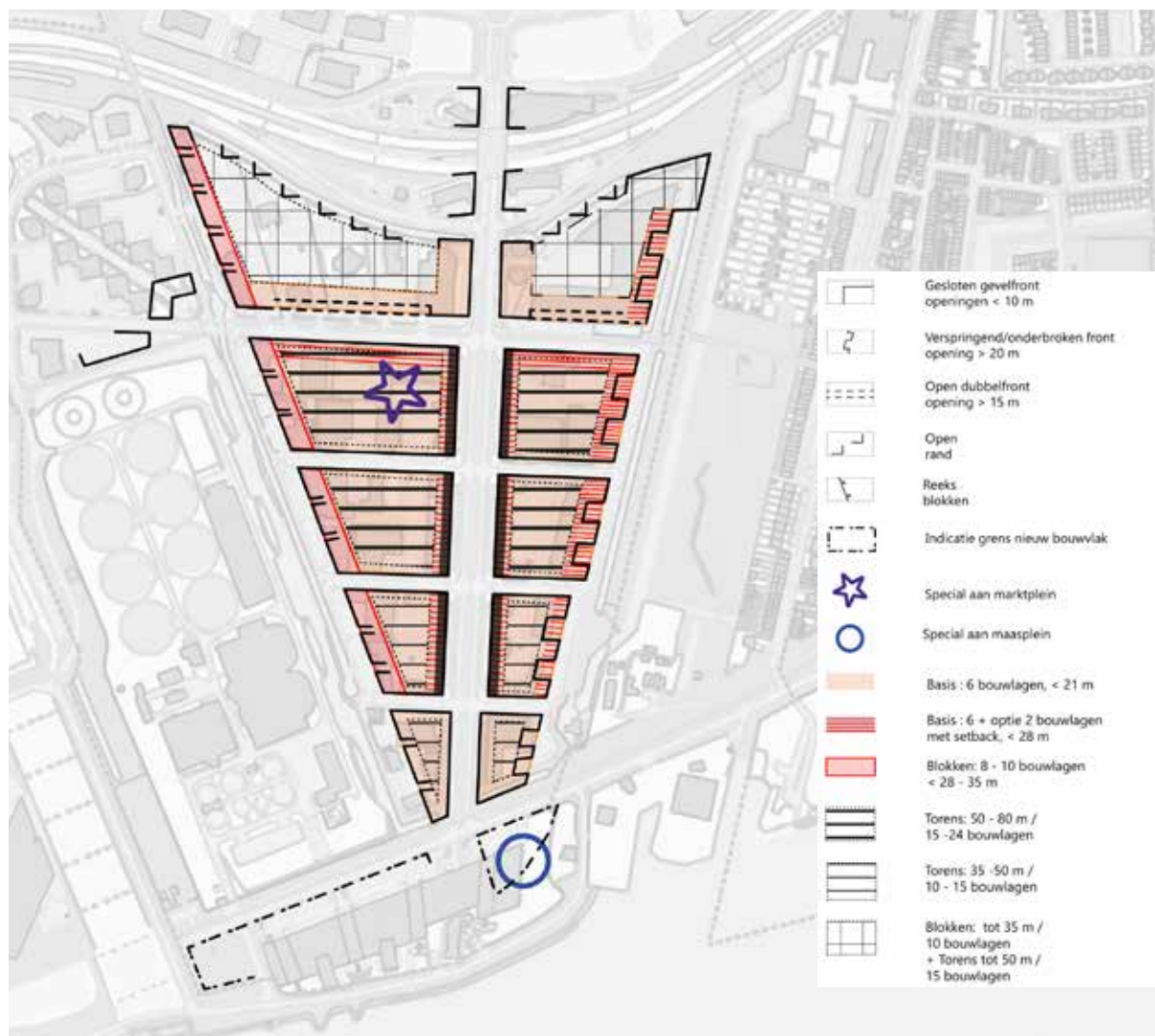
- van de woningen heeft minimaal 60 % een woonoppervlak groter dan 70 m² BVO. Het minimumoppervlak is 40 m² BVO.

Bovenstaande mix is in beginsel een opgave per kavel; deze kavelopgave kan worden losgelaten als de mix op blok of gebiedsniveau kan worden gerealiseerd. Dit dient tijdig te worden afgesproken en in een gecoördineerde ontwikkeling binnen een afgesproken, afzienbare periode (maximaal 5 jaar) wordt gerealiseerd. De overeengekomen programmatische mix is onderdeel van de te sluiten anterieure overeenkomst en daarmee bindend.

Voorzieningen

- Een initiatief moet bijdragen aan de levendigheid van het gebied, passend bij de doelgroep en gericht op 24 uren economie. Het richt zich op maatwerk, waarbij wordt gestreefd naar win-win situaties;
- Max. 1 supermarkt binnen het aangegeven zoekgebied. Er wordt in ieder geval ruimte gezien (zie DPO in bijlage) voor een supermarkt van max. 2.000 m² BVO. Eventuele aanvullende supermarkt-metragies moeten middels aanvullend DPO-onderzoek worden aangetoond;
- Voorzieningen bevinden zich primair langs de Boulevard en 1^e straat;
- Aan De Markt en het Nieuwe Maasplein wordt horeca gerealiseerd;
- Maximaal twee hotelformules (een voor de zakelijke markt en voor de moderne toerist) op zichtlocaties langs de A16, de Abram van

Bouwvlakken, bouwhoogtes en randen



Rijckevorselweg (kan ook in Fascinatio) of de Nieuwe Maas. De hotelclassificatie dient minimaal drie sterren te zijn. Kleinschalige 'boetiekhôtels' met een maximum aantal kamers van 15 kunnen langs de Boulevard een plek krijgen. Tot een maximum van 300 kamers in totaal.;

- Ontwikkelaars stimuleren levendigheid en bieden kansen voor voorzieningen, horeca en andere vormen van beleving door bv ruimtes aan te bieden tegen een lage vergoeding (denk bv aan een huur/omzet-constructie) en daarvoor langdurige afspraken (min. 5 jaar) te maken.
- De in de omgeving aanwezige functies mogen niet onevenredig worden geschaad;
- De nieuwe functies moeten binnen de aard en schaal van de omgeving passen;
- Nieuwe functies mogen geen onaanvaardbare verkeersaantrekkende werking en parkeerdruk tot gevolg hebben;

BEBOUWING

Algemeen

- Nieuwbouw bevindt zich binnen het aangegeven bouwvlak (kaart wordt nog digitaal uitgewerkt en komt dan beschikbaar voor ontwikkelaars).
- De maximale bouwhoogte is aangegeven op de kaart. In aanvulling daarop gelden per blok eisen om variatie binnen de blokken te realiseren (zie specifieke regels type gebied).
- De plint is altijd minimaal 5 meter hoog.
- Ontwikkelaars geven aan hoe bestaande bebouwing op hun percelen (of delen ervan) op kwalitatieve wijze geïntegreerd kan worden in de nieuwe bebouwing.

Specifiek voor Stadsblokken

- Bij 8 bouwlagen (mits volgens de bouwhoogtekaart toegestaan) hebben bovenste 2 lagen een setback van minimaal 5 meter ten opzichte van de rooilijn.
- De onderste vier bouwlagen gaan een duidelijke relatie aan met het maaiveld, zowel

- overdag als 's nachts.
- Variatie van gebouwen binnen een bouwblok is de norm.
- De Boulevard heeft een aaneengesloten gevelfront met minimaal om de 35-40 m een verandering in gevelbeeld,
- De 2^e, 3^e en 4^e straat hebben gesloten gevelfronten met minimaal elke 20-25 m een verandering in gevelbeeld.
- Bij continue gevelfronten strekken nieuwe gebouwen zich zoveel mogelijk uit tot aan de grens met het belendende perceel. De constructie van de nieuwbouw biedt de mogelijkheid het gebouw uit te breiden en/of aan te sluiten op bestaande gebouwen;
- Aan de binnenzijde van de stadsblokken verschalen gebouwen naar een kleinere schaal.

Specifiek voor torens

- Voor torens is een min. en max. bouwhoogte aangegeven (zie bouwhoogtekaart);
- In hoogte verschillen torens minimaal 5 verdiepingen van de naastgelegen torens.
- Torens staan minimaal 15 m achter de rooilijn van de straatbebouwing van de Boulevard, 5 m bij de overige straten.
- Het grondvlak van een toren is max. 625 m².
- De diagonaal van een toren is kleiner of gelijk aan 1,45 maal de grootste breedte.
- Torens en hoge blokken staan minimaal 25 m uit elkaar;
- Er is maximaal één toren per x m² terrein;
- Hoogbouw mag andere woongebouwen niet langer dan 2 uur per dag in de schaduw stellen.

Specifiek voor Oostrand

- Bebouwing heeft kleinere schaal en een regelmatig verspringende of onderbroken gevellijn (verspringing met een diepte van minimaal 10 m om de 18-22 m);
- Ruimtes aan en tussen gebouwen krijgen inrichting aansluitend op die van de parkinrichting van de Oostlaan.

Specifiek voor Westrand

- Er is sprake van een ritmiek aan blokbebouwing.

Parkblokken

- De eenheden van gebouwen verschillen in vorm en uiterlijk van elkaar;
- Nabij de 1e straat: een reeks gebouwen met een hoogte tot 6 lagen (21 m);
- Verder torens van 10 - 15 bouwlagen, hoogte tussen 35 - 50 m; en blokken tot 10 bouwlagen, hoogte tot 35 m;
- De bebouwing en buitenruimte aan het

dubbele front van de 1e straat is gericht op de 1e straat;

- Bij de Abram van Rijckevorselweg: een open rand met een afwisseling van groen en verspreide bebouwing.

Waterfront

- Behoud de drie westelijke gebouwen van het ensemble van de River Side Offices; aanvullende nieuwbouw aan de zijde van de dijk en de A16 mogelijk;
- Voor het 3^e gebouw (westelijk van het Zalmhuis) is transformatie richting wonen of hotel bespreekbaar. Voor de verdere panden is transformatie niet aan de orde;
- Bij transformatie of sloop-nieuwbouw aan het meest oostelijke gebouw van de River Side Offices;
- Bebouwing maakt ruimte voor fysieke en visuele verbinding vanaf Rivium Boulevard naar de water(kant);
- Plint van het gebouw bevat horecavoorzieningen.
- Nieuwbouw hoort te passen in de maat en schaal van het ensemble van de River Side Offices;
- In de uitwerking van gebouw en omgeving wordt de historische betekenis van de plek en haar omgeving tot uitdrukking gebracht.

Specials

- In het gebied is ruimte voor 2 specials;
- Brengt de speciale locatie tot uitdrukking en draagt op bijzondere wijze bij aan het concept van het gebied en de publieke ruimte/zaak daarbinnen;
- Dit komt tot uiting in de totale architectuur van het gebouw;
- Bij specials kan gemotiveerd en passend binnen de richtlijnen voor de specials een afwijkende hoogte aan de orde zijn. Voor nieuwe of verhoogde torenbebouwing geldt per blok een minimum en maximumhoogte.

Specifiek voor de special aan de Markt

- Het blok omvat in de plint een grote publieke ruimte (gebouwd/buiten), sterk verbonden met de Boulevard. De publieke ruimte bevindt zich voor min. 50 % op maaiveld, overig max. 7 m boven het huidige maaiveld;
- De blokbebouwing sluit in opzet aan op het beoogde profiel van de aanliggende straatruimten. Het blokgebouw is geleed met minimaal een setback op 21-28 hoogte van (totaal) minimaal 10 m breed; de maximale hoogte van de blokbebouwing is totaal 40 m. Zo wordt een nauw straatbeeld met hoge straatwanden voorkomen;
- Om de publieke ruimten van gebouw en

Boulevard optimaal op elkaar aan te laten sluiten kan een deel van het front aan de Boulevard teruggelegd worden ten opzichte van de vaste gevellijn van de Boulevard. Aan de zijde van de 1^e en 2^e Straat volgt de gevel de gegeven blokgevellijn. Aan de zijde van de Oostlaan is er sprake van een overgangsruiimte. Voor de special is hier geen vaste gevellijn gedefinieerd.

- De special mag torens met een hoogte van max.150 meter omvatten; ook hier gelden de benoemde verhoudingsnorm (diagonaal 1.45 maal de grootste breedte) en max. grondoppervlak (625 m²).
- De torens staan aan alle zijden van het terrein minimaal 15 m uit de buitenste gevellijn van de blokbebouwing.
- De torens vormen door hun onderlinge positionering, vorm en expressie een samenhangende compositie en beeldbepalende eenheid.

Specifiek voor de special aan het Maasplein

- In gebouw en omgeving wordt de bijzondere ligging (scharnierpunt Rivium Boulevard en waterfront; buitendijks aan de Maas, bij de Van Brienoordbrug) op iconische wijze tot uitdrukking gebracht.
- Bebouwing maakt ruimte voor een aantrekkelijke fysieke en visuele verbinding vanaf Rivium Boulevard naar de water(kant). Zij draagt door positionering en uitwerking bij aan het verkleinen van de barrièrewerking van de Rivium Promenade, aan een betere omgeving van het Zalmhuis, en aan een bijzondere ruimte aan de rivier.
- Omvat de toren een special, dan is deze niet hoger dan 125 m; ook hierbij geldt de benoemde verhoudingsnorm (diagonaal 1.45 maal de grootste breedte)
- De plint van het gebouw bevat horecavoorzieningen. Parkeren wordt opgenomen in de bebouwing en uit het zicht gehouden.
- De nieuwbouw respecteert het Zalmhuis en de aanwezige villa onder andere door voldoende afstand te houden. In het ontwerp van het gebouw wordt aangegeven op welke wijze verder rekenschap wordt gegeven van de aanwezige bebouwing, inclusief ensemble.
- Gezien de eigendomsgrenzen moet er een integraal plan worden opgesteld.

Expressie van gebouwen

- Programma binnen gebouwen is afleesbaar aan de gebouwopzet en het gevelbeeld. In expressie van gebouwen gaat in bijzonder

aandacht uit naar onderdelen die duiden op 'interactie'. Gevels kennen een geleiding en geïmpactueerdheid.

- Hoofdentrees van gebouwen zijn uitnodigend en goed herkenbaar. Zij bevinden zich aan de zijde van de openbare ruimte.
- Plinten minimaal 5 meter hoog, met minimaal eenzelfde afwisseling in expressie als de gevels van de gebouwen. De gevels van voorzieningen en bedrijven die zich in de plint bevinden zijn transparant richting de straat. Er zijn geen permanente afschermingen; activiteit is zichtbaar.
- Voorzieningen voor verplaatsingen (zoals gang, lift en galerij) zijn zoveel mogelijk te vinden binnen gebouwen; gevels gedomineerd door galerijen of liften komen niet voor.
- Woontorens hebben een eigentijdse stedelijke expressie en hebben particuliere en collectieve buitenruimte (waaronder balkons) die in het gevelbeeld bepalend zijn.
- Iedere toren heeft een eigen expressie.
- De toppen van torens zijn als open kronen vormgegeven. Installaties en andere voorzieningen zijn daarin slim geïntegreerd.

DUURZAAMHEID

- Nieuwe of getransformeerde gebouwen zijn aardgasloos;
- Nieuwe of getransformeerde gebouwen hebben een GPR score van: energie 9, milieu 7, gezondheid 8, gebruikskwaliteit 8 en toekomstwaarde 8. Het gebruik van een vergelijkbaar duurzaamheidsinstrument is ook bespreekbaar. Bewijslast hiervoor ligt bij de ontwikkelaar om dit aan te tonen.
- De afvoer van hemelwater naar de omgeving van kavels/blokken is geringer dan in de huidige situatie belast met hemelwater uit de blokken
- Minimaal 50% van elk perceel kent vanuit de lucht gezien een groene inrichting. ook groene gevels.
- Platte daken worden uitgevoerd met ene toplaag van zand of grind. Hiermee ontstaat ene leefgebied voor wilde bijen (nestgelegenheid) en broedplaats voor visdief en scholekster.
- Integreer voorzieningen in de bebouwing voor vleermuizen en vogels zoals vleermuiskasten en mussenvides.
- Stimuleer indien mogelijk ondernemen op daken of in leegstaande kantoren, bijvoorbeeld stadslandbouw (voorbeeld <http://www.luchtsingel.org/locaties/dakakker/>). Die beidt bovendien voedsel aan bijen en andere insecten, terwijl zij zorgen voor bestuiving

van de gewassen.

- Gebouwen voldoen aan de daaraan gestelde wettelijke eisen m.b.t. geluid, luchtkwaliteit.

MILIEU

- Torens moeten de omgeving een voldoende beeld van licht en lucht laten. O.a aspecten als lichttoetreding, bezonning, windhinder, geluid en slagschaduw zijn mede richtinggevend voor de bebouwing van het gebied. In nadere verkenningen zal door de initiatiefnemer in overleg met de gemeente moeten worden bepaald wat de invloed is van deze richtlijnen op de positionering, vormgeving en maatvoering van de bebouwing (met name de torens). In het definitieve paspoort zullen de richtlijnen specifiekere worden vastgelegd en de beoogde bebouwing nader worden gedimensioneerd en vormgegeven. Te denken valt aan de NEN/TNO NTA 4614 1-6 Convenant Hoogbouw of TNO norm voor bezonning.

MOBILITEIT

Fietsparkeren

- Bewoners dienen hun fiets in hun eigen berging te stallen.
- Parkeernorm voor fietsen zal afwijken van bestaand beleid en wordt verder onderzocht en uitgewerkt.

Parkeren

- Parkeerplaatsen binnen de stadsblokken zijn binnen overdekte parkeergarages.
- Parkeerplaatsen in de parkblokken zijn minimaal 50% in overdekte parkeergarage.
- Het dak van de garages is ingericht als een toegankelijke en grotendeels groene buitenruimte. Er is een zichtrelatie van de collectieve ruimtes en openbare ruimte.
- Parkeergarages worden begrensd door gebouwen of door kwalitatief hoogwaardige verbindingen tussen het dek en de overige buitenruimte (taluds, trappen, groene randen etc).
- Autotoegangen tot de parkeergarages zijn vormgegeven als integraal onderdeel van de architectuur van de gebouwen. Zij bevinden zich niet aan de Boulevard en de Oostlaan.
- De entrees en looproutes van garages voor voetgangers zijn goed herkenbaar, sociaal veilig en aantrekkelijk.
- De parkeergarages strekken zich inclusief dek in principe uit tot maximaal 7 m boven maaiveld.
- Tot de mogelijkheden behoort het realiseren van een grote, centraal gelegen

parkeergarage die de behoefte dekt aan parkeermogelijkheden in het gehele woongebied of een groot deel ervan. Deze optie kan worden benut als zij inhoudt dat het maaiveld van een substantieel aantal andere stadsblokken en/of parkblokken gevrijwaard kan worden van parkeergarages. Deze grote parkeergarage mag dan hoger zijn. Een loopafstand van 200 meter tussen woning en parkeerplaats als richtlijn voor het maximum.

- De parkeervoorzieningen worden voorzien van een omvangrijk aantal laad-mogelijkheden voor e-auto's om in te spelen op de nabije toekomst.
- In overleg met de belangrijkste stakeholders (projectontwikkelaars en gemeente enerzijds, aanbieders van mobiliteit anderzijds) worden mobiliteitsarrangementen afgesproken om het gebruik van ov, deelmobiliteit en de fiets te vergroten. Mensen die afzien van een parkeerplaats kunnen gunstige(re) condities krijgen voor het gebruik van deze alternatieven.
- Alle parkeervoorzieningen worden voorzien van oplaad-mogelijkheden zodat de huidige e-rijders niet naar een specifieke parkeerplaats hoeven te rijden. Draadloos opladen en snel opladen heeft hier een voorkeur.
- MaaS.

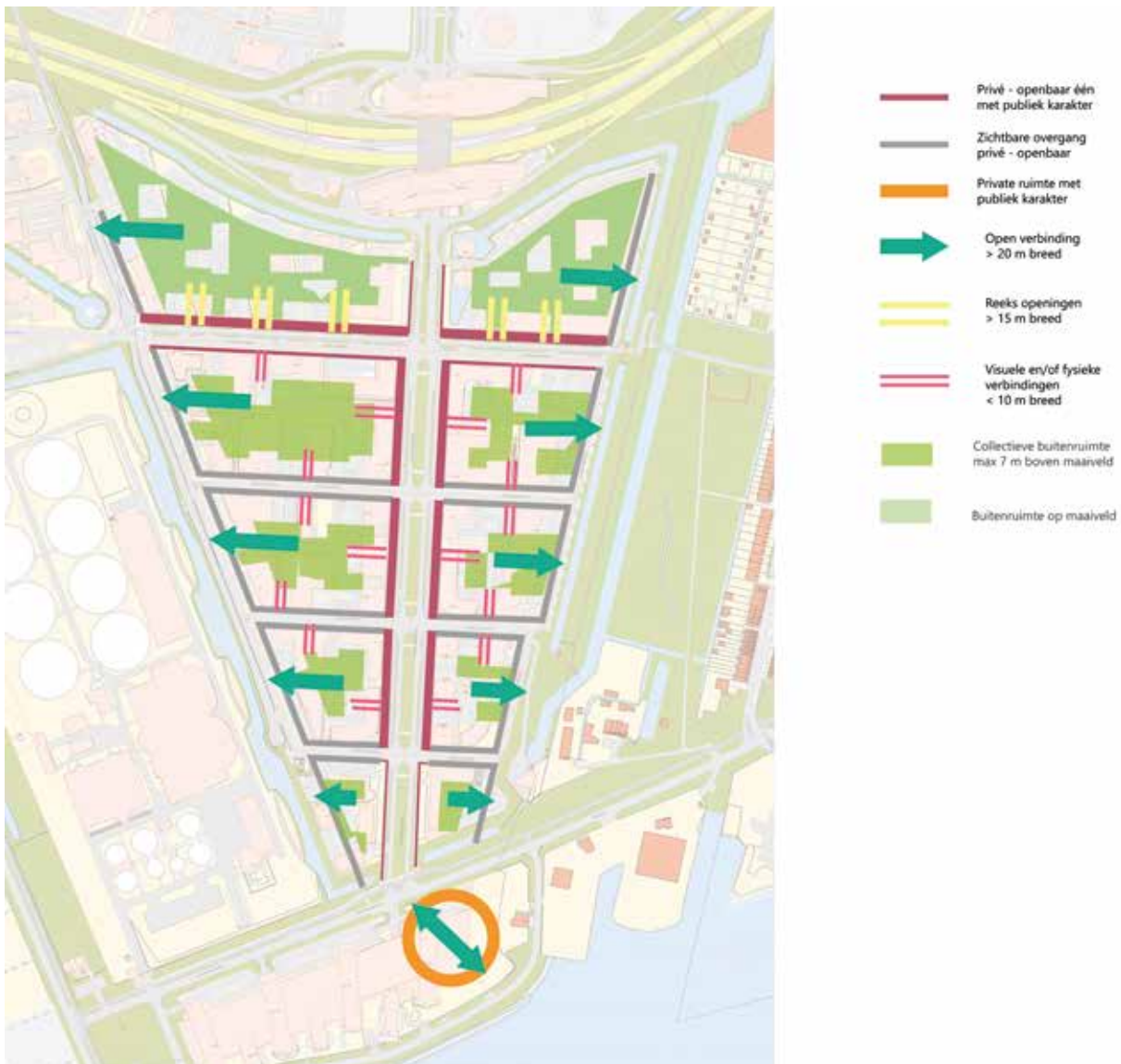
Parkeernorm

- Parkeernorm zal afwijken van bestaand beleid en wordt verder onderzocht en uitgewerkt.

PARTICULIERE BUITENRUIMTE

- Particuliere buitenruimtes aan de Boulevard, de 1^e straat en de Oostlaan vormen in inrichting één geheel met de aansluitende openbare ruimte.
- Particuliere buitenruimtes aan de 2^e, 3^e, en 4^e straat vormt een zichtbare overgang tussen privé- en openbaar gebied. Deze ruimte is 3 tot 4 meter. Hoog opgaande erfafscheidingen mogen niet voorkomen.
- De stadsblokken en de parkblokken omvatten ieder een ruimtelijk aaneengesloten en in karakter en inrichting samenhangende collectieve ruimte van hooguit 7m boven maaiveld. Deze buitenruimtes strekken zich uit tot aan de gevels van de omliggende gebouwen of tot aan de beperkte particuliere buitenruimte aan gebouwen. De collectieve buitenruimte is geschikt voor verblijf, sport en/of spel. Hekken zijn niet aanwezig.
- Aan de basisgebouwen van de stadsblokken

PARTICULIERE BUITENRUIMTE EN RELATIE MET OPENBARE RUIMTE



kan een particuliere buitenruimte kan met een breedte tot 5m worden gerealiseerd. De vormgeving van deze particuliere buitenruimte sluit aan op die van de gebouwen.

- Richting Westlaan/westrand en richting Oostlaan/ostrand is er per blok een open (fysieke en visuele) verbinding van minimaal 20 m breed. Bij beoogde gesloten gevelfronten zijn de verbindingen ieder niet breder dan 10 m. In de open gevellijn van de parkblokken aan de 1^e straat zijn de openingen ieder minimaal 15 m breed. Alle verbindingen zijn aantrekkelijk en uitnodigend en kennen een fraai aanzicht vanaf de openbare ruimte. Minimaal 1 verbinding per blok is ook geschikt voor rolstoelgebruikers.
- De daken van de gebouwen zijn grotendeels geschikt gemaakt voor gebruik als collectieve

of particuliere buitenruimte. De collectieve daken zijn op aantrekkelijke wijze te bereiken.

- Natuurinclusief bouwen is uitgangspunt voor de inrichting van daken en de vormgeving van gevels.

OVERIG

- er is afstemming van de ontwikkelaar met de nutsbedrijven (vóór indiening van een plan) over benodigde capaciteit en voorzieningen voor water, riolering, verwarming, energie en telecom/internet.

3.2 WE GAAN HET LEUKER MAKEN

Bij een vergunningaanvraag horen wettelijke procedures, zoals toetsing aan welstand en een planologische procedure. In Capelle creëren we waar mogelijk graag een eenvoudig en leuk proces voor initiatiefnemers met een optimale dienstverlening en vermindering van administratieve lasten. We denken graag (zo vroeg mogelijk) met u mee!

Kwaliteitsborging

Het Nieuwe Rivium is een grote en ingrijpende ontwikkeling waarbij op alle mogelijke manieren gestuurd wordt op de kwaliteitsborging. Dit in de breedste zin. Enerzijds gaat het om de kwaliteit van de gebouwen, de leefomgeving, het openbaar gebied maar ook bijvoorbeeld om de reclame-uitingen op panden en de uitnodigingen die partijen doen aan huurders en bewoners.

Proces

Een initiatiefnemer zal de volgende stappen nemen ten behoeve van kwaliteitsborging:

- Plan voorleggen bij de gemeente;
- Het Supervisieteam-Rivium borgt de gezamenlijke ambities uit het gebiedspaspoort in de verschillende stadia van het ontwerp (SO, VO en DO);
- Indien het plan hieraan voldoet gaat de initiatiefnemer het participatie traject in middels de Capelse Doe Mee! aanpak om op deze manier tot een gedragen plan te komen;
- Het initiatief wordt in het Q-team-plus behandeld;
- De omgevingsvergunningaanvraag kan ingediend worden.

Supervisieteam

Voor de uitwerking van het plan wordt een Supervisieteam aangesteld om bij die verdere uitwerking van de plannen de integrale, duurzame kwaliteit van het gebied te borgen. Het gaat hierbij dan over de stedenbouwkundige kwaliteit en samenhang, over de inrichting van de Openbare Ruimte en over de woon/gebruikskwaliteit van de verschillende onderdelen van het plan. Het supervisieteam bewaakt ook de principes zoals die in het GP 2.0 zijn geformuleerd.

Het team wordt aangesteld door het College en kent een grote mate van onafhankelijkheid door de inzet van externe experts met ervaring op het gebied van hoogstedelijkheid. Het voorstel voor deze externen zijn o.a. een Stedenbouwkundige, een Landschapsarchitect (extern), een Architect en een expert op het ge-

bied van leefbaarheid. Het team heeft gezag door hun status en kennis. De uiteindelijk vergunningverlening fungeert als stok achter de deur. Het supervisieteam is lang bij de planvorming betrokken en is daardoor het geheugen van het plan.

Daarnaast wordt voorgesteld het Supervisieteam aan te vullen met de volgende mensen: een (technisch) voorzitter, de gemeentelijk Projectmanager, marketing, de gemeentelijk Sr. Stedenbouwkundige, de voorzitter kwaliteitsteam/welstand (architect) als waarnemend lid. Het Supervisieteam wordt ondersteund door een 3D specialist (o.a. verantwoordelijk voor inpassing tekeningen in het gehele plan en dit inzichtelijk maken voor het team) en een secretaris (verantwoordelijk voor zorgvuldige verslaglegging).

Doel van het team is het stimuleren en inspireren van de landschappelijke, stedenbouwkundige en architectonische kwaliteiten en het garanderen van continuïteit.

Welstand

Het GP 2.0, waar ook beeldkwaliteitscriteria onderdeel vanuit maken, wordt vastgesteld door de Gemeenteraad en is uitgangspunt bij de welstandsbeoordeling. Er wordt geen apart beeldkwaliteitplan opgesteld. Het voorstel is de plannen in de fasen voorafgaand aan het DO, te presenteren aan het supervisieteam en vanaf DO aan het Q-team plus, met een pré-advies van het supervisieteam. Commentaar van de het Q-team-plus wordt door het supervisieteam meegenomen in de uitwerking. Het Q-team-plus adviseert daarnaast aan B&W in het kader van de Omgevingsvergunning en het vooroverleg daarop. Over de samenstelling van het Q-team-plus worden nog nadere afspraken gemaakt.

Te beoordelen documenten

Om initiatieven goed te kunnen beoordelen moeten plannen in elke fase minimaal inzicht bieden in:

- Toelichting op de wijze waarop aan de ambitie en spelregels wordt voldaan;

- Plattegronden op schaal;
- Inpassing in de omgeving op schaal;
- Beelden oude en nieuwe situatie;
- Ondersteunende beelden, zoals referentiebeelden en visuals;
- Beschrijving toekomstbestendigheid;
- Beschrijving doelgroep;
- Koop en/of huurprijzenoverzicht;
- Huurprijscheck zelfstandige woonruimte van de
- Huurcommissie, indien van toepassing;
- Via een BIM-model (3d) inzichtelijk, toetsbaar en deelbaar maken. (taak gemeente)

Planologische procedure: passend bij het initiatief!

Het gebiedspaspoort zet het bestemmingsplan niet opzij, maar op basis hiervan kunnen we met behulp van een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan.

Aan vrijwel alle gronden op het Rivium is in het bestemmingsplan Rivium de bestemming 'bedrijventerein' toegekend. Ontwikkelingen en transformaties kunnen met hun nieuwe functie passend zijn binnen deze bestemming, maar zeker niet altijd. Als de gewenste functie niet passend is, zijn er aantal procedures mogelijk voor het verlenen van een omgevingsvergunning, te weten:

1. tijdelijk afwijken: een afwijking voor een termijn van ten hoogste 10 jaar als geregeld in artikel 4 onder 11 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (reguliere procedure). Bijvoorbeeld voor pop-up initiatieven;
2. binnenplans afwijken: een afwijking die al als bevoegdheid in het betreffende bestemmingsplan is opgenomen (reguliere procedure). Bijvoorbeeld voor het toestaan van een café of restaurant;
3. buitenplans afwijken: een afwijking die valt onder de kruimelgevallen die past binnen een van de categorieën uit artikel 4 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (reguliere procedure).

Bijvoorbeeld voor het transformeren (functiewijziging zonder sloop-nieuwbouw) van een kantoorgebouw tot woongebouw;

4. buitenplans afwijken: een grotere afwijking die niet valt onder de kruimelgevallen (uitgebreide procedure), vergelijkbaar met een (postzegel) bestemmingsplan. Bijvoorbeeld bij functiewijziging van een kantoorpand tot woningen of voorzieningen zoals sport of detailhandel waarbij tevens sprake is van sloop- en nieuwbouw van een pand.

Voor deze laatste afwijking wordt doorgaans gerekend met een tijdsfad van 26 weken. Als het initiatief aansluit bij de ambities en voldoet aan de spelregels van dit door de gemeenteraad vastgestelde gebiedspaspoort, dan kan die proceduredijd worden verkort tot circa 10 weken. Daarmee creëert de gemeente een eenvoudiger proces voor initiatiefnemers met een optimale dienstverlening en vermindering van administratieve lasten.

Om het vergunningenproces sneller en overzichtelijker te laten verlopen, is de gemeente voornemens om de coördinatieprocedure uit artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening op de diverse aanvragen voor het Rivium toe te passen. Toepassing van deze regeling houdt in dat de benodigde besluiten (vergunningen) voor een bepaald initiatief binnen het Rivium gecoördineerd (in één voorbereidingsprocedure) worden voorbereid en bekend gemaakt, waarna tegen die (bundel van) vergunningen rechtstreeks beroep open staat bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, die vervolgens binnen 6 maanden uitspraak moet doen.

Om het wonen mogelijk te maken wijkt gebiedspaspoort 2.0 af van het vigerende bestemmingsplan en ook van de structuurvisie. Bij vaststelling van Gebiedspaspoort 2.0 komt Gebiedspaspoort 1.0 (vastgesteld door de gemeenteraad op 18 maart 2018) te vervallen.

3.3 WE DOEN HET SAMEN!

Ontwikkelaars / Pioniers

Na de uitnodiging van gebiedspaspoort 1.0 hebben diverse partijen panden gekocht. Enerzijds zijn kantoorpanden verkocht aan nieuwe beleggers om de panden weer te verhuren als kantoorpand. Anderzijds hebben diverse ontwikkelaars panden gekocht ten behoeve van woningbouw (transformatie of sloop-nieuwbouw). De vier grote pioniers, ontwikkelaars die panden hebben aangekocht voor woningbouwplannen, vormen op dit moment gezamenlijk de coalitie. Ook de gemeente Capelle aan den IJssel maakt deel uit van deze coalitie. Naast de genoemde ontwikkelaars in de coalitie zijn meerdere partijen actief op het gebied van woningbouw. Zij participeren echter niet in de coalitie. Vanzelfsprekend is ook hun inbreng zeer gewenst en waardevol.

Met de coalitie, hun adviseurs (ontwikkelaars / stedenbouwkundigen / architecten e.d.) en de gemeente zijn diverse gesprekken en sessies georganiseerd om input te verzamelen voor het gebiedspaspoort. Capelle heeft altijd aangegeven dat zij niet de gemeente is die de regels voorschrijft maar graag partijen uitnodigt om zich te laten overtuigen van ontwerpen en de mogelijkheden samen te verkennen. Deze uitnodiging staat voor de coalitie maar natuurlijk ook voor alle andere partijen in het gebied om op deze manier tot een gedragen gebiedspaspoort 2.0 te komen. Zie hiervoor verderop het onderdeel "co-creatie".

Ontwikkelen in co-creatie

Ieders (werknemers, bureaus, bewoners, ondernemers) inbreng voor de ontwikkeling van het Nieuwe Rivium is belangrijk! Hierbij willen we iedereen ook uitnodigen om mee te denken maar ook actief mee te ontwikkelen. Dit gebeurt op de volgende manieren:

- Inspraak van het concept gebiedspaspoort; In gesprek met de omliggende wijkbesturen, Parkmanagement, bewoners;
- Actieve website voor ieders input www.capellebouwtaandestad.nl/kaart/project:het-nieuwe-rivium;
- Een informatiecentrum in het Rivium met alle actuele informatie en polls;
- Het ontwikkelteam zal anti-kraak midden op het Rivium komen te zitten met inloop-middagen.

Daarnaast worden, zoals u wellicht al gewend bent, ook periodiek bijeenkomsten georganiseerd worden om in informele sfeer te kunnen (bij)praten over de stand van zaken en de plannen in het gebied. Het actief betrekken van alle partners in het gebied is vastgelegd in de spelregels van dit gebiedspaspoort. We gaan het Nieuwe Rivium immers samen ontwikkelen om op deze manier onze gezamenlijke ambitie te verwezenlijken.

Vandaar ook dat hiervoor de volgende spelregels opgenomen zijn:

- Vroegtijdig aanleveren van een planning op hoofdlijnen aan het projectteam van de gemeente;
- Communicatie met omgeving wordt verzorgd door de ontwikkelaar op een open en transparante manier met ruimte voor dialoog;
- De ontwikkelaar levert bij de gemeente de benodigde informatie aan die in het informatiecentrum opgehangen zal worden;
- De ontwikkelaar is verplicht om de Capelse Doe Mee aanpak toe te passen;
- Bij werkzaamheden ruim van te voren bedrijf-aan-bedrijf / huis-aan-huis brieven verspreiden met de benodigde informatie en contactgegevens, een afschrift hiervan wordt eveneens aan parkmanagement verzonden.
- BLVC (bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, communicatie) plan moeten indienen, waarin o.a. ook de bouwlogistiek moet zijn verwerkt.

Anterieure overeenkomst

Op basis van gebiedspaspoort 2.0 wordt onder voorwaarden woningbouw mogelijk gemaakt op bepaalde delen van het Rivium. Het planologisch kader is hiervoor al geschetst. Eerder is ook al de ambitie voor voorzieningen en het openbaar gebied aangehaald. Om deze voorzieningen mogelijk te maken wordt vanuit een wettelijke verplichting met de ontwikkelaars een anterieure overeenkomst gesloten. De anterieure overeenkomst zal altijd gesloten worden voordat de vergunningsaanvraag ingediend kan worden. Een toets van de wet Bibob maakt ten allertijden deel uit van de procedure. Mocht een van deze twee punten geweigerd worden door indiener dan zal de vergunningsaanvraag niet in behandeling worden genomen. Bij een negatieve Bibob-toetsing wordt de vergunningsaanvraag niet in behandeling genomen.

3.4 WE FASEREN EN MAKEN EEN REALISTISCHE PLANNING

Planning en informatievoorziening

Er gaat veel gebeuren de komende jaren. Slopen, bouwen, wegen opnieuw aanleggen of aanpassen. Bereikbaarheid van bestaande bedrijven en woningen tijdens de bouw is erg belangrijk. De gemeente werkt in samenwerking met alle partijen aan een planning en bereikbaarheidsplan om de bereikbaarheid van het Rivium en de individuele panden te waarborgen. Om alle gebruikers en bewoners van het Rivium hierover te informeren zal Parkmanagement betrokken zijn. Parkmanagement Rivium is een vereniging van alle eigenaren van panden of kavels op Rivium. De vereniging heeft als doel de kwaliteit van het bedrijvenpark Rivium te bewaken.

De ontwikkelaars, inclusief de uitvoerende partijen, informeren de omliggende bedrijven en woningen over hun werkzaamheden en planning e.d. Deze partijen zijn tevens zelf verantwoordelijk voor het (laten) doen van een vooropname van de omliggende bebouwing indien nodig.

Uitgangspunt is dat, ondanks we weten dat de ontwikkelingen zichtbaar zijn, bedrijven kunnen blijven functioneren en bereikbaar blijven.

De bouwwerkzaamheden voor de ParkShuttle worden in 2019 uitgevoerd worden. Het gebruik door bouwverkeer van de Rivium 2e straat ten westen van de Rivium Boulevard zal tot een minimum beperkt moeten blijven en uitsluitend kunnen worden gefaciliteerd na overleg met de gemeente en de vervoerder Connexxion. Ook is van belang dat de route voor vervangend vervoer, ingeval de ParkShuttle niet beschikbaar is, onder alle omstandigheden bruikbaar is (een kaart wordt nog aangeleverd). Om de bouwlogistiek in goede banen te leiden worden diverse maatregelen genomen worden. Doel hiervan is het aantal vervoersbewegingen, overlast voor bedrijven en omwonenden e.d. te beperken en ook te bewerkstelligen dat de diverse bouwprojecten zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd.

Fasering van het gebied

Het gebied wordt gefaseerd en organisch ontwikkeld. Daar zijn verschillende redenen voor;

- Niet alle plannen zijn al bekend of concreet;
- Het gebied kan simpelweg niet een grote bouwput worden omdat er ook nog mensen werken en wonen en dit ook gefaciliteerd dient te blijven;
- De ontwikkelingen gemonitord worden om bij te kunnen sturen.

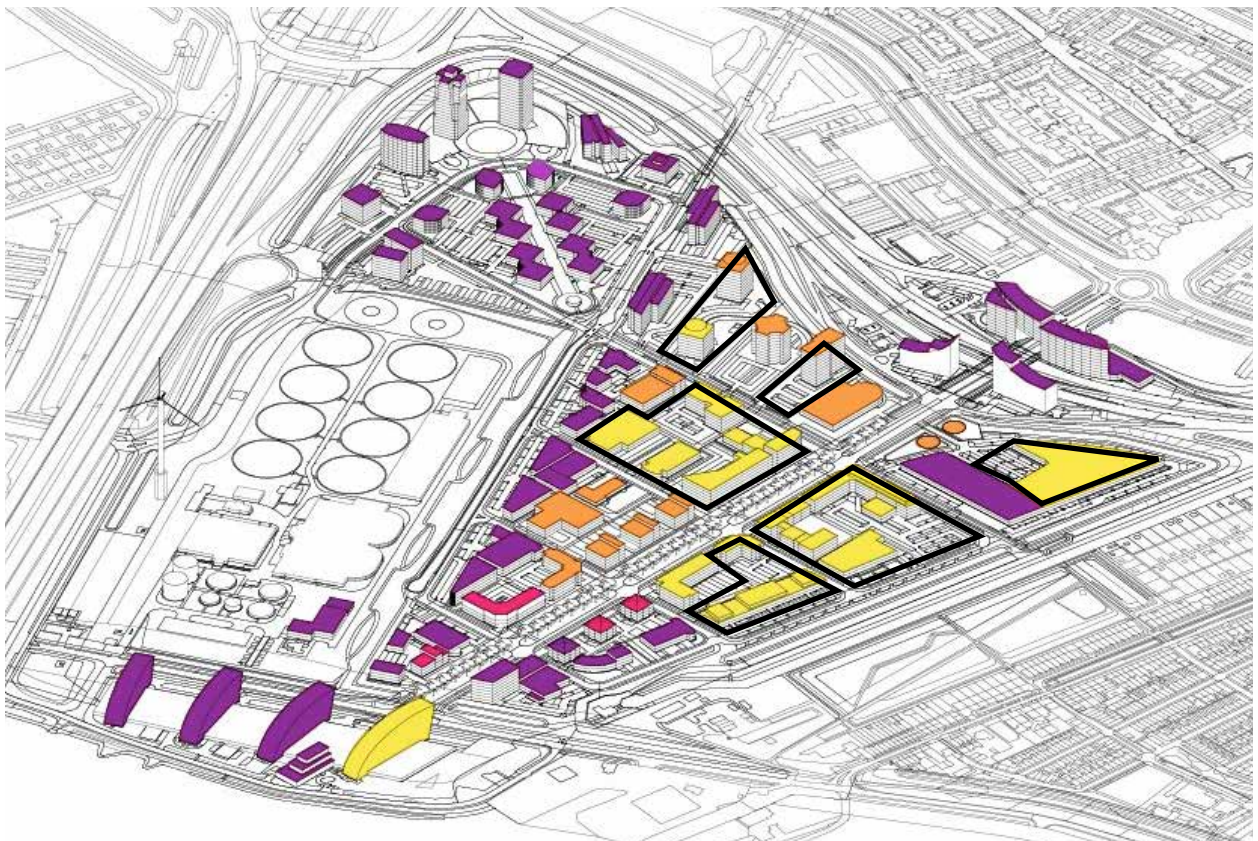
De coalitie (Stuprojects / Merin / Waterford / Magis Vastgoed) hebben als pioniers hun nek uitgestoken en panden c.q. posities verworven. Zij hebben onder andere input geleverd voor gebiedspaspoort 2.0 en hieraan hun deel meebetaald. De ontwikkeling van het gebied start dan ook met de locaties die zij op dit moment in eigendom hebben. Nieuwe transformaties, van werken naar wonen, die conform de transformatieleidraad al mogelijk gemaakt zijn kunnen eveneens doorgang vinden. Andere sloop-nieuwbouw projecten worden in de tijd gefaseerd. Vanaf 1 januari 2021 kunnen nieuwe sloop-nieuwbouwprojecten gerealiseerd worden conform de geldende eisen in het dan voorliggende gebiedspaspoort.






De ontwikkelingen op het Rivium zijn dynamisch en zo moet ook het gebiedspaspoort zijn. Versie 2.0 is het bewijs hoe snel ontwikkelingen kunnen gaan. Gebiedspaspoort 1.0 is op moment van schrijven ca. een jaar oud en dient al geüpdatet te worden naar 2.0. Het gebiedspaspoort is een dynamisch product en blijft zich door ontwikkelen. De aanpassingen komen in de volgende versies duidelijk naar voren en u wordt middels het magazine, nieuwsbrief en website hierover geïnformeerd.

Tijdens de doorontwikkeling wordt ook gemonitord hoe het gebied zich ontwikkeld en hoe de leefbaarheid in het gebied is. Zoals eerder omschreven is het aantal woningen dat mogelijk gemaakt wordt gerelateerd aan het aantal vervoersbewegingen van de gebruikers (bewoners en werknemers) en de leefbaarheid van het gebied. Bij meer automobiliteit dan voorzien kunnen er mogelijk minder woningen gerealiseerd worden, bij minder automobiliteit dan voorzien kunnen er mogelijk weer meer woningen en voorzieningen gerealiseerd worden. Deze evaluaties dienen als basis voor het volgende gebiedspaspoort.

Voorstel bouw- en transformatiemogelijkheden binnen G.P. 2.0

Op dit moment wordt er ruimte gezien voor ca. 5.000 woningen in totaal. Als uit monitoring de komende jaren blijkt dat er nog meer ontwikkelruimte is, zal er een G.P. 3.0, 4.0 etc. worden opgesteld, waarbinnen nieuwe mogelijkheden voor nieuwbouw en tranformatie denkbaar zijn.



-  Initiatieven binnen de Coalitie
-  Bekende initiatieven voor sloop-nieuwbouw, met toevoegen van wonen en voorzieningen
-  Transformatie van bestaande gebouwen naar wonen en voorzieningen
-  Transformatie bespreekbaar
-  Behoud van kantoren- en bedrijvigheid, geen wonen

HET NIEUWE RIVIUM